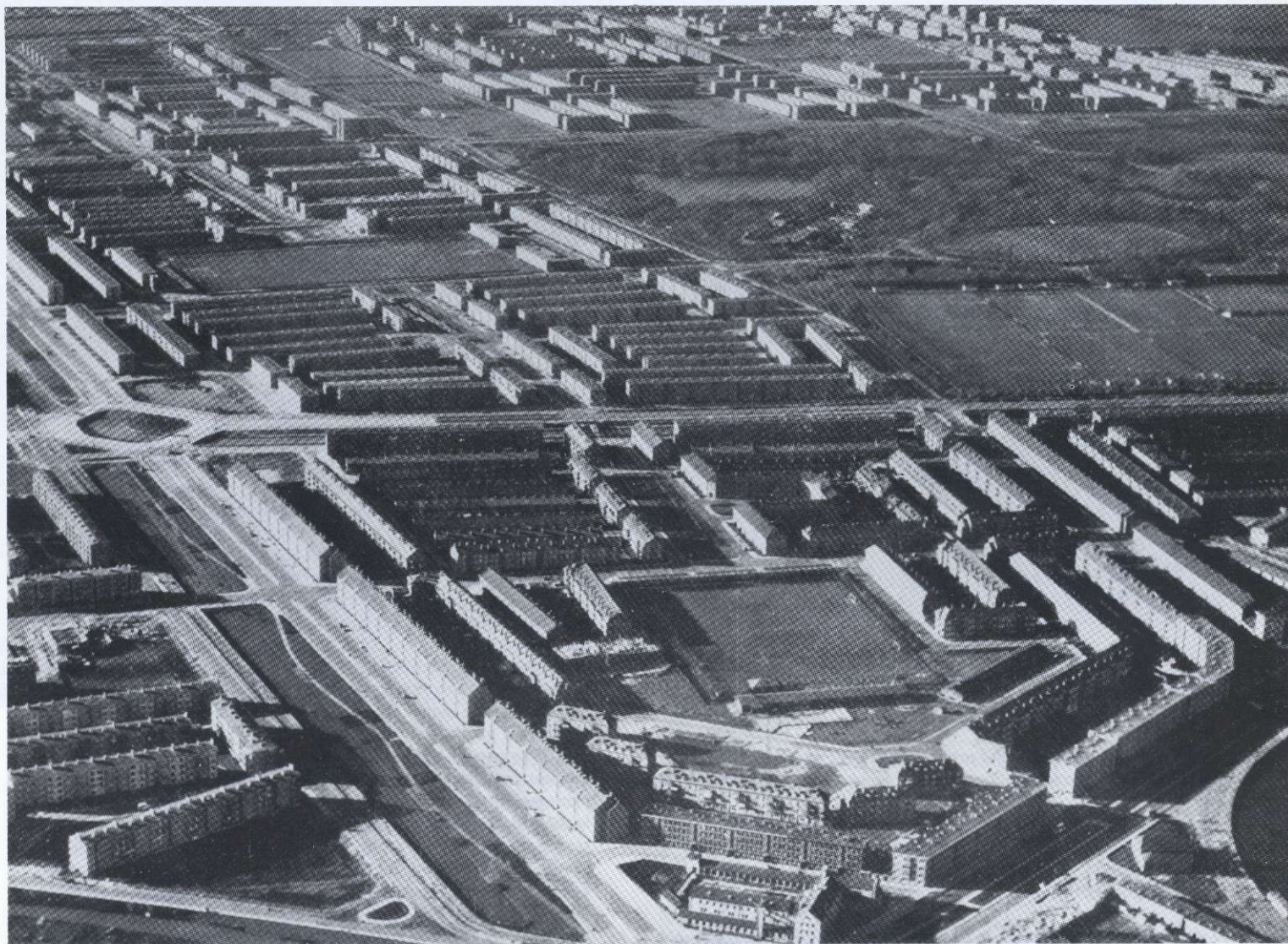


W.M. Dudok en het Haagse stadsbeeld

Den Haag, snel groeiende stad



De na-oorlogse stadsuitbreidingen van Den Haag zijn, in tegenstelling tot die van de gemeentes Rotterdam en Amsterdam, niet uitgebreid aan de orde gesteld. Toch is het in het licht van de actuele discussies over de problematiek van de na-oorlogse woonwijken van belang na te gaan wat de achtergronden en kwaliteiten van deze wijken zijn. In deze studie zullen wij ons richten op het werk van W.M. Dudok die als extern stedenbouwkundige van de gemeente Den Haag het werken aan de grote stadsuitleggen in gang heeft gezet.

Binnen zijn structuurplan voor de agglomeratie Den Haag zijn naar Dudoks ontwerp de wijken Moerwijk en Morgenstond tot stand gekomen. De wijken Bouwlust en Vrederust zijn uiteindelijk niet door Dudok uitgewerkt, maar passen wel in het structuurplan. Hoewel het Concept-structuurplan geen juridische bekrachtiging heeft gekregen omdat het niet als uitbreidingsplan in de zin van de woningwet kon worden aangenomen, heeft het niettemin jaren gediend als onderlegger voor de Haagse stede-

bouwkundige activiteit. Nu nog worden concepten die door Dudok in de Haagse planning zijn geïntroduceerd, zoals de "dooradering" van de stad met groenstroken, door de gemeentelijke diensten gehanteerd.

In vergelijking met de bekende stadsuitbreidingen van de gemeenten Rotterdam en Amsterdam kenmerken Dudoks ontwerpen zich door het vasthouden aan een stedenbouwkundige discipline, die door architectonische bewerkingen een coherent stadsbeeld moet opleveren. Waar in Amsterdam voor het AUP geografische en demografische technieken worden ingezet om een adequaat planingsmodel te konstrueren en in Rotterdam Amerikaanse sociaal-kulturele opvattingen over het stedelijk gemeenschapsleven leiden tot het formuleren en toepassen van de wijkgedachte, grijpt Dudok terug naar ontwerpprincipes zoals die in Berlages plan voor Amsterdam-zuid zijn terug te vinden.

Frank Lloyd Wright,
M. Saarh House, Glenco

het Concept-structuurplan voor Groot 's-Gravenhage

Op 18 juli 1949 wordt het Concept-structuurplan voor Groot 's-Gravenhage aanvaard door de Haagse gemeenteraad. Het regelt de toekomst van de uitbreiding van de stad Den Haag en enkele omringende kleinere gemeentes zoals Voorburg en Rijswijk. Het plan heeft een flexibel karakter en is niet gedetailleerd.

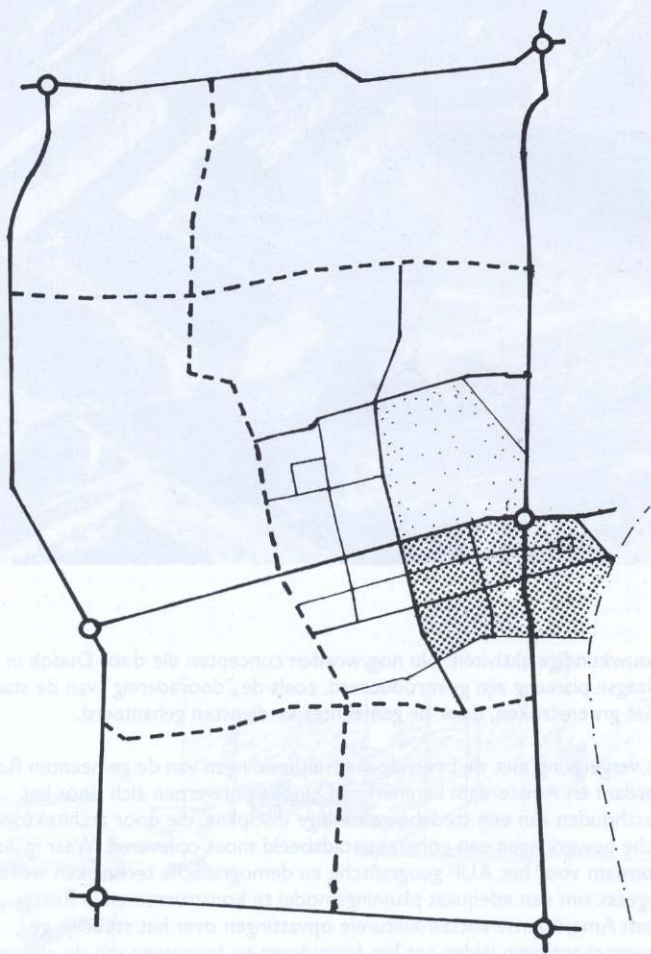
Dudok baseert zich bij het maken van het ontwerp op een vooronderzoek, uitgevoerd door de Gemeentelijke Dienst der Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting. Op grond van demografisch onderzoek komt men tot de prognose dat de stad in de toekomst een beperkt aantal inwoners zal hebben.¹ Daarnaast omvat de studie een reeks inventarisaties van onder meer de geo-morfologische en waterstaatkundige gesteldheid, middelen van bestaan, parkeer- en verkeersstellingen, cultureel en geestelijk leven. In een hoofdstuk getiteld "Het wonen" worden wensen voor woonwijken en woningen geformuleerd. Richtgetallen voor de verdeling van hoog- en laagbouw, suggesties voor de indeling van de stad en de wijk en zelfs voor de uitrusting van de woningen worden hierin aan de orde gesteld.

De publicatie heeft derhalve naast een beschrijvende taak tevens een normstellende functie. De opvattingen van Dudok als extern ontwerper van de Haagse uitbreidingen, zoals die in het volgende aan de orde zullen komen, werden blijkbaar gesteund door het gemeentelijk apparaat.

Dudok was al vanaf de twintiger jaren als stedenbouwkundige in Hilversum actief. De verwerking van de toen actuele angst voor de te grote en

eindeloos groeiende stad leidde ertoe dat hij het Hilversumse uitbreidingsplan "als een beëindigingsplan opgevat" had.² In 1934 werd Dudok, op voorstel van Berlage, gevraagd een uitbreidingsplan voor de Haagse Mae- en Escampolder te tekenen. Vanaf die tijd is hij in verschillende hoedanigheden als adviseur voor de gemeente Den Haag opgetreden. Opvattingen over de toepassing van herhaling van neutrale elementen als architectonisch middel en over de wijze van stadsbeëindiging zijn in deze tijd verder ontwikkeld. Een en ander wordt neergelegd in de toelichting bij het plan voor de Mae- en Escampolder.³ Na de tweede wereldoorlog wordt in verband met het structuurplan voor Den Haag door Dudok het decentralisatieconcept naar voren gebracht als middel om de groei van de grote stad te beperken: "(...) decentralisatie, een typisch-moderne gedachte in de stedenbouw. Decentralisatie, èn strijd tegen de te grote stad!"⁴ De verbeterde technische communicatiemiddelen binden "de culturele voordelen van de samenleving niet meer in zo sterke mate aan grote bevolkingscentra."⁵ Deze decentralisatie-gedachte functioneert niet alleen op regionaal nivo (waar satelliet-steden de groei van de grote stad opnemen), maar ook op stedelijk nivo: aan de stadswijken wordt een zekere mate van zelfstandigheid toegekend. Over de wijze waarop de aldus beëindigde stad zich moet voordoen, schrijft Dudok: "het is een der belangrijkste landschappelijke opgaven van de stedenbouwer, een schone relatie tussen stad en land- in vroeger eeuwen zo vanzelfsprekend- te herstellen. Daarbij zal men ernaar moeten streven vooruitgeschoven bestaande bebouwingen binnen de uiteindelijke stadsvorm te brengen; gave afronding is een eerste vereiste."⁶ Een ideologische stellingname op stedenbouwkundig nivo krijgt hiermee architectonische implicaties.

De stadsvorm wordt in Dudoks structuurplan in een fijnmazig geometrisch stelsel gevat. Structureren van de stad Den Haag vindt plaats door een orthogonaal wegensstelsel evenwijdig aan de kust, waarin de oriëntatie van de bestaande stadsstructuur wordt overgenomen. De interlokale wegen ontsluiten de stad en vormen zes kwadranten (en een amorfe uitloper om Scheveningen aan de stad te verbinden). Elk kwadrant wordt in vier gedeeltes verdeeld door de lokale ontsluitingswegen. In principe gaat deze vierdeling door tot het buurnivo. In de vierkantsstructuur worden het centrum en enkele andere stedelijke voorzieningen- zoals het Zuiderpark- opgenomen. Daartoe worden in de binnenstad op enkele tracees doorbraken voorgesteld. De aanwezige stadsstructuur wordt voor het overige echter nauwelijks aangetast.



Reduktietekening van een deel van het Structuurplan met de positie van Moerwijk, Morgenstond en het Zuiderpark.



Bij de opname van de woongebieden in het door de geometrie bepaalde stadsplan maakt Dudok gebruik van formele middelen die door de groep rond A. Bos tijdens de oorlog waren neergelegd in "De stad der toekomst, de toekomst der stad".⁷ Op grond van sociaal-culturele overwegingen wordt in dit boek onder meer een zelfstandige articulatie van de woonwijk verdedigd om de grote stad overzichtelijk te houden. Dudok neemt enkele formele middelen over. "Wat het verkeer betreft propageert mijn plan een structurele scheiding en vooral: ompoeling, niet willekeurige doorkruising van de woongebieden. Wat het wonen belangt poogt het een hiërarchische stadsopbouw te scheppen van buurten, wijken, stadsdelen, met een juiste decentralisatie door middel van volledige wijkopbouw."⁸ De door de groep Bos voorgestelde reeks woning-buurtenheid-buurt-wijk-stadsdeel-stad komt als het ware in omgekeerde volgorde tot stand door het fijnmaziger worden van de wegenstructuur. De relatie tussen wijken als Pendrecht en Zuidwijk en de stad Rotterdam wordt eigenlijk slechts door de verkeersweg gelegd. De opname van de wijk door Dudok in een geometrische vorm leidt ertoe dat deze veel hechter in het ontworpen stedelijk patroon is verweven. Op de kaart waarop het Structuurplan is weergegeven staat de bestemming van de grond (woningbouw, industrie, park- en sportterrein etc.) en het beloop van spoor- en verkeerswegen aangegeven. De groenstructuur heeft een belangrijke verbindende functie in het stadsontwerp. Op stadsnivo worden bijvoorbeeld belangrijke parken met het omringende landschap verbonden door brede groene zones waarin openbare recreatieve functies zijn opgenomen. Een "systematische dooradering van de stenen stad met de groene recreatiegebieden"⁹ komt op deze wijze tot stand.

Dudoks denken over de stedelijke vorm krijgt een vervolg in een verkavelingsvoorstel voor de wijken Moerwijk en Morgenstond rondom het Zuiderpark.

Door Moerwijk lopen twee belangrijke verkeersaders: de Erasmusweg richting Kijkduin en de Moerweg richting Delft. Al voor de oorlog was er een ontwerp voor het noordelijke deel van Moerwijk. In een herziening van het uitbreidingsplan Moerwijk van 1949 ontwerpt Dudok het zuidelijke deel.

Morgenstond is het deel aansluitend op Moerwijk dat ten zuidwesten van het Zuiderpark is gelegen. In dit gedeelte is de Leyweg een belangrijke verkeersader. Deze wijk is, eveneens in 1949, in zijn geheel door Dudok vastgelegd.

Hoewel Moerwijk en Morgenstond niet in één plan zijn ontworpen en ook in de naamgeving als verschillende wijken zijn opgevat, is er sprake van een nogal samenhangend stadsdeel waar op grond van het gepresenteerde beeld nauwelijks twee aparte delen te onderscheiden zijn. Daarom beschouwen we deze twee wijken in het vervolg als één systeem.

1. Gemeentebestuur 's-Gravenhage. Enige grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van 's-Gravenhage. Men kwam tot een prognose van 616.110 tot 771.070 inwoners van de gemeente Den Haag en 689.260 tot 860.600 van de agglomeratie Den Haag (inclusief Voorburg en Rijswijk) in het jaar 1975.

2. W.M. Dudok, Stedebouw en architectuur als uitdrukking van eigen tijd, Forum 1949, p. 157

3. W.M. Dudok, Toelichting op het ontwerp-uitbreidingsplan voor Zuidwest 's-Gravenhage, Den Haag 1936.

4. Stedebouw en architectuur..., p. 1157 (zie noot 2).

5. Idem, p. 156.

6. W.M. Dudok, Toelichting bij de aanbieding van het Concept-structuurplan, Den Haag z.j.

7. A. Bos a.a., De stad der toekomst, de toekomst der stad, Rotterdam 1946.

8. Toelichting Concept-structuurplan (zie noot 6).

9. Stedebouw en architectuur..., p. 157 (zie noot 2).

Demontage van een deel van Moerwijk-Morgenstond: de randbouwing in het stedelijk weefsel, groene stroken en gefragmenteerde uitwerking van de aangrenzende wooncomplexen. Continuïteit afleesbaar op twee nivo's.



Overzichtsfoto

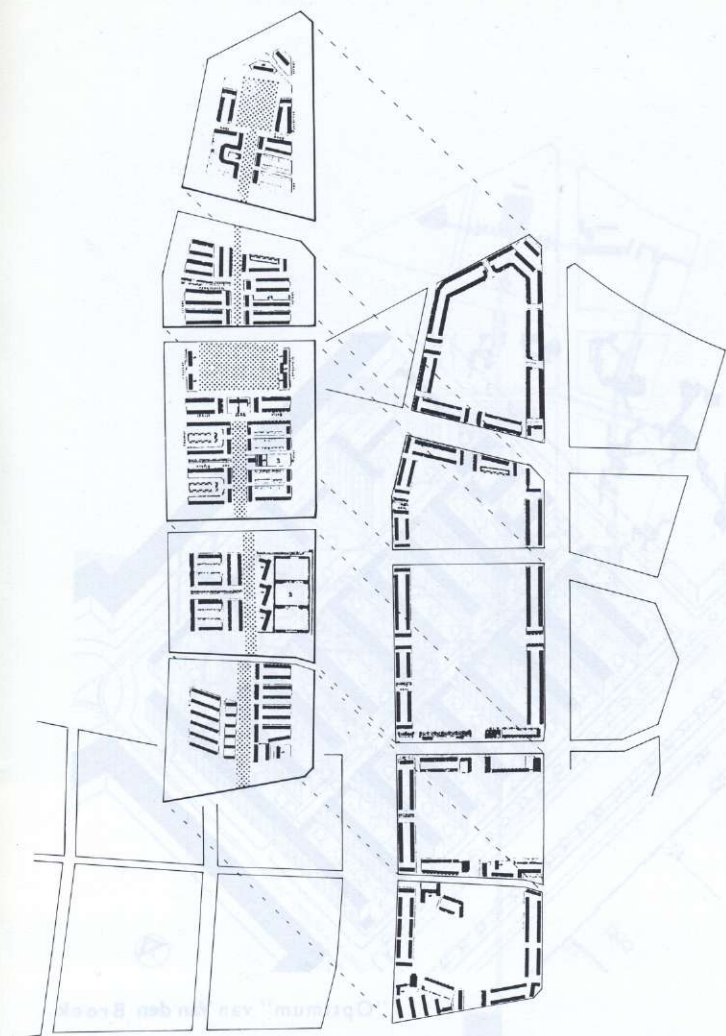
Ouds "probleem van de vorm"

J.J.P. Oud schrijft in 1946 ter gelegenheid van de publicatie van Dudoks eerste wederopbouwplannen een artikel onder de veelzeggende titel "Vorm en vrijheid".¹⁰ Ouds waardering voor de plannen van Dudok betreft vooral de compositie en het treffen van de in zijn ogen juiste sfeer. Kern van zijn betoog is dat Dudok er niet voor is teruggeschronden "weer 'architectuur' te maken: een zonde tegen den analyserende geest van thans, die den architect door sommige architecten-kringen zwaar aangerekend wordt." Vooral in het Amsterdamse AUP wordt het ontbreken van formele uitspraken door Oud bekritiseerd: het is "een 'angstig' plan. Het heeft uit louter vrees, dat het niet voldoen zou aan elke mogelijke of onmogelijke eisch, die nu of later gesteld zou kunnen worden, het probleem van den vorm niet aangedurfd (...)". Dudoks plan is, volgens Oud, een middenweg tussen het gedetailleerd vastleggen van de gebouwde vorm en de flexibele planning zoals het AUP voorstaat. In 1949 neemt Oud het op voor de beeldende en structurerende kwaliteiten van Dudoks structuurplan. Het is "een aantrekkelijk schema voor een waardige en montere stad" en "een tot een zelfstandig organisme geworden samenstel".¹¹

Het wekt geen verwondering dat Dudoks ontwerpen die de moderne verworvenheden zoals het vooronderzoek bij de planvorming, eisen omtrent toetreding van licht en lucht, rationele verkavelingsvormen e.d. relativeren, tot heftige discussies leidden. Deze zijn interessant omdat ze een beter inzicht verschaffen in het specifieke van de opvattingen van de ontwerper Dudok.

In 1953 verschijnt een artikel van H.G. van Beusekom in het tijdschrift Bouw, dat op een aantal onderdelen zeer negatief oordeelt over het plan Moerwijk.¹² De "eindeloos lange blokken langs rechte straten" in drie of vier woonlagen zouden de "waarde van de persoonlijkheid" negeren.

10. J.J.P. Oud, Vorm en vrijheid, Bouw 1946, p. 5. Het gaat hier om plannen voor Bezuidenhout en de Scheveningse Bosjes.
11. J.J.P. Oud, Groot 's-Gravenhage, De Groene Amsterdammer 19.3.49
12. prof. dr. ir. H.G. van Beusekom, Onze Nederlandse stedenbouw: verouderd, verward en dor; Haagse stedenbouwkundige experimenten, Bouw 1953, p. 346.
13. drs. W.F. Geijl, B.Sc., Maatschappelijke achtergrond van het structuurplan, Bouw 1949, p. 43. Geijl had al eerder kritiek geleverd op het ontbreken van de wijkgedachte in Dudoks wederopbouwplannen, zie daarvoor: Pro en contra; stemmen over het plan Dudok, Bouw 1947, p. 19.
14. W.M. Dudok, Kanttekeningen op de prae-adviezen, Bouw 1949, p. 46.
15. Toelichting Concept-structuurplan (zie noot 6).
16. W.M. Dudok, 's-Gravenhage: stad en structuur, Forum 1949, p. 238.
17. Rudy Stroink (red.), ir. J.H. v.d. Broek, projecten uit de periode 1928-'48, Delft 1981, p. 93.
18. F. Ottenhof (red.), Goedkoopke arbeiderswoningen (1936), heruitgave Amsterdam 1981, p. 47.



Daarnaast zouden de plannen voor Moerwijk en Morgenstond ouderwets zijn ten aanzien van stedenbouwkundige inzichten en te weinig vrijheid aan de uitvoerende architecten bieden. "Wij missen in de Haagse stedenbouwkundige plannen de grote stedenbouwkundige visie, de openheid voor moderne mogelijkheden, die alleen waarborgt dat onze plannen toekomstwaarde hebben, d.w.z. dat zij tot in lengte van jaren in de behoeften van de jongere generaties zullen voorzien." Tweedse en Zwitserse experimenten worden in deze zin ten voorbeeld gesteld. Van Beusekom acht de Amerikaanse planning in "superblocks", waar de stedenbouwkundige een stelsel van liefst kruisingsvrije verkeerswegen, de openbare voorzieningen en de bestemming van de grond aangeeft, optimaal. De uitvoerende architecten hebben alle vrijheid in de uitwerking van de woongebieden tussen de verkeerswegen die te zamen het beeld van een verkeersmachine oproepen.

Met W.F. Geijl, Nederlands autoriteit op het gebied van de wijkgedachte, verwijten vijf jonge Haagse architecten Dudok het ontbreken van een duidelijke visie op de wijkgedachte.¹³ Als commentaar op de Haagse planning presenteren de laatsten het Plan 2000. Dudoks verweer tegen Geijl c.s. bestaat uit het wijzen op het onderscheid tussen "een sociaal-economische en een beeldend-stedenbouwkundige kant" van de wijkgedachte. Hij stelt het laatste aspect te hebben uitgewerkt.¹⁴

De kritieken concentreren zich om het probleem van de ordening van de grote stad. Verschil van mening bestaat vooral over de mate van flexibiliteit die nodig is om de omvangrijke na-oorlogse stadsuitleggen te kunnen faseren, de wijze van opname van de woonwijken in het stedelijke landschap en de daarmee samenhangende uitdrukkingsvorm van de wijk. Een vergelijking met verschillende invuloefeningen voor het AUP verduidelijkt Dudoks opvatting wat betreft het ontwerp van de woonwijk, de situering van de voorzieningen en het groen e.d. Het Plan 2000 staat

haaks op Dudoks visie op de expressie van de woonwijk in de stad. Naar aanleiding van dit plan heeft hij dan ook vrij precies zijn gedachten hierover geformuleerd.

het AUP en de uitwerking van de woongebieden

Het Concept-structuurplan Den Haag en het AUP hebben gemeen dat aan de planvorming een uitgebreide survey is voorafgegaan. Beide onderzoeken leidden tot de veronderstelling dat de bevolking op een gegeven moment in de toekomst niet meer toe zou nemen. Derhalve zouden de plannen de definitieve vorm van de stad vastleggen.

De omvang van de plannen was zodanig dat de uitvoering ervan jaren in beslag zou nemen. Toekomstige ontwikkelingen moesten dus gemakkelijk op te nemen zijn. Dudok schrijft hierover: "Ik spreek van 'concept'-structuurplan niet alleen om in de benaming reeds de suggestie te wekken van de detail-arbeid, welke nog zal moeten volgen, maar ook om duidelijk te maken dat een dergelijk plan steeds flexibel moet zijn. Weliswaar berust dit project op allerrecentst survey-werk, maar ook met de beste voor-onderzoekmethoden ontlokt men aan de toekomst haar geheimen niet."¹⁵ Hiermee ontstonden grote "vlekken" die in de plannen als woongebieden waren aangeduid maar niet in verkaveling waren uitgewerkt.

Zoals reeds is vastgesteld streeft Dudok naar een directe relatie tussen het structuurplan en de verschijningsvorm in het flexibele planningsproces: "Het wezen van de stad is nu juist die onveranderlijkheid, die vormvastheid, die over het menselijk leven heenreikt".¹⁶ Hij wijst daarbij op de Amsterdamse grachtengordel waarvan de vorm is gebleven maar de inhoud is veranderd. Door de vergaande detaillering van het structuurplan wordt de omvang van de vlek in vergelijking met de vlekken binnen het AUP sterk verkleind en krijgt de ontwerper greep op het stadsbeeld.

In de dertiger jaren wordt de uitwerking van de woongebieden van het AUP aan de orde gesteld. Voor alle betrokkenen was de invulling van een vlek binnen de functionele wegenstructuur een nieuwe architectonische opgave. Gevoegd bij de noodzaak zo economisch mogelijk te bouwen was dit in 1935 voor de gemeente Amsterdam aanleiding een prijsvraag voor goedkope arbeiderswoningen te organiseren op een fictieve lokatie, die echter gemakkelijk in het AUP zou kunnen liggen.

De prijsvraagjury kende vier premies toe. Bij deze plannen vinden we twee uiteenlopende opvattingen over de articulatie van de woonwijk in de stad.

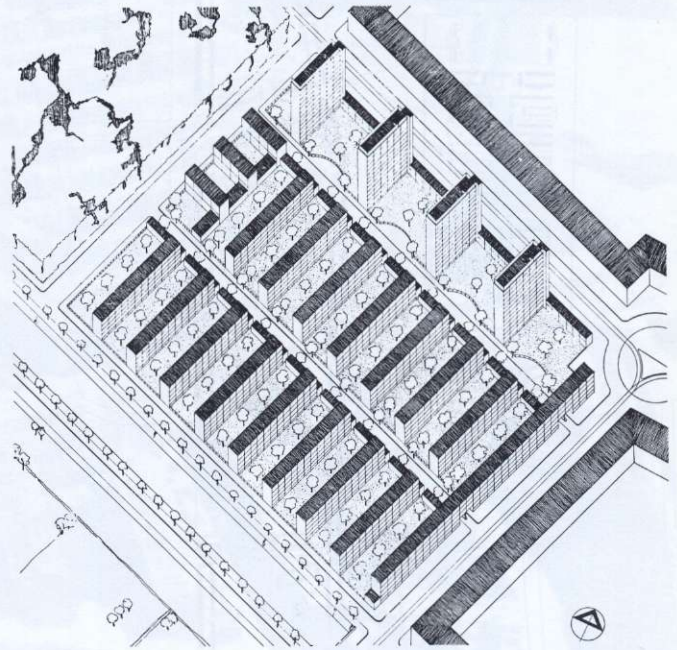
Premiëwinnaar Van den Broek tekende een plan dat uitgaat van een zich in het stadsbeeld sterk verzelfstandigende wijk. De ruimtelijke opbouw is a-symmetrisch, alle randen zijn anders uitgewerkt. Een winkelgalerij, geaccentueerd door een rij met vier hoge schijfvormige gebouwen, ligt aan de hoofdwegenstructuur. De wijkontsluitingen zijn als louter functionele verkeersruimten in de wijk gelegd. Het ontwerp is "een oplossing voor het probleem van de overwinning van de 'eentonigheid', die in een volledig generationaliseerde woningbouw dreigt."¹⁷

De inzendingen van Van Tijen en van Bodon, Groenewegen, Karsten en Merkelbach daarentegen tonen plannen die veel meer uitgaan van de interne organisatie van de wijk. Beide plannen laten een strikte strokenverkaveling in vier bouwlagen zien. Er is één hoofdontsluitingsweg waaraan de buurtwinkeltjes zijn ontworpen. Er worden geen bijzondere pogingen ondernomen om de wijk als geheel in het stedelijk beeld te verbijzonderen. Het beeld is eenvoudig: strokenbouw omzoomd met groen. Van Tijen suggereert op de plantekeningen dat de verkavelingstypologie en hoofdontsluitingsweg doorlopen in de naastgelegen wijk. Wellicht is dit plan uit te breiden tot een heel stadsdeel. Geleding komt in deze optie slechts door de lokale verkeerswegen tot stand en wordt niet door de drie-dimensionale compositie van de wijken ondersteund.

Het belang van de wijkvoorzieningen is in deze laatste plannen groot. Merkelbach c.s. schrijven in de toelichting op hun plan: "Daar het prijsvraagprogramma niet toestond andere elementen, als openbare gebouwen, politiepост, brandweerpost, en dergelijke in het plan op te nemen, is een volledige en stedenbouwkundig levende oplossing niet mogelijk geworden."¹⁸

In een opstel, dat is opgenomen in de publicatie die volgde op de prijsvraag schreef Ben Merkelbach: "Een verzameling van ongeveer 1500 woningen, zonder omringende bebouwing en zonder de elementen, die daar noodwendig bijhooren om ze tot een volledig organisme te maken in het stadsplan, is stedenbouwkundig een even groote dwaasheid als b.v. een boschplan zou zijn, waar men na elke vijf of tien meter een boom zou planten en dan die verzameling van boomen met den naam bosch zou betitelen."¹⁹

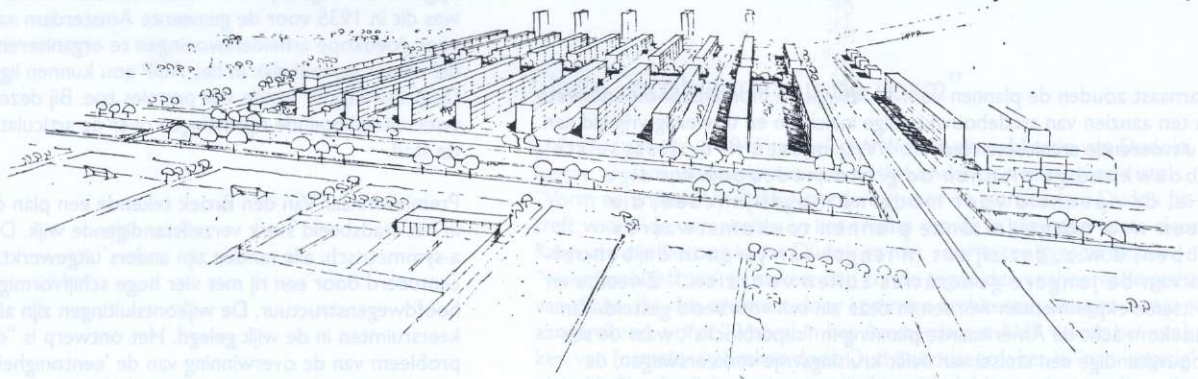
De opvatting van Merkelbach wordt verduidelijkt door een tijdschriftartikel uit 1931 onder de titel "Verkaveling van woonwijken", dat hij in samenwerking met Van Tijen schreef. Na een uiteenzetting over voornamelijk Duitse Siedlungen die voorbeeldig worden geacht voor wat betreft de toepassing van strokenverkaveling stellen de schrijvers: "Opmerkelijk is dat bij bijna alle Duitse voorbeelden de afwezigheid van andere elementen dan woningen, ons min of meer hindert. Aan werkelijke stedenbouw zijn ze eigenlijk nog geen van alle toe daar ze slechts één onderdeel der stad regelen, n.l. het wonen."²⁰ Vervolgens worden twee Nederlandse plannen besproken waarin op structurele wijze wel een aantal voorzieningen zijn opgenomen: het alternatief plan voor de Indische buurt in Amsterdam (Merkelbach, Karsten i.s.m. v. Tijen) en het plan voor een woonwijk in Rotterdam-zuid (Brinkman, v.d. Vlugt en v. Tijen). Beide zijn op gelijksoortige wijze opgebouwd: "Scholen, kerk en speelvelden zijn samengevat in een groene strook, die de wijk in overzichtelijke eenheden verdeelt. Groen en openheid zijn hier niet enkel meer duur en ontoegankelijk plantsoen (terwijl de ontspanningsgelegenheid veel verder moet worden gezocht), maar hebben als sport- en speelterrein hun nuttige waarde."²¹ In het laatste plan ontstaat een assenkruis waar de buurtwinkels in de strook haaks op de groenstrook worden gelegd. Een en ander krijgt een prototypische vorm in het Woonwijk-



"Optimum" van Van den Broek

Prijsvraag goedkope arbeiderswoningen. Twee verschillende opvattingen over de woonwijk:

"f. 4,75" van Van Tijen.



schema (1932) van de 8 en Opbouw. Meer dan in voorgaande plannen is hier een "organische woonwijk" met openbare voorzieningen in een groen kruis gekoppeld aan een stedelijke randbebouwing in hoogbouw. Gesuggereerd wordt een continu stelsel van torentjes en een over de verschillende wijken doorlopende groen- en wegenstructuur. De discussies over het ontwerp van de woongebieden binnen de wegenstructuur van het AUP resulteerden in het uitkristalliseren van de "organische woonwijk" in een reeks verschillende ontwerpen. Hierin werd de verhouding van de woningen tot de voorzieningen, het groen en de verkeersstructuur onderzocht. De architectonische expressie van de wijkranden is steeds anders. In het Woonwijkschema zorgt een stelsel van strak in het gelid staande torentjes voor een transparante laag tussen de wijk en de hoofdwegenstructuur. Het differentiëren van de randbebouwing ten opzichte van de interne verkaveling van de wijk is te lezen als een dubbelzinnige nuancering van de "organische" prijsvraaginzendingen uit 1935.

19.Idem, p. 17.

20.B. Merkelbach, W. v. Tijen, Verkaveling van woonwijken, Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw 1931, p. 40.

21.Idem, p. 84.

22.J. Hornstra e.a., Plan 2000, studieplan van de stedenbouwkundige ontwikkelingen van Den Haag, Den Haag 1949, p. 7.

23.Idem.

24.Idem, p. 8.

25.J. Hornstra e.a., Plan 2000, de groei van een harmonisch en organisch opgebouwde stad, Bouw 1947, p. 58.

26.Idem, p. 60.

plan 2000

In het Plan 2000 komt een interpretatie van de wijkgedachte in een faseerbaar stadsplan tot stand. "Er is (...) naar gestreefd voorwaarden te scheppen voor het tot stand komen van een harmonisch en organisch gebouwde stad, waarin alle elementen van het stadsleven tot hun recht zullen komen en die zich in de loop der tijden zal kunnen aanpassen aan gewijzigde omstandigheden."²² Het ontwerp werd in 1946 door de vijf jonge Haagse architecten Hornstra, Luyt, Munnik, Nuyten en Verhave gepresenteerd. Voornaamste doel was een aanzet te geven tot een structuurplan voor Den Haag dat naar hun mening in de verdrukking was gekomen toen Dudok van het gemeentebestuur opdracht gekregen had eerst twee herbouwplannen uit te werken alvorens een structuurplan voor de gehele stad op te stellen.

Bij de door deze groep architecten voorgestelde werkwijze is een belangrijke plaats gegeven aan de survey, die immers alle gegevens voor het organisatie-model moet verstrekken. Het vooronderzoek voor het Concept-structuurplan was nog niet gepubliceerd zodat de ontwerpers van het Plan 2000 een aantal aannames hadden onder andere over het uiteindelijk aantal inwoners van de agglomeratie Den Haag. In tegenstelling echter tot Dudok wilden de ontwerpers van Plan 2000 het reservoir van gegevens gebruiken als voortdurend referentiekader waardoor eventuele aanpassing van de plannen in de toekomst mogelijk blijft.

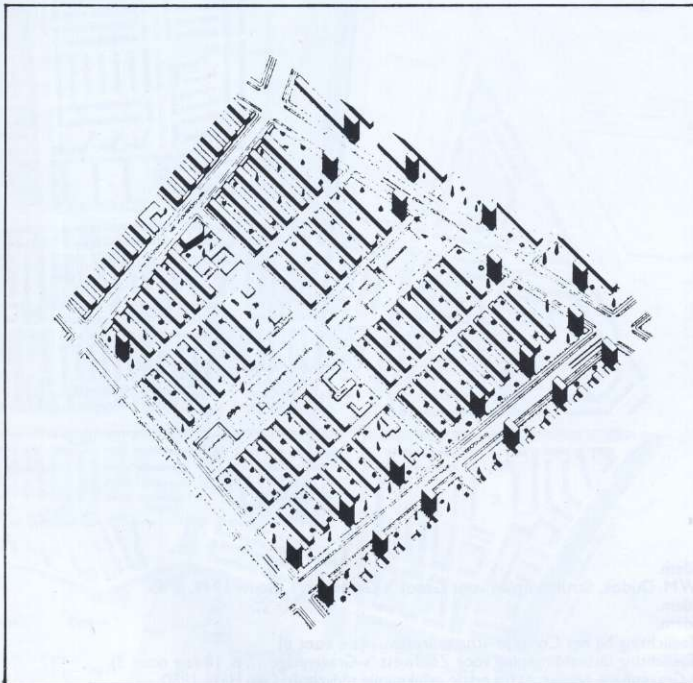
Inderdaad is een van de voornaamste kenmerken van dit plan de grote mate van flexibiliteit, bereikt door de invoering van zogenaamde etappeplannen. Dit zijn uitwerkingen van delen van het schematische structuurplan die in principe twintig jaar beslaan. Plan 2000 bestaat uit drie van deze etappeplannen zodat het de ontwikkeling van Den Haag tot het jaar 2000 kan vastleggen. "De etappeplannen maken het ons mogelijk, een harmonische uitbreiding van de stad in het plan vast te leggen door de volgorde van de uitvoering der uitbreidingen zo te bepalen, dat de stad te allen tijde een afgerond geheel vormt."²³ De beëindigde stad kent hier geen van te voren vastgestelde vorm en grootte. Men gaat wel uit van een maximale bevolking van tussen de 800.000 en 1.000.000 inwoners, maar houdt tevens rekening met een kleinere groei.²⁴ De etappeplannen stellen een geleidelijke, concentrische uitbreiding van de stad voor die echter op elk gewenst moment kan worden afgebroken indien een verandering van de demografische gegevens daartoe aanleiding geeft.

Het ontwerp gaat uit van een geleiding van het stadslichaam in autonome wijken, omzoomd door groen. Niet alleen is dit noodzakelijk om de afzonderlijke etappeplannen het karakter van een afgerond stedsbouwkundig geheel te verlenen, hier ontstaat tevens de mogelijkheid de ideologie van de wijkgedachte in de stadsontwikkeling te introduceren. "De stedsbouwkundige wijkindeling zal, om tot haar recht te komen, hand in hand moeten gaan met een organisatorische en sociale wijkvorming."²⁵ De ideologie van de groep rond Bos wordt in feite omgedraaid. In "De stad der toekomst, de toekomst der stad" is sprake van een sociaal beginsel dat in ruimtelijke termen wordt vertaald. In het Plan 2000 echter krijgt het principe van de stadsgeleding een sociale meerwaarde toebedeeld terwijl het grotendeels is toegepast vanuit plantechische motieven.

De wijze waarop grootstedelijke verkeersvoorzieningen worden gepast in het concept van de gelede stad is illustratief. Er wordt een vergaande scheiding van de verkeerssoorten voorgesteld om zowel een soepele doorstroming van het snelverkeer als rust en veiligheid voor de stadsbewoners te garanderen. "Nodig blijkt een net van hoofdaders voor het motorverkeer, vrij van langzaam verkeer, met onderling zooveel mogelijk vrije kruisingen, niet direct bereikbaar van de aangrenzende bebouwing, zooveel mogelijk buiten de woonwijken en met op geregelde, niet te groote, afstanden toegangen tot de wijken en voorzien van tunnels of bruggen bij kruising met voetgangers- en wielrijderspaden."²⁶ Tussen de woongebieden ontstaan op deze wijze brede met bomen beplante zones met daarin opgetilde verkeerswegen. Uit de voorstellen blijkt een opvatting van de organisatie van het

Stedelijk groen en verkeerssysteem als dragers van openbare voorzieningen.

Schema voor een organische woonwijk in open bebouwing (1932), een theoretisch model.





verkeer als een technisch probleem. Het gaat om "de intensiteit, om een vlot verwerken van groote verkeersstromen."²⁷ Dudok ziet het verkeer juist als essentieel element van stedelijke activiteit. "Het wezen van de stad, die immers haar gehele bestaansreden ontleent aan de behoefte tot intensivering van het menselijk contact, is steeds: compactheid, concentratie, geslotenheid, spanning. Dat wezen verdraagt zich nauwelijks met een te uitvoerig afzonderlijk snelverkeerswegennet, gesteld al, dat dit economisch uitvoerbaar zou zijn (...) Ik acht het voor een stad van de orde van 's-Gravenhage zelfs niet gewenst, het autoverkeer te veel te isoleren van het stadsleven, waardoor dit te veel aan spanning en aan levendigheid zou inboeten."²⁸ De verkeersstructuur in het Concept-structuurplan wordt niet alleen ingezet om een geleding van de stad in wijken aan te brengen, maar zorgt tevens voor continuïteit op stedelijke schaal. De langgerekte bouwblokken aan de grote verkeersaders in Moerwijk en Morgenstond vormen een begeleiding van de beweging door de grote stad. Het verkeersnet in het Plan 2000 vormt daarentegen juist steeds obstructies die het stadslichaam in geïsoleerde wijken fragmenteren.

De kritiek van Dudok op het Plan 2000 concentreerde zich dan ook op het ontbreken van een samenhangend stadsbeeld. "Wij moeten niet alleen een goede stad bouwen, maar een karakteristiek 's-Gravenhage. Ik heb schetsplannen gezien - ook voor Den Haag - van zo onredelijke distributie, dat de stad er in grondvorm uiteindelijk zou uitzien als een in diggelen gevallen schaal. Dat kan nooit de vorm zijn voor een goede stad."²⁹ Hij wijst op het belang van een hiërarchische wijkopbouw die is gericht op het stadscentrum: "de wijken moeten naar het centrum toe anders, compacter van aard zijn en dichter bijeengesloten liggen. Dat ligt in het wezen van elke grote stad."³⁰

Op basis van een idee over stedelijkheid, komt Dudok tot het model van een vlechtwerk waarbij in het weefsel ruimte blijft voor differentiatie. De organisatie van het Plan 2000 vindt plaats door additie van de "scherven", de flexibiliteit in dit plan wordt bereikt door eenvoudig een aantal scherven achterwege te laten. De hiermee samenhangende infrastructuur demonstreert duidelijk het verschil in opvatting.

Over de sociale pretenties van de wijkgedachte is Dudok cynisch. Verwachtingen over een bloeiend "gemeenschapsleven" in de wijk zullen volgens hem illusoir blijken: "Wij Nederlanders dienen deze idee, geboren, althans gesterkt in een tijd, toen een goede buur inderdaad beter was dan een verre vriend, als stedenbouwkundig beginsel niet te overdrijven. Sedert de bevrijding herkrijgt ons volksbestaan zijn karakteristieke eigenschappen: vooral in geestelijk-religieuze zin blijken daar splitsingen te bestaan, die tot op de bodem van het leven reiken. (...) Daarnaast mogen wij bovendien niet vergeten dat onze herkrege verkeersmiddelen ons allengs weer beter in staat stellen gelijkgestemden in ons geestelijk gemeenschapsleven op groter afstand te ontmoeten."³¹

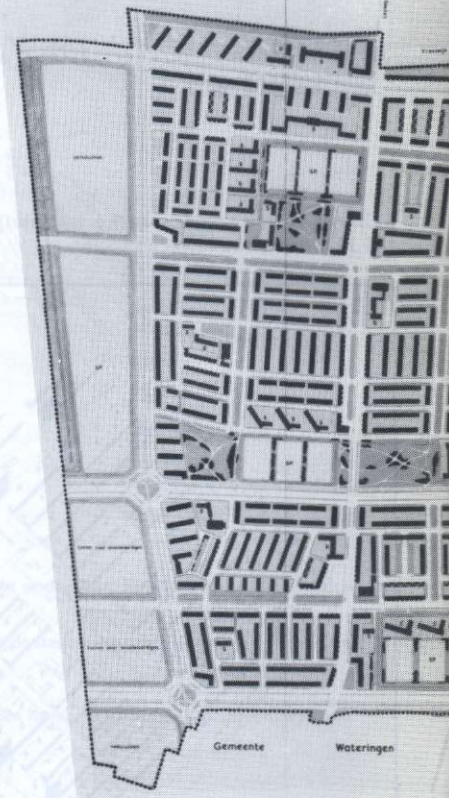


Plan 2000, gelede opbouw van de stad

PLANNEN MORGENSTOND

Definitief ontwerp voor Moerwijk en Morgenstond.

18.000 WONINGEN VOOR



27.Idem.

28.W.M. Dudok, Structuurplan voor Groot 's-Gravenhage, Bouw 1949, p. 43.

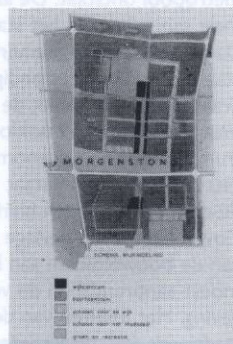
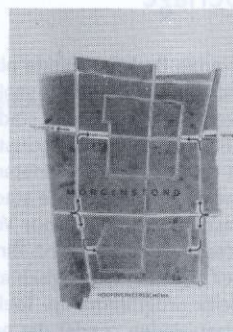
29.Idem.

30.Idem.

31.Toelichting bij het Concept-structuurplan... (zie noot 6).

32.Toelichting uitbreidingsplan voor Zuidwest 's-Gravenhage..., p. 18 (zie noot 3).

33.'s-Gravenhage bouwt, extra editie gelijknamig tijdschrift, Den Haag 1950.



Moerwijk en Morgenstond

Dudok sluit bij het ontwerpen van de drie zuidelijke gedeelten van Moerwijk aan op een aantal thema's zoals die in het reeds gebouwde gedeelte te onderkennen zijn. De noordelijke buurten worden gekenmerkt door een sterke axiale opbouw. De randbebouwing bestaat meestal uit vrij lange bouwblokken in vier lagen. Binnen de zo verkregen komvormige ruimten kan lagere bebouwing gesitueerd worden. De ordening van deze bebouwing vindt plaats middels groene assen die kunnen bestaan uit singels of plantsoenen. De buurtjes krijgen aan de randen een stedelijk karakter maar kunnen intern een zelfstandiger beeld ontwikkelen.

Genoemde ontwerpmethoden worden in bewerkte vorm overgenomen in de plannen voor Moerwijk-Morgenstond. De doorsnede over de buurten van buiten naar binnen kan gekarakteriseerd worden met de trits: gesloten randbebouwing- strook met variërende bouwvorm- groene ruimte. De randbebouwing van Moerwijk-Morgenstond levert op stedelijk nivo een continu beeld op. Dit wordt duidelijk waar de woongebieden grenzen aan de belangrijke verkeersaders zoals de Erasmusweg en de Melis Stokelaan. Deze brede wegen waaraan parallel vaak ventwegen of singels liggen, worden begeleid door lange gevelwanden met een architectonische uitwerking die vooral wordt bepaald door ritmiek en herhaling. Aan enkele kruispunten van belangrijke verkeerswegen wordt hoogbouw ontworpen om accenten te leggen en maten van stedelijke allure te introduceren. Hoewel Dudok eerder voor de toepassing van lange bouwblokken ook economische redenen geeft,³² lijkt hier zijn voornaamste doel het voorkomen van een versnippering van de stad in op zichzelf staande woongebieden.

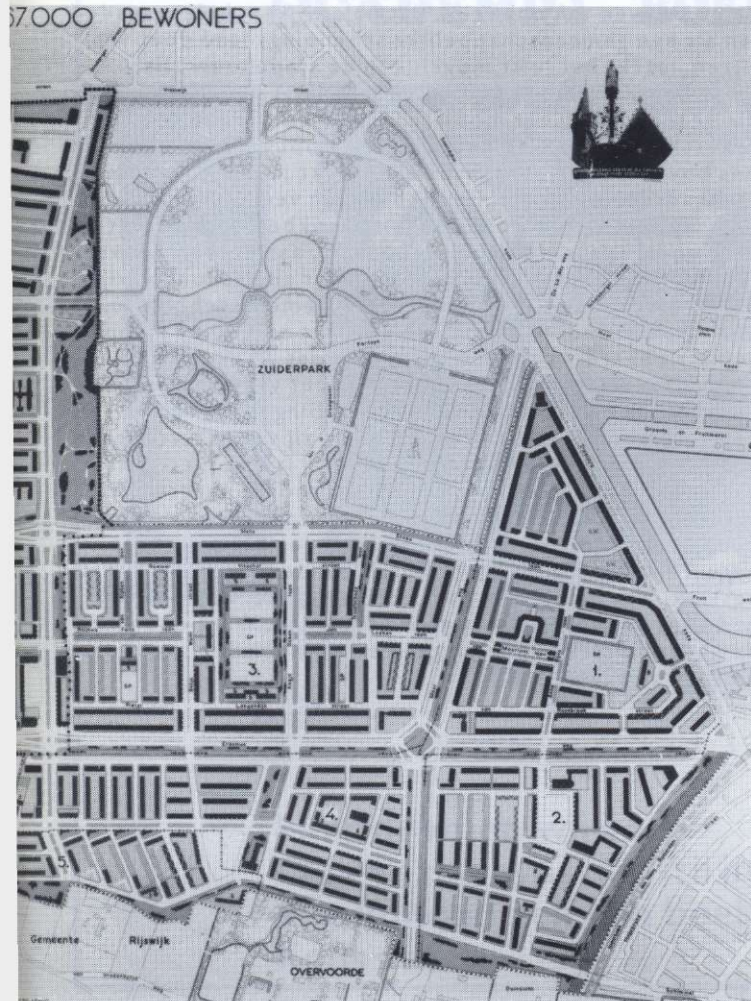
De randbebouwing in vier woonlagen functioneert als een wand waarachter het buurtleven zijn plaats heeft. Vrijere bebouwingsvarianten, bijvoorbeeld duplex-woningen, bejaardenwoningen, hofjes en kleine complexen met strokenbouw, worden als "afwisseling tegenover de gesloten straatwand"³³ in de buurtjes opgenomen. Er ontstaan relatief autonome eenheden die zich manifesteren als "eilandjes" tussen de gesloten randen. De doorwerking van de woongebieden komt tot stand door van plek tot plek steeds wisselende ingrepen. Daardoor verschilt de bouwvorm van de "eilandjes" sterk per eenheid en wordt deze door een zekere willekeur bepaald. De schakeling van de eenheden is additief. Organisatie vindt plaats door de eenheden aan weerszijden van zeer langwerpige groene ruimtes te leggen. Deze kunnen gevormd worden door singels en plantsoenen, soms gecombineerd met sportvelden of een parkje. De groenstroken doen zich voor als assen die de buurten en wijken doorsnijden. Ook elementen uit het omringende landschap (volkstuintjes, entree van het Zuiderpark, buurtparkjes in andere wijken) worden in dit circuit opgenomen. Daarnaast fungeren de assen als ruggegraat waaraan buurt- en wijkvoorzieningen worden gesitueerd. Op deze wijze ontstaat een groot samenhangend groensysteem waarin de stedelijke schaal overal aanwezig is. Het beeld is voldoende krachtig om de verschillende "eilandjes" te verbinden.

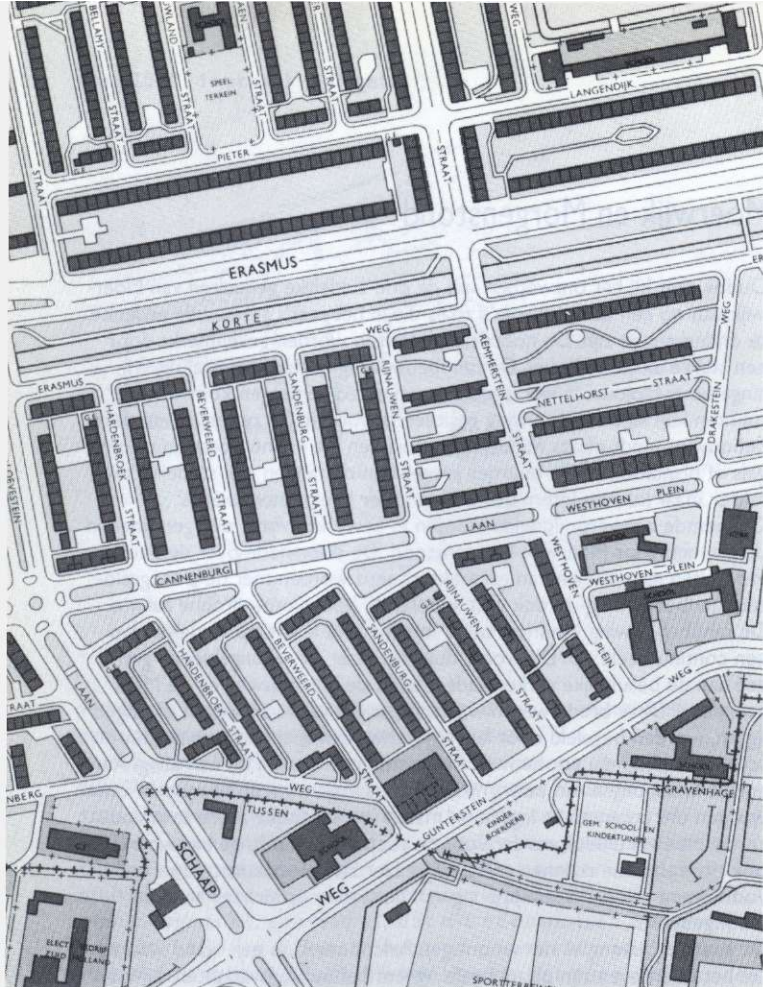
In de twee verbindende systemen wordt een sterk verschil in het beeld aangebracht. De wegenstructuur is strak en monotoon, de groenstructuur oogt bijna dorps en is, door de mengeling van toegepaste middelen, afwisselend.

Bij nadere beschouwing van het zuidwestelijke gedeelte van Moerwijk blijken hier alle ontwerpthema's aan de orde te komen. De woongebouwen in het noorden die de Erasmusweg architectonisch bepalen, voegen zich naar de eenvoudige expressie die ook de overige randbebouwing kenmerkt. Moerwijk doet zich vanaf de Erasmusweg voor als een stelsel van strak in het gelid staande bouwstroken. Vanuit de wijk gezien blijken de bouwstroken aan de rand echter deel uit te maken van verschillende verkavelingstypes. De meest oostelijke maken deel uit van twee kleine complexen met strokenbouw. Deze zijn verschillend uitgewerkt: de een met woonpaden, de ander als bouwblok zonder koppen en met openbaar binnenterrein. De randen in het westen worden gevormd door de koppen van geopende bouwblokken. Bij deze blokken worden de koppen- op één na, bij de entree van de buurt- aan de kant van het hart van de buurt weggelaten. Hier komt de binnenruimte van het blok aan een groenpartij met sloot te liggen. Aan de andere zijde van deze singel worden de bouwblokken weer anders bewerkt. Daar staan de blokken onder een hoek aan de groene ruimte. De koppen zijn in vier woonlagen uitgewerkt, erachter ligt een reeks duplexwoningen in twee lagen met

EN MOERWIJK 1: 2000

57.000 BEWONERS





deuren aan de straat. Het beeld wijkt zodoende sterk af van de overige bebouwing die meestal in drie of vier woonlagen met trapportieken is ontworpen. De zuidrand van de wijk, die hier ook stadsrand is, is rafelig want zoals Dudok in 1936 schreef: "de stad dient aarzelend uit het landschap te verrijzen."³⁴

Bij de bebouwing van de randen wordt veel gebruik gemaakt van het opende bouwblok zoals dat rond het Zuiderpark omstreeks 1930 veelvuldig werd toegepast. Dudok loste eisen voor wat betreft bezonning en beluchting van de woningen in een gangbaar bloktype op. Door de openingen bij de kop van het blok wordt de beluchting van het binnenterrein al beter. Betere bezonning door bijvoorbeeld een strikte noord-zuid oriëntatie wees hij af: "dat zou trouwens vrijwel onmogelijk zijn, want het woonstraatbeloop hangt o.a. samen met dat der verkeerswegen, dat door geheel andere factoren wordt beheerscht."³⁵ In plaats daarvan wijzigde hij de maten van straat en binnenterrein. Dudok stelde dat "men in een complex van evenwijdige woonstraten de huizenrijen in het algemeen even ver van elkander zal moeten plaatsen om aan beide zijden de beste bezonningskansen te verkrijgen. Men komt dan tot toepassing van voortuinen in de woonstraten, zoodanig dat de breedte van de woonstraat + 2 voortuinen even groot is als de afstand van twee achtergevelrooilijnen in de aangrenzende bouwblokken."³⁶

Een interessante afwijking van Dudoks stedenbouwkundig plan werd door de architecten Van Tijen en Merkelbach in Morgenstond ontworpen. Zeer tegen Dudoks zin verlieten zij de verkaveling in blokken en stelden een figuratie voor met roterende ruimtevormen, menging van bouwhoogten en een reeks verschillende ruimtevormen: er ontstaan verharde pleintjes, woon- en verkeersstraten, gemeenschappelijke en privé-tuinen. De differentiatie die in Dudoks ontwerpen op wijkniveau wordt doorgevoerd, is hier in de kleinste verkavelingseenheid verwerkt! Het is niet verwonderlijk dat deze doorwerking vanuit de kleinste eenheid zich slecht verhiel tot Dudoks werkwijze die juist de grote stad als uitgangspunt had en die in delen trachtte te articuleren.

Berlage

Evenals Berlages laatste plan voor Amsterdam-Zuid gaan Dudoks Haagse plannen uit van een organisatie door een dubbel systeem.³⁷ Berlage ontwerpt een autonoom stadsdeel dat georganiseerd wordt door twee beeldbepalende verkeersstelsels, één in de vorm van een tweetand en één in de vorm van een drietand. De einden van de tanden vormen monumentale plekken in de stad (de wolkenkrabber van architect Staal, Minervastation en Paleis voor Volksvlijt). De hoofdwegen zijn op deze wijze steeds gesegmenteerd; Binnen dit stelsel neemt een reeks meer op zichzelf staande, typologisch afwijkende complexen differentiaties van het stedelijk programma op. Toekomstige uitbreidingen kunnen via dit recept plaatsvinden zonder dat een indruk van een uit zijn krachten gegroeide metropool ontstaat. De architectuur van de straatwand zorgt voor formele samenhang in het stadsdeel.

Datgene wat Berlage nadrukkelijk articuleert en ten opzichte van de bestaande stad verzelfstandigt, is bij Dudok juist uiterst neutraal. Het kwadrantennetwerk is niet de symbolische uitdrukking van stedelijke idealen, maar een op zich smaakloos organiserend stelsel. Ook het Haagse centrum wordt erin opgenomen. Door de stad onder te brengen in een omvattend systeem ontstaat een specifieke opvatting over de opname van de diverse stadsdelen hierin.

Zowel Dudok als Berlage gingen uit van een architectonische bewerking van de bouwblokken aan het hoofdverkeersnet die een gelaagdheid moest aanbrengen in de verhouding van de buurten tot de stedelijke omgeving. Het loslaten van deze werkwijze leidt in het Plan 2000 tot een stadslandschap waarbij de woonwijken losjes in de groene ruimte komen te liggen. Voortkomend uit een prognose over de uiteindelijke stadsomvang was Dudok echter in staat een stedelijke model te construeren dat gebaseerd is op het beeld van een levendige stad waarin naast elkaar en simultaan verschillende activiteiten hun plaats krijgen.

In gezwollen proza vatte Dudok zijn uitgangspunten samen:

"Het bouwen van onze tijd, dat hele wijken, hele stadsdelen als een gemeenschappelijke scheppingsdaad doet verrijzen, maakt het juist mogelijk in de stedenbouw aller-eerst de ruimtekunst te zien. Ik meen dat het Berlioz was, die gezegd heeft: het mooiste instrument: dat is het orkest. Is niet de stad het schoonste bouwwerk? Want ons boeiende gemeenschapsleven wekt in die wijken, in die stadsdelen, vanzelf de rijkdom van veelzijdige afwisseling. De survey geeft ons een juist denkbeeld van al wat daar nodig is aan overheidsgebouwen, aan kerken van verschillende gezindten, aan scholen voor allerlei onderwijs, aan buurtgebouwen, badhuizen, amusementsgebouwen, enz. Die bijzondere gebouwen zijn met zorg in de plannen gedistribueerd, in zodanige situatie, dat zij in die woning-omgeving, waarin uiteraard het element van herhaling domineert, de meest natuurlijke afwisseling brengen. Zo heeft men geen accenten nodig, waar zij van nature niet liggen; d.w.z. niet in de huizenbouw, al is ook hierbij naar variatie in soort en daarmee in bouwhoogte nagestreefd. Wij kunnen bij de huizenbouw de ingetogenheid, de eenvoud betrachten, want daar is overal de afwisseling, de natuurlijke verrijking, door het bijzondere gebouw. Dit is esthetische economie, naast de geldelijke, waartoe wij gedwongen zijn. En dat is geen verarming. Want ook met de eenvoudigste middelen kan een schoon stadsbeeld worden gewekt."³⁸

34. Toelichting uitbreidingsplan Zuidwest 's-Gravenhage (zie noot 18).

35. Idem, p. 18.

36. Idem, p. 19.

37. Zie hiervoor: J. Castex, J.-Ch. Depaule, Ph. Panerai, De rationele stad, Nijmegen 1984, p. 94 e.v.

38. Stad en structuur..., p.253 (zie noot 16)