

**Judith van Hoogdalem en Botine Koopmans**

**Post 65** Architectuur en stedenbouw  
Den Haag 1965–1995

**Een turbulente tijd**



# Inhoudsopgave

<b>5</b>	<b>Woord vooraf</b>
<b>8</b>	<b>Post 65 in Den Haag</b>
<b>30</b>	Interview Bram van Hengel
<b>32</b>	<b>Post 65-stijlkenmerken</b>
<b>62</b>	Interview Jan Brouwer
<b>64</b>	<b>Het verhaal van de stadsvernieuwing</b> <i>Kortenbos, Schilderswijk, Bezuidenhout-West, Schipperskwartier en Molenwijk</i>
<b>152</b>	Interview Henk Klunder
<b>156</b>	<b>Groen en openbare ruimte</b> <i>Aandacht voor parken en kunst</i>
<b>180</b>	Interview Jan Ledderhof
<b>183</b>	<b>Grootse plannen in het Spuikwartier en Scheveningen</b>
<b>194</b>	Interview Herman Roozenbeek
<b>196</b>	<b>De bouw van drie nieuwe wijken</b> <i>Kraayenstein, Houtwijk en Nieuw Waldeck</i>
<b>224</b>	Interview Leonard van Veldhoven
<b>226</b>	<b>Van bruin naar wit</b> <i>Impressie van het Post 65-woonhuisinterieur</i>
<b>238</b>	<b>Noten</b>
<b>240</b>	<b>Bronnen en literatuur</b>
<b>243</b>	<b>Registers</b>
<b>248</b>	<b>Colofon</b>



*apcomfort*

# Woord vooraf

Dit boek gaat over de Haagse architectuur en stedenbouw uit de periode 1965-1995, het zogenaamde Post 65-erfgoed. Tussen 2017 en 2022 heeft de afdeling Monumentenzorg & Welstand van de gemeente Den Haag dit tijdvak onderzocht met als doel meer kennis en waardering te krijgen voor de gebouwde omgeving uit deze periode.

Den Haag is rijk aan Post 65-architectuur en stedenbouw. Iedereen kent wel gebouwen die in deze periode aan de stad toegevoegd zijn, zoals het Centraal Station en het stadhuis aan het Spui. Ook zijn er complete wijken tot stand gekomen: Houtwijk, Kraayenstein en de typische 'bloemkoolwijk' Nieuw Waldeck.

Post 65 was ook een periode van grote vernieuwingsdrang. In het kader van de stadsvernieuwing werden enkele negentiende-eeuwse wijken bijna geheel opnieuw opgebouwd. De bekendste hiervan is de Schilderswijk, die bovendien landelijke bekendheid geniet als het

grootste stadsvernieuwingsgebied van Nederland. En wat te denken van Scheveningen? Om te begrijpen hoe het er nu uitziet, moeten we terug naar de rigoureuze ingrepen die hier tijdens Post 65 plaatsgevonden hebben. Dit boek vertelt het boeiende verhaal van Post 65 in de volle breedte en legt de achtergronden uit waartegen de ontwikkelingen tot stand kwamen. Dat verhaal is niet alleen geconstrueerd aan de hand van grondig archiefonderzoek, maar ook door de architecten te interviewen die destijds werkzaam geweest zijn.

Ik ben blij met deze publicatie, omdat de ontwikkelingen in dit tijdvak voor een groot deel bepaald hebben hoe onze stad er vandaag uitziet. Ik wens u veel leesplezier.

## **Saskia Bruines**

Wethouder van Media en Erfgoed (archieef, archeologie, monumenten en welstand)













TERMINAL NOORD



# Post 65 in Den Haag

*Botine Koopmans*

Den Haag aan de vooravond van Post 65. De wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog loopt op zijn eind en de stad is in de ban van cityvorming en grootschalig denken. Dat is het decor waartegen de architectuur en stedenbouw van de jaren zeventig en tachtig zich zou ontwikkelen.

## Metropool Den Haag

De basis voor de wederopbouw was het *Structuurplan Groot 's-Gravenhage* waarvoor architect en steden-

bouwkundige W.M. Dudok in 1946 opdracht had gekregen. Deze opdracht was niet beperkt tot de wederopbouw in engere zin, maar betrof ook het maken van een uitbreidingsplan en voorstellen voor wenselijk geachte veranderingen. Het wederopbouw-, uitbreidings- en vernieuwingsplan werd dus als één samenhangend geheel ontworpen. Het *Structuurplan* werd in 1949 gepresenteerd maar riep veel discussie op. Het is dan ook nooit formeel vastgesteld, maar zou wel richting geven aan de uitbreidingsplannen die met name geconcentreerd waren in Den Haag Zuidwest (Moerwijk, Morgenstond, Bouwlust-Berestein en Vrederust).



Het kantoorgebouw Terminal werd in 1988-1990 op de plek van het gedeeltelijk afgebroken Prins Bernhardviaduct gebouwd. Foto Dick Valentijn.

Zo zou metropool Den Haag eruit kunnen zien volgens de brochure *Den Haag snel groeiende stad* uit 1957. De binnenstad is bereikbaar via een verdiept liggende snelweg met erlangs hoge woon-, kantoor- en bedrijfsgebouwen. *Haags Gemeentearchief*.





Satisfaction



Terwijl de bouw in volle gang was, ging de Dienst van de Wederopbouw en de Stadsontwikkeling aan de slag met een herziening van het *Structuurplan* van Dudok, maar dat leidde al snel tot een geheel nieuwe koers. Den Haag moest een echte metropool worden, zo bleek bij de presentatie in 1957 van het *Ontwerp-Structuurplan Agglomeratie 's-Gravenhage*, met bijbehorende brochure in vier talen, getiteld *Den Haag, snel groeiende stad*. Het historische centrum met zijn oude gebouwen en nauwe straatjes zou worden omgevormd tot een zaken- en dienstencentrum, de city, waar geen plaats meer was voor woningen.

De bewoners werden geacht naar de uitbreidingswijken te vertrekken, evenals de bewoners van de negentiende-eeuwse wijken rondom het centrum. Zij moesten ruimte maken voor kantoren. Vanzelfsprekend moest het centrum goed bereikbaar zijn en daar zorgde een dubbel stelsel van ringwegen voor met een rand van hoge kantoor- en bedrijfsbebouwing, waar tussendoor het verkeer raasde. Dit gedachtegoed van een scheiding van functies, het loslaten van de vaak als lastig ervaren vermenging van wonen, werken en verkeer in de vooroorlogse stad, was geheel conform de uitgangspunten van de functionele stad zoals verwoord door het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM).

Al eerder had de gemeente in de *Saneringsnota, ruimte voor de City* uit 1953 duidelijk gemaakt welke wijken afgebroken moesten worden. Een brede rand rond het centrum, tussen de ringwegen, met 160.000 inwoners, werd als saneringsgebied aangewezen en bestemd voor de uitbreiding van de city. Hierin lagen oude volkswijken als het Spuikwartier, Kortembos en de Schilderswijk, met bewoners die 'berucht waren vanwege hun onmaatschappelijke gedrag'. De sanering bood daarom ook een mooie gelegenheid 'om de bevolking op een hoger peil te brengen'.<sup>1</sup> Een groot probleem was de herhuisvesting van de bewoners. Er was woningnood en de woningbouwverenigingen stonden niet bepaald te springen om de veelal armlastige mensen uit deze wijken een woning te bieden. Veel ruimte was er ook niet meer in de stad die allang tegen haar grenzen was aangelopen, ingeklemd tussen de zee en de buurgemeenten.

Het landelijke dorpje Zoetermeer groeide na de aanwijzing tot groeikern in 1962 uit tot een stad van nu ruim 125.000 inwoners. *Foto Dick Valentijn.*

Niet voor niets was in het *Ontwerp-Structuurplan* het ontwerp van een satellietstad opgenomen, niet alleen voor de verwachte groei van de bevolking maar ook als voorwaarde voor de sanering. Het idee van satellietsteden kreeg voor het eerst gestalte in het rapport *De Ontwikkeling van het Westen des Lands* uit 1958, en werd later uitgewerkt in de drie nota's over de ruimtelijke ordening uit 1960, 1966 en 1976, en in de nota *Volkshuisvesting* uit 1972. Vanwege het ruimtegebrek drong de gemeente Den Haag bij het Rijk sterk aan op de bouw van een nieuwe stad. Deze was aanvankelijk gedacht rond het buurtschap Wilsveen, maar zou uiteindelijk Zoetermeer worden, een dorpje zo'n vijftien kilometer ten oosten van Den Haag dat in 1962 werd aangewezen om uit te groeien van 8000 naar 100.000 inwoners.

Waren de saneringsplannen doorgegaan zoals hier voorgesteld, dan had Den Haag er heel anders uitgezien en waren de historische stadsdelen van de kaart geveegd. Maar zo zou het niet gaan. Men had zich verkeken op wat er bij komt kijken om complete wijken af te breken en te vervangen door iets geheel nieuws. Vooral de financiering was het grote probleem omdat het saneringsprogramma gebaseerd was op de inbreng van de particuliere sector en het bedrijfsleven minder interesse bleek te tonen dan verwacht. De beleggers kwamen niet vanzelf met grootse bouwplannen, ook al bood de gemeente nog zulke gunstige condities. Het

Slooppanden aan de Houtmarkt in de binnenstad. *Foto A.W.J. Remmerswaal, collectie Haags Gemeentearchief, 1964.*

