

Gevangenpoort, een flessenhals die bijna sneuvelde

DOOR DANNY VERBAAN

De Gevangenpoort was eeuwenlang een beruchte flessenhals waar al het verkeer zich doorheen moest zien te persen. Voetgangers, koetsiers en later ook het handjevol excentriekelingen dat een auto bezat — wie van het Buitenhof naar de Kneuterdijk wilde, kon z'n borst nat maken; de weggebruikers in de andere richting kampten met hetzelfde ongemak.

In 1867 opperden enkele raadsleden voor het eerst maatregelen te treffen, maar naar goed Haags gebruik werd voor de uitwerking van de plannen uitgebreid de tijd genomen. Er volgden oeverloze discussies over hoe het probleem het best kon worden aangepakt. Pas in 1923, precies zeventig jaar geleden, nam de gemeente de uitvoering ter hand: de oude huizen die sinds mensenheugenis genoeglijk tegen de Gevangenpoort aanleunden gingen alle tegen de vlakke, de Hofvijver moest een meter of twintig van zijn historische terrein prijsgeven en een nieuwe weg werd aangelegd. Jammer maar helaas, concludeerde P. Bakker Schut, een van de betrokken ontwerpers. 'Maar een stad is een groeiend organisme en geen kunsthistorische verzameling', schreef hij in een uitgebreide toelichting. 'Het is niet mogelijk de oogen te sluiten voor de eischen die de twintigste eeuw stelt'.

Verstouwen

Hoewel het aanvankelijk om een veel geringere drukte ging, heeft de Gevangenpoort altijd al veel te verstouwen gehad. Dat kwam omdat ze een van de toegangen vormde tot het grafelijk gebied rond het Binnenhof. Dit lag sinds de dertiende eeuw als een apart en zorgvuldig afgeschermd terrein bij het dorp dat zich toen nog Die Haghe noemde. De poort verrees waarschijnlijk rond het begin van de vijftiende eeuw en fungeerde sinds 1420 als gevangenis. Onzeker is of ze in die periode direct aan het water grensde of dat zich tegen

de robuuste zijgevel al meteen enkele huizen hadden aangevuld. Later verrezen er in elk geval steeds meer panden tussen de poort en de Hofvijver, en ontstond een aaneengesloten rijtje. De bewoners keken aan de achterzijde op het Binnenhof en beschikten over het mooiste uitzicht van Den Haag. Ook de voorkant was niet onaantrekkelijk: er lag een intiem straatje dat uitmondde in de halfronde doorgang van de Gevangenpoort.

Zolang Den Haag een sluimerend dorp met stedelijke allures bleef was er niets aan de hand. Omstreeks het midden van de vorige eeuw begon echter een ontstuijminge groei, schoten nieuwe wijken als paddestoelen uit de grond en dienden zich de eerste verkeersproblemen aan. Niet alleen bij de Gevangenpoort, maar ook elders bleken de straten geenszins te zijn ingericht voor de wassende stroom weggebruikers.

In 1867 kregen drie gemeenteraadsleden schoon genoeg van de voortdurende opstoppingen. De historische sta-in-de-weg diende het veld te ruimen, liefst zo snel mogelijk. Het college van burgemeester en wethouders knikte instemmend, maar achtte bij nader inzien een denkpausje op z'n plaats. Er was namelijk nog een technisch probleempje: in 1853 had de rijksoverheid dezelfde Gevangenpoort als erg waardevol aangeduid, nota bene op aandringen van hetzelfde stadsbestuur dat nu serieus aan sloop liep te denken.

Het duurde niet lang voordat de kwestie opnieuw in het nieuws kwam. De stadsbestuurders zaten dan weliswaar nog in alle rust op de plannen te broeden, enkele Hagenaars vonden in 1870 dat de ellende inmiddels lang genoeg had geduurd. Waarbij ze niet alleen op de opstoppingen wezen, maar zich bovendien afvroegen wat hen bij eventuele calamiteiten te wachten stond; in dat geval moesten wellicht grote groepen

mensen zich in één keer door de 3,80 meter brede doorgang zien te wurmen.

Goedkeuring

Opnieuw reageerde de politiek niet afwijzend. Na enkele debatten besloten de fracties zelfs met achttien tegen vijftien stemmen dat de Gevangenpoort inderdaad moest worden afgebroken. Dat dit niet gebeurde komt omdat de rijksoverheid weigerde goedkeuring te geven.

In 1904 blies directeur I.A. Lindo van de dienst Gemeentewerken de discussie voor de zoveelste keer nieuw leven in. De eventuele sloop van de Gevangenpoort liet hij veiligheidshalve buiten beschouwing. Beter was het volgens Lindo een keus te maken uit twee alternatieven. De gemeente kon alle huizen langs het water slopen en de ruimte gebruiken voor een nieuwe weg. Een andere mogelijkheid was de panden te laten staan en een fors stuk van de Hofvijver te dempen. Er volgde een fel gevecht tussen voor- en tegenstanders. En alsof de discussie al niet lastig genoeg was, ging ook de rijksoverheid zich er mee bemoeien. Waarbij de staat meteen de gelegenheid te baat nam een nieuw element aan het probleem toe te voegen: het gemeentebestuur kón het dempen van een stuk Hofvijver helemaal niet aan de orde stellen omdat de waterpartij niet van de gemeente, maar van de staat was.

Onzin, reageerden de heren van de Groenmarkt. Zij immers hadden altijd de vijver schoongehouden, de kades onderhouden en zich bekommerd om de eenden en zwanen. Zelfs stelden ze steeds alles in het werk om het de Haagse ooievaar, een trouw bezoeker van het eiland in het midden, zo veel mogelijk naar de zin te maken.

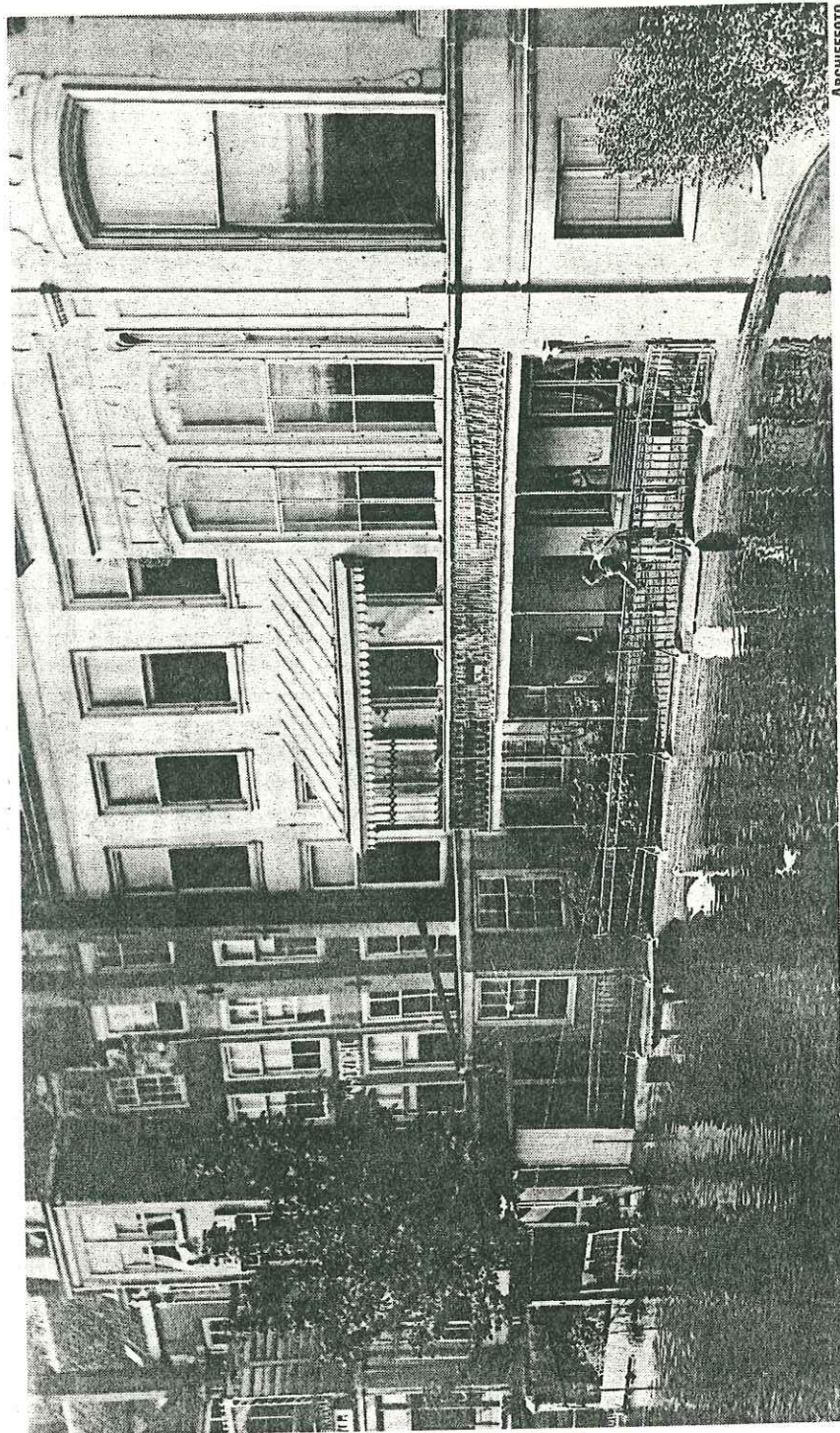
Hoewel de juristen nog volop bezig waren elkaar van ieders gelijk te overtuigen, hakte de gemeenteraad in januari 1916 dan toch heus de knoop door.

De Gevangenpoort mocht blijven staan en alleen de huizen langs het water hoefden het te ontgelden. Tegelijkertijd zou van de Hofvijver een rand van een meter of twintig breed worden geknabbeld.

Winnaar

Ineens leek de al zo vaak uitgestelde aanpak in zicht te zijn, vooral ook omdat de gemeente bij het gevecht om het eigendom van de Hofvijver als winnaar uit de bus was gekomen. Toch was er nog één lastigheidje. In het rijtje zat een sociëteit, die van de rechter pas op 25 november 1922 hoefde te vertrekken. Omdat er dus nog enig geduld moest worden betracht, leek het architect Bakker Schut wel een goed idee het zoveelste plan te ontvouwen. Waarom tussen de Gevangenpoort en het water niet een smal, maar mooi en stijlvol gebouw neergezet? Het zou keurig passen op de plaats van de te slopen huizen. En door de afmetingen beperkt te houden bleef er voldoende ruimte over voor de beoogde weg. Bovendien werd met zo'n nieuw pand voorkomen dat de Gevangenpoort moederziel alleen aan de aan te leggen verkeersweg kwam te staan. Niet alleen zou dat geen gezicht zijn, tegelijkertijd maakte het de poort erg kwetsbaar. 'Haar af te breken is dan de volgende stap', aldus de architect. Het door de ontwerper bepleite nieuwbouwplan verdween uiteindelijk in de prullenbak en Bakker Schuts sombere voorspelling over de sloop is tot op heden niet uitgekomen. Maar dat kan ook best met iets anders te maken hebben gehad: het gemeentebestuur zal er geen zin in hebben gehad opnieuw de vingers te branden aan een discussie over het historische bouwwerk.

Tot eind september is in de Gevangenpoort een minitentoonstelling met foto's van de vroegere bebouwing aan de Hofvijver. Ook de sloop wordt in beeld gebracht.



ARCHIEFFOTO

Aan de Hofvijver lag een sfeervol stukje Den Haag. Hier bevindt zich nu de weg tussen het Buitenhof en de Kneuterdijk.