

Koninginnen van de Noordzee

VERGELIJKING Ben de Pater

Het zijn werelden van verschil: het kustgebied tussen Hoek van Holland en Den Helder en dat tussen Knokke en De Panne. Langs de Hollandse kust scheiden uitgestrekte duingebieden de badplaatsen van elkaar en een rechtstreekse verbinding ontbreekt. Langs de Vlaamse kust overheerst een lineaire verstedelijking: badplaatsen rijgen zich aaneen langs verbindingssassen. Hoe zijn die verschillen ontstaan?

Rond 1800 leken beide kustgebieden sprekend op elkaar. Ze bestonden uit een mozaïek van duingebieden, die aan de binnenzijde overgingen in polders. Hier en daar lag een vissersdorp of een keuterboerderij. De bevolking was er arm en schaars; vreemdelingen kwamen er niet – met uitzondering van een enkele geograaf, maar die tref je in alle uithoeken. Zo deden Georg Forster en Alexander von Humboldt op hun reis door de Lage Landen in 1790 de kust aan. In het stille Oostende maakten ze zich zorgen over de verzanding van de haven en in Scheveningen zochten ze, schrijft Forster in zijn reisdagboek, “tevergeefs naar natuurhistorische curiosa, de zandheuvels waren leeg en verlaten”. Kortom: de kust was niet alleen de geografische rand van een continent, maar ook een sociaal-economische periferie.

Een eeuw later was het beeld totaal anders. Vissersdorpen waren uitgegroeid tot badplaatsen, tot trefpunten van de beau monde. In Nederland gaf Scheveningen de toon aan, met als rivaal Zandvoort. In België gold Oostende als ‘koningin der badplaatsen’, met Blankenberge als nummer twee. Op de Zeedijk in Oostende stonden herenhuisen en hotels schouder aan schouder, uitkijkend over strand en zee. Ten noorden van Scheveningen-dorp ontmoette de wandelaar vijf chique hotels: achtereenvolgens het Grand Hotel, Galeries, Kurhaus, Palace en d’Orange. In duingebieden verrezen kustvillaparken, op initiatief van lokale grootgrondbezitters in samenwerking vaak met investeerders, projectontwikkelaars en hotelbedrijven van elders. Zo legde het echtpaar Van Reenen, dat er alle grond bezat, in Noord-Holland Bergen aan Zee aan. Tussen Oostende en Blankenberge ontwikkelden Leon Herreboudt en Delphin Depuydt De Haan aan Zee.

In de winter was het in kustgebieden stil als vanouds, maar in het zomerseizoen brachten de spoorwegen Duitse adel naar zee voor een langdurig verblijf in een grand hotel – ze combineerde vakantie vaak met een medische kuur want zeewater heette geneeskrachtig te zijn. Internationaal was ook het hoger hotelpersoneel. Naar de Belgische kust kwamen in het seizoen Franse koks, Duitse administrateurs en Italiaanse

obers, zoals Caestecker en Van den Eeckhout schrijven in hun studie naar de vakbondprotesten die hun komst opriep in tijden van oplopende werkloosheid. Tenslotte bezochten meer en meer arbeiders een dagje de kust. Speciale goedkope treinen vervoerden stedelingen naar het strand.

Lokaal initiatief versus nationaal project

Toch zag rond 1900 een goede waarnemer ook al verschillen tussen beide kusten. Zoals Paul van den Brink opmerkt in zijn bijdrage aan ‘Koninginnen aan de Noordzee’: badplaatsontwikkeling was in Nederland een lokale kwestie, in België een zaak van nationaal belang. De Hollandse badplaatsen ontstonden uit plaatselijke initiatieven. Vanuit het achterland werden verbindingen aangelegd naar de kust. Zo moest Van Reenen, om Bergen aan Zee tot ontwikkeling te brengen, een 3 kilometer lange weg en een stoomtramtracé aanleggen vanuit het oude dorp Bergen.



De Kusttram, aangelegd van 1885-1925, verbindt nog altijd de Belgische kustplaatsen van Knokke tot De Panne. Foto: Thomas Roth

In Vlaanderen was kustontwikkeling meer een nationaal, om niet te zeggen een koninklijk, project. De lengte van de kust (66 km) is maar de helft van die tussen Hoek van Holland en Den Helder en dus beter te overzien. Omgerekend per kustkilometer was de toeristische vraag naar accommodatie in België groter dan in Nederland. Leopold II, in 1865 tot koning gekroond, spande zich in om de kust tot bloei te brengen. Hij bracht actoren bij elkaar, steunde plannen, liet er zelf werken uitvoeren (zoals de Koninklijke Gaanderijen in Oostende) en droeg financieel bij aan andere bouwwerken (Leopold verdiende veel geld aan de genadeloze exploitatie van de Congo).

In de Belgische kustliteratuur wordt vaak Leopolds credo aangehaald: “de kust is een goudmijn die op ontginning wacht”.

De koning had goed begrepen dat voor een maximale ontginning ook verbindingen parallel aan de kust nodig waren. Aan het einde van de negentiende eeuw werd begonnen met de decennia durende aanleg van de Koninklijke Baan, de huidige N34. Misschien nog belangrijker was de kusttram die vanaf 1885 werd aangelegd en veertig jaar later werd voltooid. Ze loopt van Knokke aan de Nederlandse grens tot De Panne aan de Franse grens, 67 km lang. Wie in Knokke instapt, is 68 haltes en 2 uur en 28 minuten later in De Panne. Waar buiten de bebouwde kom een halte kwam, roken ondernemers hun kans. Zo kwam De Haan aan Zee tot ontwikkeling nadat daar in 1886 een tramhalte was gekomen, in the middle of nowhere.

Rond 1900 waren Scheveningen en Oostende mondaine badplaatsen

Wie Oostende te druk vond, kon daar voortaan een cottage met tuin huren. Op die vraag sprongen bouwers gretig in. Vissersdorpen kregen een uitgerekt gesloten toeristisch zeefront. In de tussenliggende duingebieden kwamen villaparken en later ook campings en vakantiebungalowcomplexen. Zo ontstond een lineair verstedelijkingspatroon. Deze ontwikkeling had haar voorstanders – lineaire steden langs vervoersassen werden door sommige CIAM-modernisten gezien als functioneel, als steden van de toekomst – maar ook tegenstanders. Die waren al voor de Tweede Wereldoorlog te vinden in kringen van natuurbeschermers, die de duinen wilden behouden. Pas ver na de oorlog kregen ze enig gehoor. In de jaren 1970 kwam er in gewestplannen enige bescherming van de nog resterende stukjes duingebied, maar in de praktijk stelde die protectie weinig voor – men leze de scriptie van historica Pauline Van Bogaert. Particulieren en bedrijven bleven gretig bouwen – het beeld bevestigend van de Belg die met een baksteen in zijn maag is geboren. Pas in 1993-1995 kwam de Vlaamse overheid met een serieus duinendecreet dat effectief is gebleken. Maar die bescherming kwam eigenlijk te laat – en sowieso veel later dan in

Nederland. De Gentse hoogleraar stedenbouw en ruimtelijke ordening Charles Vermeersch analyseerde verdrietig de “totale verloedering” en de “vernietiging van het kustmilieu”. Van Bogaert verzuchtte in haar even boze als knappe studie van het duinendecreet: “hoe is het in godsnaam zover kunnen komen?” Hun antwoorden op die vraag stemmen overeen: de markt heeft er altijd geregeerd. Geld verdienen aan ‘de goudmijn’ was ruim een eeuw lang het enige devies.

In de beide ‘nationale badplaatsen’, Oostende en Scheveningen, is het historisch erfgoed grotendeels verdwenen. Hun start was heel verschillend. Scheveningen lag als vissersdorp aan de rand van de wereld, met Den Haag verbonden door een ruim twee kilometer lange kaarsrechte weg die in de zeventiende eeuw dwars door de duinen was aangelegd op initiatief van Constantijn Huygens. Een eigen haven had Scheveningen niet: de vissersboten lagen op het strand. Oostende was behalve een militaire vestingstad (ze kreeg in 1865 toestemming om de vestingwerken te slopen) ook een haven, een schakel in een internationaal netwerk. Vanuit Dover brachten veerboten Britse passagiers naar België; omgekeerd namen vastelanders er de boot naar Engeland. Anders dan het in zichzelf gekeerde protestants-christelijke Scheveningen, stond Oostende open naar de wereld. Ze werd al in 1838 per spoorweg verbonden met Brugge, Gent en Brussel; vanaf 1843 kon men van Oostende via Brussel naar Keulen reizen. De luxueuze slaaptreinen van Wagon-Lits reden vanuit Oostende door heel Europa. Scheveningen (eigenlijk Den Haag, het laatste stukje moesten vakantiegangers met de tram) kreeg pas in 1870 een spoorverbinding met Duitsland, via Utrecht en Arnhem. Ze streeden om hetzelfde achterland: de welgestelde Rijnlanders. In die strijd had Scheveningen een troef die Oostende niet had (Blankenberge wel): een pier. Ze was in 1901 geopend en trok meteen al in het eerste jaar 700.000 bezoekers.

Hoe verschillend ook hun komaf, rond 1900 waren ze beide mondaine badplaatsen. Hun ontwikkeling na de Eerste Wereldoorlog verliep parallel. Meer en meer werden hun stranden bezocht door mensen die lager op de sociale ladder stonden. Ze huurden een kamer bij particulieren of pensionhouders – al in 1915 stonden in Scheveningen bij particulieren meer logeerbedden dan in hotels. De elite week steeds meer uit naar opkomende badplaatsen aan de zonnige Côte d’Azur. Cannes, Saint Tropez, Nice en het Lido van Venetië waren aanvankelijk vooral overwinteringsplaatsen, maar werden nu het hele jaar door populair. In



Het Scheveningse strand. Hoogbouw heeft de grand hotels vervangen. Foto: Christopher A. Dominic

het toch vaak regenachtige Scheveningen en Oostende vervingen dagjesmensen vakantiegangers. Grand hotels gingen er moeilijke tijden tegemoet.

In Vlaanderen was kustontwikkeling een koninklijk project

Van de Tweede Wereldoorlog hadden Scheveningen en Oostende zwaar te lijden. Ze waren deel van de Duitse Atlantikwall. Ondanks de vele schade aan de Zeedijk in Oostende had na de oorlog de bebouwing uit het fin de siècle gerestaureerd kunnen worden. Maar de markt regeerde. Er viel na de oorlog meer geld te verdienen met appartementencomplexen. De oude bebouwing werd dus gesloopt, kilometerslange muren van negen tot tien verdiepingen tellende flats kwamen er voor in de plaats. En dat gebeurde niet alleen in Oostende, maar ook elders langs de Belgische kust. Zo ontstond een nieuwe 'Atlantikwall', tot verdriet van erfgoedbeschermers. Slechts op een enkele plek zijn vooroorlogse herenhuizen ontsnapt aan de vernietiging. Ze staan er wat verloren bij, als een herinnering aan de bloeiperiode van voor 1914, ingeklemd tussen nondescripte flats uit de jaren vijftig-zeventig.

Ook in Scheveningen is veel verloren gegaan. Van de vijf grand hotels heeft alleen het Kurhaus het overleefd. Het Hotel d'Orange kwam zwaar beschadigd uit de oorlog en werd vervangen door lelijke jaren vijftig-flats. Maar de echte kaalslag kwam pas aan het eind van de jaren zestig. Zoals Oostende ooit profijt trok van de betrokkenheid van Leopold II bij de stad, zo had Scheveningen te lijden van Reinder Zwolsman, een gewiekste Haagse zakenman en projectontwikkelaar. Hij was in 1962 eigenaar geworden van het gezichtsbepalende onroerend goed in de badplaats, dat van oudsher in handen was de Exploitatie Maatschappij Scheveningen.

De badplaats had toen nog redelijke vooruitzichten – een jaar eerder had prins Bernard de nieuwe pier geopend, die de oorspronkelijke pier verving die in de oorlog was afgebrand. Maar Zwolsman had geen duidelijke visie (de slopershamer was in zijn gedachten nooit ver weg), de gemeente Den Haag (waartoe Scheveningen behoorde) was besluiteloos, en tot overmaat aan

ramp namen ook de 'gewone' strandbezoekers meer en meer het vliegtuig of de auto naar het zonnige zuiden. Omstreeks 1970 sloten de oude hotels hun deuren om vervangen te worden door appartementen-hoogbouw. Een muur als in Oostende is er niet ontstaan, maar het verleden is er evenzeer weggevaagd. Alleen het Kurhaus overleefde op het nippertje de sloop, doordat het op de rijksmonumentenlijst kwam te staan.

Momenteel heeft het Kurhaus het wederom moeilijk. In de herfst van 2014 ging het failliet. Gelukkig krijgt het een doorstart. De nieuwe eigenaar is de Amrâth Hotelgroep, geleid door vader en zoon Van Eijl. Zelfs de Scheveningse pier, jarenlang een verliesgevende onderneming van hotel- en restaurantfamilie Van der Valk, heeft na faillissement en sluiting wegens bouwvalligheid, wederom een eigenaar gevonden. Na een verbouwing moet de pier in de lente van 2015 weer opengaan.

Maar voor beide koninginnen geldt: hun stralende jeugd is voorgoed voorbij.

Ben de Pater (b.c.depater@uu.nl) is als sociaal-geograaf verbonden aan de Universiteit Utrecht.

Literatuurselectie

- Bogaert, P. van (2014) Het Duinendecreet: een historische wandeling doorheen de grote polemiek over het Vlaamse klein duintje. Scriptie Faculteit Letteren & Wijsbegeerte, Universiteit Gent
- Caestecker, F. en Eeckhout, P. van den (2013) 'Comme les sauterelles sur un champ de maïs mûr': the Belgian unions and alien labour in hotels and restaurants in the 1930s. *Food & History* 11, 355-377
- Forster, G. (2010) Het vuur nog geenszins gedoofd. Een reis door de Lange Landen in 1970. Amsterdam: Cossee
- Te kust en te kuur. Badplaatsen en kuuroorden in België 16de-20ste eeuw (1987) Tentoonstellingscatalogus Brussel, Oostende, Spa.
- Pater, B. de, en Sintobin, T. (red) (2013) Koninginnen aan de Noordzee. Scheveningen, Oostende en de opkomst van de badcultuur rond 1900. Hilversum: Verloren
- Vermeersch, C. (1986) De teloorgang van de Belgische kust. *Ruimtelijke Planning* 15, 1-37

