

Binck

*BINCKHORST BLUES
CURSUS HARD KIJKEN
BEWONERS AAN HET WOORD
DE COMPLETE RESTAURANTGIDS
TOEKOMSTSCENARIO'S
ARCHITECTUURROUTE
ATTRACTIEPARK*



DE BINCKHORST: HET BEST BEWAARDE GEHEIM VAN DEN HAAG

COLOFON

MAGAZINE

BincK! is een uitgave van Stroom Den Haag ter gelegenheid van de manifestatie BincK! Blik op de Binckhorst

Hoofredactie: Tijs van den Boomen

Eindredactie: Cassandra Wilkins

Vormgeving: Pier Taylor / MINT Ontwerpers i.s.m. Jarl Schulp

Fotografie: Illah van Oijen

Bijdragen:

Tijs van den Boomen, Anneloes Groot, Victor M. Lansink, Filip Mens, Joost van der Neut, Illah van Oijen, Melle Smets, Sebas Veldhuisen, Martin Verwoest, Paul de Vries, Marijn van der Wagt, Cassandra Wilkins

Het magazine is mede mogelijk gemaakt door DeltaHage grafische dienstverlening

Met dank aan het Haags Gemeentearchief

Copyrights bij de afzonderlijke auteurs

ISBN-10: 9073799481

ISBN-13: 9789073799486

© Stroom Den Haag, september 2005

MANIFESTATIE

Op 17 september 2005 vindt op het bedrijventerrein de manifestatie BincK! Blik op de Binckhorst plaats

Idee: Melle Smets / G.A.N.G.

Productie: Saskia Hamel

Reis door de twintigste eeuw: G.A.N.G.

Architectuurroute: Filip Mens / BNA Haaglanden

Voetreizen: Sebas Veldhuisen en Job Nieman / Qenep

Binckhorst-Bosjeswandeling: Melle Smets

Fietstocht: Willem Marijs

De grote Binckhorst-rally: Sebas Veldhuisen en

Job Nieman / Qenep

Geluidsroute (idee en research): Willem Marijs

Geluidsroute (uitvoering): Gerdien Blankenstijn

Route gasfabriekterrein: Louis Kanneworff

Met dank aan: AVR, Bedrijvenvereniging BLF, Europcar, gemeente Den Haag (DSO en DSB Straten & Vegen), HTM-infra, Lindblom public relations-public affairs, Maison Kelder, Meeuwisse Nederland BV, Michael Mellema, Nadorp Makelaars, Smart Center en vele anderen.

Workshop

Om de kwaliteiten van de Binckhorst te onderzoeken organiseerde Qenep samen met Stroom Den Haag een workshop met studenten van de Technische Universiteit Delft en de Koninklijke Academie van de Beeldende Kunsten Den Haag (juni 2005). Medewerking werd verleend door Wilfried Houjebek en Martijn van de Wiel (Popsoda).

De driedaagse workshop was opgezet aan de hand van drie thema's: auto, mens en stad. Resultaten zijn verspreid door dit magazine te zien, tevens vormden ze de aanleiding voor de voetreizen en de rally op 17 september.

Stad:

Begeleiding: Jeroen Barendsen en Jan de Graaf i.s.m.

Astrid van der Laar

Studenten: Roel de Ruiter, Widy Heuver, Marlous Vriethoff,

Niels van Veen

Auto:

Begeleiding: Theo Hauben en Marco Vermeulen (Urban affairs)

Studenten: Mark Booi, Roelant ten Kate, Jef Adegeest

Mens:

Begeleiding: Michael Schaap (VPRO), Marijn van der Wagt

(Ruimtelijk Planbureau) en Hanke Kleij (filmmaakster)

Studenten: Paul de Vries, Illah van Oijen, Joost, Raoul,

Annika, Kamila

De workshop is mede mogelijk gemaakt door financiële steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur

Stroom Den Haag

beeldende kunst t/m architectuur



Industrieterrein Binckhorst

foto: Haags Gemeentearchief

INHOUD

→ 2/4/84/86: Binck FASHION, Joost van der Neut

→ 6: VOORWOORD, Jan Wijle en Cassandra Wilkins

↓ QUOTES. Tijs van den Boomen en Paul de Vries

- 8: FRANS M. HOUDIJK, bewoner
- 26: URBANO BRUTI, ondernemer
- 28: INDRA JHARAP, manager
- 49: BEN SPOELSTRA, ondernemer
- 50: WIM-BART OVAA, kasteelheer
- 52: MEVROUW STOFFELS, bewoonster
- 68: MARK LOWES, bedrijfsleider
- 70: BERT, administrateur
- 71: VAISHA, anti-kraker

→ 10: BINCKHORST BLUES – Pleidooi voor de tussenstad,
Tijs van den Boomen

→ 15: DE SHREDDER – Een hommage, Anneloes Groot

↓ CULINAIRE GIDS VAN DE BINCKHORST, Tijs van den Boomen

- 18: BROODJE SPEKLAP VAN OME COR
- 19: WARM VLEES VAN KEES
- 20: WONDERSAP VAN PARDIS
- 21: WOKKEN BIJ KPN
- 62: PATATJE FLIP VAN MARIO
- 63: SATÉ VAN BOB, MARIO EN JEFFREY
- 64: BIG TASTY VAN MCDONALD'S
- 65: KAASBROODJE VAN TEXACO

→ 22: PLANNEN, PLANNEN, PLANNEN, Sebas Veldhuisen

↓ PORTRETTEEN, Tijs van den Boomen

- 24: DE SIGARETTENINPAKSTER
- 25: DE BRUGWACHTER
- 34: DE KRAKERS
- 35: DE AUTOSLOPER
- 66: DE KERKBEHEERDER
- 67: DE ZOON
- 74: DE DAMES OP DINSDAG
- 75: DE MOTORMAN

→ 30 SPOORZOEKEN, Victor M. Lansink

↓ HARD KIJKEN, Melle Smets

- 38: RUIMTESCHIP
- 40: HAAGSE BOSJES
- 42: EIGEN WEG

→ 44: PLATTEGROND PRETPARK DE BINCKHORST, Melle Smets

→ 46: DE DEENSE DREIGING, Marijn van der Wagt

→ 54: VAN STADSRAND TOT RITS - 101 jaar stedenbouw,
Martin Verwoest

→ 72: LAAT DUIZEND BANDEN BLOEIEN,
Jan Körbes en Denis Oudendijk

→ 76: ARCHITECTUURGIDS,
Filip Mens en Cassandra Wilkins



PAPIER



BincK Fashion
Locatie: Komeetweg, Jero Papierwarenfabriek
Model: Suzanna

STROOM DEN HAAG PRESENTEERT: Binck! Blik op de Binckhorst

Wil je een stad begrijpen, dan kom je niet ver met alleen toeristische folders. Den Haag lijkt dan enkel de stad van de Koninklijke Monumenten, het Binnenhof, Madurodam en het Internationaal Gerechtshof. Maar naast deze officiële stad is er ook een informele. Die vind je in sommige delen van de Scheveningse haven of op een binnenstedelijk bedrijventerrein als de Binckhorst.

Welke stad je ziet, hangt af van de bril waardoor je kijkt. Maar het mag duidelijk zijn dat de ene versie van de stad niet kan bestaan zonder de andere. Stroom Den Haag is een stichting die met de blik van de kunstenaar en van de architect steeds opnieuw kijkt naar de stedelijke omgeving. En dat met zoveel mogelijk anderen wil delen.

Iedere Hagenaar komt wel eens op de Binckhorst: is het niet voor een tweedehands auto, dan is het wel voor de autowasstraat, voor ijzerwaren bij Van Bleijswijk of voor een tijdelijke opslagruimte bij City Box. Als je er niet woont of werkt, denk je dat er verder niet veel te vinden is. Maar er is meer. Veel meer, zoals dit magazine laat zien.

Het magazine Binck! schetst niet alleen het verleden en de toekomst van dit bedrijventerrein, maar vooral wat de Binckhorst nu is. Voor het eerst wordt een bedrijventerrein gedetailleerd 'gelezen' als spiegel van de stad. Het magazine portretteert mensen die er wonen en werken. En het beschrijft wat er allemaal te ontdekken valt: bijzondere gebouwen, enge plekken en culinaire hoogstandjes als Broodje speklap.

Tijdens zijn dwaaltochten over de Binckhorst ontmoette journalist Tijs van den Boomen Hagenaars van velerlei slag. Wat ze gemeen hebben is het gevoel van vrijheid dat het bedrijventerrein nu nog biedt. In de nabije toekomst zal de Binckhorst ingrijpend veranderen en de dwingende aanbeveling van dit magazine luidt om daarbij grote voorzichtigheid te betrachten. De lessen van de stadsvernieuwing zouden ter harte genomen moeten worden: behoud van de diversiteit, herhuisvesting van het bestaande, oog voor het kwetsbare en aandacht voor de sociale verbanden.

Herstructurering van de Binckhorst is onvermijdelijk: het terrein ligt vlak bij het oude centrum en de gemeente wil hier voorzien in haar groeiende behoefte aan bouwlocaties voor woningen. Bedrijven en gemeente zijn het erover eens dat functiemenging noodzakelijk is, maar voorlopig staat milieuwetgeving een combinatie van werken en wonen in de weg.

Volgens Martin Verwoest (Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag) moet voor de Binckhorst een nieuw soort stedenbouw worden uitgevonden: stedenbouw die er in

slaagt het goede te behouden en het nieuwe te ontwikkelen. Maar wat is dan 'het goede' en hoe verhoudt zich dat tot de praktijk? Bieden de huidige regelgeving en de huidige financiering en bouwpraktijk ruimte voor een scenario dat niet uitgaat van een vastomlijnd eindbeeld, maar dat gebruik maakt van 'voortschrijdend inzicht'?

Marijn van der Wagt van het Ruimtelijk Planbureau betoogt in haar bijdrage dat informele vestigingsplekken noodzakelijk zijn voor de economie als geheel, en draagt hoopgevende buitenlandse voorbeelden aan.

Om te onderstrepen dat de Binckhorst geen blanco blad op de tekentafel is, of een maagdelijk computerscherm, organiseert Stroom de manifestatie Binck! Blik op de Binckhorst. Publiek hoogtepunt is de manifestatie die op 17 september 2005 op de Binckhorst plaatsvindt. Excursies, ontdekkingsreizen en presentaties mengen zich die dag met de gebruikelijke handel en bedrijvigheid.

Initiatiefnemer van de manifestatie is beeldend kunstenaar Melle Smets, die als adviseur aan Stroom verbonden is. Voor dit magazine schreef hij een driedelige cursus 'Hard Kijken', op 17 september geeft hij samen met zijn companen van kunstenaarscollectief G.A.N.G. openbare colleges: tijdens treinritten over de Binckhorst krijgt u op informatieve en soms hilarische wijze zicht op de 'Parallele Wereld' van het bedrijventerrein. Het treintje brengt u langs verschillende haltes die speciaal zijn gebouwd door 'afvalarchitecten' Jan Körbes en Denis Oudendijk.

U kunt de Binckhorst die dag ook per boot ontdekken en u kunt kunstenaar Willem Marijs per fiets vergezellen op een persoonlijke Binckhorst-tour. Bij het startpunt kunt u een CD lenen om het gebied te verkennen aan de hand van een geluidsroute en u kunt deelnemen aan een spannende auto-rally met bijzondere prijzen.

Natuurlijk kunt u ook zelf op ontdekkingsreis gaan, op het moment dat het u schikt: de Binckhorst is 365 dagen per jaar, 24 uur per dag geopend. In het hart van het magazine vindt u een kaart van de Binckhorst als pretpark. Ook is een architectuurroute langs oude en nieuwe gebouwen opgenomen, samengesteld door architect Philip Mens namens BNA Haaglanden.

Velen zijn bij de voorbereiding en research van dit project betrokken geweest, waaronder studenten van de Technische Universiteit Delft en de Koninklijke Academie van de Beeldende Kunsten Den Haag die in juli deelnamen aan de Binckhorst-workshop georganiseerd door Qenep. Dit bureau is tevens medeverantwoordelijk voor de presentaties die op 17 september in de Caballero-panden aan de Saturnusstraat worden gehouden en die vanaf medio oktober te zien zijn

aan de Toussaintkade. Een symposium over de toekomstscenario's voor de Binckhorst is in voorbereiding, zie www.stroom.nl.

De productie van Binck! Blik op de Binckhorst is in handen van Saskia Hamel. Speciale dank gaat uit naar drukkerij DeltaHage en het Stimuleringsfonds voor Architectuur voor hun substantiële financiële bijdrage.

*Cassandra Wilkins en Jan Wijle
Architectuur Afdeling Stroom Den Haag
september 2005*





Frans M. Houdijk

Binckhorstlaan 276,
woont zeven jaar op de Binckhorst

'Ik heb verleden jaar de voortuin gemaakt en daar ben ik heel tevreden over. Elke avond als het mooi weer is zit ik in de tuin, naar het verkeer te kijken, naar de fietsers en de Binckhorst helemaal. Op de Vestaweg is het tegen de begraafplaats aan heel stil, maar ik woon liever waar allemaal mensen zijn, je ziet mensen weggaan, je ziet mensen komen, je krijgt een praatje over de tuin en over alles.'

'De Binckhorst is een industriewijk, het was vroeger grote industrie en nu willen ze er een A-selectie van maken, dat wil mijnheer Deetman, net als in Amsterdam. Ik weet niet hoe Amsterdam eruitziet, maar dat is ook een A-selectie en dat wil Deetman ook. Over vijf jaar zou het hier afgebroken worden, maar ja, nou is het weer zeven jaar geworden, dus ik weet het niet, maar voor mij zouden ze het mogen laten staan.'

'Als ik de lotto zou winnen of een hele hoop geld zou hebben, dan zou ik van de Binckhorst een heel grote woonwijk maken en een uitgaanscentrum: discotheken, cafés, een skelterbaan. Van de Binckhorst kun je heel veel maken. Maar ja, van de huizen willen ze af, ze willen enkel maar hele mooie bedrijven neerzetten. De sloperijen weg en enkel maar mooie bedrijven.'



BINCKHORST BLUES

Over bedrijventerreinen spuit iedereen onbekommerd zijn gal: het zijn lelijke non-plaatsen, ze zijn onderling inwisselbaar en ze ontberen geschiedenis en levendigheid. Plannen voor ingrijpende herstructurering hoef je dus alleen te bekijken op hun financiële haalbaarheid.

Journalist Tijs van den Boomen doolde enkele weken rond op de Binckhorst en ontdekte een duizelingwekkend diverse tussenstad, een cultureel en sociaal mini-universum dat bedreigd wordt door tekentafels en bulldozers.

'U neemt de doodlopende straat naast de ijzerhandel, daar gaat u links door het hek de binnenplaats op. Er is geen bel, dus ik zal de buitentoeur openlaten. U gaat gewoon de trap op, steekt het dak over en dan komt u bij mijn kantoor.' Het is maar goed dat de aanwijzingen van pastor Seth Bempong zo duidelijk zijn, anders zou je zijn *International Church* nooit vinden.

De kerkzaal zelf zit overigens niet op het dak van ijzerhandel Gerritse, maar eronder, in de kelder. Daar kun je nog goed zien dat het pand vroeger een garage was, de Haagse BMW-garage om precies te zijn: de hellingbaan om de auto's naar beneden te rijden zit er nog, maar voor de gelovigen is onlangs een houten trap getimmerd. Ruim tweehonderd stoelen staan strak in het gelid, in de hoek staan muziekinstrumenten en een drumstel. Tenminste voorlopig nog, want de gemeente Den Haag wil de kerk hier weg hebben, deze zomer liep het ultimatum af. 'Eerst zou het niet brandveilig zijn', vertelt Bempong, 'maar de brandweer keurde de ruimte goed en toen mocht we hier ineens niet meer zitten volgens het bestemmingsplan.' Tot nu toe is het gesprek met de Ghanees-Amerikaanse pastor in het Engels verlopen, maar plots is daar dat onmiskenbaar Nederlandse woord: 'bestemmingsplan'.



Pleidooi voor de tussenstad

Tijs van den Boomen

REIS DOOR DE TIJD

Volgens het bestemmingsplan is de Binckhorst een 'bedrijventerrein voor ambacht en industrie'. Op de richtingaanwijzers van de ANWB staat dan ook een pictogram van een fabriekshal met twee rokende schoorstenen. En dat is ook wat je in eerste instantie ziet als je door het uitgestrekte gebied rijdt: bedrijven, fabrieken, havens, hallen, loodsen, containers, sloperijen, garages, kantoorpanden, tankstations, zandvlaktes.

Bedrijventerreinen zijn volgens de meeste mensen lelijke, zielloze plekken. Stichting Welstandszorg Noord-Holland publiceerde vorig jaar een studie naar bedrijventerreinen onder de veelzeggende titel: *De logica van de lelijkheid*.¹ Overal zie je dezelfde kakofonie van uithangborden, spiegelende gevels, vlaggen, lantaarnpalen, billboards, goedkope kunstwerken, bewegwijzering en blinde muren in felle kleuren. Door deze bonte mengelmoes zien alle bedrijventerreinen er hetzelfde uit.

In zijn *Vademecum bedrijventerreinen* betoogt stedenbouwkundige Stef van der Gaag dat bedrijventerreinen non-plaatsen zijn, een begrip dat hij ontleent aan de Franse antropoloog Marc Augé, die luchthavens, snelwegen en shopping malls aanduidt als 'non-lieux', plaatsen zonder geschiedenis, zonder identiteit, zonder sociale verhoudingen.²

Mooi is de Binckhorst niet, tenminste niet in de klassieke betekenis van het woord, maar een non-plaats kun je het bezwaarlijk noemen. Alleen al niet omdat je hier een reis langs de Haagse architectuur van de twintigste eeuw kunt maken, van de berlagiaanse restanten van de gasfabriek uit het begin van de vorige eeuw, via de eerste betonnen prefabloodsen uit de Wederopbouw tot de glanzende witte snelwegarchitectuur van het het voorma-

lige hoofdkantoor van KPN, met als bonus een achttiende-eeuws fragment in de vorm van een kasteeltje dat weggestopt zit achter een leegstaand kantoorpand dat tijdelijk wordt bewoond door studenten die moeten voorkomen dat het gekraakt wordt. Anti-kraak is slechts een van de gebruiksvormen die je niet direct verwacht op een bedrijventerrein, de Binckhorst herbergt namelijk veel bedrijfsvreemde eenden. Naast de *International Church* hebben nog vijf christelijke kerken er onderdak gevonden, waaronder de welluidende *Iglesia Avance Misionero Evangelistico Mundial*. Je vindt er een dierencrematorium en het Internationaal Strafhof, een katholieke begraafplaats en een praktijkschool voor moeilijk opvoedbare jongeren, het hoofdkantoor van de Nederlandse Luchtmacht en een tuincentrum waar je alle benodigdheden voor de kweek van weed kunt kopen, een monument voor de Tweede Wereldoorlog en een Iraans eethuis, de Haagse kringloopwinkel en een roeivereniging, twee kindercrèches en een kliniek voor plastische chirurgie, een jachthaven voor de man met de pet en kunst om het volk te verheffen.

Er wonen niet alleen anti-krakers op de Binckhorst, maar ook echte krakers, ondernemers die boven hun zaak zitten, woonbootbewoners, zwervers die zich verstoppen in portieken en onder laadplatforms en 'gewone burgers' die de twee flatblokken bewonen die eind jaren veertig tegen de begraafplaats aan zijn gebouwd. Eén ding is zeker: het begrip bedrijventerrein doet geen recht aan de veelvormigheid van de Binckhorst.



MANNENWERELD

Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) publiceerde eind vorig jaar het onderzoek *Tussenland*, een verkenning van de onbestemde gebieden op de grens van stad en land, de plekken 'met rommelige bebouwing, met wegen en veel verkeer, met bedrijventerreinen en opgeslokte dorpen, met kassen en onduidelijke nieuwbouwwijkjes', gebieden kortom die meer nog dan bedrijventerreinen zelf worden verafschuwd om hun wildgroei en lelijkheid.³

De acht onderzoekers keken niet naar de morfologie: ze namen de uiterlijke verschijningsvorm voor lief en concentreerden zich erop hoe die plekken in de praktijk worden gebruikt. En zo ontdekten ze een vitale economische werkelijkheid die door beleidsmakers en planners steevast over het hoofd wordt gezien. In het tussenland bij Kerkrade vonden ze bijvoorbeeld een banengroei van 38 procent, terwijl in dezelfde periode de werkgelegenheid op het naastgelegen grootschalige bedrijventerrein met 15 procent kromp.

Tussenland in strikte zin is de Binckhorst niet – het ligt immers geheel in de stad – maar het vertoont wel alle eigenschappen: van de complexe eigendomsverhoudingen tot de zelforganisatie, van de veelvormigheid van de economische activiteiten tot de capaciteit om in te spelen op zowel groei als krimp. Zelfs de onduidelijkheid van de grenzen geldt voor de Binckhorst: formeel wordt het terrein begrensd door de spoorlijn naar Utrecht, de Trekvliet en de gemeentegrens van Voorburg. In werkelijkheid loopt de Binckhorst onder het spoor door richting Centraal Station, en ook richting Laakkwartier zie je de autobedrijven uitwaaiëren.

Ook in zijn concrete kenmerken valt de Binckhorst onder tussenland: sommige straten hebben geen naam, zoals bijvoorbeeld een aantal doodlopende straten tussen de Binckhorstlaan en de Trekvliet; het is nogal eens onduidelijk wat de voorkant en wat de achterkant is van panden en kavels; je kunt bijna overal komen, maar het is ongewis of dat eigenlijk wel mag, oftewel, zoals het bordje bij de autoshredder van Pametex treffend uitdrukt: 'Betreden altijd op eigen risico, tevens verboden voor nieuwsgierige onbevoeg-

den'; er staan billboards die de bouw van nieuwe projecten aankondigen zonder dat er enige activiteit te bespeuren is, zoals het trotse bord op de hoek van de Jupiterkade dat belooft dat in juni 2003 de bouw van 12.400 vierkante meter kantoor zou starten.

De twee onderzoeksters van het RPB-team constateerden bovendien dat mannen in tussenland makkelijk kunnen plassen tegen een schutting of achter een bosje, terwijl er voor vrouwen geen enkele voorziening is. Hiermee raken ze aan een, verder onuitgewerkt gebleven, aspect van tussenland: de mannelijkheid.

Rondstruinend over de Binckhorst valt op hoe sterk dit nog een mannenwereld is. In de nette bedrijven richting Voorburg valt het wel mee, maar de sloperijen aan de kant van het centrum zijn nog echt een mannenbastion in een wereld die steeds meer is afgestemd op vrouwen. De enige vrouw die je hier aantreft, hangt met punaises aan de muur geprikt. In deze wereld zijn er slechts twee manieren om een vrouw te benaderen: de blik van top tot teen of juist een totaal negeren.

Maar ook mannelijke klanten moeten rekening houden met een afwerende reactie. Hier moet je je een houding weten te geven als de man achter de balie je even laat bungelen (werkt hij hier eigenlijk wel, of is het gewoon een kennis van de baas die even langs is komen wippen voor een bakkie?), je moet aanvoelen wanneer je moet wachten voor een slagboom en wanneer je juist gewoon door mag lopen naar achteren, je moet de juiste woorden kennen, als drie-achtste duim, en haakse slijper en je moet horen wanneer 'teringlijer met je vuile rotkop' vriendelijk bedoeld is. Een afspraak maken per telefoon werkt hier niet, je moet langsgaan, aankloppen, door het hek een praatje maken, binnenlopen.

De Binckhorst valt dus onder tussenland, maar om recht te doen aan het uitgesproken stedelijke karakter is het handig om een passerende benaming te kiezen. Een goede kandidaat is de vertaling van het Duitse woord voor dit soort gebieden: *Zwischenstadt*, oftewel tussenstad in goed Nederlands.



PARASIETEN

Ontegengesteldig kampt de Binckhorst met een groot aantal problemen: files, leegstand, verpaupering, bodemverontreiniging en parkeeroverlast. Sterke bedrijven trekken weg naar nieuwe bedrijventerreinen, zo zitten dure automerken als BMW, Mercedes en Jaguar tegenwoordig op de nabijgelegen zichtlocatie Forepark, terwijl de Binckhorst het moet doen met Toyota en Opel. De leegstand van kantoren is groot, de firma 'Te Huur' heeft hier een groot aantal vestigingen. Neem alleen al de kruising van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg: hier staat 45.860 vierkante meter te huur, verdeeld over vier panden. 'Profiteer nu 1 jaar huurvrij' schreeuwt het ene bord je tegemoet, '123beschikbaar' een ander. Herstructurering van de Binckhorst is dan ook onvermijdelijk en het is de vraag of het tussenstad-karakter daarbij behouden zal blijven.

Architectonische en stedenbouwkundige visies op de herstructurering van bedrijventerreinen ontbreken vrijwel geheel, wat vreemd is als je bedenkt dat in Nederland 21 duizend hectare aan disfunctionerende terreinen wacht op herstructurering, bijna net zoveel als er aan nieuwe bedrijventerreinen gepland is. Of al die nieuwe hectares wel nodig zijn is overigens sterk de vraag, want door de lage grondprijzen lokt elke nieuwe locatie bedrijven weg van een bestaand terrein en veroorzaakt zo weer een nieuw herstructureringsgebied. Het huidige overheidsbeleid, zoals vastgelegd in de *Nota Ruimte*, betekent volgens onderzoekers Erik Louw (TU Delft) en Han Olden (STOGO) 'wedden op twee paarden die elkaar voor de voeten lopen'. Zij stellen dan ook: 'De nadruk moet liggen op hergebruik van de bestaande voorraad.'

Toch gaat, ook in de architectonische wereld, alle aandacht uit naar nieuwe locaties

en ontbreekt kennis over de aanpak van oude bedrijventerreinen. Om in deze lacune te voorzien wil het ministerie van Economische Zaken samen met Architectuur Lokaal een prijsvraag uitschrijven voor de herstructurering van binnenstedelijke terreinen. Maar voorlopig wordt het bestaande slechts beschouwd als voorbeeld van hoe het niet moet en nauwelijks als bron van inspiratie of als kans voor verbetering.

Neem bijvoorbeeld de recente ideeën-prijsvraag van Stichting Welstandszorg Noord-Holland voor 'bedrijventerreinen die het aanzien waard zijn'. Nadrukkelijk was deze prijsvraag breed geformuleerd, geen invalshoek was te gek. Toch zijn slechts vier van de twintig geselecteerde inzendingen bruikbaar voor bestaande terreinen. Interessant is vooral de bijdrage van architect Marian van der Waals, die een gedeelde tweede prijs kreeg. Zij constateert 'een schreeuwende behoefte aan plekken waar mensen nog kunnen experimenteren of, zoals sommigen zeggen, wat aan kunnen rijden.' Zij wil op oude bedrijventerreinen vijf meter hoge, vrij indeelbare cascoruimtes neerzetten waar mensen kunnen wonen en werken. Zo kunnen oude terreinen een nieuw elan krijgen, 'want er is een groot verschil tussen leefbare lelijkheid en doodse lelijkheid.' Van der Waals constateert overigens zelf dat haar ontwerp niet voldoet aan het *Bouwbesluit 2003* en ze pleit dringend voor meer flexibiliteit.

Een ander idee dat de moeite waard is voor de Binckhorst zijn de demontabele units, die 2by4-architects als parasieten op lege plekken wil planten: op onbenutte daken, tussen loodsen, op lege kavels. 'Fill-it-up' heet hun bijdrage, die flexibel kan inspelen op de beschikbare restruimte.

AUTOSHREDDER

Bij ontstentenis van doortimmerde ideeën over de toekomst van oude bedrijventerreinen grijpt de gemeente Den Haag terug op de traditionele stedenbouw, per slot van rekening hebben kanonnen als Berlage (1904) en Dudok (1949) ook al aan de Binckhorst gewerkt.

Het bedrijventerrein moet een deel van de stad worden, met een combinatie van bedrijven en ruim vierduizend woningen. Die bouwopgave is enorm als je in aanmerking neemt dat na aftrek van de havenbekkens, de begraafplaats en het rangeerterrein van de NS slechts 55 hectare beschikbaar is voor de herstructurering, en dat dit oppervlak bovendien voor een groot deel in beslag wordt genomen door bedrijven die mogen blijven. In totaal moeten slechts 25 milieu-

belastende bedrijven het veld ruimen. Omdat de onderhandelingen nog lopen wil de gemeente niet zeggen welke dat zijn, maar in ieder geval moeten de sloperijen en de autoshreder van Pametex weg. De asfaltcentrale, die ook voor fiink wat stof en herrie zorgt, mag blijven omdat er in de wijde omtrek geen alternatieve locatie is waar de grondstoffen over het water kunnen worden aangevoerd. Aangezien asfalt slechts over een afstand van veertig kilometer vervoerbaar is, zou sluiting van de centrale het einde van de wegenbouw in de zuidelijke Randstad betekenen.

Om de noodzakelijke dichtheid van ruim zeventig woningen per hectare te realiseren, tweemaal zoveel als op een Vinexlocatie, zijn appartemententorens tot 140 meter nodig. En dus schuift Bart Steenweg van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) op de achtste verdieping van het stadhuis met torentjes van lichtblauw piepschuim over de kaart. De eerste toren komt waarschijnlijk voor de deur van het achttiende-eeuwse kasteeltje te staan, op een sokkel met een poort die zo hoog is dat je het monumentje weer vanaf de straat kunt zien liggen. Want het verleden wordt inmiddels gekoesterd.

Het stedenbouwkundig plan dat architectenbureau Kraaijvanger-Urbis in 2002 opstelde, greep terug op Dudok met een directe aansluiting van de Binckhorstlaan op de A4 ten zuiden van Den Haag. Nieuwe bebouwing zou langs de noord-zuidassen komen: Trekvlies, Binckhorstlaan, Regulusweg. De gemeente is echter bang dat het gebied zo te veel doorsneden raakt en in de inmiddels vastgestelde gebiedsvisie zijn haaks op de assen kwaliteitszones geïntroduceerd. Op de hoogte van deze dwarsverbindingen wordt de Binckhorstlaan overkluisd, zodat 'vier keer zoveel ontwikkelingsgrond wordt aangeboord'.

De hele Binckhorst gaat dus op de schop en daarbij moet de industriële sfeer in ere worden gehouden, want die past bij de beoogde doelgroepen 'actieve individualisten', 'gehaaste middenklasse' en 'netwerkstedelingen'. Stedenbouwkundige Bart Steenweg: 'Inmiddels koesteren we de asfaltcentrale bijna. We hebben MVRDV voorgedragen om een concept te bedenken om de overlast te verminderen zodat er aan de overkant appartementen kunnen komen. Als mensen voor het eerst op bezoek komen, moeten bewoners hun met een glas wijn in de hand kunnen uitleggen wat er allemaal gebeurt in de centrale, maar de tweede keer moeten ze zonder overlast een kaartje kunnen leggen.'

DE SHREDDER

Voetje voor voetje voert een lopende band auto's naar de muil van de shredder, die ze onder dof gedaver tot een pakketje schroot plet. Bij Pametex komen alle auto's van Den Haag en wijde omgeving aan hun einde.

Een bord waarschuwt dat aangeboden auto's niet alleen geen brandstof, olie, airbags, accu's en LPG-tanks mogen bevatten, ook 'radioactieve stoffen' en 'wapens en ammunities' zijn verboden. Een lijk in de kofferbak mag wel, tenminste, daar zegt het bord niets over.

Milieuwetgeving en veiligheidseisen jagen Pametex de stad uit. Begin 2005 is de eerste shredder gesloopt en ook dit exemplaar staat op de nominatie om te verdwijnen. Bij gebrek aan een alternatieve locatie verheft

dit prehistorische monster zich voorlopig echter nog op de kale zandvlakte tussen de Binckhorstlaan en de opstelsporen van NS.

Anneloes Groot tekent en schildert al jaren stadsgezichten van Den Haag en Scheveningen, zowel op eigen initiatief als in opdracht. Ook op de Binckhorst is ze regelmatig te vinden, zo maakte ze een uiterst realistisch aquarel van het kruispunt Binckhorstlaan-Mercuriusweg, compleet met alle kantoorpanden, stoplichten, reclamevlaggen, vluchtheuvels, bedrijfslogo's, hekken en borden 'te huur'. En speciaal voor dit magazine gluurde ze door de spijlen van het hek om op de valreep de grote autopletter te portretteren.





TROEBEL WATER

Zo ver is het allemaal nog niet. De gemeente moet nog beginnen met de Milieu Effect Rapportage die nodig is omdat het om meer dan vierduizend woningen gaat, er is nog geen projectontwikkelaar gevonden die dit gigantische project voor zijn rekening durft te nemen en voor de autoshreder van Pametex is nog geen nieuw onderkomen gevonden, want de gemeente Pijnacker-Nootdorp verzet zich met hand en tand tegen de verhuizing naar bedrijventerrein Grote Driehoek en tot zo lang is de hele noordoosthoek van de Binckhorst niet te herontwikkelen.

Ook de onwrikbare milieuwetgeving zal nog flink roet in het eten gooien, zoals de ervaringen bij het project Rivierzone in Vlaardingen leren. Dit terrein van 300 hectare met oude pakhuizen, havens, naoorlogse bedrijventerreinen, opslagtanks, een flatwijk en drie stations kreeg in 2002 een stimuleringspremie van het ministerie van EZ en de Nederlandse Vereniging van Tuin- en Landschapsarchitecten in de categorie herstructurering van werklandschappen. In de Wilhelminahaven moet een menging van wonen en werken komen en yppen staan in de rij om een loft te kopen in de oude pakhuizen. Het industrielaawaai willen ze graag voor lief nemen, maar helaas, dat mag niet en dus moet er een officiële ontheffing komen via de Experimentenwet Stad & Milieu. Toen die procedure na acht jaar bijna was doorlopen, dook het fijn-stofprobleem op en nu kan de gemeente Vlaardingen van voor af aan beginnen.

Het is goed mogelijk dat de herstructurering van de Binckhorst op deze lange hindernisbaan zal struikelen. En het is de vraag of dat zo erg is, zo leert de geschiedenis. In

1919 probeerde de gemeente bijvoorbeeld met alle mogelijke middelen de komst van begraafplaats Sint Barbara tegen te houden, omdat die precies op de plek zou komen waar de havenbekkens waren gepland. De uitkoopsom was niet hoog genoeg, zodat de Binckhorst nu beschikt over een prachtige groene long.

Dit parkelement vindt de Dienst Stedelijke Ontwikkeling inmiddels zo belangrijk dat hij een deel van de gesloten bebouwing aan de Wegestraat wil afbreken om zichtlijnen op de begraafplaats te creëren. Bebouwing die de gemeente nota bene rond 1990 zelf heeft laten neerzetten om er weggesaneerde bedrijven uit het Laakkwartier in onder te brengen. Op de glazen deur van één van de te slopen panden staat, in spiegelschrift, een gedicht van Karel van de Woestijne over een man die de waarheid zoekt en met een stok in de waterput roert waar zij woont. 'Maar het had geen gevolg, dan dat het water heerlijk troebel werd, en de waarheid wat minder duidelijk.'

Het is verleidelijk om deze woorden te lezen als waarschuwing aan het adres van de gemeente, want de sloop van een deel van de Wegestraat is slechts een onderdeel van de grootschalige sanering van het oude weefsel van de Binckhorst. Grote aantallen panden zullen tegen de vlakte gaan als voorbereiding op plannen die misschien helemaal niet worden uitgevoerd, en met de gebouwen verdwijnen ook de sociale structuren die ze herbergen. Voor het gebied rond de Pametex is het al te



laat: de oude loodsen en hallen zijn weg, de gebruikers zijn verdwenen, wat rest zijn naakte zandvlaktes.

Het grote gevaar van de huidige integrale gebiedsvisie, die het genot van een asfaltcentrale belooft zonder de overlast ervan, is dat de kwaliteit van de Binckhorst als tussenstad wordt vernietigd. De planvorming kan, ook al is het onbedoeld en ongewild, de huidige vrijheid en ruimte, de flexibiliteit en zelforganisatie, de marge en creativiteit heel makkelijk de nek omdraaien.

Wie pleit voor behoud van de bestaande structuur en voor respect voor de bestaande gebruikers, krijgt al snel het verwijt van nostalgisme. Maar het Ruimtelijk Planbureau concludeert op basis van onderzoek in Nederland, Denemarken, Polen en Italië dat tussenland een vitale functie vervult in de economie, niet alleen voor krakers en broedplaatsen maar ook voor reguliere bedrijven. Het vormt 'het kraakbeen van het ruimtelijk systeem'. Het is geen ongewenst bijverschijnsel, maar 'een onderdeel dat in veelal statisch ingerichte gebieden dynamiek toelaat'. Angst voor tussenland is niet nodig, het stimuleren ervan evenmin, want dat zou een vorm van regulering zijn en dat is strijdig met de essentie van tussenland. Wel pleit het Ruimtelijk Planbureau ervoor 'het bestaan ervan te erkennen en er in het bestaande systeem ruimte voor te maken'.

BOTOX

De Binckhorst staat op het punt een *extreme make over* te ondergaan. Wat Robert Schoemaker, het boegbeeld van de kliniek voor plastische chirurgie die in het kasteeltje is gevestigd, met mensen doet, dat gaan stedenbouwkundigen en projectontwikkelaars met de tussenstad doen. De doorleefde, volkse vrouw moet een Vanessa-kloon worden, en daarbij worden niet alleen de borsten en de tanden aangepakt, maar ook de lichaamshouding, de kleding, het accent, het zelfbeeld.

Onherkenbaar moet het bedrijventerrein veranderen, ook de gemoedelijke achterbuurt rond de Komeetweg, waar kippen op straat scharrelen, gaat op de schop, net als de naamloze straten die uitkomen op de Trekvluit, waar onder andere nog een oude boerderij staat en een voormalige vliegtuighangar, die een kerk herbergt. Een voorproefje van de manier waarop het verleden wordt uitgewist, vind je in de zuidoosthoek van de Binckhorst. Op de plaats waar vroeger de robuuste Philipsfabriek stond (voorheen Van der Heem), ligt nu een strak gazon waarover dertien bakstenen gebouwen zijn uitgestrooid, samen vormen die het nieuwe hoofdkantoor van KPN. Volgens de plattegrond van Den Haag bevindt zich midden op het terrein een openbaar plein, het Maanplein, maar de koele esthetiek van deze campus zendt een heel andere boodschap uit: *no pasaran*.

Voor specifieke doelgroepen zullen nieuwe voorzieningen worden gecreëerd. Zo heeft de gemeente de voormalige Caballero-fabriek aangekocht om er een broedplaats voor startende ondernemers en jonge ICT'ers van te maken. Misschien zal de gemeente voor de zes kerken die nu nog op de Binckhorst zitten ooit een kerkverzamelgebouw neerzetten, naar het



voorbeeld van de Amsterdamse Bijlmermeer dat deze zomer de eerste paal sloeg voor de, veelal zwarte, kerken die door de herstructurering zijn verdreven uit de parkeergarages. En misschien duikt er zelfs een actiegroep op die de shredder, de reusachtige autopletter, voor de ondergang zal behoeden door er een industrieel monument van te maken. Maar de geur van roest en het prehistorische gedaver zullen dan verdwenen zijn. En ook de kleine scharrelaars die overal in Den Haag metaal inzamelen krijg je er niet mee terug. Want de nieuwe shredder, in Nootdorp of elders buiten de stad, zal voor hen te ver weg zijn om hun handeltje rendabel te houden.

Een blik op kasteel de Binckhorst, de huisvesting van de grootmeester van de *extreme make over*, levert een onthutsende beeld op. In 1935 is dit achttiende-eeuwse bouwwerk zo drastisch gerenoveerd door stadsarchitect H.H. van Zeggelen, dat het nog steeds lijkt alsof er een plastic replica staat in plaats van een echt kasteel. Het onderhoud door Schoemachers kliniek deed de rest: het zit zo glad in de lak, dat het zeventig jaar na die renovatie nog steeds nagelnieuw lijkt, als een gezicht dat strak staat van de Botox.

1 N. de Vreeze (red.), *De logica van de lelijkheid – De ontwikkeling van bedrijventerreinen in Noord-Holland*, stichting Welstandszorg Noord-Holland, Alkmaar, mei 2004.

2 Stef van der Gaag, *Vademecum bedrijventerreinen – Ontwerponderzoek naar bedrijventerreinen in Nederland*, Uitgeverij 010, Rotterdam 2004.

3 *Tussenland*, Nai Uitgevers, Rotterdam / Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 2004.



10

BROODJE SPEKLAP VAN OME COR

Ome Cor (voorheen Yellow Moon), Maanweg t/o 6 (in werkelijkheid is het tegenover nummer 24) → zitplaatsen: 20 aan lange tafels / catering: ja / terras: nee → openingstijden: ma t/m vr, 5.30 - 15.00 uur

Toen Ome Cor drie jaar geleden het gele koffiehuis op de Maanweg overnam, had hij nog nooit van een broodje speklap gehoord. Sowieso waren snacks nieuw voor hem, want hij had 34 jaar met een softjistent op de boulevard gestaan. Maar de klant is koning, dus toen iemand zo'n broodje bestelde, vroeg Ome Cor simpelweg: 'Hoe maak je dat klaar dan?' Bleek je gemarineerde speklappen gewoon bij de groothandel te kunnen kopen, drie minuutjes in de frituur op 190 graden, broodje eronder, garnering ernaast, Thaise Chilisaus uit de plastic megafles erover en natuurlijk een babbeltje erbij. Want Ome Cor houdt van gezelligheid.

Bij Ome Cor kan alles. Hete kip? Kende hij ook niet, maar een klant deed het voor: stukjes kipfilet aanbraden, uien fruiten, beetje kerrie en natuurlijk Thaise Chilisaus. Want Ome Cor is dol op die saus, op Thailand

trouwens ook. Zijn eigen toevoeging aan dit gerecht? Een flinke schep allesbinder, zodat het 'lekker compact' wordt en je broodje niet zo klef wordt.

Broodje haché? Het staat niet op de kaart, maar als je dat wilt staat het bij je volgende bezoek klaar. Sommige klanten vinden dat niet redelijk, zoals de Brabantse bouwvakkers die on-mid-del-lijk haché wilden en niet pas morgen. Ze zouden zijn tent wel eens even in de hens zetten, maar Ome Cor week geen millimeter. Want het is leven en laten leven.

Eigen ingrediënten meebrengen kan ook, dan combineert Ome Cor het met de spullen die hij nog heeft staan tot een fantasietje. Mag de klant ook nog zelf beslissen hoe het heet. Wil iemand het Hoelieboeliebabba noemen? Hij schrijft het met krijt op het bord. Kost maar anderhalve euro.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH



9

WARM VLEES VAN KEES

Snackcar Van Vliet, Maanweg t/o KPN → zitplaatsen: 7 (waarvan 2 bij de gokkast) / catering: ja (voor 12.00 uur of na 14.00 uur) / terras: ja → openingstijden: ma t/m vr 10.00 - 19.30 uur, za 12.00 - 17.00 uur

Kees een ui zien snijden, dat is een genoeg. Zijn scherpe mes flitst door de ui en in een oogwenk ligt de plank vol dunne ringen. Zo snel word je alleen na twintig jaar continu trainen. Aan het jubileum afgelopen 1 juni hebben hij en zijn vrouw Beppie niets gedaan: 'Nog vijf jaartjes wachten, dan vieren we het en scheien we er gelijk mee uit, want dan ben ik 65.' Opvolging is er niet: 'Onze kinderen hebben te goed gezien hoeveel uren we maken.'

De snackcar – een flinke stacaravan met een aangebouwde serre voor de klanten – was midden jaren tachtig Beppies droom: 'Kees was cv-monteur en overall om hem heen werden mensen ontslagen. Ik zei: "Nú zijn we nog jong, laten we de gok wagen."' Zij had hun zaak Napoleon willen noemen, maar dat zag Kees niet zitten: 'Zeker de hele dag met mijn hand tussen mijn jasje staan.

Ja, dahag.' De zaken liepen goed, de werknemers van Philips zorgden voor veel klandizie: 'Stonden we met vier man achter de toonbank te buffelen. D'r zaten toen nog veel transportbedrijven ook, waren we 's avonds tot tien uur open.' Maar de fabriek ging tegen de vlakte – achter de toonbank hebben ze nog foto's van de sloop hangen – en pal tegenover hen verrees het hoofdkantoor van KPN, met een uitgebreide bedrijfskantine: 'Die heeft alles hetzelfde als wij.'

Gelukkig heeft Kees zijn broodje warm vlees als troef achter de hand. De uien worden met champignons gesmoord, de fricandeau wordt voorzichtig verwarmd - 'rechtstreeks van de slager, niks van de fabriek' - een wit kadetje eronder en vooral geen saus er over, zodat de frisse smaak goed tot zijn recht komt. Super.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH



9

WONDERSAP VAN PARDIS

Pardis (vernoemd naar de dochter van Farshad, in het Perzisch betekent het paradijs), Binckhorstlaan 192 → zitplaatsen: 16 / catering: ja (vanaf 15 broodjes) / terras: ja → openingstijden: ma t/m vr 10.00 - 19.00 uur, za 10.00 - 22.00 uur, zo 12.00 - 22.00 uur

'Smakelijk eten', wenst Farshad Daeipour je als hij het glas wondersap voor je neus zet. Denk niet dat deze Iraniër zich vergist in de taal en dat hij eigenlijk 'proost' of 'gezondheid' had moeten zeggen, of 'smakelijk drinken' desnoods, nee, een glas wondersap is een volledige maaltijd, die onder je ogen vers wordt bereid in de blender. Een greep uit de ingrediënten: bananen, dadels, kokos, ijs, honing, pistachenoten en – 'Hoe heet dit?' vraagt hij terwijl hij me de zaadjes laat zien – sesam. Er staat nog een specialiteit op het menu: zelfgemaakt wortelsap met vanille-ijs, een verrassende combinatie die minder zoet en zwaar is dan het wondersap.

Begin dit jaar heeft Farshad het koffiehuis in het blokje woningen aan de Binckhorstlaan overgenomen, het stond toen twee jaar leeg. De nabestaanden

van de overleden eigenaar bedongen bij de overname van de inrichting dat diens portret zou blijven hangen. 'Twintig jaar heeft die man hier gewerkt', weet Farshad, 'ik heb respect voor hem.'

Farshad, die officieel twee jaar in Nederland verblijft, is een ondernemend mens. Hij studeerde psychologie in Teheran, wist weg te komen - 'Alles mag daar niet' – reed met een mobiele winkel in Den Haag en nu runt hij zeven dagen per week deze sandwichzaak. Alleen in het weekend heeft hij hulp van zijn vrouw, die in het ziekenhuis werkt. Zijn droom: het restaurant aan de overkant overnemen. De vraagprijs is echter 140 duizend euro, een beetje te veel op het moment, maar hij is pas 36 en heeft de tijd aan zijn zijde.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH



6

WOKKEN BIJ KPN

Bedrijfsrestaurant KPN, Maanweg 55, gebouw 5 → zitplaatsen: 500(+) / catering: nee / terras: nee → openingstijden: ma t/m vr, 11.30-13.30 uur

Alle gebouwen op het uitgestrekte terrein van KPN zijn hermetisch afgesloten voor mensen zonder het juiste elektronisch pasje, alleen de bedrijfskantine in het hoofdgebouw is vrij toegankelijk. De kantine – eigenlijk is het meer een enorm zelfbedieningsrestaurant – zit op de begane grond, links van de liften. Hier kun je ook je chippas opladen, het enig toegestane betaalmiddel.

In de snackcorner kun je 'af en toe een beetje zondigen' – 'lekker' voor €0,74, 'lekkerder' voor €1,12 en 'lekkerst' voor €1,76 - maar de specialiteit van het huis is de wok. De wok-kok maakt het eten ter plekke voor je klaar op een elektrische pit, wat tot enige vertraging leidt. Gelukkig is de wok een gezellig onderwerp, dus voor je het weet staan wildvreemde KPN-employés culinaire herinneringen aan verre reizen op te dissen. Afrekenen doe je zelf: bij een van de

uitcheckbalies haal je je bekertje melk langs de barcodescanner - net zoals de caissières in de supermarkt - en wijs je de wok-schotel aan met een laserpistool. Echt moeilijk is dat niet: er staan plaatjes bij. Mocht het toch niet lukken, dan zijn er altijd nog de buitengewoon vriendelijke kantinedames die bij de balies staan. 'Nee, we zijn er niet om te bewaken of iedereen wel betaalt', glimlacht Nicolet, 'daartoe zijn we niet eens bevoegd. Wij mogen alleen helpenderwijs controleren.'

Betreed nu de eetzaal, die hoog is als het schip van een kerk. Getemperd licht stroomt door de dakramen omlaag, aan de muur hangt verantwoorde kunst. Alles is hier gericht op het oog, zelfs de wok-schotel die gegarneerd is met gekartelde, gefrituurde aardappelstaafjes. Wokken met aardappelkroketjes, het is een culinaire herinnering die me nog lang zal heugen.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH

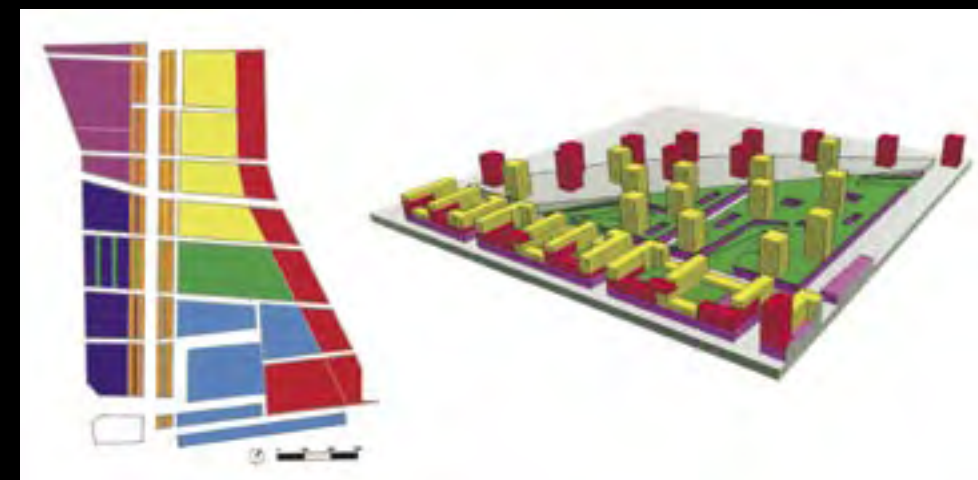
PLANNEN, PLANNEN, PLANNEN

Sebastiaan Veldhuisen

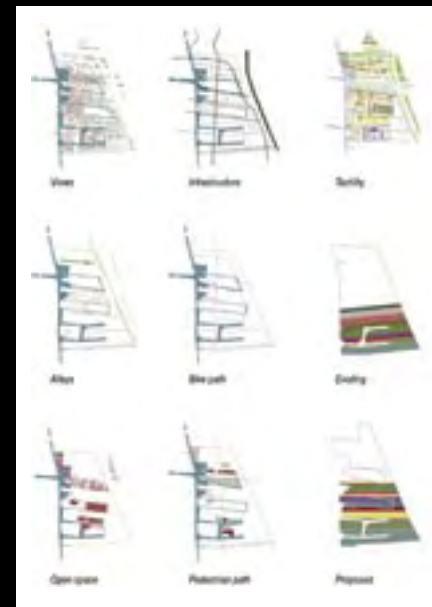
Als het in de Binckhorst aan iets niet mankeert, dan is het aan plannen. Architect Sebastiaan Veldhuisen van Qenep zette ze op een rij. Opvallend is dat geen van de plannen uitgaat van een vastomlijnd beeld: de ontwikkelingsstrategie viert hoogtij in de Binckhorst.

In 2002 hebben Bureau Middelkoop en AA architecten een uitgebreide studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen op de Binckhorst verricht. Gekozen is voor een stedelijk woonmilieu waarin menging met werkfuncties een interessante diversiteit oplevert. Het gebied is opgedeeld in verschillende gebieden met elk een eigen identiteit, voor ieder deel wordt een specifieke visie gegeven.

De begraafplaats, het kasteel en de Trekvlief worden door middel van een groene zone aan elkaar geregen, in de Binckhorsthaven komt een strip atelierwoningen en in Binckhorst-noord geeft een verhoogd landschap op een speelse manier extra impuls aan de woonwerkzaamheid.



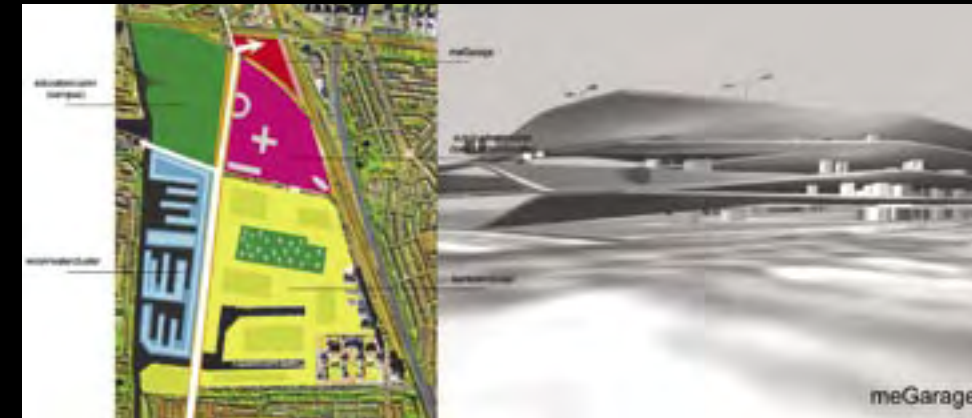
Dit stedenbouwkundige plan is in hoofdlijnen verder uitgewerkt door Kraaijvanger-Urbis in samenwerking met de Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag. Evenals het plan Middelkoop / AA is ook dit plan inmiddels verworpen. Het zette vooral in op de ontwikkeling langs de noord-zuid gerichte infrastructuur: Utrechtsebaan, Binckhorstlaan en de Trekvlief. Ontwikkeling langs deze assen had daarmee eenvoudig plaats kunnen vinden. Het grote nadeel bleek dat de tussenliggende gebieden moeilijk te ontwikkelen zijn.



↑ Onder leiding van de nieuwe Rijksbouwmeester van Vlaanderen, professor Marcel Smets, heeft een groep studenten van de Amerikaanse Harvard University in 2003 stedenbouwkundige plannen ontwikkeld voor de Binckhorst.

Het uitgangspunt voor de studentenplannen is een structuur van stroken dwars op de Binckhorstlaan. Deze oost-westverkeveling, op basis van het voormalige polderlandschap, geeft de mogelijkheid het gebied gefaseerd en gelijkmatig over een periode van enkele decennia te ontwikkelen.

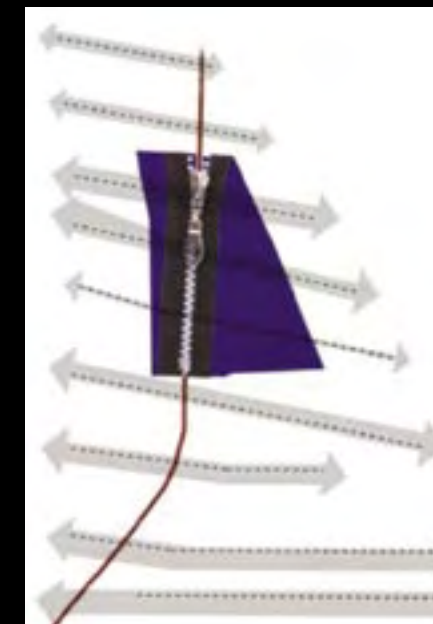
Elke strook kent een eigen kwaliteit en identiteit. Door het introduceren van deze kwaliteitszones kan veel meer ontwikkelingsgrond worden aangeboord dan in het plan Urbis. De invulling van de stroken kan tevens veel gevarieerder en compacter worden.



De structuurvisie Den Haag 2020 is in grote lijnen gebaseerd op de Harvard-studie. Deze visie is vastgesteld in 2005 en gaat uit van een nieuwe verbinding met de A4 zodat de Binckhorst een belangrijke positie kan innemen in de gehele Delta Metropool (voorheen de Randstad). Nieuwe programma's als wonen kunnen in de komende jaren de positie van de Binckhorst in de regio versterken.

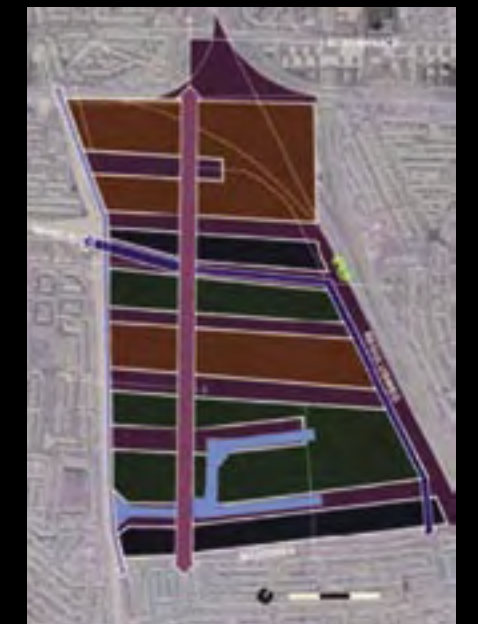
Om te voorkomen dat de nieuwe verbinding een barrière zal vormen die de Binckhorst in vier delen uiteen doet vallen, krijgt de weg ongelijkvloerse kruisingen. Zo kan een samenhangende stadswijk met een eigen identiteit ontstaan, die voortbouwt op de kwaliteit en de variatie van het bestaande.

Samen met Habiforum werkt de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag de structuurvisie binnen een jaar uit tot een ontwikkelingsvisie. In de tussentijd wordt met een aantal speerpuntprojecten getest hoe deze ontwikkeling in gang te zetten is. Kan de gevarieerdheid van de Binckhorst in de toekomst behouden blijven? Komt er ruimte vrij voor woningen op de Binckhorst? Wordt het parkeerprobleem aangepakt? En: wie moet uiteindelijk wijken?



Naar aanleiding van de workshop Bovenstad (2004) heeft Maxwan architects and urbanists in samenwerking met NL architects een plan ontwikkeld voor de Binckhorst. Parkeren staat in het plan centraal. Door de gebouwen dichter op elkaar te zetten, ontstaat ruimte voor parkeergebouwen.

Er wordt uitgegaan van een opdeling in vier segmenten met elk een eigen karakter. Het segment dat het dichtst tegen het centrum aanligt zal een transferiumfunctie krijgen. Het aangrenzende gebied kan voorlopig worden ingevuld met een park om groei in de toekomst mogelijk te maken. In het derde segment zijn alle bedrijfsfuncties samengepakt en het laatste segment is bestemd voor wonen.



'DIE KLEINE MET DIE LANGE HAREN, DIE MOET JE VERSIEREN'



LIEFDE OP DE BINCKHORST

'Op 13 oktober 1970 ben ik naar Nederland gekomen. Het was donker en nat', herinnert Planka Djekic zich. 'We waren met 25 meisjes uit Kraljevo, een bus bracht ons van Schiphol naar een pension. Wat me zo opviel was dat alle huizen op elkaar leken. En dat de mensen zo bleek waren. Er waren al twee andere groepen meisjes eerder hierheen gehaald, die wezen ons de volgende dag welke bus we moesten nemen. Toen we uitstapten moesten we nog een heel stuk lopen, dan door een hek en zo kwam je bij een heel groot gebouw. Daar moesten we Caballero-sigaretten inpakken. Dat was hard werken, het was altijd tempo-tempo-tempo.'

Planka Djekic is een van de naar schatting honderd gastarbeidsters die uit Joegoslavië naar de Binckhorst zijn gehaald. 'Ik was twintig en kende mijn eigen land niet eens. Maar ik had geen keuze: thuis was er geen geld, we waren met vier kinderen en moesten van moeders pensioentje rondkomen. Mijn moeder was ziekelijk, ik was de oudste en hield vanaf mijn tiende het huishouden draaiend.' Van haar weekloon van 83 gulden stuurde ze vijftig gulden naar huis, ze zou een jaar of vier, vijf blijven. 'Ik dacht, als elke emigrant: wanneer ons nieuwe huis klaar is, dan ga ik terug.'

Maar de liefde kwam ertussen. Guus, die op het kantoor van de Caballerofabriek werkte, was haar tijdens de lunchpauzes al opgevallen. 'Hij keek altijd naar me. En ik naar hem. Met zijn broer praatte ik wel eens, die was heel vrij, altijd schatje hier en schatje daar. Die broer heeft Guus toen opgestookt: "Die kleine met die lange haren, die moet je versieren." Op een avond toen ik bij de bus stond om naar ons pension te gaan en het regende, het regende trouwens altijd, kwam hij met zijn auto langs en hij

wuifde dat ik in moest stappen. En toen was alles anders. Je weet helemaal niet waar je aan begint, je weet alleen dat je verliefd bent.'

Ze herinnert zich de 'grandioze bedrijfsfeesten' uit die tijd, optredens van Ben Cramer en Rob de Nijs. Beneden was er disco en boven traden Turkse buikdanseressen op, want er werkten ook veel Turkse mannen op de fabriek. Joegoslavische mannen niet, die werkten in de Rotterdamse havens. In het pension waar ze sliep, in de Stationsstraat, kwam de personeelschef zich er 's avonds om elf uur persoonlijk van vergewissen of iedereen wel in bed lag. Later is hij zelf ook met een van de inpakstertjes getrouwd, alles bij elkaar zorgde de fabriek voor vijf Joegoslavisch-Hollandse huwelijken.

Nog geen twee jaar werkte Planka Djekic bij de Caballerofabriek, toen zat ze met een kind thuis bij de moeder van Guus, bij wie ze in waren gaan wonen. 'Ik dacht: ik ga weer werken, mijn schoonmoeder past wel op ons kind. Maar Guus kwam met een ontslagbrief van de fabriek en zei dat ik die moest tekenen. Ik begreep er niets van: zo een rijk land en dan geen crèches, dat was bij ons beter geregeld.'

Lang heeft Planka Tenholter, zoals ze zich sinds haar trouwen noemt, tegen beter weten in gehoopt dat ze met Guus terug zou gaan naar Joegoslavië. Dat verdween pas toen ze sociaal-pedagogisch werk ging studeren. Op de Binckhorst is ze, tot het moment dat deze foto werd genomen, nooit teruggeweest.

— *Sigarettenfabriek Ed Laurens, beter bekend als de Caballerofabriek, Saturnusstraat 96. Het pand is aangekocht door de gemeente Den Haag en wordt nu verbouwd tot bedrijfsverzamelgebouw voor innovatieve bedrijven.*

'KIJK TOCH EENS HOE MOOI DIE VROUW LOOPT'



OP WACHT

'Het mooiste wat God heeft geschapen is de vrouw', zegt brugwachter Erno Ustasia vol overtuiging. Van achter het spiegelglas heeft hij alle tijd en rust om zich over te geven aan zijn hobby: adoreren. Een uur met hem in het brugwachtershuisje op de Binckhorstbrug is een uur kijken naar vrouwen. 'O, zo'n schip met een mooie vrouw aan je zij, dat is het paradijs', verzucht hij als een groot wit plezierjacht zich meldt voor de brug. In werkelijkheid is de vrouw naast de verveelde schipper allesbehalve een schoonheid, maar dat deert Erno allermint, in zijn gedachten maakt hij er gewoon een mooie vrouw van.

Elf jaar werkt Ustasia al in het halfronde huisje met de brede koperen daklijst, daarvoor zat de geboren Curaçaoënaar op de grote vaart 'als matroosje'. Toen zijn dochter werd geboren kwam hij aan wal. Maar de zee trok, hij monsterde opnieuw aan en merkte toen dat hij zijn dochter niet kon missen. 'Ik heb haar mijn monsterboekje gegeven en gezegd dat ze ermee mocht doen wat ze wilde.' Zo kwam hij als brugwachter bij het Havenbedrijf Scheveningen terecht. Dat klonk tenminste nog naar zee, maar inmiddels zijn de bruggen overgegaan naar het Stadsdeelkantoor Laak. Maar dat kan Ustasia, die inmiddels al grootvader is, niet schelen. Hij woont lekker dicht bij zijn werk en kan tussendoor even naar huis om een pannetje eten te halen. 'Het is nog warm is als ik hier terug ben, en dan: tjakka.'

Door de week is de Binckhorstbrug 24 uur per dag bemand, in drieploegendienst werken de brugwachters de klok rond, alleen in de ochtend- en avondspits blijft de brug steeds een uur en een kwartier gesloten. 's Nachts is het niet druk: met vijf, zes schepen, vooral voor de

asfaltcentrale, heb je het wel gehad. Tijdens een dagdienst draaien ze tussen de 25 en 35 schepen.

Vanuit het brugwachtershuisje bedient Ustasia de Binckhorstbrug zelf en de verderop gelegen Trekvlietbrug, de brug bij de Smarttoren. Hij hoeft er niet voor uit zijn ergonomisch verantwoorde kantoorstoel te komen: met een druk op de knop zet hij het automatische programma in werking dat de bellen doet rinkelen, de slagbomen sluit en het wegdek omhoog laat komen. Alleen voor de drie bruggen over de Laakhaven moet hij wel in actie komen, want die moeten nog ter plekke worden bediend. Als een recreatiebootje de stad in wil, wat incidenteel voorkomt, rijdt Ustasia dus met de dienstauto die bruggen af. Wanneer de auto tenminste niet in de garage staat, zoals nu, want dan moet hij met de scooter, 'als een soort pizzakoerier'.

Voorlopig is de Mercuriusbrug de enige brug die hij op zijn beeldscherm van alle kanten in de gaten kan houden, rode en groene lichtjes geven aan of de verkeerslichten werken. 'Dit is de toekomst', zegt collega Cor den Kijl die net is afgelost door Ustasia, 'over een jaar of vijf zitten we op een kantoor in Leidschendam en bedienen we van daaruit alle bruggen over de Schie en verder.'

'Of het afscheid van deze plek voor mij een zwarte dag zal zijn? Welnee', schatert Ustasia en hij laat zien dat hij met de camera's en een joystick heel goed kan inzoomen op de Mercuriusbrug. 'Kijk toch eens hoe mooi die vrouw loopt', zucht hij waardierend.

— *Brugwachtershuisje, Binckhorstlaan ter hoogte van de Jupiterkade*



Urbano Bruti

Directeur
Jero Papierwarenfabriek,
Komeetweg 13

'Ik ben hier in Nederland in 1963 gekomen, in feite door de liefde zoals het gezegd wordt, want ik heb een mevrouw in Italië leren kennen en toen dacht ik: of zij naar Italië of ik naar Nederland. En toen ben ik dus hier terecht gekomen, bij dit bedrijf. Na enkele jaren, helaas, is mijn schoonvader overleden, dus zijn we gebleven. Samen met mijn vrouw hebben we het bedrijf voortgezet. Dus dit bedrijf is sinds de aanbouw van deze panden, zo rond 1950, dus steeds hier gevestigd gebleven. En nog vandaag proberen wij door te draaien. Maar elk jaar moet je weer wat inleveren.'

'Toen ik hier kwam was het een heel rustige buurt, hier aan de overkant waren volkstuintjes, dat kan ik me nog goed herinneren, en als je een half uurtje pauze had dan ging je daar lopen, waar allemaal eendjes vlogen, het was een soort kleine natuurgebied.'

'Dit is een ouderwets hoekje van Den Haag, maar persoonlijk heb ik geen enkele probleem om hier te zitten. Het zijn hier allemaal kleine bedrijven, waar werken tien mensen, of vijftien mensen, soms vijf mensen. Het zijn natuurlijk ouderwetse bedrijven, waar heel veel mensen met plezier hun werk kunnen vinden. Want ga je naar al die moderne toestanden, met allemaal die glimmende en glinsterende dingen, dan vraag je je af of dat allemaal zo moet zijn. Persoonlijk denk ik, als een hoekje van de stad zo zou kunnen blijven, een hoekje dat een beetje ouderwets is, dat heeft misschien ook zijn charme.'



Indra Sharap

Manager kinderdagverblijf De Ster,
Maanweg 20

'Toen wij hier kwamen met ons dagverblijf, verklaarde iedereen ons voor gek, want het was een compleet vervallen industriegebied. De afgelopen tien jaar heb ik de Binckhorst zien veranderen van een vervallen industrieterrein naar een gebied dat gigantisch aan het floreren is. Er zijn een heleboel nieuwe bedrijven gekomen en dat is uiteraard heel erg goed voor ons, het brengt heel veel klandizie met zich mee.'

'Wat ik voor de Binckhorst heel graag zou willen zien, is dat er mooie ontsluitingswegen zijn, want dat is een ramp. En ook dat op de Maanweg vriendelijke voetgangersovergangen geplaatst kunnen worden. Voor de kinderen is het werkelijk een ramp, want ze kunnen niet oversteken en de ouders moeten haast rennen om op tijd aan de overkant te zijn.'

'Als ik het voor het zeggen had voor het Binckhorstgebied, zou ik proberen mooie winkelpromenades met woningen aan de bovenkant te plaatsen. En daarnaast zou ik proberen om diervriendelijker bezig te zijn. In de stad heb je toch wel dat je ziet dat er geen connectie meer is tussen de natuur en de mens. Kinderen weten bij wijze van spreken niet eens waar de melk vandaan komt, als je het ze vraagt denken ze uit een pak bij Albert Heijn. Binckhorst is een enorm mooi gebied en daar kun je al die aspecten meenemen om er iets moois van te maken.'



SPOORZOEKEN

Victor M. Lansink



↑
Door het afgraven van het terrein en het doorsnijden van een spoorstaaf ontstond dit aardige geologische dwarsprofiel met zand, grind, ijzer, gras en roest.



↑
Het grondwerk ten behoeve van de uitbreiding van het opstel terrein van NS. Hier lag tot voor enkele jaren de openbare laad- en losplaats. Op de achtergrond rechts strekte zich de gigantische Van Gend & Loos-loods uit. Links staat nog steeds een kleinere loods van dit bedrijf, waar ook een spoor langs gelegen heeft.



↑
Spoorstaaf met kering van straatklinkers in een overigens zanderige vlakte. Hier stond de overslag van VAM. Het spoor werd later gebruikt voor het laden van schroot in goederenwagens door Pametex. Op de achtergrond het opstel terrein van NS.

SPOORZOEKEN

In 1993 reed de laatste goederentrein over de Binckhorst, in de jaren daarna werden de meeste industriesporen gesloopt. Spoorzoeker Victor M. Lansink vond nog een paar fragmenten van het roemrijke verleden. En ontdekte dat op de Binckhorst nog geïnvesteerd werd in spoorlijnen, toen de rest van Nederland overstapte op de vrachtauto.

Uit de richting Voorburg komend rijd ik de Binckhorstlaan af en besluit eerst bij de belangrijkste spoorgebruiker van de Binckhorst te gaan kijken: het transportbedrijf van Van Gend & Loos. Vlak voor het spoorviaduct sla ik rechtsaf het terrein op. De hekken staan er nog, maar de portiersloges zijn verdwenen. Op de plek waar ooit een honderden meters lange loods stond, prijkt nu een grote, verse zandvlakte. Het hele terrein wordt juist op de schop genomen, alle sporen lijken verdwenen. Als ik verder om me heen kijk zie ik dat ook andere delen van het spoorwegterrein flink onder handen worden genomen. Het lijkt erop dat ik net te laat kom.

Ik loop terug in de richting van het Shell-tankstation. Hierachter lagen de sporen naar brandstoffenhandel Kerkhof, maar ik vind alleen een batterij autowasboxen en een rommelig open terrein waar kennelijk ook bouwplannen voor zijn. De oude kolenloodsen zijn afgebroken, zo ook de sporen. Op een gieter bij het tankstation staat met zwarte viltstift geschreven: Kerkhof. Kennelijk is deze firma tegenwoordig de uitbater van het Shellstation. Een stukje terug op de Binckhorstlaan ligt de toegang naar autosloperij Pametex. Direct achter de poort van Pametex is het spoor in het wegdek nog zichtbaar! Ook op de rest van het terrein zijn nog spoorlijnen aanwezig, maar die liggen grotendeels verstopt onder bergen schroot of onder de containers die als terreinafzetting dienen.

Op het open terrein vóór Pametex (aan de zijde van de spoorlijn naar Voorburg) krijg je nog enigszins een indruk van de uitwaaiende sporen. Ook hier is door het huidige grondwerk veel verdwenen, maar uit het zand steken hier en daar nog doorgezaagde stukken spoorstaaf. Deze voeren verder, half verborgen onder onkruid en stukken schroot, richting het terrein van Pametex. Aan de andere kant van het autosloopterrein (richting Binckhorstlaan) moeten ooit ook sporen gelegen hebben, maar deze zijn opgebroken en in het vernieuwde wegdek is er geen spoor meer van te ontdekken.

SS-STATION

Het vreemde van deze spooransluitingen is dat ze pas eind jaren zestig zijn aangelegd, juist in de tijd dat in de rest van Nederland veel industriesporen in onbruik raakten. Na de oorlog was de opkomst van de vrachtauto niet te stuiten, omdat deze veel goedkoper bleek te zijn voor het fijnmazige vervoer naar de fabriekspoorten en voor het vervoer van kleinere of middelgrote partijen. Vanaf circa 1965 werden dan ook talloze openbare los- en laadplaatsen opgeheven en afgebroken, evenals spoorwegaansluitingen naar fabrieken en rangeeremplacementen bij stations. Uitgerekend in die tijd begon op de Binckhorst de opbouw.

De late bloei is te danken aan de reconstructie van het verouderde en niet meer doelmatige station SS (Staatsspoor), de voorloper van het huidige Centraal Station. Om het nieuwe station, dat in 1975 werd geopend, te kunnen bouwen, moesten eerst de douaneloodsen en stukgoederenloodsen van Van Gend & Loos bij het SS-station verdwijnen. Zij kregen een nieuwe plek tussen de Binckhorstlaan en de spoorlijn naar Utrecht. Op 2 januari 1968 werd hier een 360 meter lange goederenloods in gebruik genomen, alsmede een douaneloods, kantoorgebouw en nog enkele andere dienstgebouwen.

Aan de noordzijde lagen in de loods vijf sporen, die aangesloten werden op de spoorlijn naar Utrecht. Aan de zuidzijde was parkeergelegenheid voor de vrachtauto's van Van Gend & Loos. De loods zelf werd gebruikt voor overslag van stukgoederen (pakketten, pallets, partijen et cetera) van trein naar vrachtauto of andersom. De trein zorgde voor het vervoer op lange afstand; de vrachtwagens leverden verzendingen bij particulieren of bedrijven in de regio van het desbetreffende Van Gend & Loos-rayon af. In die tijd was het in zijn soort een van de grootste en modernste loods van Nederland.

Tevens werd aan de zuidzijde van de loods een nieuwe en ruimere openbare laad- en losplaats aangelegd als vervanger voor de oude bij het SS-station. Hier konden bedrijven hun verzendingen van alle denkbare goederen voor transport aanbieden of ophalen. Voorts werd aan de noordzijde van de spoorlijn naar Utrecht een aantal sporen aangelegd voor het opstellen en reinigen van treinen, met name tijdens de nachtelijke uren of in de weekenden. Dit emplacement werd 'de Kleine Binckhorst' genoemd, ter onder-

scheiding van de aan de zuidzijde gelegen goederensporen van 'de Grote Binckhorst'.

Tenslotte werd er vanaf de sporen langs de laad- en losplaats nog een aantal industriesporen aangelegd voor specifieke Binckhorst-bedrijven. Zo kreeg brandstoffenhandel Kerkhof een spoor voor de aanvoer van steenkolen. Autosloperij en schroothandel Pametex, dat zich ten oosten van Kerkhof vestigde, kreeg zelfs meerdere sporen naar zijn terrein, één ervan voorzien van een weegbrug. Een ander spoor liep vrijwel helemaal door tot aan de Binckhorstlaan, ter hoogte van het huidige Carpetland. Tussen het terrein van Pametex en de openbare laad- en losweg kwam voorts een vuilnisbunker, waar vuilnisauto's van omliggende gemeentes huisvuil konden storten in speciale wagons van de VAM (de Vuil Afvoer Maatschappij) die verder voor transport per trein naar de verbrandingsovens in het Drentse Wijster zorgde.

INDUSTRIEEL ERFGOED

De laad- en losplaats, de spooransluitingen en de overslagstations bleken geen lang leven beschoren. Het overladen op de VAM-treinen werd in 1979 opgeheven en in 1984 stapte Van Gend & Loos definitief over op de vrachtauto. Af en toe werden de sporen langs de losweg nog voor dienstvervoer voor NS zelf gebruikt. Zo was de Binckhorst in 1987 nog kortstondig het toneel voor een grote hoeveelheid uitgerangeerde oude personenrijtuigen van NS die bij Pametex tot schroot verwerkt werden. In 1993 werd de openbare laad- en losplaats definitief gesloten, waarmee ook de bediening van de spooransluitingen, voor zover daaraan in de laatste jaren nog behoefte was, eindigde.

In het najaar van 2001 werd de grote Van Gend & Loos-loods gesloopt. (Een kleinere loods van het bedrijf is nog wel aanwezig.) Kort daarop werden de sporen langs de loods en de laad- en losweg opgebroken, evenals de laad- en losweg zelf. Deze moesten plaats maken voor de aanzienlijke uitbreiding van de opstel sporen van de kleine Binckhorst, waarvoor het grondwerk in 2004 gestart is.

De opstelcapaciteit voor personentreinen zal in de nabije toekomst dus aanzienlijk worden uitgebreid en ook het personenvervoer per trein krijgt mogelijk extra kansen door de plannen

SPOORZOEKEN



↑ Een van de aansluitingen naar het terrein van Pamatex. Op de achtergrond de karakteristieke shredder voor autowrakken.

↗ Een blik door het traliehek van de firma Pamatex (zijde Binckhorstlaan). Eén van de sporen is in het wegdek nog steeds zichtbaar aanwezig.



↑ Restanten van het nabije verleden achter de voormalige garage en werkplaats van Van Gend & Loos: een vergeten wagenbak van het transportbedrijf en een stapeltje oude spoorbielsen, vermoedelijk uit de grond gekomen bij het recente grondwerk links op de foto, daar waar eens de kolenloodsen van Kerkhof stonden.



↑ Gluren door een spleet in de omheining van Pamatex aan de noordzijde van het terrein. Dit is hetzelfde spoor als op de grote afbeelding hierboven, maar dan vanaf de andere kant gezien. Bij de containers voor het traliehek is vaag nog een wissel te zien. Dit is een zogeheten veerwissel, dat anders dan normale wissels niet handmatig of machinaal bediend wordt, maar door de trein zelf in de juiste stand gereden wordt, waarna het wissel weer in zijn vaste stand terugveert.

SPOORZOEKEN

voor het stichten van een halte Binckhorst aan de spoorlijn tussen CS en Voorburg. Eén en ander past binnen de huidige transformatie van de Binckhorst van industrie- en fabrieksterrein tot een 'hoogwaardige stedelijke zone'. Het is echter te hopen dat er wat industrieel erfgoed behouden kan blijven als verwijzing naar de oude functies. Een restantje industriespoor zou daaraan op subtiële wijze kunnen bijdragen.

VOETNOOT

Er hebben op de Binckhorst nog meer noemenswaardige industriespooren gelegen. De oudste dateert al van 1905, deze liep van de spoorlijn uit Utrecht richting de toen net geopende gasfabriek aan het Trekvlieplein en volgde globaal het tegenwoordige tracé van de verbindingenboog van het emplacement Binckhorst naar station HS. In 1907 werd deze aansluiting al weer opgeheven, ten gunste van een nieuwe (kortere) aansluiting vanaf station HS.

Deze aansluiting lag gedeeltelijk op een breed betonnen viaduct met soortgelijke boogconstructies als het spoorviaduct van de Hofpleinlijn in Rotterdam tussen de stations Hofplein en Bergweg. Deze viaducten zijn dan ook voor dezelfde spoorwegmaatschappij uitgevoerd, in dezelfde tijd aangelegd en vermoedelijk ook door dezelfde ontwerper getekend. De rails naar de gasfabriek zijn in 1967 opgebroken. Het viaduct heeft er nog jaren in vervallen staat gestaan, maar is – helaas – enkele jaren geleden gesloopt.

Verder lagen er nog enkele spooransluitingen naar de vestigingen van Siemens: de eerste van 1959 tot circa 1991 naar de vestiging aan de Regulusweg/Zonweg (thans staat hier het kantorencomplex Haagse Veste IV) en de tweede van 1973 tot 1978 naar de vestiging in de spoordriehoek bij de PTT-gebouwen tussen emplacement Binckhorst, station CS en station HS.

LITERATUUR / BRONNEN

- 'Den Haag en het spoor', door J.G.C. van de Meene, in: *Op de Rails, 2004-10 en 2004-12.*
- *De Koppeling, jaargangen 1967, 1968.*
- *Rotterdam Hofplein-Den Haag-Scheveningen Kurhaus*, door J.F. Smit, 1989, blz. 101.
- *Tekeningen Infrastructuur NS, Documentatie spoorwegstations en -bruggen, Rapporten NS*, in:
- *Het Utrechts Archief, Utrecht.*
- www.sporenplan.nl
- www.rajhamoen482.freeler.nl
- www.gemeentearchief.denhaag.nl/websitega/



↑ Overzicht van de sporen op de Grote en de Kleine Binckhorst (situatie 1970)
Geel: de opstel- en doorgaande sporen inclusief verbindingenboog naar station HS
Oranje: de loodsen van Van Gend & Loos
Groen: de voornamelijk tussen 2001 en 2004 opgebroken sporen
Roze: de anno 2005 nog aanwezige industriespooren

'WIJ HEBBEN OOK WEL CRITERIA, MAAR DIE ZIJN NIET VOOR IEDEREEN HETZELFDE'



TEGEN DE STROOM IN

Door de glazen voordeur kun je goed zien hoe het kraakpand gebarricadeerd is. Schuin onder de klink staat een stempel waarmee je normaal plafonds stut, zodat de deur niet kan worden ingeramd. Dat helpt natuurlijk niet als iemand simpelweg het glas intikt, maar het oogt wel professioneel. Zelf gebruiken de krakers de zij-ingang om het pand te betreden, die is niet gebarricadeerd.

Ze wonen hier met zijn vieren: Zarab met vriendin Cynthia en Toon met vriendin Fleur. Beide stellen hebben helemaal achter in het pand, waar vroeger de kantine zat, een eigen verdieping in gebruik genomen, in het voormalige kantoor aan de voorkant logeert tijdelijk een Spaanse anarchist. Daar tussenin ligt de lange bedrijfshal waar vroeger de drukpersen stonden. Ze hebben de hal 'minstens acht keer' geschrobd en nu is het een lege belofte voor de toekomst. Een atelier? Een werkplaats? Een skatebaan? Alles is nog open, maar een feestzaal wordt het niet: hier geen houseparties, want dat is het snelste recept voor ontruiming, zeker als een party illegaal wordt gehouden. En 'illegaal en vrij' moet het zijn, anders ziet Zarab, die zichzelf een tweede-generatiekraker noemt omdat zijn ouders ook al kraakten, er niets in. Toon, de man die geisers aansluit en wandjes doorbreekt, is minder ideologisch, hij zou nog wel een vergunning willen aanvragen, maar Zarab is beslist: geen politie- of brandweersinspecties in hun pand.

De Binckhorst is al ruim anderhalf jaar de grote droom van Zarab en Cynthia, dit is hun favoriete wijk in Den Haag, hier heerst tenminste nog vrijheid. Maar alle pogingen om iets te kraken liepen op niets uit, ze waren zelfs al in gesprek met een bedrijf op de Meteorstraat om een lege hal te huren. Maar de gemeente lag dwars en een dag later was de verhuur

plotseling in handen van anti-kraakcentrale Adhoc. En dat is de vijand. Zarab: 'Bij hen gaat het alleen om regeltjes: je mag binnen wel roken maar niet blowen, je mag geen huisdieren houden, geen kinderen hebben, noem maar op. Bovendien vind ik dat je geld zou moeten krijgen als je een pand bewaakt, in plaats van geld te betalen.'

En toen ze het bijna hadden opgegeven en dachten dat alle lege gebouwen op de Binckhorst al bij Adhoc in beheer waren, vonden ze deze drukkerij. Het bedrijf was al meer dan een jaar failliet, dus de ruimte stond lang genoeg leeg. Keurig meldde ze de kraak op vrijdag 1 april aan politiebureau Laak-Noord, maar de hoofdagent, door hen consequent aangeduid als 'wurmenkop', zette hen zo onder druk dat ze binnen een half uur weer op straat stonden. Uit angst dat Adhoc het pand zou overnemen, kwamen ze datzelfde weekend nog terug, met in hun achterzak een concept-dagvaarding van een advocaat tegen onrechtmatige ontruiming.

Terwijl hun vriendinnen zich op de bank hebben verschanst, filosoferen Zarab en Toon hardop over het braakliggende terrein achter hun pand. Een billboard uit 2003 meldt dat hier 12.400 vierkante meter kantoor zal verrijzen, maar voorlopig hebben de investeerders hun neus even vol van kantoren. Zarab zou het terrein er wel bij willen kraken, grond is tenslotte ook onroerend goed, maar een project voor de buurt zou ook kunnen. Toon ziet wel iets in een kunspark, 'waar iedereen zijn ding kan doen zonder goedkeuring van Stroom.' Want deze Haagse kunstinstelling, die opdrachten en ateliers verdeelt, is ook een vijand. Toon: 'Zij hanteren allemaal regeltjes waardoor ik een atelier wel kan vergeten. Wij hebben ook wel criteria, maar die zijn niet voor iedereen hetzelfde.' — *Voorheen drukkerij Jacoprint, Junostraat 12*

tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH

'DAT JE AL DIE JAREN DE ONBETAALDE VUILNISMAN VAN DEN HAAG BENT GEWEEST, DAT TELT NIET'



RECREATIEOORD VOOR DUIVEN

'Roe, roe, roe.' Het geluid komt diep uit de keel van Peter de Kok, ondertussen brengt hij zijn hoofd en bovenlijf met wiegende bewegingen naar voren en naar achteren. Even is de autosloper al zijn sores vergeten en is hij zelf een doffer geworden, die al koerend probeert het kleine witte duifje, dat net op zijn platje is geland, terug te lokken naar haar hok.

Een jaar of vier geleden heeft hij een duiventil op het dak van zijn halfronde loods geplaatst. Een smal trapje voert langs de rekken met voorruit, dynamo's, schokbrekers en andere tweedehands onderdelen, je klapt het luik open en plots heb je een weids uitzicht over de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam en over de grote afvalbakken op het terrein van de AVR, de vuilverwerking van Den Haag. 'Het is toch net een snoepwinkel', zegt Peter als hij naar zijn eigen terrein wijst, 'alles keurig aan kant, maar het is nooit genoeg. Nu moet ik mijn oprit weer voorzien van een vloestofdichte vloer, terwijl die auto's net daarvoor nog gewoon op straat reden.'

De duiventil op de Binckhorst is alleen maar voor de aardigheid, de meeste duiven heeft hij thuis, op het kampje aan de Guntersteinweg. 'Het jammere van de Binckhorst is dat er in de wijde omtrek geen andere til zit. Vroeger had je Theo van Gils, die verderop een sloperij heeft, maar die is ermee opgehouden. Je kunt hier dus geen andere duiven vangen, en daar draait de duivensport nu juist om: de spanning of jouw doffer het vrouwtje van een ander weet mee te lokken. Hier is het meer een recreatieoord voor duiven, ze kunnen lekker een beetje vliegen en komen altijd terug. Dan mis je de adrenaline.' Maar hij komt hierboven wel tot rust: om beurten pakt hij de duiven uit hun hokken, gooit ze met

een geroutineerd gebaar de lucht in en kijkt ze na op hun rondje boven het industrieterrein. Minstens een uur, anderhalf uur per dag is hij hier te vinden. Dirk, zijn broertje, zit nog veel vaker boven, die komt ook op zondag als de sloperij dicht is. 'Dirk is een binnenvetter, die kropt het allemaal op. Hij bemoeit zich ook niet meer met al die milieudingingen, het is beter dat ik dat doe.'

De autosloperij, die hij overnam van zijn vader, is een aflopende zaak, Peter is realist genoeg om dat te weten. 'Ze willen ons hier weg hebben. Officieel kunnen we nog naar Nootdorp, maar daar moet je eerst zes miljoen investeren. Ik kan nog geen zestig euro lenen. En een alternatief krijg ik niet aangeboden, want we zitten hier al 38 jaar met een pachtcontract dat van maand tot maand wordt verlengd, dus je bouwt niets op. Dat je al die jaren de onbetaalde vuilnismen van Den Haag bent geweest, die alle wrakken voor niks heeft weggewerkt, dat telt niet.'

Schreeuwen en klagen wil Peter niet, de tijd dat je zo je zin kon krijgen is al een paar jaar voorbij. Bovendien is hij nooit een schreeuwer geweest. Maar toen hij laatst een ambtenaar op bezoek had met weer nieuwe eisen, toen kon hij het niet laten om op een stoel te gaan staan met een denkbeeldige strop om zijn nek. 'Ik zei tegen hem: "Trap jij de stoel maar onder me uit." Die ambtenaar lachte: "Ja, dat is het bedrijfsrisico."' — *Autosloperij J. de Kok, Trekvlieplein 30-A*

— *Autosloperij J. de Kok, Trekvlieplein 30-A*

tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH



HARD KIJKEN – De laatste onaangeharkte plek

Hard kijken is: eerst zien en dan geloven. In drie artikelen onderwerpt kunstenaar Melle Smets de Binckhorst aan zijn harde blik. Hij zoekt naar oude en nieuwe sporen in het landschap en werpt zo een nieuw licht op het hoofdkantoor van KPN, de bosjes van de Binckhorst en de welig tierende eigen weg. Maar eerst een korte introductie.

We hebben geleerd om de wereld om ons heen als vanzelfsprekend te ervaren, zodat we niet steeds opnieuw hoeven na te denken bij alles wat we doen en zien. We beperken ons tot globale observaties, omdat we vertrouwen op de kant-en-klare beelden in ons hoofd. Echt kijken doen we zelden, want we weten wat we zien. Denken we.

Hard kijken is een kwalitatief onderzoek, een onderzoek naar herinneringen van mensen en naar tekens in het landschap die samen de ware aard van een plek onthullen. Er is maar één manier om dit onderzoek te doen en dat is ter plaatse de geuren, de mensen en het landschap opsnuiwen. Want hard kijken doe je niet alleen met je ogen, maar ook met je neus en oren.

Door de Binckhorst op ooghoogte te onderzoeken worden een hoop details zichtbaar: vreemd gedrag van mensen, een merkwaardig gebouw, een bosje langs de weg waar het een drukte van belang is. Zulke observaties leggen de echtheid van een plek bloot, een echtheid die niet in statistieken en groei modellen is vast te leggen, maar die wel iets vertelt over het karakter en de identiteit van een plek.

De Binckhorst is niet alleen een oud, vervuild industrieterrein dat in de rode cijfers staat. Het is ook een woonwijk, waar mensen geboren en getogen zijn. En het is een gebied met een roerig verleden, waar de afgelopen eeuw honderden ondernemers hun geluk hebben beproefd. Allemaal hebben ze sporen nagelaten in het landschap.

De Binckhorst heeft een fijnmazig netwerk van ondernemers uit heel Den Haag. Hier gonst het van de activiteiten. Het is een ontmoetingsplaats waar contacten worden gelegd en onderhouden. Het is de buurt in Den Haag waar rijk en arm, zwart en wit elkaar dagelijks ontmoeten.

Tijdens mijn strooptochten heb ik aan vele Binckhorstenaren gevraagd: 'Waarom de Binckhorst?' Steevast kreeg ik hetzelfde antwoord: 'Vrijheid!' Op het moment dat de bestaande bedrijven verdwijnen en er multinationals voor in de plaats komen, verliest de Binckhorst zijn sociale binding en raakt Den Haag een ontmoetingsplaats en een stuk van zijn geschiedenis kwijt. De Binckhorst staat aan de vooravond van een revitalisering. Hier vind je niet alleen een zeldzame salamander, dit is ook de laatste onaangeharkte plek van Den Haag. Verlies die niet!

HARD KIJKEN 1 – Ruimteschip

Met uitzicht op de A12 heeft KPN de zichtlocatie van de Binckhorst verworven. Het complex zelf oogt als een neoklassiek ruimteschip, compleet met eigen park. Dertien gebouwen liggen geheel symmetrisch in het groen, alleen enorme meteoroorachtige rotsblokken zijn losjes over het terrein verspreid. Het lijkt wel een galactisch bombardement waarbij de stenen zich diep in de grond hebben geboord. Ik sta voor een *artist impression* waar zelfs met slecht weer de zon lijkt te schijnen.

1 LAPTOP-PLEIN

Bij het betreden van de KPN-tuinen bekruipt me het gevoel dat ik op verboden terrein kom. Ook al is er geen hek, bordje, bewakingscamera of beambte te zien, toch heb ik het idee dat ik gevolgd word. En dat terwijl ik volgens de plattegrond van Citoplan op het Maanplein sta, een openbare ruimte. In de strak geregiseerde tuin is geen stukgelopen gras, volle prullenbak of kapotte fiets te zien. Er is ook nergens een bosje of een muurtje waar ik onopvallend achterlangs kan lopen. Van gevel tot gevel wordt gewerkt: iedereen is hier werknemer.

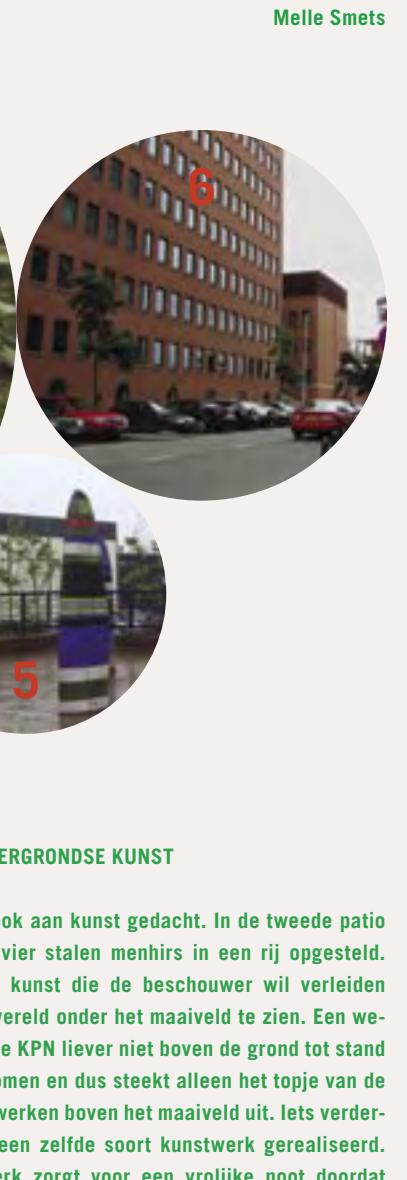
Mijn kleding valt hier onmiddellijk in het oog. Geen egaal blauw pak maar een oud leren jack. Ik durf niet langer stil te blijven staan met een kaart van Den Haag in mijn handen en een cameratas om mijn schouder, en besluit trefzeker naar de hoofdingang te lopen. Dadelijk denken ze nog dat ik een terrorist ben. Eenmaal boven aan de trappen beland ik op een tochtige boulevard, die tussen de hoge gebouwen loopt. In de hoekjes staan mensen gehaast te roken.

Het Maanplein wordt ook wel het Laptopplein genoemd. Elke werknemer kreeg van KPN een laptop cadeau voor het werk. Met 4.500 werknemers zijn dat dus 4.500 laptops die elke dag over het plein wandelen. Toen kleine criminelen dit doorkregen steeg het aantal laptopdiefstallen in de omgeving van KPN tot een landelijk record.

2 ROOKKAMERS

In de hal van de hoofdentree staat een bordje met het verzoek niet in het zicht van de ingang te roken. Want dat staat niet netjes als het journaal komt filmen. De roker past niet in de hedendaagse *corporate image*. Het bordje verwijst naar de zijbeuken van het hoofdgebouw waar speciale rookkamers zijn gebouwd. Achter een glazen pui, maar wel buiten, kunnen werknemers uit het zicht roken.

ALS EEN STAD IN DE
STAD LIGT AAN DE MAANWEG
HET HOOFDKANTOOR VAN KPN.
HIER HEERST DE PERFECTIE VAN
DE TEKENTAFEL, ZELFS DE BOMEN
ZWIJGEN. IS DIT HET BEGIN
VAN DE TOEKOMST?



3 INSPIRATIEWINKEL

Tegenover de rookkamer is een KPN-winkel gevestigd. In de hal hangt een spandoek met een actie-aankondiging. Ik wil naar binnen lopen, maar de deur blijft voor mij gesloten. Dit blijkt de inspiratiewinkel te zijn, waar de marketingjongens en -meisjes hun nieuwe campagnes testen.

KPN-medewerkers kunnen hier frisse moed opdoen als ze een moment van vertwijfeling hebben. Als de winkel geen soelaas biedt, dan zijn er altijd nog de granieten zitbankjes in de paleistuinen, met uitzicht op het messcherpe lijnenspel van de paden, de waterpartijen, de grasvlakken en de meteorieten. De buitenwereld is achter de boompartijen verdwenen. Hier is alles gedaan om de wereld zo harmonieus mogelijk te maken. De imposante muren van dit paleis vertonen geen millimeter twijfel. Dit is het centrum van de wereld.

4 KIJKTUINEN

Naast het hoofdgebouw zijn aan weerszijden patio's aangelegd. De bomen lijken van Playmobil afkomstig: ze bewegen wel, maar ze maken geen geluid. Er is denk ik gekozen voor een niet ritselende boomsoort. Ik kijk verder om me heen. Het is brandschoon in de tuin, geen boomblaadje, geen losliggende stoeptegel, geen onkruid. Een waterpartij ligt er rimpelloos bij. Ik kijk door de spiegeling heen en zie het Gamma-krantje van vorige week drijven. De waterpartij is twintig centimeter diep en zo dood als een pier. Het gaat niet om het leven in de vijver maar om het spiegeleffect: de bakstenen gevels worden weerspiegeld in het water, waardoor het gebouw lijkt te zweven in de hemel.

Er heerst hier een oververdoende stilte. Ik hoor alleen de airco's ronken en besef dat deze tuinen zijn gemaakt om van achter je raam naar te kijken en niet om in rond te lopen. Honderden ramen kijken op me neer. Ik huiver en geniet tegelijk van de absoluut eendimensionale omgeving. Hier loop je rond in een computeranimatie. Alleen de bodem van de vijver verraadt de aanwezigheid van de mens.

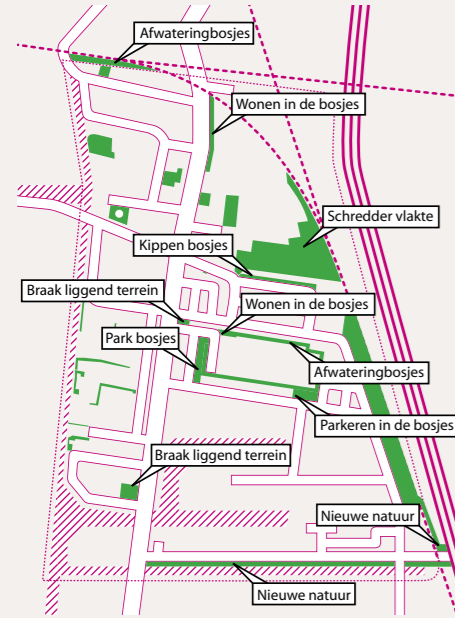
5 ONDERGRONDSE KUNST

Er is ook aan kunst gedacht. In de tweede patio staan vier stalen menhirs in een rij opgesteld. Het is kunst die de beschouwer wil verleiden een wereld onder het maaiveld te zien. Een wereld die KPN liever niet boven de grond tot stand zag komen en dus steekt alleen het topje van de kunstwerken boven het maaiveld uit. Iets verderop is een zelfde soort kunstwerk gerealiseerd. Dit werk zorgt voor een vrolijke noot doordat het getooid is met de strijkleuren van het modernisme: geel, blauw, rood en zwart. Ook in dit geval lijken de vormen zich voort te zetten onder de grond, de kunst gaat hier naadloos over in de wezenloze omgeving.

6 DE RUG

Aan de achterkant kan ik het complex verlaten. Plotsklaps sta ik in een pretentieloze oude industriestraat, vóór me ligt de Binckhorst. Ik draai me om en kijk naar een hoge blinde muur. De KPN ligt met zijn rug naar het bedrijventerrein gekeerd, alsof ze daar niet bij wil horen. Een multinational als KPN is een wereld op zich, een ruimteschip dat op elke plek had kunnen landen. Het gebouwcomplex is een bijna feilloos plaatje van een perfect georganiseerde wereld. Alle mogelijk negatieve beelden zijn wegontworpen of weggelaten. De grootstedelijke opzet van de pleinen en de gigantische neergestorte rotsblokken maken de mens tot een mier. Als de revitaliseringsplannen voor de Binckhorst doorgaan, dan sta ik hier bij KPN aan het begin van de toekomst.

HARD KIJKEN 2 – Haagse Bosjes



Om de aard van een plek te doorgronden kan het helpen om niet te kijken naar de meest in het oog springende objecten zoals gebouwen en straten, maar juist naar dat wat er tussen ligt. Deze tussenruimtes zijn de kruipruimtes van een wijk. Hier verstoppen mensen hun diepste geheimen. En hun afval.

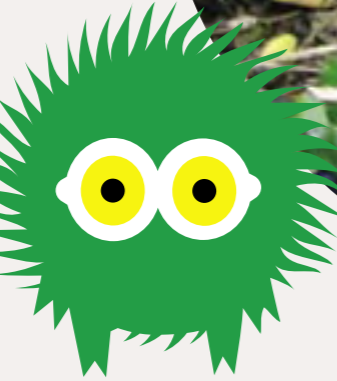
Wat voor een huis de kruipruimtes zijn, dat zijn de bosjes voor het bedrijventerrein. Elk bedrijventerrein heeft bosjes: tussen de erven, aan de achterkanten van loodsen, langs afwateringskanalen, op braakliggende terreinen en vergeten stukjes openbare ruimte. Deze plekken worden meestal aan hun lot overgelaten zodat de natuur er zijn gang kan gaan. Het is dan ook niet ongebruikelijk dat op bedrijventerreinen het konijn, de meeuw, de duif, de muis en de rat veelvuldig voorkomen. Deze dieren vermaken zich uitstekend in de bosjes, ze hebben er weinig te vrezen van de mens. De enige vijand is de weggelopen huiskat. Er is immers volop voedsel. Groen voor het konijn, patat voor de duif, vuilnis voor de rat en allemaal prooi voor de poes.

1 NIEUWE NATUUR

Ook de Binckhorst is vergeven van de bosjes. Om te beginnen is de gemeentegrens met Voorburg een bosjesgrens. Doit was dit een keurig onderhouden parkpad tussen de Maanweg en de Broeksloot. Conform het nieuwe beleid is dit volledig verwilderd geraakt onder de noemer 'nieuwe natuur'. Nieuwe natuur is bedacht als tegenhanger van het aangeharkte landschap. Hier kan de natuur lekker zijn gang gaan zodat er een authentiek bos ontstaat, waar de mens de dieren in hun natuurlijke omgeving kan gadeslaan. Het mooie aan deze bosjes is dat



**BEDRIJVENTERREINEN
BARSTEN VAN DE BOSJES.
JE VINDT ER ZWERVERS, SALAMANDERS,
HARTMAN-STOELN, KIPPEN,
OUDE AUTO'S, BOSJESBEWONERS.
EN PIEPSCHUIM, HEEL VEEL
PIEPSCHUIM.**



buurgemeente Voorburg niet meedoet aan de nieuwe aanpak en nog steeds haar kant van het Broekslootpark onderhoudt met keurige gazons en treurwilgen.

Aan de overkant van de Maanweg ligt een uniek bosje naast het Internationaal Strafhof. Bijna was dit bosje er niet meer geweest, want het Strafhof wilde uitbreiden. Daar woonde echter al een zeldzaam salamandertje en zo werd dit bosje met watertje gereed van de ondergang. Nu staat er alleen de allerzwaarst bewaakte fietsenstalling van Nederland op poten in het watertje. Dit komt de salamander ten goede, aangezien hij niet van de zon houdt.

2 PARKBOSJES

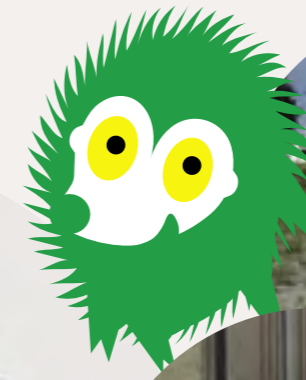
Op de Binckhorst is welgeteld één aangelegd park te vinden. Aan de Vestaweg ligt een groenstrook met een heus gemeentebankje, vanaf dit witte bankje kijk je uit op een flatgebouw. Achter het bankje beginnen de bosjes. Deze zijn niet onberoerd gelaten en liggen vol met plastic zakken, bierblikken, een slaapzak en één schoen. Wat een klassiek voorbeeld is van schoenen in de bosjes. Er ontbreekt altijd één schoen. Misschien blijft die daarom zo lang in de bosjes liggen aangezien niemand één schoen wil hebben.



Wat ook in de bosjes ligt, en wat daar lijkt te groeien, is piepschuim. Piepschuim kom je overal tegen en zeker in de bosjes. Het land lijkt bedolven onder deze merkwaardige vegetatie. Let maar eens op de berm van snelwegen, ook die liggen er vol mee.

3 WONEN IN DE BOSJES

Bij het entreebord van begraafplaats St. Barbara kun je de bosjes betreden via gaten in het struikgewas. Hier is het een slagveld van kapotgekauwde plastic bekertjes, aangevreten lunchpakketten, uitgelikte Marsen en Twixen. Tegen de achterwand van een kantoorpand staan drie hokken opgesteld, compleet met drinkbakjes en een vloer van kranten. In het schemerduister lijken het wel rijtjeshuizen. De daken zijn met plastic afgedekt tegen weer



4 LANG PARKEREN

Op de T-splitsing van de Zonweg en de Melkweg kom je bij wilde bosjes die dienen als clandestiene parkeerplaats. De eerste rij auto's is nog in bedrijf en staan voor een dagje tussen het groen. De tweede rij wordt gebruikt voor het lang parkeren van oude vrachtwagens, verlaten hippiebusjes en afgedankte caravans. Hier heeft moeder natuur geen enkele moeite mee. De auto's zakken langzaam in elkaar onder hun eigen gewicht en vrolijk klimmen de bramenstruiken door de kieren naar binnen. De poezen uit de buurt hebben in de wrakken een heerlijk droog onderkomen ontdekt.

5 AFWATERINGBOSJES

Begraafplaats St. Barbara ligt midden in een moerassig veengebied. Om te zorgen dat de doden het ook droog houden loopt er een sloot rond de begraafplaats. Deze is nauwelijks te ontdekken vanaf de openbare weg. Er zijn twee manieren om deze sloot te bereiken: vanaf de plek waar de dieren-rijtjeshuizen staan en helemaal aan de andere kant van de begraafplaats vanaf de parkeerplaatsbosjes.

De sloot is een oase van rust. Er zwemmen enkele families eenden rond en de waterkant vormt een bonte verzameling van wilde bloemen en riet. Vanaf de waterkant is pas goed te zien hoe ver de begraafplaats is opgehoogd: anderhalve meter.

Langs de spoorlijn bevindt zich nog een geheime afwatering. Deze is alleen te bereiken vanaf het Trekvlietplein, ter hoogte van de oude gietijzeren spoorbrug tegenover de gascentrale. Achter de huizen loopt een lang moerassig kanaal. In het water dobbert, jawel: piepschuim.



en wind. Vermoedelijk houden mensen hier dieren. Ik ruik even aan de hokken om te ontdekken welke. Er hangt een onbestemde geur die ik niet kan thuisbrengen. Het is te licht voor hond en te scherp voor kat.

Behalve aan dieren bieden de bosjes op de Binckhorst ook aan mensen onderdak. Met name op de Binckhorstlaan, aan de overkant van Le Vélo, wordt intensief gewoond. Hier loopt een weelderige bosschage langs het fietspad. Het is seizoenloos, ondoordringbaar groen. Dit type struik is bovendien hol van binnen, en dus ideaal voor bosjesbewoners. In de zomer is dit een welkome schuilplaats voor de zwervers en verstotenen van de stad. Overal liggen dekens, matrassen, kussens en verpakkingen, voornamelijk bierblikken.



6 VERPULVERVLAKTE

De mooiste plek van de Binckhorst is helaas verboden terrein voor nieuwsgierige onbevoegden, ik dus. Deze is echter wel te bespieden: aan de Komeetweg staat naast het kantoor voor werk en reïntegratie een stalen wand met kijkgaten. Achter deze massieve muur bevindt zich het terrein van de voormalige autoversnippermachine van Pametex, die oud ijzer tot hagelslag verpulverde waarna alles op de trein ging. Helaas zijn de restanten van deze machine begin 2005 gesloopt en daarmee is een monument van de Haagse schroothandel verloren gegaan. Omdat de sloop nog zo vers is, groeien er nog geen bosjes.

7 KIPPENBOSJES

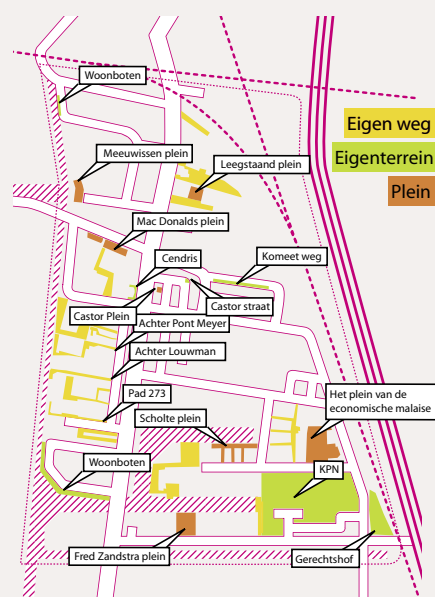
De Komeetweg is niet weg te denken uit de bosjeswereld van de Binckhorst. Al zijn de bosjes schraal en uitgemergeld, er pareren vrolijke kippen heen en weer. In de straat heerst een serene, bijna landelijke rust dankzij de lokroep van de haan. Vrolijk staan de hennen te tokken op oude accu's en scharrelen ze tussen de afgewerkte olie door, op zoek naar een sappige worm. Het is kippen eigen om de grond te ontharen, zodat er een kale zandvlakte is ontstaan zonder gras en andere vegetatie. Deze bosjes staan dan ook op hoge poten.

8 BRAAKLIGGEND TERREIN

Op de hoek van de St. Barbarastraat en de Binckhorstlaan ligt een verwilderd terrein. Er staan hekken omheen alsof er gebouwd gaat worden. Het gras is echter verdrukt door distels en struiken, wat een lange periode van stilstand verdraagt. Aan de andere zijde van het terrein, aan de Wegstraat, staat het hek op een kier. Vanaf dit hek loopt een jong pad het terrein op. Ik volg het pad en kom in het midden op een open weide. De hectische Binckhorstlaan is meteen naar de achtergrond verdwenen. Het pad gaat nog verder en eindigt bij een blinde muur met daarop een grote verkleurde Unicef-graffiti. Onder de graffiti liggen wel honderd lege blikken bier en een keurig in plastic verpakte slaapzak.

Op de hoek van de Jupiterkade en de Binckhorstlaan ligt nog een flink stuk grond braak. Op dit terrein schieten veldbloemen omhoog. Er is hier sprake van een vers bosjesterrein. Achter in de hoek is een kampvuurplaats ingericht met het eeuwige setje plastic Hartmanstoelen. Er wordt hier nu al gerecreëerd! Deze aangename vlakte schreeuwt om verse bosjes.

HARD KIJKEN 3 – Eigen weg



Op het platteland zie je de eigen weg nog wel eens bij boerderijen die wat verder van de doorgaande weg liggen, maar in de stad is het fenomeen, op wat stegen na, zo goed als verdwenen. De openbare ruimte is opgerukt tot aan de voordeur, de straat is van iedereen geworden. Alleen op de Binckhorst is de eigen weg nog niet uitgestorven maar komt hij in vele gedaantes voor.

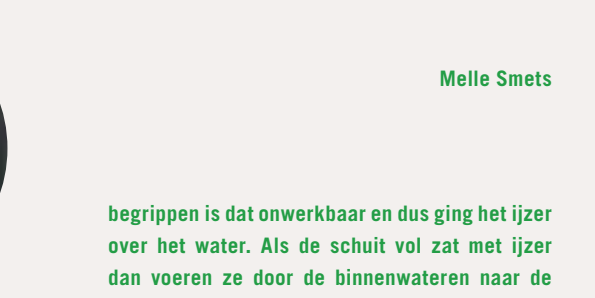
1 VAN MIJ!

Om de eigen weg te ontdekken is het zaak eerst de grens tussen privé en openbaar op te sporen. Elk eigendom begint immers met de erfgrans. De eigenaar is zelf verantwoordelijk om deze aan te geven. De een doet dit door spullen op straat te zetten. De ander door een mooie tuin te maken.

De meest eenvoudige manier om de grens kenbaar te maken is door middel van het woord. Op de Binckhorst wemelt het van de borden *Eigen weg*, *Verboden toegang of Eigen terrein*. Vaak wordt de daad bij het woord gevoegd door het verboden-toegangsbord op een stevig hek te schroeven zodat niemand het eigendom kan betreden.

Met stip op één staat het Internationaal Strafhof. Het gebouw is omgeven door camera's, schrikdraad, bewegingsdetectoren en een autosluit die het onmogelijk maakt om achter een andere auto het gebouw binnen te dringen. Zelfs de fietsenstalling naast het gebouw wordt zwaar bewaakt met een loopbrug en een massief hekwerk.

Er zijn ook heel andere methodes om de grens te trekken. KPN zet juist geen hekken, ramkraakbestendige plantenbakken of paaltjes neer, maar speelt in op de beleving. Het ontwerp van de



ZIJWEGEN DIE OP DE KAART NIET VOORKOMEN, ILLEGALE PARKEERPLAATSEN EN ONZICHTBARE HEKKEN: OP DE BINCKHORST WEET JE NOOIT ZEKER WAT OPENBAAR IS EN WAT PRIVÉ.



trottoirtegels. Je ziet en je voelt aan de textuur van de straatstenen dat je de grens overstapt. Ook een afstand van ruim honderd meter tussen straat en voordeur zorgt dat je niet zomaar naar binnen wandelt. Bovendien moet je eerst twee trappen op. Het hek is het kantorencomplex zelf.

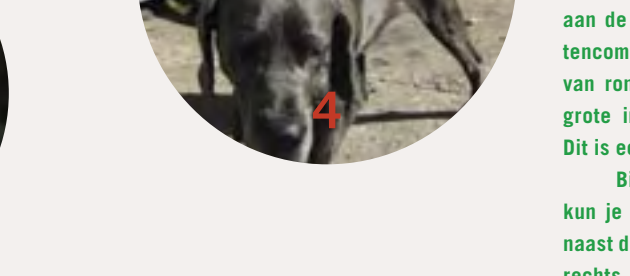
Cendris aan de Binckhorstlaan heeft hetzelfde principe toegepast maar dan een maatje kleiner. Door de vorm van het kantoor resteerde er een dode hoek op het terrein. Om dit stuk te definiëren als eigen terrein is er een *corporate* tuin aangelegd, compleet met onderhoudsarm bosje, sfeerverlichting en vlakverdelingen met verschillende soorten gras. En dat alles op enkele vierkante meters, ingeklemd tussen de blinde muur van de Opelgarage en de glazen pui van het kantoor zelf.

Minder pretentius is het gebruik van correctiepaaltjes. De overheid gebruikt deze paaltjes, die ook wel 'Amsterdammertjes' worden genoemd, tegen wild parkeren. Een ondernemer in de Castorstraat heeft dit idee overgenomen om een dode hoek achter zijn pand af te zetten zodat er niemand kan parkeren. Niet dat hij zelf iets aan die ruimte heeft, maar het is en blijft zijn eigendom.

2 AFROMEN

Er zijn ook plekken waar de openbare ruimte wordt afgeroomd voor eigen gebruik. Hier is geen sprake van borden en dreigementen van eigenaren die op hun strepen staan, maar van een terloopse invulling van de stoep. De woonboten langs de Trekvliet zijn exemplarisch voor dit fenomeen: stukje bij beetje knabbelde ze de openbare ruimte af. Sommige stukjes zijn inmiddels voorzien van een stevig hek en zijn een echt erf geworden.

Op de Komeetweg wordt de openbare ruimte volledig in beslag genomen door de werkplaatsen die aan de weg gevestigd zijn. De loodsen dateren uit de Wederopbouw, de betonnen systeemwanden zijn getooid met sobere ornamenten. De maat van de gebouwen is behapbaar: net groot genoeg voor een tweemansbedrijf. Iedereen heeft de garagedeuren van de werkplaats wagenwijd openstaan zodat je overal naar binnen kunt kijken. En iedereen gebruikt de straat voor het opslaan van materialen en van afgedankte bedrijfsauto's die hier guldig op de sloop wachten. De rondscharrelende kippen zorgen voor een gemoedelijke sfeer, je zou er zo willen wonen.



3 PATCHWORK

Ook op de schaal van de Binckhorst als geheel is de grens tussen privé en openbaar diffuus. Dit is goed te zien langs de Binckhorstlaan. Op officiële kaarten heeft deze laan aan de zuidwestzijde zeven zijwegen, in werkelijkheid zijn het er vijftien. Acht wegen zijn dus eigen wegen. Soms staat dit expliciet aangegeven met borden, bij andere is de enige aanwijzing het ontbreken van een straatnaam.

Wanneer je deze wegen inrijdt, vind je een lappendeken van bedrijvigheid. Er wordt gewoond, gerecreëerd, gerecycled, gesloopt, gebeden, gepoetst. Alle lapjes grond zijn door het recht van overpad met elkaar verbonden. Iedere grondeigenaar heeft een stukje van de weg in beheer, samen onderhouden ze de straat tot aan de openbare weg. Officieel liggen alle bedrijven en woningen aan de Binckhorstlaan.

4 PAD 173

Alle bedrijven aan deze eigen weg hebben huisnummer 273, je hebt Binckhorstlaan 273-a, 273-b, enzovoort. Toch wordt het Pad 173 genoemd, want vroeger was dat het huisnummer. Een pad is het ook al niet meer, het is een verharde straat, deels klinkers en deels beton. De toegang bevindt zich meteen naast bedrijfsverzamelgebouw de Binck Twins, borden waar schuwen dat je eigen terrein betreedt.

Jachtwerf de Haas zit al sinds 1925 aan het pad, het bedrijf deed toen nog in machinesloop en oud ijzer. Bij aankoop van zijn grond kocht De Haas tevens een pad naar de Binckhorstlaan. Daarbij werden de maximale maat en het maximale gewicht vastgesteld van wat over het pad vervoerd mocht worden: drieënhalf ton zwaar en tweeënhalf meter breed. Voor oud-ijzer-

begrippen is dat onwerkbaar en dus ging het ijzer over het water. Als de schuit vol zat met ijzer dan voeren ze door de binnenwateren naar de Hoogovens in IJmuiden.

Tot 1956 woonde De Haas hier met acht kinderen in een houten huis. Toen dat in vlammen opging, verhuisden ze tijdelijk naar een appartement in Molenvijk. Na twee jaar keerden ze in woonwagens terug op het pad, aangezien het inmiddels verboden was om een vrijstaand huis te bouwen op het bedrijventerrein.

Door de eeuw heen hebben er vele bedrijven aan het pad gezeten. Kleine ambachtslieden als rietvlechter Rijnbeek, Plateel de IJmopboer en Sipman die met paard en wagen steigers vervoerde. Maar er stond ook een ventilatorfabriek en een olie-recyclingbedrijf. Pontjesbaas Jaap zette de arbeiders uit de tegenovergelegen Molenvijk voor een stuiver over.

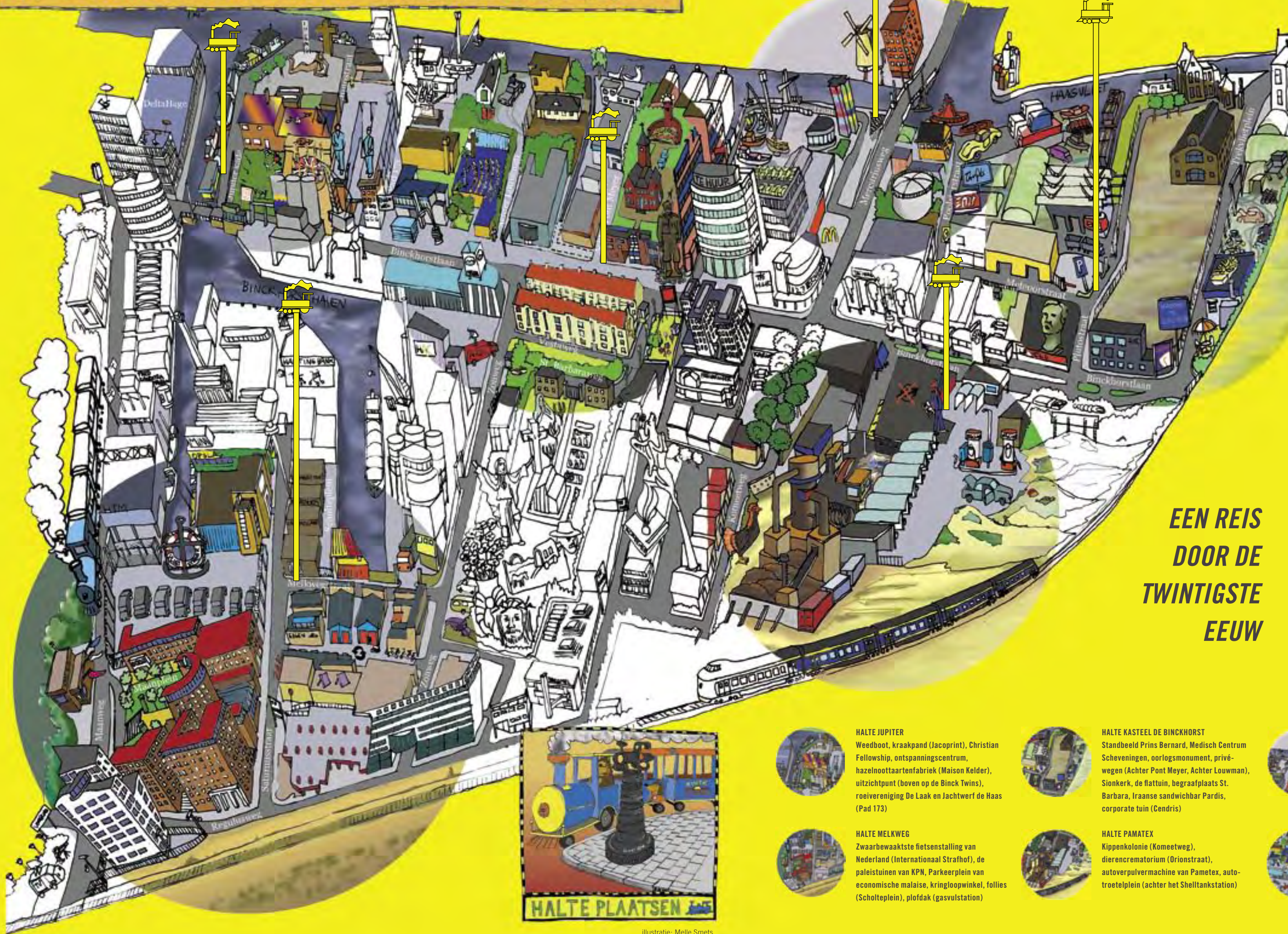
5 ACHTEROM

Naast het kasteel de Binckhorst loopt een weg naar houtfabrikant Pont Meyer. Dat het een eigen weg is kun je zien aan de bestrating van stelcomplots, betonnen platen in een stalen frame die als een losse tegelvloer gelegd worden en die je dus makkelijk kunt verhuizen. Halverwege zit er een gekke knik in de weg en het straatje eindigt aan de Trekvliet. Opvallend is het appartementencomplex aan het einde. Het gebouw dateert van rond 1970, de tijd dat de ruimtevaart een grote inspiratiebron vormde voor architectuur. Dit is een goed onderhouden juweel uit die tijd.

Bij het reclamebord van Alto Reiniging kun je de volgende eigen weg op. Deze begint naast de Lexus-dealer en helemaal aan het einde rechts staat een woonwagen. Oude en nieuwe loodsen staan hier kriskras door elkaar, daartussen staan gebouwen van voor de oorlog. Een prachtige directiewoning aan de Trekvliet staat er verpauperd bij, de ramen zijn ingegooid. Vroeger zat hier verf fabriek Paulissen.

Links op het terrein is nog een smalspoor met een kruising te zien in de bestrating. Dit was ooit de grond van aannemer Dubbeldam. Met een lier kon hij handmatig zware dingen over het terrein verslepen, dankzij de kruising kon hij alle hoeken van het terrein bereiken. Tegenwoordig is het hele terrein van Alto Reiniging. Op het aftandse veld staan honderden auto's te glimmen in de wax. Door het struikgewas is de achterkant van de oude Anthony Fokkerschool te zien, met haar enorme deuren. Hier werden monteurs opgeleid voor het bouwen en onderhouden van vliegtuigen. Tegenwoordig zit hier de Sionkerk, die de enorme hangar als gebedsruimte gebruikt.

ATTRACTIEPARK de BINCKHORST



U dacht de Binckhorst te kennen omdat u er wel eens een auto heeft gekocht, omdat u er een opslagbox heeft voor oude spullen of omdat u regelmatig in de file staat op de Binckhorstlaan? Vergeet het maar.

De Binckhorst is niet zomaar een bedrijventerrein, het is een terrein met een lange geschiedenis. De afgelopen eeuw was het er een komen en gaan van bedrijven en fabrieken, van ondernemers en bewoners. Allemaal hebben ze hun sporen achtergelaten in het Binckhorstlandschap. Deze belevingskaart zet zes plekken op de Binckhorst in de spotlights.

Attracties, eetgelegenheden en andere wetenswaardigheden zijn op de kaart ingetekend. 'Dit magazine staat vol verhalen, portretten en tips.' Kaart en magazine samen veranderen de Binckhorst van een rommelig bedrijventerrein in een pretpark van de vorige eeuw.

De plekken zelf kunt u het beste te voet verkennen. Maar omdat de Binckhorst zo groot is – ongeveer anderhalve kilometer lang en een kilometer breed – is het handig om met de fiets of auto van plek naar plek te rijden. Of om u te laten rijden. Want tijdens de Binckhorst-manifestatie op zaterdag 17 september 2005 rijdt er van 11 tot 17 uur een gratis treintje over de Binckhorst, spreekstalmeesters van G.A.N.G. zorgen voor deskundig commentaar.

EEN REIS DOOR DE TWINTIGSTE EEUW



HALTE JUPITER
Weedboot, kraakpand (Jacoprint), Christian Fellowship, ontspanningscentrum, hazelnoottaartenfabriek (Maison Kelder), uitzichtpunt (boven op de Binck Twins), roeivereniging De Laak en Jachtwerf de Haas (Pad 173)



HALTE MELKWEG
Zwaarbewaakte fietsstalling van Nederland (Internationaal Strathof), de paleistuin van KPN, Parkeerplein van economische malaise, kringloopwinkel, follies (Scholteplein), plofdak (gasvulstation)



HALTE KASTEEL DE BINCKHORST
Standbeeld Prins Bernard, Medisch Centrum Scheveningen, oorlogsmonument, privé-wegen (Achter Pont Meyer, Achter Louwman), Sionkerk, de flattuin, begraafplaats St. Barbara, Iraanse sandwichbar Pardis, corporate tuin (Cendris)



HALTE PAMATEX
Kippenkolonie (Komeetweg), dierencrematorium (Orionstraat), autoverpulvermachine van Pamatex, auto-troetelplein (achter het Shelltankstation)



HALTE MERCURIUS
Galgenveld (Laakmolen), afwerkplek happy meals (Mercuriusweg), stortbak voor voetbalwedstrijden (waterreservoir), Klein België (Meeuwissenplein), baggerhaven, Gouden Corvette



HALTE PLUTO
Afvallcentrale, restant gasfabriek, autostrada Trekvlieplein, snackbar De Trekvlie, de bosjes van de Binckhorstlaan, showroom Le Vélo

De gemeente Den Haag wil de Binckhorst upgraden: rommeligheid moet plaatsmaken voor orde en netheid. Maar verdwijnen daarmee niet ook de creativiteit en flexibiliteit?

Marijn van der Wagt, onderzoekster van het Ruimtelijk Planbureau, keek naar de ervaringen in Kopenhagen en in Toscane en houdt een warm pleidooi voor de Italiaanse innovatieve, informele economie. Tegelijk vreest ze dat Den Haag eerder de Deense kant opgaat. En 'waar is dan nog ruimte voor experiment en innovatie?'

Het is moeilijk een duidelijk etiket op de Binckhorst te plakken: het is niet echt een stedelijk gebied – daarvoor is het weinig dichtbebouwd – en het is evenmin een echt bedrijventerrein – er wonen immers ook mensen. De Binckhorst bevindt zich als het ware tussen de bestaande kaders van stad, woonwijk en bedrijventerrein; een passende benaming voor dit gebied is *tussenland*. Kenmerkend aan tussenland is de combinatie van wonen, werken en recreëren, door en naast elkaar vind je er oude en nieuwe gebouwen, de diversiteit in gebruik is groot.

De gemeente Den Haag wil de Binckhorst graag herontwikkelen. Ze vindt het gebied rommelig en meent dat sommige bedrijven overlast veroorzaken. De ligging van de Binckhorst zo dicht bij het centrum van Den Haag maakt het gebied bovendien aantrekkelijk voor woningbouw. Maar is opruimen en herinrichten de enige manier om met de Binckhorst om te gaan? Vergelijkbare gebieden kunnen een antwoord bieden, want de Binckhorst is niet de enige plek waarop het begrip tussenland van toepassing is. Tussenland is op vele plaatsen te vinden, niet alleen in Nederland, maar ook in het buitenland. Op elk van deze plekken wordt door bewoners, gebruikers en overheden op verschillende manieren met tussenland omgegaan. Twee voorbeelden uit het buitenland, uit Denemarken en Italië, laten zien welke mogelijkheden de stad Den Haag met de Binckhorst heeft.



Scheepswerf Refshaleø, Denemarken



Hotel in het tussenland van Kopenhagen, Denemarken

VOORMALIGE HIPPIEVRIJSTAAT

De Deense stad Kopenhagen heeft haar tussenland in de oude havengebieden. Net als de Binckhorst liggen deze terreinen vlak bij het stadscentrum, in dit geval aan de overkant van het water ten oosten van het stadshart. Sinds de achttiende eeuw waren delen van de havengebieden militair terrein en daarom niet openbaar toegankelijk. Toen marine en scheepsbouw vanaf de jaren zeventig geleidelijk de havens verlieten, kwam er ruimte voor nieuw gebruik. Dat heeft in de afzonderlijke delen van het havengebied heel verschillend uitgepakt.

Het zuidelijk deel van het havencomplex is netjes opgeknapt. Voormalige pakhuizen zijn veranderd in appartementengebouwen. Aan de rand van deze buurt ligt de hippievrijstaat Christiania, in de jaren zeventig gesticht in voormalige pakhuizen en op een in onbruik geraakt militair terrein. De vrijstaat heeft zijn wilde jaren echter achter zich gelaten en is tegenwoordig vooral een toeristische attractie, waar regels en gebodsborden de bezoekers in goede banen leiden. Het terrein is enkel nog herkenbaar als voormalig tussenland.

Ten noordwesten van Christiania is de gemeente voortvarend te werk gegaan en wordt er ten tijde van het onderzoek druk gebouwd. Oude pakhuizen moeten huisvesting gaan bieden aan culturele instellingen als een conservatorium en hogescholen voor architectuur, film en theater. Een operagebouw, ontworpen door het Deense bureau Henning Larsen Tegnestue, is aan het water verzezen.

Heel anders is de situatie verder naar het noorden op enkele oude vestingwerken. Langs een doodlopende weg aan het water is van alles naast elkaar te vinden: bootjes, leegstaande bedrijfsgebouwen, een hip restaurant, voormalige schuren van de vesting die als woonhuis dienen, en kleinschalige bedrijvigheid zoals het klussen aan schepen, auto's en motoren. De aanwezige bebouwing wordt door startende ondernemers slim benut. Je ziet er uiteenlopende functies naast elkaar, voortgekomen uit lokale initiatieven en door de gemeente gedoogd. Dit is tussenland. Zo moet ook de rest van het havengebied zijn geweest voordat de toeristen en culturele instellingen kwamen.

Het meest noordelijk deel van de haven is nog duidelijk industriegebied, maar ook daar zijn de eerste tekenen van tussenland te ontwaren. Het gebied lijkt leeg, maar er gebeurt van alles. Economische activiteit en creativiteit leven hier naast elkaar. Op een voormalige scheepswerf vind je een autosloperij, een opslag van lege flessen, iemand die oldtimers opknapt, maar ook ateliers en aankondigingen van kunstmanifestaties. Er ligt zelfs een hip terras aan het water. De uitbater van het terras blijkt voor zeven jaar een contract te hebben met de eigenaar van de voormalige werf, ook de andere gebruikers hebben tijdelijke huurovereenkomsten. Totdat de gemeente heeft besloten hoe dit gebied moet worden herontwikkeld, bestaat er op kleine schaal ruimte voor tussenland. Daarna zal het waarschijnlijk verdwijnen.

Heel geleidelijk verschoof het tussenland in Kopenhagen van het zuidelijk deel van het havengebied naar het noorden. De oorspronkelijke havenactiviteiten verdwenen, de terreinen raakten in onbruik en gebouwen kwamen leeg te staan, zodat tussenland ontstond. Het ontwikkelde zich, raakte in Christiania geïnstitutionaliseerd en verdween aan het water door grootscheepse ontwikkeling van overheidswege, om daarna op een andere plek, die zich daartoe leende, weer op te duiken. In Kopenhagen is tussenland bijzaak. Het bestaat voor korte tijd, bij gratie van de gemeente en in afwachting van een andere bestemming. Ondertussen is dit tussenland echter wel een levendige plek voor startende bedrijven en creatievelingen. Wanneer de gehele haven volgens plan is ontwikkeld, is het de vraag waar in Kopenhagen nog ruimte is voor experiment en innovatie. Dat het ook anders kan, blijkt uit het tussenland van de Italiaanse Arnovallei.

Transformatie van het Havengebied Kopenhagen

- 1 opgeknapte pakhuizen
- 2 christiania
- 3 cultuurwijk in aanbouw
- 4 marinestation
- 5 oude vestingwerken
- 6 voormalige scheepswerf
- 7 industrieterrein



DE DEENSE DREIGING

CHINESE RITSEN

De Italiaanse Arnovallei strekt zich uit tussen de grote steden Pisa en Florence. Daartussen ligt een aantal kleine en middelgrote steden. Een oude provinciale weg en een regionale autoweg vormen de belangrijkste verbindingen. Langs de wegen staan veel loodsen en reclameborden. Ook aan de snelwegafslagen, bijvoorbeeld aan de regionale weg bij Prato, is veel te zien. Net als op de Binckhorst staan woningen naast bedrijfspanden en verrijst nieuwe bebouwing naast oude. In Prato ligt tussen de loodsen ook nog een enkele akker of boerderij, daarna zie je opnieuw bedrijven, kantoren en af en toe een eetgelegenheid of winkel.

Tussenland is langs wegen in de Arnovallei een gewoon verschijnsel en dat hangt nauw samen met de gemeentelijke organisatie. Waar de ruimte in de historische centra van bijvoorbeeld Florence, Lucca en Pisa, streng is gereguleerd, bieden de randzones juist mogelijkheden voor ontwikkeling. Er bestaan wel bestemmingsplannen op gemeentelijk niveau, maar de regels lijken rekkelijk te zijn. Ongeplande, informele ontwikkelingen zijn in de praktijk in veel gemeenten de normale gang van zaken en belanghebbenden zijn bovendien gewend hun zaakjes zelf te regelen.

De economische structuur van het gebied sluit daar op aan. Deze wordt gekenmerkt door kleinschalige familiebedrijven die in een regio dicht bij elkaar liggen. Elke sector of industrietak is, vaak al sinds het begin van de twintigste eeuw, geconcentreerd in een bepaald gebied, meestal in de buurt van een stad. De Arnovallei kent vele concentraties van het midden- en kleinbedrijf, onder meer textiel bij Prato, boomkwekerijen bij Pistoia, meubels ten oosten van Pisa, motorvoertuigen bij Pontadera en kleding bij Empoli. De vele bedrijfjes concurreren elkaar niet, maar werken samen. Opdrachten worden gedeeld of aan anderen doorgegeven. Deze economische structuur maakt het mogelijk doeltreffend te reageren op veranderingen in de markt. Ze heeft er tevens voor gezorgd dat de lokale samenleving wordt bepaald door een informele organisatie waaraan bedrijven, lokale overheden en andere spelers deelnemen. Inrichting van de ruimte is in dit verband bijna altijd het resultaat van onderhandeling tussen kleine spelers, zonder dominantie van een grote partij.



Arnovallei, Italië

De laatste tien jaar zijn de economische districten sterk gegroeid. De bedrijven zelf zijn niet veel groter geworden, wel zijn er meer bedrijven gekomen. Bovendien zijn ook buitenlandse spelers op de markt verschenen. Bij Prato zijn vanaf 1990 veel Chinezen neergestreken, zij voorzien de Italiaanse textiel- en kledingindustrie, die van oudsher in het gebied is gevestigd, van benodigheden als ritsen en knopen. Deze zijn te duur om in de regio zelf te produceren dus importeren de nieuwkomers ze uit thuisland China. De Chinese ondernemers zagen kans hun bedrijven te vestigen in en achter bestaande bebouwing, in een gebied dat wordt ontsloten door een fijnmazig wegennet. De bedrijfsbebouwing wordt ingepast op bestaande kavels tussen het al aanwezige net van wegen en bebouwing. Door de cultuur van informele planning komen nieuwe ondernemers snel aan een bedrijfsruimte en kan de plaatselijk economie snel en eenvoudig inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

In de Italiaanse Arnovallei is tussenland veel permanenter aanwezig dan in het opgeruimde Kopenhagen. Tussenland is hier een belangrijke drager van de lokale economie. Het biedt ruimte aan verandering, zonder dat het land daarvoor ingrijpend op de schop moet.

DE KRACHT VAN DE BINCKHORST

De haven van Kopenhagen lijkt in veel aspecten op de Binckhorst. Het ligt dicht bij het stadscentrum en kent dezelfde menging van bedrijvigheid. De Denen doen hun best om het gebied in de stad te integreren en maken er een keurig gereguleerd woon- annex cultuurgebied van. Het Deense voorbeeld lijkt een logische weg voor de Binckhorst. Keerzijde van deze ontwikkeling is dat met het oppoetsen van de stad meer van hetzelfde ontstaat en dat ruimte voor het onverwachte en het onbestemde op deze manier verloren gaat. Voor een creatieve sector is dan in de nabijheid van het centrum geen plaats meer.

In Italië blijft het tussenland juist in ontwikkeling. Nieuwkomers vinden hun eigen weg in bestaande structuren. De Italiaanse steden in de Arnovallei bieden daarom zowel cultuurhistorie in de stadscentra als een innovatieve, informele economie in de randzones, een perspectief dat ook voor Den Haag heel aantrekkelijk is.

Den Haag heeft al veel mooie en opgeruimde woonwijken, cultuurcentra en kantoorgebieden; ruimte voor het informele en het experiment is echter zeldzaam. De creatieve en ondernemende activiteiten in de havens van Kopenhagen zijn een verrijking voor de stad, mits ze niet slechts worden gedoogd, maar naar Italiaans voorbeeld voor langere tijd kunnen bestaan en zichzelf op eigen wijze mogen organiseren. Herontwikkeling van de Binckhorst lijkt verleidelijk, maar de gemeente zou er goed aan doen hierbij de kracht van de Binckhorst op waarde te schatten en ruimte te laten aan het informele.

Dit artikel is gebaseerd op onderzoek bij het Ruimtelijk Planbureau in Den Haag, zie: E. Frijters, D. Hamers, R. Johann, J. Kürschner, K. Nabielek, R. Rutte, P. van Veelen & M. van der Wagt (2004), *Tussenland*, Den Haag / Rotterdam, Ruimtelijk Planbureau / NAI Uitgevers.

Voor meer informatie over innovatieve activiteiten in tussenland, zie: Hamers, D. en K. Nabielek (2005), 'Innovatie via de achteruitgang. Beeldessay tussenland', *Stedenbouw en ruimtelijke ordening* 3.



Ben Spoelstra

directeur/eigenaar autoschadebedrijf
Spoelstra, Komeetweg 7

'Wij zijn hier al bijna vijftig jaar gevestigd, voor een autoschadebedrijf is de Binckhorst gewoon een toplocatie. Ik ben zelf een beetje verknocht aan de Komeetweg, ik vind het een hele mooie uitstraling. Het is wel oud, maar dat kan ook heel mooi zijn en ik hoop gewoon in de toekomst nog heel wat jaren dit uitzicht te kunnen hebben.'

'Mijn visie voor de toekomst is dat ik hoop dat de Binckhorst blijft zoals hij is, zoals het ooit neergezet is, dat het her en der een beetje ge-upgraded wordt en dat de leuke oude gebouwen die er zijn, gerenoveerd worden en dat we gewoon een ander uitzicht hebben als al die strakke industrieterreinen die er in de omgeving zijn. Niet een enclave met alleen een oerwoud van kantoorgebouwen.'

'Ik hoop niet dat de KPN te ver oprukt, maar dat de kleine, ambachtelijke bedrijven ook in de toekomst hier aanwezig zullen zijn. Want Den Haag kan niet zonder kleine, ambachtelijke bedrijven, dat is godsonmogelijk, dan gaat heel wat kennis en industrie verloren.'

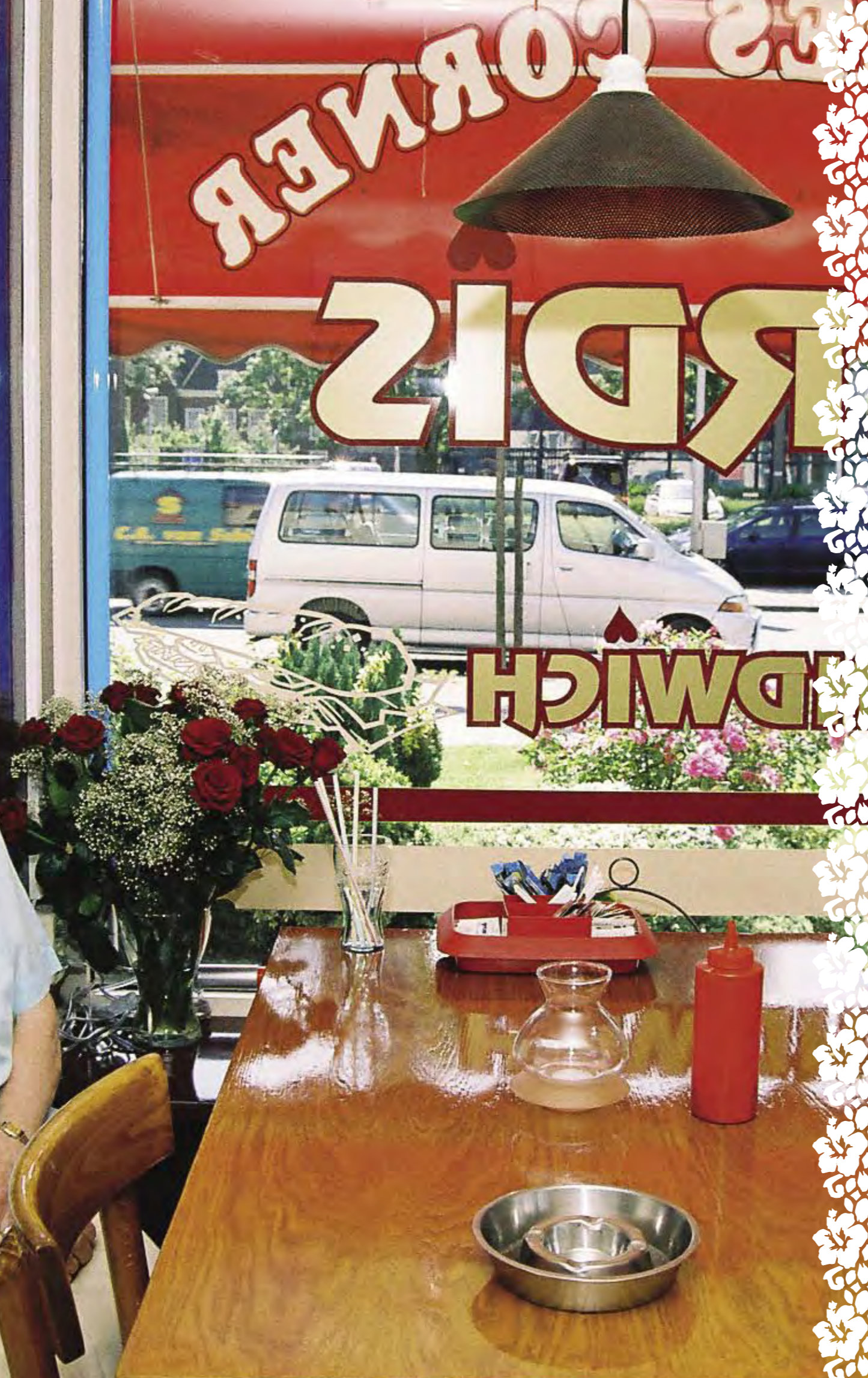


Wim Bart Ovaa

Directeur van Medisch Centrum
Scheveningen, gevestigd in
kasteel De Binckhorst

'Het kasteeltje is een schitterend gebouwtje, werkelijk de enige parel die de Binckhorst telt. Het is natuurlijk een schande dat dit hele mooie kasteeltje absoluut verstopt is tussen allerlei nieuwbouw die op zich vrij lelijk is. Doodzonde dat dat kan en mag gebeuren in deze stad. Verder vind ik met name dat de boel de laatste tijd aan het verpauperen is hier in de buurt. De aanrijroute als je uit de stad komt en je gaat de Binckhorst in: het is één groot gebied waar je niet meer kan verblijven. Ik zou dan ook, ja, al die sloperijen weg, grote kantoorgebouwen weg en een moderne luxe wijk maken à la Ypenburg. Ook de woningbouw die er op het ogenblik staat, zou moeten worden afgebroken.'





Mevrouw Stoffels

Binckhorstlaan 208,
woont er al 48 jaar.

'De straat was eens zo smal en vanuit mijn huis keek ik zo op het kasteeltje en dat kan je nu niet meer. Ja, aan de zijkant kan je het nog zien. En vroeger had je dus volkstuinten hier, en wandelpaden en geitenboeren en noem maar op, zulk soort dingen, varkensboeren waren er. Maar dat is echt helemaal veranderd. Daar zijn al die grote gebouwen voor in de plaats gekomen. En dat ze het af willen breken, dat vinden wij heel erg jammer, want er zijn zoveel mensen die hier graag willen blijven wonen omdat ze het toch wel prettig vinden hier.'

'Als ik het voor het zeggen had, dus als ik hier de baas was, dan zou ik zeggen laat de woningen de woningen, want zo oud zijn ze nog niet. Ze zijn vlak na de oorlog gebouwd, dus ze zijn nog redelijk goed. Bouw anders nog meer woningen erbij voor mensen die hier ook willen gaan wonen, dat het meer bewoond wordt, de buurt. Dan is het 's avonds wat levendiger op straat, anders dan nu. Maar niet veel kantoren, want kantoren worden er maar bijgebouwd en die staan allemaal leeg hier in de buurt.'

'Ik ben al op leeftijd en ik hoop dat ik hier mag blijven wonen. En niet de vijf jaar die ze gezegd hebben, want dat is een beetje vlug.'



Kaartbeeld 1611



Plan Berlage 1904



Situatie 1910



Situatie 1927



Plan Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting 1931



Situatie 1948



Plan Dudok 1949



Situatie 1964



Situatie 1985

Zeventiende-eeuwse plattegronden vermelden de Binckhorst reeds en stedenbouwkundigen buigen zich er sinds 1904 over.

Martin Verwoest, senior stedenbouwkundige bij de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag, reconstueert de plan-geschiedenis van deze vrijzone op een steen-worp afstand van het centrum en beschrijft de gemeentelijke plannen om het gebied op te stoten in de vaart der volken. Tegelijk moet het informele, zelforganiserende en creatieve klimaat behouden blijven.

In Oud-Nederlands is een Binckhorst een waardeloos stuk grond (Binck) dat begroeid is met kreupelhout (Horst). Maar dit waardeloze stuk kreupelhout kent wel een bijzondere geschiedenis. We vinden de Binckhorst al in 1611 op de Haagse plattegrond: een polder met een gelijknamig kasteel uit 1308, gelegen aan de Trekvljet en wat nu de Binckhorstlaan heet. De oost-weststructuur van de strandwallen en riviertjes als de Laeck en de Broeck bepalen samen met de haaks daarop staande (water)weggetjes de inrichting van het kaartbeeld. De typisch Haagse gridstructuur wordt geboren.

Pas in 1904 wordt het eerste plan voor het gebied getekend. En wel door bouwmeester H.P. Berlage, als onderdeel van zijn structuurplan voor de stad. Hij voorziet een havenontwikkeling in het noordelijk deel van de Binckhorst, in het verlengde van de Laakhavens. Hier wordt een plek gereserveerd voor een gasfabriek. De overige gronden worden bestemd als goederenemplacement, aansluitend bij de in de negentiende eeuw gerealiseerde spoorlijn naar Utrecht. Eigenaar Voorburg heeft geen plannen met het stuk grond en draagt de Binckhorst in 1907 – het jaar waarin het plan Berlage wordt afgerond – over aan Den Haag.

Een ceintuurbaan rondom het centrum van de stad zorgt er in Berlages plan voor dat het centrale deel van de Binckhorst op logische, eenvoudige en snelle wijze aan de Laakhavens en de Laan van Nieuw Oost-Indië gekoppeld wordt en zo volwaardig onderdeel van de stad kan worden. Ondanks de inbedding in de stad lijkt er in dit plan geen plaats voor de functie wonen.

De ontwikkeling van de Binckhorst vindt in een zeer traag tempo plaats. De voor Den Haag beter gesitueerde Laakhavens worden eerst gegraven. De spoorinfrastructuur, die in de negentiende eeuw is aangelegd, de Trekvljet en de gemeentegrens met Voorburg aan de zuidzijde sluiten de Binckhorst af van het omliggend stedelijk gebied. De ceintuurbaan wordt niet aangelegd en de stad ontwikkelt zich vooralsnog om de Binckhorst heen.

Als in 1927 de stadsplannen voor de omgeving van de Binckhorst zijn gerealiseerd, wordt de ontwikkelingsdruk op de Binckhorst vergroot. De gasfabriek is inmiddels gebouwd aan het Trekvljetplein en een eerste insteekhaven aan de Trekvljet – in het verlengde van de Laak – is gegraven.

De Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting tekent in 1931 het tweede plan voor het gebied met twee grote insteekhavens in het zuidelijk deel langs de grens met Voorburg. Zo wordt er ruimte geboden aan spoorwegfuncties aan de noordwestzijde van de Binckhorst, nabij de stations Hollands Spoor en Staatsspoor. Het ceintuurbaantracé wordt opnieuw opgenomen, nu zelfs met een ongelijkvloerse kruising met het spoor. De Binckhorstlaan wordt opgewaardeerd tot centrale ontsluitingsweg zodat verdere ontwikkeling langs deze infrastructuur kan plaatsvinden. Maar de uitbraak van de Tweede Wereldoorlog en het achterblijven van industriële groei blokkeren een snelle realisatie van dit plan. Den Haag ontwikkelt zich vooral als regeringsstad. In 1949 komt W.M. Dudok met zijn plan voor de stad. Het Bezuidenhout is door het Engelse bombardement in 1945 gehavend uit de oorlog gekomen. De Binckhorst ontwikkelt zich op dat moment langzaam van zuid naar noord.



Dudok accepteert het eerdere plan uit 1931 maar voegt er iets ingenieus aan toe. Hij stuwt de Binckhorst op in de vaart der volkeren met een rechtstreekse aansluiting op het centrum en het in ontwikkeling zijnde rijkswegennet!

De Binckhorstlaan wordt hiermee de route van Rotterdam naar zee. De lokale verbindingen met Voorburg en Laakkwartier worden logischerwijs opgenomen in de gridstructuur die hij voor de structurering van de stad voorstelt. Hiermee wordt de Binckhorst een bedrijventerrein dat de regio kan bedienen.

Ver na het plan Dudok – in de jaren zestig – is er echter nog steeds geen extra verbinding met de snelweg en/of Voorburg gerealiseerd. Aan de noordzijde is het Schenkviaduct gebouwd. Hierdoor is een ongelijkvloerse kruising met de sporen tot stand gekomen, maar er is zo geen directe verbinding meer mogelijk tussen Bezuidenhout en de Binckhorst. De bereikbaarheid van het gebied gaat hiermee eerder achteruit dan vooruit. De havenontwikkeling gaat wel gestaag verder, maar van een regionale betekenis van het gebied is geen sprake.

De realisatie van de Utrechtsebaan in 1973 zorgt uiteindelijk voor de directe aansluiting op het landelijk wegennet, hoewel anders dan Dudok had bedacht. Daar waar Dudok met een aantakking op de A13 voor een centrale ontsluiting van de Binckhorst opteerde, betekent het brede en verhoogde talud van de A12 een verdere begrenzing van de Binckhorst. Berlages verbinding met Voorburg lijkt nu definitief van de baan. Het gevolg is wel dat er nieuwe functies verrijzen in het zuidelijk deel van de Binckhorst. Het gebied is plotseling een snelweglocatie geworden. De KPN zet op deze nieuwe zichtlocatie haar hoofdkantoor neer en ontketent de verdringing van havengerelateerde bedrijvigheid door kantoren in hoge dichtheid. Zo komt het gebied in een nieuwe levensfase terecht.

VOLWAARDIG ONDERDEEL VAN DE STAD

Den Haag heeft sinds de jaren tachtig volop gebruik gemaakt van de ontwikkelingsmogelijkheden rondom het centrum. Met het project *Den Haag Nieuw Centrum* is een uniek gebied ontstaan dat nauw vervlochten is met het historisch hart van de stad. Maar de Utrechtsebaan zit nu aan haar capaciteitslimiet. De dagelijkse in- en uitgaande pendel komen beide voor in de vaderlandse filetoptien. Daarmee worden de ontwikkelkansen van het centrum en de rest van de stad kleiner. Een nieuwe route naar het centrum die de dagelijkse verkeersopstopping kan verlichten is zeer noodzakelijk. Den Haag, Voorburg-Leidschendam, Rijswijk en Rijkswaterstaat zijn momenteel in gesprek over mogelijke tracés voor deze nieuwe route. Hier ligt een kans voor de Binckhorst. Het voorkeurstacé dat nu besproken wordt, koppelt de Binckhorstlaan via de Vlietzone bij knooppunt Ypenburg aan de A13 en A4.

VAN STADSRAND TOT RITS 101 jaar stedenbouw

Daarnaast zijn er nog andere aanleidingen voor de herontwikkeling van de Binckhorst. Met de gemeentegrenswijziging van 2002 is de Binckhorst van stadsrand een schakel in het stedelijk systeem geworden. Met de inlijving van de Vinex-wijken Ypenburg en Leidschenveen is via de Trekvljet een navelstreng gecreëerd dwars door het grondgebied van Voorburg en Rijswijk. Deze *lifeline* verbindt de Binckhorst met de A4-zone en met de rest van Randstad-Holland.

Daarnaast verschuift door de bouw van Zoetermeer, Leidschenveen en Ypenburg het regionaal zwaartepunt langzaam richting Prins Clausplein. Een studie van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (2002) in samenwerking met OMA, het bureau van Rem Koolhaas, heeft aangetoond wat de potentie van deze nieuwe Haagse gebieden rond de A4 is. Hier kan door de goede bereikbaarheid een nieuwe economische pool ontstaan. De structuurvisie Den Haag 2020 zet hier dan ook hoog op in. Rond de A4 wordt ruimte geboden aan locaties voor het topsegment in kantoren en bedrijvigheid, grootschalige voorzieningen op het gebied van recreatie en ruim zeventuizend woningen.

De toekomstige positie van de Binckhorst vraagt om een nieuwe blik op dit bijzondere gebied. Het predikaat bedrijventerrein voldoet niet meer. De Binckhorst is bezig zich te ontpoppen tot een volwaardig onderdeel van de stad. De meer stedelijke context tussen centrum en A4 leidt tot een herdefiniëring van het product Binckhorst (met een nieuwe barcode), waarbij nieuwe verbindingen een cruciale rol spelen; waar een samenhangende ruimtelijke structuur zorgt voor identiteit van het gebied en waar (nieuw, maar vooral meer) programma aan kan worden toegevoegd. Een structuur die voortbouwt op het bestaande, die gebruik maakt van de landschappelijke ondergrond. Hierin is de historische oost-westverkaveling leidend. Er kan een systeem van kwaliteitszones (van openbare ruimte) aan ontwikkelingszones gekoppeld worden. De stedenbouwkundige visie op de Binckhorst (2003) voorziet in een kwalitatief ruimtelijk raamwerk dat nieuwe programma's lokt die recht doen aan de positie van het gebied in de stad en regio.

Hierbij moet voorkomen worden dat de hoofdinfrastructuur een barrière vormt die het gebied in stukken snijdt. Kenmerk van een stedelijk gebied is dat er kriskrasbewegingen mogelijk zijn. De Binckhorstlaan moet dus af van haar scheidende karakter en zou meer als rits moeten gaan fungeren. Het zoeken is nu naar een ruimtelijke oplossing waarbij het doorgaande en lokale verkeer in één profiel gecombineerd worden zonder dat er barrièrewerking ontstaat.

Dit kan door gebruik te maken van korte tunnels of ongelijkvloerse kruisingen en deze te combineren met ventwegen zodat het verkeer dwars op de Binckhorstlaan zo vloeiend mogelijk het gebied dooradert.

De strategie die nu door de gemeente Den Haag wordt toegepast is die van de puntsgewijze stedenbouw. De transformatie van de Caballeropanden is daarvan een goed voorbeeld; sigaretten eruit, creatievelingen erin. De fabriek wordt op dit moment verbouwd (naar een ontwerp van GroupA Aukert architecten) tot een verzamelgebouw voor kleine bedrijfjes in de creatieve sector (zie pagina 83). Hierbij wordt vooral gedacht aan ICT-gerelateerde bedrijfjes zoals ontwerp- en adviesbureaus. Zo wordt een nieuwe doelgroep aangetrokken die het gebied cultureel en economisch kan versterken en aansluiting kan vinden bij een gevestigde grootmacht als KPN. De nieuwe impuls die hiervan uitgaat schept een beter woon-, werk- en verblijfsklimaat. 'B @ Binckhorst!' staat dan ook op de eerste visualisaties

De structuurvisie Den Haag 2020 laat een bijzondere ambitie zien waar het gaat om aantallen nieuw te bouwen woningen en ruimte voor werkgelegenheid. Om Den Haag sterker te maken wordt voorgesteld de stad – daar waar mogelijk – intensiever te benutten. De stedelijke gebieden met bijzondere kenmerken – in het geval van de Binckhorst is dat het water – dienen hiertoe ten volle uitgebuit te worden. Zo kunnen op de Binckhorst alleen al vierduizend woningen gerealiseerd worden als de meest ruimte-extensieve, meest vervuilende en overlast bezorgende bedrijven verhuizen. Met intensief en meervoudig grondgebruik kan vervolgens



een aantrekkelijk woon- voorzieningen- en werkgebied ontstaan.

De Binckhorst is een voor Nederlandse begrippen uniek gebied: één van de zeldzame 'vrijzones' waar een menging van functies te vinden is die je tegenwoordig niet meer kunt plannen. Eén van de weinige historisch gegroeide industrieterreinen die nog over is. Juist de unieke mix van sferen maakt de Binckhorst tot een echt stedelijk gebied. Het is dus zaak het die historisch gegroeide kwaliteit te behouden en het informele, zelforganiserende en creatieve klimaat – dat wordt bepaald door de kleinere, soms marginale bedrijfjes en gebruikers – te koesteren. Om dit alles te realiseren, ondanks alle hordes die hinder- en andere wetgeving opwerpen, is zeer ambitieus. Het vraagt om een andere aanpak, andere ontwikkelingsstrategieën en misschien wel andere stedenbouw. Om creativiteit en visie van de verschillende gemeentelijke diensten die bij de herstructurering betrokken zijn, van de ontwikkelaars en van de investeerders. Aan ons gezamenlijk die taak!



VAN STADSRAND TOT RITS 101 jaar stedenbouw

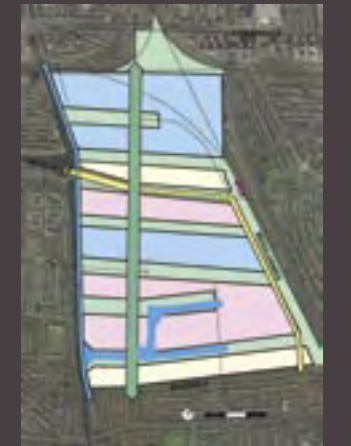


← Met de inlijving van Ypenburg en Leidschenveen is via de Trekvljet een navelstreng gecreëerd dwars door het grondgebied van Voorburg en Rijswijk. Links de gemeentegrenzen vóór de inlijving, rechts erna.

Structuurvisie 2020, dwarsverbindingen op de Binckhorstlaan met ongelijkvloerse kruisingen maken de ontwikkeling van kwaliteitszones mogelijk.



Het Trekvljettracé (middelste felrode lijn) zal een nieuwe ingang creëren naar Den Haag en de Binckhorst beter ontsluiten.



Visualisatie van Structuurvisie 2020, een beter woon-, werk- en verblijfsklimaat: B @ Binckhorst.



Binckhorstlaan 1904



Binckhorstlaan 1931

foto: ANP



Binckhorstlaan 1960, volkstuinen



Binckhorstlaan 1960, Nationaal Automobiel Bedrijf



Binckhorstlaan 1949



Binckhorstlaan 1956



Trekvliet 1960, Verf- en vernisfabriek W. Paulussen



Industriecentrum Binckhorst 1958



Binckhorstlaan 1962



Binckhorstlaan 1984



Binckhorstlaan 1952, Auto-palace



Binckhorstlaan 1964, Auto-palace



Gemeentelijke Gasfabriek rond 1907



De Gemeentelijke Gasfabriek vanaf de Trekvliet gezien, 1912



↑ Luchtfoto Gasfabriek

← De gasfabriek vanuit het stationspostkantoor bij Hollands Spoor, 1957



10

PATATJE FLIP VAN MARIO

Snackbar De Trekvlief, beter bekend als Mario, Trekvliefplein 30 → zitplaatsen: lange houten tafels / catering: ja / terras: ja → openingstijden: ma t/m vr, 6.30-19.00 uur (meestal is Mario er al om 6.00 uur)

Mario maakt alles zelf. 's Morgens om zes uur begint hij met het snijden en voorbakken van de aardappelen, daarna is het tijd om gehaktballen te draaien, soep te trekken, rosbief te braden, draadjesvlees te stoven. Het liefst zou hij ook zijn kroketten zelf draaien, maar dat is te veel werk sinds hij naast de snackbar nog twee bedrijfskantines bevoorraadt en de catering van kantoren in de omgeving verzorgt. Bovendien is de container, die hij stukje bij beetje heeft uitgebouwd en met witte siersteenstrips heeft beplakt, te klein. 'Ik wil dolgraag investeren in nieuwbouw, met een verdieping erop voor de keuken: als de gemeente mij toestemming geeft, dan begin ik over vijf minuten.'

Ook al is hij pas 32, toch werkt Mario al 22 jaar op de Binckhorst, aanvankelijk bij zijn vader. Hij heeft de klandizie zien veranderen: eerst de

oud-werknemers van de gasfabriek, later de mannen van Van Gend & Loos en daarna de bouwvakkers die de kantoorpanden kwamen bouwen. En al die tijd natuurlijk de klanten van de sloperijen om de hoek: 'Bijna iedereen is aan het begin van zijn autocarrière op een sloop aangewezen, daarna komen ze bij mij een patatje eten. En die mensen komen terug.'

Goed, we bestellen dus driemaal patatje flip (als je er uitjes bij doet heet het patatje oorlog). Het proefpanel komt woorden te kort om Mario's specialiteit te prijzen. De structuur wordt 'briljant' genoemd, de smaak 'fenomenaal', de satésaus 'perfect'. Alleen de mayonaise krijgt milde kritiek, 'maar is gelukkig niet zoet'. De drie flessen Heineken die we erbij bestellen, maken het maandagmiddagse geluk compleet.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen / Paul de Vries, foto: ILLAH



8

SATÉ VAN BOB, MARIO & JEFFREY

Grand Café de Binckhorst, Binckhorstlaan 143 → zitplaatsen: 70 (over 2 verdiepingen) / catering: ja (vanaf 40 personen) / terras: ja → openingstijden: ma t/m vr 9.00 - 22.00 (21.00 uur keuken dicht)

Laat je niet op het verkeerde been zetten door het moderne gebouw waarin het restaurant gevestigd is, dat is een jaar of vijftien terug zo door de projectontwikkelaar bedacht, die vond dat de Binckhorst vooruit moest en dat daar glas en staal bij hoorden. Geen frutsels en krullen, maar strakheid en transparantie. De eerste huurder dacht daar heel anders over en liet donkere lambrizingen, een gaslantaarnpaal, een bordeauxrood systeemplafond en veel messing aanrukken en noemde zijn restaurant onverbloemd nostalgisch: Churchill. Met de Binckhorst had hij niet veel te maken, de tent draaide op de bar en op feesten en partijen.

Aan de inrichting hebben de huidige eigenaren – drie neven – nauwelijks iets veranderd, zelfs de drie klokken in het restaurant staan stil, hier heerst

rust. Hun belangrijkste wapenfeit was dat ze zich op zakenlunch gingen richten. 'We hebben veel vertegenwoordigers uit de buurt die effe een uitsmijtertje komen eten', zegt neef Bob, 'pakken ze er ondertussen hun boekjes bij om de klant te overtuigen, prima toch?' En verder dames die te vroeg zijn voor hun afspraak bij plastisch chirurg Robert Schoemaker, die resideert in het erachter gelegen kasteeltje. 'Je pikt ze er zo uit, van die popie-jopievrouwen die hun borsten willen laten oppompen.'

De kaart is al net zo geruststellend als de inrichting en de *middle of the road*-jazz uit de luidsprekers: spare-ribs, tongfilet, kipfilet, schnitzer (een extra grote schnitzel). En de specialiteit, hoe kan het anders in Den Haag, saté. Op een paarse placemat.

SFEER ★★★★★ VET ★★★★★ SMAAK ★★★★★ UITZICHT ★★★★★



tekst: Tijs van den Boomen / Paul de Vries, foto: ILLAH



BIG TASTY VAN MCDONALD'S

McDonald's Binckhorst, Binckhorstlaan 121 → zitplaatsen: 150 / catering: nee / terras: ja → openingstijden: ma t/m do 08.00 - 00.00 uur (McDrive tot 01.00), vr/za 08.00 - 01.00 (McDrive tot 01.30), zo 09.00 - 00.00 (McDrive tot 01.00)

Natuurlijk kun je voor een Big Tasty naar de vestiging op het Plein of op het Buitenhof gaan, daar smaakt de grootste hamburger van McDonald's precies hetzelfde als op de Binckhorstlaan en ook daar bevat hij precies 45 gram puur vet en 42 gram koolhydraten. Maar daar mis je wel het typische auto gevoel van de Binckhorst.

Uiteraard is voor deze vestiging de drukste kruising van het bedrijventerrein uitgekozen en alsof je daar nog niet genoeg auto's ziet, is de verhoogde oprit van de McDrive pal tegen het restaurant gebouwd zodat je de auto's op neushoogte aan je tafeltje voorbij ziet trekken. De versiering aan de wanden? Siervelgen, stuurwielen, verkeersborden, foto's van auto's. En als klap op de vuurpijl is het inpandige speelhoekje voor de kinderen half in de

aanpalende Opelgarage gebouwd, grote ramen zorgen dat de vaders die op hun kroost moeten passen zich ondertussen kunnen vergapen aan de nieuwste Vectra. En de kleintjes zelf kunnen achter het stuur kruipen van een rode plastic McThru. Jong geleerd, oud gedaan.

Vreemd bij al deze aandacht voor de auto is dat een Big Tasty wel het laatste gerecht is dat je achter het stuur moet proberen te verorberen. De mayonaise spuit er al bij de eerste hap uit en tegen de tijd dat je klaar bent kun je de bekleding van je auto laten reinigen. Zo gezien is de Pitamac een goede innovatie: het is een soort washand met vulling. Na het eten kun je zonder problemen je linkerhand op het stuurwiel leggen en je rechterhand om de schouder van je meisje. *Hit the road.*

SFEER ★ ★ ★ VET ★ ★ ★ SMAAK ★ ★ ★ UITZICHT ★ ★ ★

KAASBROODJE VAN TEXACO

Tankstation Texaco, Maanweg 80/88 → zitplaatsen: nee / catering: nee / terras: nee → openingstijden: 24 uur per dag

Twee uur 's nachts en scheurende honger? Geen nood: het Texaco-station op de Maanweg is dag en nacht geopend. Alles is hier zelfbediening, want om negen uur 's avonds gaat het kogelvrije glas omlaag en dan zitten de caissières tot de volgende ochtend zes uur in hun beveiligde vissenkomp. Van de verzekeringsmaatschappij mogen ze er alleen uit als de shop helemaal leeg is, de buitendeur op slot is gedaan en alle benzinepompen uit zijn gezet. Ook de snacks lijken achter kogelvrij glas te liggen, maar van deze vitrine kun je de kleppen zelf omhoog doen om je keuze te bemachtigen. 'De specialiteit van het huis? Die hebben we niet', zegt bedrijfsleider Gerrit Groeneweg, 'cateringbedrijf Bakerstreet zet hier gewoon driemaal per week zijn standaardprogramma neer.' Wat vindt hij dan zelf het lekkerste? 'Als je me het eerlijk vraagt, geef mij maar mijn broodtrommeltje van thuis.'

De best lopende snack blijkt het kaasbroodje, want dat is halal en dus in trek bij de Turkse en Marokkaanse clientèle. Goed, het kaasbroodje dus. Een warme snack kun je dit moeilijk noemen, zelfs lauw is nog te sterk uitgedrukt voor de taaie substantie. En de smaak? Het is moeilijk uit te maken waar het kaasbroodje ophoudt en waar het kartonnen bakje begint. Gelukkig biedt het krantenrek afleiding, met maar liefst drie bladen met tweedehands auto's. De keuze valt uiteraard op *Auto Trader*, want dat heeft een advertentie achterop van een Binckhorst-bedrijf. Zodat je na het eten meteen in de helverlichte etalage op de Zonweg kunt gaan kijken naar de tweedehands cabrio die je hebt uitgezocht. Bevalt die niet? Geen nood, in de automaat die bij Texaco op de stoep staat, kun je voor een tientje een dvd kopen. *Cum Baby Cum* bijvoorbeeld.

SFEER ★ ★ ★ VET ★ ★ ★ SMAAK ★ ★ ★ UITZICHT ★ ★ ★



tekst: Tijs van den Boomen / foto: ILLAH

tekst: Tijs van den Boomen / Paul de Vries, foto: ILLAH

'WIJ HOEVEN GEEN KERKGEBOUW MET EEN TOREN'



JUBELN IN EEN HANGAR

'Wanneer de dienst is begonnen, moet je me maar even mobiel bellen, dan kom ik wel naar je toe', had de beheerder van de Sionkerk gezegd. Iemand midden onder een kerkdienst bellen? Geen probleem, want hier bidden de gelovigen niet alleen hardop tijdens de dienst, ze begroeten elkaar ook luidruchtig, ze klappen en dansen, ze fotograferen en zwaaien met vendels. En ze jubelen.

In de voormalige vliegtuighangar van Fokker wordt de boodschap van Jezus met moderne middelen aan de man gebracht: een zeskoppige band, integrale uitzending van de dienst op een lokale tv-zender en spandoeken aan de muur die ook zouden kunnen dienen als peptalk voor directeuren van een multinational: 'Winnen', 'Versterken', 'Toerusten' en 'Uitzenden'. Ook de preek, die via koptelefoons simultaan te volgen is in het Engels en Perzisch, is concreet en aards: de voorganger verhaalt van een gelovige die een aanrijding had. Om zijn no-claim niet te verspelen, wilde hij de schade contant vergoeden en dus reed hij de volgende dag met het geld naar Assen, de woonplaats van het slachtoffer. Maar de man wilde van geen geld weten: toen hij 's morgens was opgestaan bleek zijn auto in blakende conditie te verkeren.

'Wij willen het geloof vanuit de bijbel beleven', vertelt beheerder Wim Huijgen, wanneer hij is gearriveerd op het terrasje dat in de voorruimte van de hangar staat opgesteld. Drie dagen per week is hij in dienst van een installatiebedrijf, twee dagen en al zijn vrije tijd werkt hij voor de kerk. Toen de Sionkerk de ruimte zeven jaar geleden huurde, was het een kale hal. 'Omdat er nergens pilaren staan is het ideaal voor ons. Bovendien is er op zondag parkeerruimte in overvloed, want onze gelovigen komen niet alleen uit Den Haag, maar ook uit Delft, Zoetermeer, Gouda.' De vele Iraanse gelovigen, met wie het contact is gelegd in de tijd dat er op de

Binckhorst nog een asielzoekerscentrum zat, komen zelfs tot uit Leiden. Ook als de gemeenschap geld in overvloed zou hebben, zou Huijgen op de Binckhorst willen blijven: 'Wij hoeven geen kerkgebouw met een toren.'

Het gebouw biedt ook onderdak aan andere christelijke gemeenschappen. 's Zondags beginnen om negen uur de Nigeriaanse gelovigen, om elf uur zit de Sionkerk er zelf en om half vier 's middags hebben spaanstaligen er een dienst. In de vastentijd is er een tiendaagse bijeenkomst die gelovigen uit het hele land trekt. Dan wordt de hangar in zijn geheel benut, de rest van het jaar is de reusachtige hal met schermen in tweeën gedeeld. Op die manier kan de school waarvan de Sionkerk de ruimte huurt, het achterdeel gebruiken als sportzaal.

Vroeger sliepen de gelovigen tijdens de vastenbijeenkomsten op matrassen in de kerk, maar afgelopen voorjaar verbood de gemeente Den Haag dat en legde een dwangsom van tienduizend euro per overtreding op. 'Het argument is dat het bestemmingsplan geen hotel toestaat en dat het gevaarlijk zou zijn', zegt Huijgen, 'terwijl er tijdens zulke bijeenkomsten 24 uur per dag mensen wakker zijn om toezicht te houden. Maar ja, de school wilde de verantwoordelijkheid niet dragen.' Verder is het contact met het Esloo Praktijkonderwijs uitstekend. 'Als de directeur vraagt of ik wat te doen heb voor lastige leerlingen, dan laat ik ze een dagje mee sjouwen.'

Binnen de Sionkerk is Huijgen, een ex-marinier, verantwoordelijk voor het jeugdnetwerk. 'Sommige kinderen missen een vaderfiguur, die moet je in hun eigen taal aanspreken. Onze kerk is georganiseerd in cellen van twaalf mensen, net zoveel als er apostelen zijn. We hebben bijvoorbeeld een Arubaanse cel die geleid wordt door een huurmoordenaar die tot inkeer is gekomen. Hij spreekt weer heel andere jongeren aan dan ik.'

— *Sion Christelijk Centrum, Binckhorstlaan 251, zondagsdienst 11.00 uur*

'BIJ MIJN STERFJAAR HEBBEN WE TOEN NOG EEN EEUW OPGETELD'



DE ZOON

In de lente van het jaar 2153, als u en ik al lang dood en vergeten zijn, zullen er op het graf van de familie Zonneveld-Moonen 55 violen worden geplant. Tegen de tijd dat die zijn uitgebloeid, komen er 55 begonia's voor in de plaats en in de herfst van datzelfde jaar zullen die op hun beurt plaatsmaken voor 40 winterharde erica's. Pas aan het einde van 2153 loopt het contract voor de beplanting af en mag het graf worden geruimd.

Terwijl de stedenbouwers van de gemeente Den Haag maximaal twintig, dertig jaar vooruit durven te kijken, heeft Johan Zonneveld ervoor gezorgd dat in ieder geval één punt van de Binckhorst vastligt, namelijk het graf waarin zijn ouders en zijn grootouders van moederszijde liggen. Of eigenlijk was het Johans moeder die zo lang vooruit dacht en vastlegde dat het graf tot halverwege de 21ste eeuw niet mag worden veranderd. Wel komt er een nieuwe grafsteen, in 2065 om precies te zijn, maar verder blijft de tijd hier bevroren. 'Mijn moeder hield niet van verandering', zegt hij met gevoel voor understatement, 'bij haar moest alles voor de eeuwigheid. Toen ons huis in de Schilderswijk, waar ze vanaf haar elfde woonde, afgebroken dreigde te worden, werd ze letterlijk doodziek. Gelukkig is het uiteindelijk gerenoveerd.'

Enmaals per week gaat hij naar het graf om een beetje te mijmeren, meestal op zondag. Maar eigenlijk is de begraafplaats hem te onrustig en denkt hij liever thuis in alle rust aan zijn moeder en vader, 'dan heb ik beter geestelijk contact'. Zelf doet hij 'geen pest' aan het graf: 'Ik ben niet tuinderig, vandaar dat we al het werk hebben afgekocht tot het jaar 2153. Alles bij elkaar heeft dat zo'n veertigduizend euro gekost.' Het magische jaartal blijkt gekoppeld aan Zonnevelds geboortjaar. 'Indertijd heb ik gekscherend tegen mijn moeder gezegd dat ik honderd zou worden. Bij mijn sterfjaar hebben we toen nog een eeuw opgeteld, zodoende.'

Zonnevelds opa deed vroeger begrafenissen op Sint Barbara. In 1923 was hij agent voor een levensverzekeringsmaatschappij geworden en indertijd was het gebruikelijk om dan ook de begrafenissen te verzorgen. Uit de overlevering – opa stierf in Johans geboortjaar, oma trok toen bij hen in – kent hij de verhalen van de begrafenistoeten die bijna van de onverharde Binckhorstlaan afglibberden. Toch waren het geen sentimentele redenen waarom opa hier begraven wilde worden, denkt Zonneveld, Sint Barbara was gewoon de goedkoopste. Want ook toen al was de omgeving niet bepaald 'op stand'.

In zijn testament heeft Johan Zonneveld, die net als zijn moeder enig kind is, vastgelegd dat hij gecremeerd wil worden. In het graf is namelijk slechts plaats voor vier kisten, zijn asbus kan wel worden bijgezet in het familiegraf. Zijn naam zal echter niet op de zerk worden vermeld. 'Er is geen plaats meer voor mijn naam. Mijn moeder heeft het ontwerp voor de belettering indertijd zelf gemaakt en toen was de idee nog dat ik een eigen familiegraf zou nemen. Zo is het echter niet gelopen. Ze weet dat ik bij haar in het graf kom, dat vond ze ook goed, maar voor mezelf heb ik beslist dat ik de compositie van de zerk niet wil verstoren.' Erg vindt hij het niet om naamloos bijgezet te worden: 'Ik weet zelf wel dat ik er lig.'

— *Johan Zonneveld, graf 1663A, begraafplaats Sint Barbara*



Mark Lowes

Bedrijfsleider Haagse Recycling
Maatschappij, Zonweg 13

'Bij de Binckhorst denk ik als eerste aan files, verkeersopstoppingen, weinig parkeergelegenheid en een verouderd industrieterrein. Ik kom zelf uit het Rotterdamse en ik kom alleen naar Den Haag om mijn geld te verdienen. Ik kom met de auto tussen acht en negen, en dat is een moordtijd om aan te komen, waarbij je moet denken aan een gemiddelde snelheid van 2,5 kilometer per uur. 's Ochtends vroeg valt het nog wel mee, al merk ik dat het 's ochtends steeds eerder steeds drukker wordt.'

'Waar ik het ook niet mee eens ben, dat is het parkeerbeleid hier op de Binckhorst, waarbij wij geen auto's op de weg mogen zetten om te laden en te lossen. De mensen van het Internationaal Strafhof mogen wel urenlang op de stoep wachten met alarmlichten aan en drie kleerkasten eromheen waarbij zij geen bekeuring krijgen, en klanten van ons die hier komen lossen met hun vrachtwagens die geen kant op kunnen, waarvoor geen laad- en losstrook mag komen, die krijgen een bekeuring en dat vind ik heel kwalijk.'



Bert

Administrateur van City Tax,
Melkwegstraat 2,
huurcontract loopt in 2008 af

'De Binckhorst is super. Het is een schitterende wijk hierzo, het is jammer dat we nog maar drie jaar te gaan hebben en daar zit ik eigenlijk wel een beetje mee. Het liefst zou ik zeggen: behoud deze panden voor de kleine ondernemingen.'

'We zitten hier al sinds 1994 en het is eigenlijk een vaste loop van mij geworden, een hele mooie loop, alleen ik doe het met de auto. Ik ben zelf woonachtig omgeving Leyenburg en ben er aan gewend dat ik 's morgens en 's avonds in de file staat. En toch blijf ik het een leuke rit vinden.'



tekst: Tijs van den Boomen / Paul de Vries, foto: ILLAH



Vaisha

Voormalige KPN-gebouw,
Binckhorstlaan 180-188

'Ik woon hier nu anderhalf jaar in het kantoorpand dat vroeger van KPN is geweest via anti-kraak. Ik vind het prima wonen hier, het is 's avonds heerlijk rustig, je zit vlak bij de stad. Ik heb weinig contact in principe met de bedrijven in de buurt, ik heb er ook niks mee, ik rijd zelf geen auto en er zitten hier bijna alleen autobedrijven. De Karwei is wel heel handig dichtbij.'

'Als ik het voor het zeggen had op de Binckhorst dan zou ik een hoop van de leegstaande kantoren gewoon slopen of verbouwen tot woonhuizen, want er is een redelijke woningnood in Nederland, ook in Den Haag. En als ik hier zie wat er allemaal leegstaat, de helft staat zeker leeg hier op de Binckhorst en ik denk dat dat niet kan. Het staat ook al heel lang leeg, sommige panden staan al drie, vier jaar leeg en dat is zo zonde. Er is plek zat om te wonen. Dit pand bijvoorbeeld is twaalfduizend vierkante meter, daar wonen we met zijn dertien en volgens mij zou dat beter kunnen.'



tekst: Tijs van den Boomen / Paul de Vries, foto: ILLAH

LAAT DUIZEND BANDEN BLOEIEN

Als speurhonden schuimden afvalarchitecten Jan Körbes en Denis Oudendijk de Binckhorst af. Van de gevonden autobanden maken ze objecten in de openbare ruimte.

Als we aan de Binckhorst denken, dan denken we aan industrie, aan vage autosloperijen. Het gebied zelf is nu nog een oase van vaagheid, vooral de nederzettingen aan de waterkant zijn interessant. Maar ook hier weer hetzelfde verhaal: alles gaat plat, er komt een weg, woningbouw. Bah, ze zouden de Binckhorst met rust moeten laten, gewoon anders

kijken naar het bestaande en gebruiken wat er voor handen is.

Een dagje fietsen door de Binckhorst levert voor ons afvaldioten genoeg op: in alle hoeken en gaten vonden we gebruikte autobanden. Wij geven ze nieuw leven door te luisteren naar wat ze vroeger waren en wat ze willen worden. Daarvoor putten we uit onze ervaringen met Millegomme (duizend banden), een internationale groep ontwerpers en kunstenaars die alle mogelijke vormen van creatief hergebruik van oude banden onderzoekt. — zie ook www.millegomme.com



LAAT DUIZEND BANDEN BLOEIEN



'ALS HET VUILSCHIP KOMT, MOET JE STIL AAN DE KANT GAAN LIGGEN'



DAMES OP DINSDAG

'Toen ik hier meteen na de oorlog kwam roeien, was er nog een klein trekpontje. Je hoefde niet over het industrieterrein te fietsen, je stopte gewoon aan de overkant van de Trekvljet, riep dat je er was en dan kwamen ze je halen', vertelt Ellen (83), het oudste lid van roeivereniging De Laak. Eind jaren veertig vertrok Ellen naar Mexico en toen ze in 1976 terugkwam in Nederland, keerde ze terug naar haar oude club en sloot ze zich aan bij de Dods, de Dames Op Dinsdag. Het trekpontje was verdwenen, voortaan moest je over de Binckhorstlaan.

'Voor Haagse begrippen is onze roeivereniging wat aggenebbisj', zegt een andere dinsdagdame. 'Maar roeiers vinden dat niet erg, water is nu eenmaal vaak aan de rafelranden van de stad te vinden. En als een andere club hier komt roeien, gaan we met onze groengele clubvlaggetjes aan de straat staan zodat de bezoekers weten waar ze moeten zijn.'

Het is inderdaad geen sinecure om De Laak te vinden. Je moet een straatje zonder naam hebben, dat weggestopt zit tussen het pand van Care en het gebouw van de Binck Twins. Ik volg de borden van Dylan's Car Center – waar je al voor vijfhonderd euro een 'occasionnetje' kunt kopen – loop langs oud-papierboer Van Weers en langs de Haagse Fijnhouthandel en stuit dan op het hek van De Laak. Alleen kan dat hek allang niet meer open, dus je moet rechtsaf naar een jachtwerfje, waar een hek staat dat wel toegang verschaft tot het clubgebouw. Ik loop door het gebouw heen en sta dan, geheel onverwachts, midden in een idylle: een terras aan het water onder een groen gordijn van treurwilgen.

Net als ik me heb overgegeven aan de rust, komt een reusachtig containerschip voorbij, een varend industrielandchap dat bijna net zo breed is als de Haagse Trekvljet zelf. Dit schip blijkt tweemaal per dag langs te komen, om het Haagse huisvuil naar Rotterdam te brengen. De rest van de dag heerst hier de voorname stilte die je associeert met een roeiclub die bijna een eeuw bestaat.

De Dods bestaan nog niet zo lang, dit jaar vieren ze pas hun dertigjarige bestaan. Toch kampen ze al aardig met vergrijzing. Terwijl ze vroeger nog wel eens een kind meenamen in de boot, beperkt het aanbod van passagiers zich nu tot een incidentele hond die niet alleen thuis kan blijven. 'Indertijd was de dinsdagochtend het vaste moment waarop huisvrouwen sportten', zegt Janny, 'maar er zijn geen huisvrouwen meer. Iedereen werkt tegenwoordig, al is het maar parttime.' En de studentes van de Haagse Hogeschool die hier roeien, hebben hun eigen club opgericht, Pelagros, dus daar komt ook geen aanwas vandaan.

Voorlopig weren de dertig dinsdagdames zich nog kranig, ook al kampen ze volgens Liset, de enige initiatiefneemster van de Dods die nog actief roeit, met 'moeilijk water': 'De vaarten zijn smal en hebben een houten beschoeiing, zodat de deining niet weg kan waaieren, maar onmiddellijk terugkeert.' Als ze alleen roeit, stapt ze dan ook nooit zonder spons en hoosbekertje in de skiff. 'En als het vuilschip komt, moet je stil aan de kant gaan liggen. Want dat schip heeft een enorme zuigkracht.'

— *Dods, Roeivereniging De Laak, Binckhorstlaan 285*

tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH

'WE HEBBEN OOK RUSSEN, ALS VOSKOD URAL EN DNJEPR'



HUTJE OP DE HEI

'Mijn vader was met drie typen accu's klaar, daarmee kon je alle motoren van stroom voorzien. Nu lijkt het wel of elk motorblok zijn eigen type heeft.' Hardop tellend gaat Kees Bolman met zijn vinger langs de stellingkast en komt tot 61 verschillende motoraccu's die uit voorraad leverbaar zijn. 'En dan grijp ik nog af en toe mis.'

Uit heel Nederland komen motorliefhebbers naar de Zonweg voor nieuwe onderdelen, maar vooral voor tweedehands spul. Alleen goede bekenden mogen mee naar achteren het magazijn in, 'want voor je het weet verdwijnt er iets in de zakken.' Dit is het domein waar Kees heer en meester is, alleen hij weet feilloos de vele duizenden verschillende onderdelen terug te vinden die in bakken en doosjes zijn opgeslagen. 'We hebben alle merken die tussen 1914 en 2003 gemaakt zijn, ook Russen als Voskod, Ural en Dnjepr. Alleen de Harley- en Indianspullen hebben we bijna allemaal verkocht.'

Via een kennis tikte hij balken van de oude Willemsbrug op de kop en daarmee heeft hij een extra verdieping in het magazijn gebouwd, waarmee hij het vloeroppervlak bijna verdubbelde. Rij na rij rijgen de stellingen zich aaneen, de smalle gangetjes ertussen doen denken aan een ouderwetse bibliotheek, ware het niet dat het hier naar olie ruikt en dat alles zwart is.

Kees (61) werkt al bijna zijn hele leven tussen de motoronderdelen. 'Mijn vader had zo'n verschrikkelijke reuma dat ik als veertienjarige jongen in de zaak moest komen.' Kees sleutelde, pa deed de verkoop. 'We zaten in een onbewoonbaar verklaard pand aan de Hekkelaan, dat helemaal volgestouwd zat met onderdelen. Het kostte pa minstens een half uur om boven te komen, dus ondanks onze armoe verkocht hij vaak nee als hij wist dat het onderdeel op tweehoog lag.'

In 1979 verdreef de stadsvernieuwing de Bolmans uit de Rivierenbuurt, de gemeente bood hun een voormalige boekbinderij aan op de Binckhorst. Maar verkoop aan particulieren was verboden op een industrieterrein. 'Toen hebben ze de regels maar veranderd, zo graag wilden ze ons weg hebben.'

Bolman verbouwde het kantoor boven de bedrijfsruimte tot woning. Zijn vrouw Janny: 'We woonden in Oud-Rijswijk en ik ben helemaal niet zo'n koffiedrinkmens, maar ik vind het wel lekker om mensen voorbij te zien komen. Hier woonde je ineens in een hutje op de hei. Dat was niet makkelijk. En dat is het nog niet altijd.' Kees genoot vooral van de geuren van siringen en appelbomen. En van de vogels die ze vanaf hun balkon zagen: koolmeesjes, vinken, roodborstjes. Maar dat was voordat de begraafplaats een deel van haar grond verkocht en er kantoren tegenover hun pand kwamen te staan. Nu zitten er vooral nog kraaien.

De zaak draait goed, inmiddels werkt zoon Mike in de winkel, hij zal de zaak later overnemen. Maar of dat op de Binckhorst zal zijn, is onzeker, want eigenaar Ballast Nedam wil het pand slopen om er kantoren neer te zetten. 'Aanvankelijk zouden we er in 2000 uit moeten', zegt Janny, 'dat werd 2005 en nu wordt al over 2010 en zelfs 2015 gepraat, maar alles officieus natuurlijk. Zekerheid heb je niet met een jaarcontract.'

De kans om weer een zaak met een woning erboven te krijgen is heel klein. Voorlopig wil Kees daar niet aan denken: 'Dan moet ik zeker naar zo'n wijkje waar de huisjes dicht op elkaar staan en waar je uren moet rijden om je auto kwijt te kunnen. En nooit meer Queen draaien met de stereo op acht.' — *Bolman Motoren, Zonweg 47*

tekst: Tijs van den Boomen, foto: ILLAH



De Binckhorst is meer dan een verzameling roestige loodsen en anonieme kantoorpanden: het bedrijventerrein herbergt enkele topstukken van de twintigste-eeuwse architectuur. Architect Filip Mens en architectuurhistoricus Cassandra Wilkins geven een overzicht van bidkapel tot sigarettenfabriek, van kasteel tot vliegtuigschool en van telefoonmagazijn tot vuiloverslagstation.



1. SMART CENTER
1997 — adres: Mercuriusweg 1
Architect: Kauffmann Theilig & Partner, Stuttgart

Het ronde gebouw met de grote witte lamellen (werkplaats, showroom en kantoren) en de opvallende Smart-toren is meer dan honderd keer gebouwd in Europa en fungeert als beeldmerk voor Smart. Het ontwerp van Kauffmann Theilig & Partner was de winnaar van een internationale prijsvraag. De opgave van de prijsvraag luidde: met één gebouw dat in serie gerealiseerd zal worden een onuitwisselbare identiteit te creëren voor het nieuwe automerk. Smart heeft het winnende concept zelf verder ontwikkeld zonder betrokkenheid van Kauffmann Theilig.



2. KASTEEL DE BINCKHORST
circa 1308, grondige renovatie in 1727, restauratie in 1935 — adres: Binckhorstlaan 149
Architect: restauratie door H.H. van Zeggelen

Kasteel Binckhorst is rond 1308 gebouwd en door de Graaf van Holland in leen gegeven aan een van zijn vertrouwelingen, Sijmon van Benthem. De eerste eeuw van het kasteel was roerig: in 1380 is het zelfs tot de grond toe afgebroken. Het werd herbouwd maar in de zeventiende eeuw zijn de muren rond het kasteel afgebroken en zijn er tuinen op het bijbehorende, omringende landgoed aangelegd. Het eerste omvangrijk 'hofdicht' in de Nederlandse taal ging over de Binckhorst en verscheen in 1613. Het hofdicht was een vorm van literatuur waarin de natuur en de gecultiveerde natuur (hof = tuin) de hoofdrol speelden. Het kasteel fungeerde vanaf de zeventiende eeuw als buitenplaats voor adellijke families.

De gedaante die het gebouw nu heeft is pas ontstaan in 1727 na een grondige verbouwing. Het kasteel heeft een classicistische uiterlijk gekregen, onder andere doordat het van zijn trapegevels is ontdaan. Eigenlijk herinnert alleen het torenelement nog aan het oorspronkelijke kasteel. In 1935 is het kasteel voor het laatst grondig verbouwd door architect H.H. van Zeggelen. Inmiddels is het kasteel omsingeld door industrie en kantoorgebouwen waardoor het gebouw vanaf de weg niet meer zichtbaar is. De huidige eigenaar, Medisch Centrum Scheveningen van plastisch chirurg Schoemaker, heeft het kasteel zorgvuldig opgeknapt. De gemeente en de eigenaar streven ernaar de zichtbaarheid van dit rijksmonument in de toekomst te vergroten.



3. ANTHONY FOKKERSCHOOL
1959-1963 — adres: Binckhorstlaan 249-251
architecten: F.C. de Weger, W. Zonneveld

Eind jaren vijftig besluit men op de Binckhorst een nieuw schoolgebouw te bouwen voor de Luchtnijverheidsschool die sinds 1940 in Scheveningen gevestigd is. Het gebouw voor 350 leerlingen wijkt af van andere technische scholen door de enorme montagehal waar complete vliegtuigen in opgesteld kunnen

worden. De hal van dertig bij veertig meter, met een vrije hoogte van zeven meter, is het centrale punt van het complex. De architectuur is zakelijk en industrieel, wat aansluit bij de functie van het gebouw en het karakter van de omgeving. Momenteel wordt het gebouw voor heel verschillende doeleinden gebruikt. De school heeft nog steeds delen in gebruik, de motagehal wordt deels verhuurd aan de Sionkerk die er diensten houdt.'



4. SDU KANTOOR
2003 — adres: Binckhorstlaan 403
architect: Hans Goverde, Kraaijvanger *Urbis

Het gebouw huisvest Sdu Uitgevers en grafisch bedrijf Delta Hage. Het biedt achtduizend vierkante meter bedrijfsruimte op de begane grond en nog eens achtduizend vierkante meter kantoorruimte op de eerste verdieping en in het hoogbouwvolume van acht lagen. Met de hoogbouw wil de architect, in antwoord op het tegenoverliggende hoge gebouw, een ingangspoort vormen aan de zuidzijde van de Binckhorstlaan. De gevels zijn rondom gelijkwaardig behandeld zodat er geen herkenbare achterkant is. De huid van het gebouw is opgebouwd uit lagen en is afhankelijk van de oriëntatie afwisselend ingevuld met verticale raamstroken, zwart / zilver metselwerk, aluminium puiken met glas, of houten accenten in de vorm van erkers.

ARCHITECTUURGIDS VOOR DE BINCKHORST



5. BEDRIJFSGEBOUW HTM INFRA
1992-1993 — adres: Maanweg 94
architect: Karel Nieuwland Architecten

De organisatie van het gebouw wordt bepaald door de scheiding van kantoorfuncties en werkplaatsen in twee aparte volumes. Een transparante wintertuin functioneert als intermediair tussen beide delen en vormt als het ware een overdekte steeg over de volle breedte en hoogte van het gebouw. Alle vaste elementen van het kantorendeel, zoals lift, trappenhuis, toiletgroepen en leidingschachten zijn in de wintertuin opgenomen. De lengte van het complex is aan de drukke Maanweg benadrukt door een sterk horizontale opbouw. De verspringende horizontale volumes creëren hier een dynamisch beeld. Boven een basement opgetrokken uit baksteen, lijkt een lang aluminium volume te zweven. Dit effect wordt bereikt door de horizontale raamstrook die beide delen scheidt en door de grote uitkraging aan één zijde. Het materiaalgebruik en de opbouw zijn rondom, dus ook in de wintertuin, consequent doorgezet waardoor de illusie dat je in deze ruimte buiten bent wordt versterkt.



6. KPN HOOFDKANTOOR
1994-1999 — adres: Maanweg 55
masterplan: T & T Design
architecten: Dam & Partners architecten, Hans Wit (O3 Architecten), BD Architecten
landschapsarchitect: Jelle Bennema, Delta Vorm Groep

Aan de Maanweg in Den Haag realiseerde Multi Vastgoed in samenwerking met Wilma Vastgoed het kantorencomplex Maanplein ten behoeve van het hoofdkantoor van KPN Telecom. In totaal bestaat het complex uit dertien gebouwen, samen rond de 85 duizend vierkante meter. T+T Design ontwikkelde in overleg met KPN een masterplan voor het project waarin de stedenbouwkundige randvoorwaarden en specificaties van materialen en afmetingen zijn vastgelegd. Vier architecten hebben vervolgens de dertien gebouwen ontworpen. Zo is eenheid in verscheidenheid gecreëerd. Het gehele complex is opgetrokken uit Engelse baksteen. Bijzonder is dat de entrees van de gebouwen worden gemarkeerd door een wit of crèmekleurig natuurstenen vlak. Een speciale behandeling maakt de aluminium kozijnen bestand tegen het Nederlandse zeeklimaat. De hoofdingang van het complex is gesitueerd aan de Maanweg. Onder de gebouwen ligt een parkeergarage.

Het halvemaanvormige hoofdgebouw is ontworpen door Cees Dam & Partners en heeft een gouden kroon op het dak. Het staat centraal op de symmetrische as van het complex en kent een klassieke indeling met een benadrukte plint en kroonlijst. De bakstenen gevel van het hoofdvolume is deels bedekt met betonnen schermen. Aan de achterkant van het gebouw en direct bereikbaar vanuit de entreehal ligt een restaurant met twaalfhonderd zitplaatsen dat ontworpen is als een serre van glas en hout.



7. INTERNATIONAAL STRAFHOF / HAAGSE ARC
1990-1992 — adres: Maanweg 184
architect: T&T Design, F. Temme
architect van de verbouwing: Gemma Koppen

Het kantorencomplex Haagse Arc is het resultaat van een door de gemeente uitgeschreven competitie. Het winnende ontwerp van F. Temme bestaat uit drie bouwvolumes die zonnig

afzonderlijk te verhuren zijn. De gevels van de drie delen verschillen in de maatvoering van de vensters en de witgemoffelde gevelplaten. Elk bouwdeel heeft een eigen entree en ontsluitingskern met lift en trappen. Aan de bovenkant zijn de drie volumes verbonden door een skylobby. De twee parkeerlagen zijn deels ondergronds gerealiseerd en zijn aan de Maanweg toegankelijk via een schroefvormige hellingbaan. Het stalen object op het voorplein is van de hand van André Volten.

Nadat KPN het gebouw had verlaten voor nieuwbouw even verderop aan de Maanweg, werd het gebouw gehuurd door het ministerie van Buitenlandse Zaken als tijdelijke huisvesting voor het in 1998 opgerichte Internationaal Strafhof, ofwel International Criminal Court (ICC). Het ICC vervangt de afzonderlijke oorlogstribunalen zoals het Joegoslavië Tribunaal. Een definitief onderkomen voor het ICC wordt nog gebouwd, maar in de tussentijd moet het hof wel kunnen functioneren. De Haagse Arc is daartoe verbouwd door de Rijksgebouwendienst in samenwerking met architect Gemma Koppen. Het programma voor de verbouwing bestond uit drie onderdelen: de bouw van een rechtszaal, hekwerk en allerlei andere beveiligingen (binnen en buiten). Een complexe opgave bij het ontwerpen van de rechtszaal was de noodzaak om de circulatie van vier verschillende partijen (de rechters en medewerkers van het ICC, de verdachten, de getuigen en het publiek) gescheiden te houden. Er werd besloten tot nieuwbouw op het dek van de bestaande parkeergarage.

Vanwege de uitgesproken architectuur van de oudbouw werd gekozen voor een zo ingetogen mogelijke nieuwbouw: een rechthoekig volume op een glazen sokkel. De buitenkant is geheel bekleed met een systeem van verticale lamellen in twee metaalkleuren. In de lamellen zit een tekst in morsecode verwerkt. De oorspronkelijke garageoprit is omgebouwd tot een ingang voor pers en publiek. Op de begane grond liggen ook de lobby en de bibliotheek, een verdieping hoger een auditorium voor 130 mensen. In de kelder komen de verdachten, getuigen en VIP's binnen om vervolgens via verschillende routes hun weg te vervolgen. Een probleem bij het verbouwen van een parkeergarage is de geringe verdiepingshoogte (2,25 meter). Om die reden is er niets aan het plafond bevestigd en zijn alle verlichting, leidingen en klimaatbeheersing in de wanden weggewerkt. Plafonds en vloeren zijn in originele staat gelaten: ruw beton met op de vloer hier en daar nog de oude verkeerspijlen. In het auditorium heeft de architect op drie plaatsen gaten in de plafonds laten zagen en vides gecreëerd om meer lucht en ruimte in de zaal te brengen.

ARCHITECTUURGIDS VOOR DE BINCKHORST



8. HAAGSCHE VESTE
1991-1995 — adres: Regulusweg 11
architect: J. Brouwer Associates

Op een zichtlocatie langs de Utrechtsebaan is het kantorencomplex Haagse Veste gerealiseerd, dat een wand vormt die mede de skyline van Den Haag bepaalt. KPN Telecom is de belangrijkste gebruiker van het complex. Het is een commercieel kantorencomplex met drie torens van ongeveer 60 duizend vierkante meter. De architectuur, de materialisering en de detaillering van de diverse onderdelen zijn aan elkaar verwant zodat er samenhangend beeld wordt gecreëerd. Langs de straatzijde is de lange colonnade een blikvanger. Vanaf de snelweg zijn de karakteristieke penthouses op de bovenste verdieping goed te zien. Hier zijn de kantines en vergaderruimten gesitueerd. Eén van de gebouwen is over de Zonweg heengebouwd waardoor een poort ontstaat. De twee vleugels langs de Zonweg worden door ronde, transparante trappenhuisen met het hoofdgebouw verbonden.



9. BEDRIJFSGEBOUW INTERVAM, WERKMAATSCHAPPIJ VAN HBG
1993 — Adres: Saturnusstraat 20
Architect: Wladimir Roemjantsew (Groep 5)

Op het terrein dat werd gebruikt voor de opslag van groot materieel van het bouwbedrijf – zoals bouwcranes, bouwliften, steigers en bouwketen – is in 1993 nieuwbouw gerealiseerd. Het gebouw bestaat uit een kantoorvolume – met de hoofdentree, een centrale hal, vergaderruimte en een kantine – en twee hallen. De grote hal wordt gebruikt als werkplaats voor groot onderhoud en reparaties. Om het grote materieel te kunnen bergen is een kolomvrije overspanning gerealiseerd met loopkatten. De grote objecten kunnen via roldeuren over de gehele hoogte van het gebouw binnen gelooft worden. Via sheddaken treedt het daglicht de industriële ruimte binnen. De kleine hal dient voor het onderhoud en de opslag van klein materieel. De in het zicht geplaatste staalconstructie verbindt de drie bouwvolumes met elkaar en geeft expressie aan de schaal van het complex. Zij brengt ook ritmiek in het gebouw. Aan de Saturnusstraat is het gebouw verbijzonderd met glazen bouwstenen en donkerblauwe stalen ramen met een zakelijke uitstraling die aansluit bij de bedrijfsarchitectuur uit de jaren vijftig die op de Binckhorst te vinden is.



10. CABALLERO INNOVATIEFABRIEK, VOORHEEN LAURENS SIGARETTENFABRIEK
1953, verbouwing 2005
— adres: Saturnusstraat 50
architect: F. van der Togt en L. Huijds,
verbouwing: GroupA Aukett

In 1921 stichtte de Egyptische sigarettenfabriek Laurens een vestiging in Den Haag. Het bedrijf rolde er voor de Nederlandse roker de eerste filtersigaret en vlak na de oorlog bracht het Caballero op de markt. In 1953 liet Laurens een nieuwe fabriek neerzetten op de Binckhorst. Later kwam de fabriek in handen van British American Tobacco (BAT), dat de productie in 1995 verhuisde naar Zevenaar. Het pand is in 1965 uitgebreid en in 1968 nogmaals, door architectenbureau Verhave Luyt De Jongh. De fabriekshallen en het oude kantoor worden

momenteel in opdracht van de gemeente omgebouwd tot Caballero Innovatiefabriek, een multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw. De Caballero-fabriek moet een broedplaats voor kleinschalige en arbeidsintensieve bedrijvigheid worden, vooral op het gebied van ICT en media.

Het fabrieksterrein ligt aan de kop van de Saturnusstraat en wordt omgeven door het water van de Binckhorsthaven. De bebouwing krult zich om een binnenterrein, dat vergroot zal worden door een deel van de oude fabriekshal te slopen. Het gebouw zal zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat worden teruggebracht; nieuwe functies krijgen een zichtbaar afwijkende vormgeving. Zo wordt de (nieuwe) zonwering vóór de gevel gehangen, komen de toiletten als losse doosjes in de gangzones te staan en hangen de vergaderzalen straks als losse elementen in de fabriek. Ook het stoere, industriële karakter van het gebouw, dat vooral in de grote fabriekshal met zaagtanddaken te proeven is, wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Het complex gaat in totaal twaalfduizend vierkante meter kantoren en bedrijfsruimten bevatten.

Met het nieuwe gebruik van het gebouw zal ook de status van de ruimte aan de kades veranderen: van een gebied achter slagbomen naar echte openbare ruimte. Door hier, of in het oude ketelhuis, een horecavoorziening te vestigen kan het een gewilde plek worden om aan het eind van de dag wat te eten of te drinken waardoor de Binckhorst op de kaart van Den Haag komt te staan.



11. WONINGBOUW BINCKHORSTLAAN
1949 — adres: Binckhorstlaan
architecten: J. Lucas en S. van Hoogstraten

Aan de Binckhorstlaan staan twee curieuze, verweerde woningblokjes omgeven door autodealers, industrie en kantoorgebouwen. Het is een restje van de ambitie van ir A.J. Lindo, directeur Gemeentewerken van 1890 tot 1918, om hier een hele wijk te bouwen. Het idee bestond al in 1916 maar deze twee

ARCHITECTUURGIDS VOOR DE BINCKHORST

portiekflats werden pas in 1949 gebouwd. Economische crisis, oorlog en besluiteloosheid van gemeentezijde zorgden ervoor dat de bouw van de wijk steeds werd uitgesteld en door een vreemde loop van omstandigheden werden deze twee blokken gebouwd toen al was besloten de hele Binckhorst in te richten als bedrijventerrein. Het zijn typische Wederopbouw-portiekflats waarvan in heel Nederland vergelijkbare voorbeelden te vinden zijn. De portieken ontsluiten steeds zes appartementen. Een bijzonderheid is dat op de begane grond ook woningen liggen; meestal staan de woonlagen op een (halfverdiepte) laag met bergruimten. Achter de woonblokken ligt begraafplaats St. Barbara. Samen vormen zij een incongruente enclave in de industriewijk.



12. BEGRAAFPLAATS ST. BARBARA
1920 — adres: St. Barbaraweg 6
architect: Nicolaas Molenaar

Toen in 1920 begraafplaats St. Barbara werd ingewijd was de Binckhorst nog een semi-landelijk gebied met polderland en volkstuintjes naast verschillende bedrijven en de Gemeentelijke Gasfabriek. Aan de onverharde Binckhorstlaan had de rooms-katholieke gemeente na veel zoeken in 1916 een stuk land gekocht om het nijpende tekort aan begraafruimte te lenigen. Indertijd leek de locatie wel geschikt; er zou in de toekomst volgens het plan van ir. J.A. Lindo, directeur Gemeentewerken, een frisse woonwijk omheen komen te staan. Hoewel de drassigheid van de ondergrond minder ernstig was dan eerst werd gedacht, moest het terrein toch nog tweeëneenhalve meter worden opgehoogd. Deze kostbare operatie had tot gevolg dat op de bouw en inrichting van de begraafplaats bespaard moest worden. Om deze reden is de kapel naar ontwerp van Nicolaas Molenaar nooit gerealiseerd. Wel gebouwd werden zijn ontwerpen voor de poortgebouwen met ontvangstruimte. Ook zijn plattegrond voor het kerkhof werd uitgevoerd. Molenaar was een leerling van P.J.H. Cuypers en had zelf grote

faam verworven met de bouw van neogotische kerken in heel Nederland, waaronder in Den Haag de kerken aan de Hoefkade en de Elandstraat.

De lay-out van het kerkhof wordt gedomineerd door de kruisvorm van de hoofdpaden. Op de kruising in het midden van het kerkhof zou de kapel komen te staan (hier kwam uiteindelijk een noodkapel, opgetrokken uit halfsteensmuren in een stalen vakbouwwaamwerk). In de vier kwadranten tussen de orthogonale hoofdpaden tekende Molenaar een speels patroon van paden en groenpartijen in afwisselend diagonalen en halve cirkels. De (groen)inrichting bleef armeterig tot in 1937 de begraafplaats aan de oostkant werd uitgebreid en men besloot het geheel te verfraaien. Als afsluiting van de lange hoofdlaan werd een open bidkapel gebouwd (architect F. van der Togt) in de vorm van een hoog oprijzend bouwwerk dat de achterkant van het kerkhof van een waardig accent voorzag. In de kapel stond een uit Frans kalksteen gehouwen kruisgroep van beeldhouwer Pieter Biesiot. De kapel is in 1958 afgebroken toen de begraafplaats nog eens werd uitgebreid. De begraafplaats werd met name gebruikt door arme Hagenaars. Ook de katholieken van het eerste woonwagenkamp van Den Haag, dat op de Binckhorst lag, werden er begraven en nog steeds is St. Barbara het laatste rustoord van reizigers.



13. KAPEL ST. BARBARA
2002 — adres: St. Barbaraweg 6
architect: Jacques Prins en Kevin Battarbee, INBO

Pas in 2002 werd op begraafplaats St. Barbara de noodkapel uit 1915 vervangen door een permanent gebouw. De kapel is tegelijk aula en biedt plaats aan zo'n honderdtwintig personen. De belangrijkste architectonische karakteristiek is dat de nieuwe kapel zowel naar voren als naar achteren open is en op die manier beter zijn centrale positie op de begraafplaats waarmaakt. Het concept van de binnenruimte is gebaseerd op het principe

van een doortocht. Op de tocht naar de laatste rustplaats, die door de kapel heenloopt, wordt nog één keer stilgestaan om in de vorm van een bijeenkomst aandacht te geven aan de overledene.

Een geknikt dakvlak dat met vlakke keramische pannen is bekleed domineert het beeld van de architectuur. Van binnen geeft het gebogen houten plafond een bootachtig effect. De nevenfuncties zijn in een lineaire zone naast de kapel gesitueerd. Een prominent element is de bidkapel. Deze steekt een stuk naar voren en omsluit gedeeltelijk het voorplein.



14. BEDRIJFSGEBOUW WEGASTRAAT
1993 — adres: Wegastrait 29-31
architect: Mecanoo Architecten

Het gebruik van het gebouw door lithografisch bedrijf Gravura stelde drie belangrijke eisen aan de nieuwbouw. Het gebouw moest laagdrempelig zijn voor opdrachtgevers en klanten, flexibel in te richten en stofvrij. Dit resulteerde in een heldere indeling van drie zones die parallel aan elkaar liggen en van elkaar gescheiden zijn door transparante wanden. Aan de straatkant liggen de entree en kantoorruimten. Daarachter bevindt zich een strook met dienstruimten. Als overgang tussen deze twee afdelingen ligt een open ruimte die zich over de volle lengte en hoogte van het gebouw uitstrekt. Deze ruimte, die direct aansluit op de entree, geeft het gebouw een open karakter. De transparante scheidingen tussen de afdelingen, die doorzichten door het hele gebouw mogelijk maken, geven uitdrukking aan de open organisatiestructuur van het bedrijf. Aan de straat bestaat de gevel uit een grote glazen pui waarvoor een houten scherm is aangebracht. Het scherm is opgebouwd uit horizontale planken die als een reusachtige luxaflex gekanteld boven elkaar zijn geplaatst. Het scherm zorgt voor zonwering en bemoeilijkt inkijk, maar biedt wel zicht naar buiten. Het gebouw werd in 1993 door de Berlage Stichting bekroond met de Berlagevlag.



caballero innovatiefabriek

ARCHITECTUURGIDS VOOR DE BINCKHORST



15. PREFAB BETONNEN BEDRIJFSGEBOUWEN

Jaren vijftig — adres: Komeetweg
architect: onbekend

Dit soort prefab-systeembouw werd op grote schaal in het voormalige Oostblok vervaardigd en gebouwd. In Nederland ontwikkelde systemen blijken vaak veel minder gestandaardiseerd dan ze doen vermoeden en zijn meestal slechts op kleine schaal gebouwd. Er waren in de jaren vijftig vaak architecten betrokken bij de ontwikkeling ervan, soms zelfs bekende. Maar dit werd zelden gedocumenteerd, het waren snelle, bijna stiekeme opdrachten.

Voor de ornamentiek in de wanden van deze loodsjes aan de Komeetweg verraadt een architectenhand. Het zijn charmante, historische voorbeelden van de anonieme bedrijfsbouw die je dagelijks tegenkomt op bedrijventerreinen.



16. CENTRAAL MAGAZIJN VOOR TELEGRAAF- EN TELEFOONMATERIAAL

1918-1920 — adres: Binckhorstlaan 36
architect: Franco en H. Th. Teeuwisse

Het Centraal Magazijn ligt markant langs de spoorlijn Rotterdam-Amsterdam. Het langwerpige gebouw met afgeronde uiteinden is in classicistische stijl gebouwd. De gevels zijn in rode baksteen opgetrokken en vertonen een harmonieus evenwicht tussen horizontale en verticale elementen. Horizontaal is de gevel ingedeeld in basement, hoofdgewel (verdiepingen) en bovenop een attiek- of tewel zolderlaag. De gevel wordt verticaal

opgedeeld door geabstraheerde pilasters en zware, uitspringende kroonlijsten. De beide uiteinden worden gemarkeerd door torens. Alleen de zorgvuldig gedetailleerde hijspunten verraden dat het gebouw een magazijn is. De kwartcirkelvormige uiteinden van het gebouw waren bestemd voor kantoren, ertussen lagen de opslag- en montagehallen waar telefoons in elkaar gezet werden. Begin jaren dertig is het gebouw op ruwe wijze verhoogd met twee lagen.



17. GEMEENTELIJKE GASFABRIEK

1907 — adres: Trekvlieplein 1
architect: A.A. Schadee

De Gemeentelijke Gasfabriek bestond uit een complex van gashouders, kolenstookplaatsen, werkplaatsen en opslagplaatsen. Hoog boven de grond bewogen kolengrijpers langs rails om kolen vanuit schepen naar de opslagplaatsen te transporteren. Ook de verdeelstations en pijpleidingen die hier vanuit de hele stad samenkwamen, namen ruimte in beslag. Daarnaast waren er op het terrein administratiegebouwen, directiewoningen en personeelwoningen te vinden. Het technische deel van het complex is nagenoeg verdwenen. De gebouwen zijn gebouwd in wat men een overgangsstijl noemt. De bouwperiode was de overgang van de neoclassicistische stijlen en de art nouveau naar het modernisme. Architect A. Schadee was een leerling van Berlage, wat goed te zien is in de detaillering. De bruine bakstenen gevels zijn voorzien van accenten in natuursteen en tegelwerk. De directiewoning (Trekvlieplein 6) staat vrij en is door een tuin omgeven. Aan weerszijden van de woning geven poortjes met rijkversierde smeedijzeren hekken toegang tot de tuin. Aan de overzijde is op nummer 12 en 14 een dubbele woning te vinden die bestemd was voor functionarissen van de Gasfabriek. — *Zie ook pagina 60 - 61*



18. DIENST STRATEN EN VEGEN

2002 — adres: Trekvlieplein 1
architect van de verbouwing en nieuwbouw:
Bik+Mulder Architecten

Een deel van de voormalige Gasfabriek huisvest de Dienst Straten en Vegen. De dienst is ondergebracht in een verbouwde, monumentale fabriekshal die zo veel mogelijk in de oorspronkelijke staat is gelaten. De rest van het programma is ondergebracht in een nieuw gebouw dat de stedenbouwkundige structuur van lineaire bebouwing langs het Trekvlieplein volgt. De oude toegang tot het terrein met het Berlagiaans poortgebouw wordt gebruikt als toegang tot het opslagterrein. De gevel van de nieuwbouw is aan de openbare noordzijde opgetrokken uit roodbruine baksteen. Deze gesloten wand refereert aan de tuinmuur die hier ooit heeft gestaan en wordt slechts onderbroken door een paar verticale ramen. Aan de zuid- en westkant is gekozen voor transparante gevels opgebouwd uit acrylaatplaten. Ook de garagedeuren zijn van dit materiaal gemaakt zodat door een maximale daglichttoetreding bespaard kan worden op het gebruik van kunstlicht.



19. OVERSLAGSTATION AVR

1997 — adres: Meteorstraat 65
architect: Jan Brouwer Associates,
XX Architecten

Overslag van huisvuil is een continu proces van af- en aanrijdende vrachtwagens, afval verplaatsende shovels, ladende en lossende

ARCHITECTUURGIDS VOOR DE BINCKHORST

schepen. Het overslagstation op de Binckhorst, waar alle Haagse vuilniswagens hun lading lossen, kan 350 duizend ton afval overslaan. Deze grootschalige vervoermiddelen en functies vragen om een grote kolomvrije ruimte. Een stalen draagconstructie kwam het meest in aanmerking en draagt bovendien bij aan een lage milieubelasting van het gebouw. Deze staalconstructie – in de vorm van getuide driehoekige liggers, gordingen en raatliggers voor de gevels – beperkt namelijk het materiaalgebruik. Bij sloop is de staalconstructie te demonteren en zijn de elementen herbruikbaar of volledig te recycleren. Denken aan sloop tijdens het ontwerp was belangrijk omdat het gebouw in vijftien jaar wordt afgeschreven.

Het gebouw is langgerekt langs de Haagse Trekvlieplein gesitueerd. De insteekhaven loopt onder het gebouw door zodat de boeg van de containerschepen reikt tot onder het opgetilde administratiegebouwtje, van waaruit je goed zicht op de weegbruggen hebt. Hier wordt geregistreerd en geadmistreerd hoeveel erin komt en hoeveel eruit gaat. Het administratiegedeelte vormt een herkenbare losse unit in de grote vrije ruimte. Het is rond en rood, waar de hal rechthoekig is en 'kleurloos'.

De hal zelf is afgedekt met een groot golvend dakvlak, gedragen door een achttiental pylonen op negen kolommen. Ondanks de forse bouwmasse oogt het hierdoor transparant en luchtig. De gevels dienen slechts als een visuele scheiding tussen binnen en buiten. De onderzijde bestaat uit een plint van betonelementen. Hierachter ligt het afval en bevindt zich het vijf meter hoger gelegen stortbordes. Daarboven is de gevel voorzien van glazen bouwstenen. Ze zorgen voor licht, zijn glad en dus makkelijk reinigbaar, en zorgen 's avonds en in de vroege ochtenduren voor een uitstraling als een bezige bijenkast. Bij de containeroverslag zijn de gevels voorzien van geluidsabsorberende panelen die het lawaai van laden en lossen zo veel mogelijk moeten dempen. Ze bestaan uit geperforeerde stalen damwandbeplating, een vulling van isolatiewool en stalen roosters aan de buitenzijde. Bij de installatieruimten bestaan de gevels tenslotte alleen uit roosters die zicht geven op de techniek van het gebouw. Het gebouw kreeg in 1998 een eervolle vermelding van de jury van de Staalprijs.



Overslagstation AVR, Jan Brouwer Associates



Binck Fashion
Locatie: Zonweg, betoncentrale
Model: Gamma en Joost

Foto: Joost@shotbyjspot.com
Assistentie fotografie: Raoul, Annika, Kamila
Visagie & styling: iteke @piu piu



Binck Fashion
Locatie: Maanweg, parkeergarage KPN
Model: Kamila



Hoek Binckhorstlaan / St. Barbaraweg

FOTO: ILLAH

DeltaHage

grafische dienstverlening

Binckhorstlaan 401 | 2516 BC Den Haag | Postbus 20023 | 2500 EA Den Haag | telefoon: 070 750 75 00 | fax: 070 750 75 99 | info@deltahage.nl | www.deltahage.nl

vertrouwelijk drukwerk —

boekwerken/brochures/folders —

tijdschriften —

losbladige uitgaven —

printwerk —

internetsites —

publicatiesystemen en -applicaties —

documentprocessing en multimediatproducten —

XML/SGML —

fulfillment en distributie —

Een nieuwe naam voor een vertrouwd bedrijf.

Sdu Grafisch Bedrijf heet voortaan DeltaHage. Deze naamswijziging is een logisch gevolg van de verzelfstandiging van de grafische activiteiten van NV Sdu en onze verhuizing naar een nieuw pand. DeltaHage legt de link tussen traditie en vernieuwing, tussen onze Haagse wortels en de binding met de rest van Nederland.

Zodoende kunnen wij zeggen dat DeltaHage een bedrijf is dat al meer dan 400 jaar drukwerk en andere grafische diensten verzorgt en dat wij ook vanuit ons nieuwe pand die traditie in vernieuwing graag voor u voortzetten.

Het was liefde op het eerste gezicht voor Citroën en Le Vélo



Le Vélo - opgericht in 1899 - mag zich rekenen tot de oudste (auto)ondernemingen van de regio. Het doortastende en standvastige karakter is altijd een kenmerk geweest van Le Vélo, want in 1975 was het één van de eerste bedrijven die zich aan de Binckhorstlaan vestigden. Le Vélo - sinds 1924 dé Citroën-dealer van Den Haag - geeft al 30 jaar kleur en gezicht aan 'De Binckhorst'. Beschikkend over een grote reputatie en een geweldige historie. Gevestigd op een perfecte plek en gezegend met een fantastisch merk. Dus een grote toekomst voor zich.



RUIM 80 JAAR CITROËN EXPERTISE

Binckhorstlaan 95 - 2516 BA Den Haag - Telefoon 070-315 45 45

SERVICE ADRESSEN

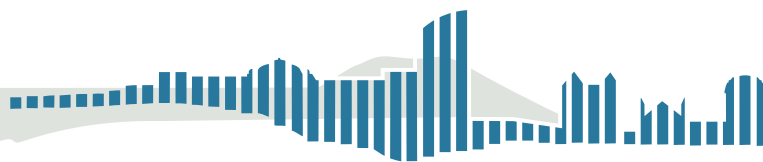
Sinaasappelstraat 125 - Den Haag - Tel. 070-368 52 52

Van Hallstraat 35 - Wassenaar - Tel. 070-511 92 21

www.levelo.nl

HOOFDSPONSOR

DeltaHage



Binck

PAG.10 EEN VERKENNING
VAN DE TUSSENSTAD



PAG.2 BINCK FASHION



PAG.15 DE SHREDDER EN
ANDERE ARCHITECTONISCHE
HOOGTEPUNTEN



PAG.39 BEZOEK AAN
RUIMTESCHIP KPN



PAG.54 'DE BINCKHORSTLAAN MOET
MEER ALS RITS FUNGEREN'

PAG.34 FIRMA TE HUUR
DOET GOUDEN ZAKEN



PAG.18 VAN BROODJE SPEKLAP
TOT IRAANS WONDERSAP



PAG.72 EIGEN AFVAL EERST
— OUDE AUTOBANDEN VAN
DE BINCKHORST KRIJGEN
NIEUWE BESTEMMING

PAG.44 'FASTEN YOUR SEATBELTS'
— DE BINCKHORST ALS
TOERISTISCHE ATTRACTIE



PAG.46 RUIMTELIJK PLANBUREAU WAAR-
SCHUWT VOOR DE DEENSE DREIGING:
'DE GEMEENTE MOET DE KRACHT VAN DE
BINCKHORSTOP WAARDE SCHATTEN EN
RUIMTE LATEN AAN HET INFORMELE.'

PAG.30 SPOORZOEKEN
NAAR INDUSTRIESPoren



PAG.49 UITDEUKER BEN SPOELSTRA:
'DEN HAAG KAN NIET ZONDER KLEINE,
AMBACHTELIJKE BEDRIJVEN, DAT IS
GODSONMOGELIJK, DAN GAAT HEEL
WAT KENNIS EN INDUSTRIE VERLOREN.'

