

# Nieuw in Oud

Binckhorst Den Haag  
Herbestemming industrieel erfgoed

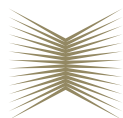




# Nieuw in Oud 2

Binckhorst Den Haag  
Herbestemming industrieel erfgoed

Koos Havelaar



Eindeloo  
ontwerpen en uitgeven



# Inhoud

- 4 Van Binckhorstpolder tot industriegebied
- 10 Herijking en herbestemming
- 18 **Werkfabriek, bedrijfsverzamelgebouw**  
Gravura, lithografisch bedrijf
- 30 **Fokker Terminal, evenementenlocatie**  
School voor Luchtvaarttechniek  
Anthony Fokkerschool
- 42 **Maan, woningen, kantoren, startups**  
KPN hoofdkantoor
- 54 **Mama Kelly, restaurant**  
Ketelhuis Laurens sigarettenfabriek
- 65 **Kunst in de Binckhorst**
- 74 **ABS Den Elzen Autoherstel**  
Hoek Zuurstoffabriek
- 82 **De Besturing, bedrijfsverzamelgebouw**  
Schottel Nederland, aandrijvings- en manoeuvreersystemen
- 89 **Over water**
- 98 **Kompaan bierbrouwerij en Secrid**  
NV Haags Beroepsvervoer
- 110 **Sickboards, longboard- en skateboardwinkel**  
Beers, vrachtwagens
- 118 **Capriole Café en Glaswerk, restaurants**  
Paulussen, verffabriek
- 128 **Junoblok, appartementen en restaurant**  
PTT kantoor
- 138 **Bink36, bedrijfsverzamelgebouwen**  
Centrale Werkplaats en Magazijn der PTT
- 150 **De Binck, woningen en voorzieningen**  
SDU, uitgeverij en drukkerij
- 160 Colofon

Titelpagina van het eerste Hofdicht van Nederland over kasteel De Binckhorst, Amsterdam 1613. (Verzameling Haags Gemeentearchief)

Gezicht op Den Haag vanuit de Binckhorstpolder, geschilderd in 1651 door Jan van Goyen. (Verzameling Haags Historisch Museum)



# Van Binckhorstpolder tot industriegebied

“Die uit 's Haeghs droef gerucht tot rust dy  
hebt begeben  
Van 't Borgerlick gewoel end Stadsche  
lasten vrij,..  
Den Binckhorst is dyn Rijck, dyn Huijs eens  
Hofs gebouw..”

Uit: Philibert van Borsselen, *Den Binckhorst, ofte Het lof des gelucsalighen ende gherustmoedighen Land-levens aan Jonck-heer Jacob Snouckaert*, Amsterdam 1613, p.34.

De Binckhorstpolder was in de Middeleeuwen een gebied waar het als kasteelheer, volgens de dichter

Philibert van Borsselen, goed toeven was. Het overdadige groen van de tuin van de Binckhorst, de boomgaarden, bossen en akkers brachten hem tot zijn hofdicht uit 1613. Voordat er sprake was van een polder kenmerkte het gebied zich als een groot drassig hoogveenterrein. Over een periode van enkele eeuwen werd hier ook op beperkte schaal turf gewonnen. Enkele molens zorgden voor de juiste waterstand samen met diverse sloten en krekken waarmee het water uit de polder kon worden overgeslagen naar de hier dwars op gelegen Trekvliet.

De Trekvliet vormde vanaf de aanleg, rond 1345, een belangrijke waterweg, die diende als afwatering van



Samen met de ontwikkelaars zou de gemeente een nieuw bedrijf voor de ontwikkeling oprichten, de gebiedsonderneming Nieuw Binckhorst. Het architectenbureau OMA van Rem Koolhaas kreeg de opdracht om op basis van deze uitgangspunten een eerste idee van een stedenbouwkundig plan te ontwerpen. In 2007 werd het masterplan Nieuw Binckhorst gepresenteerd waarin de 'tabula rasa-gedachte' uit de jaren '70-'80 van de 20<sup>e</sup> eeuw als uitgangspunt diende, schoonschip maken met al het oude en opnieuw beginnen met alleen nieuwbouw. Het plan kreeg al snel allerlei fraaie bijnamen waaronder 'Singapore aan de Trekvlies'. Erg ver zou het in de uitvoering niet komen, in 2008 diende zich een economische crisis aan en trok de eerste projectontwikkelaar zich terug. Daarmee klapte het geheel als een zeepbel uit elkaar. De gemeente moest, mede onder sterke druk uit de samenleving en daardoor ook van de politiek, een andere weg inslaan.

### Een tweede kans

In de jaren naar de aanloop van de grootschalige ontwikkelplannen nam de belangstelling voor de Binckhorst fors toe. In 2005 vond op initiatief van de gemeentelijke kunstinstelling Stroom de manifestatie 'Binck! Blik op de Binckhorst' plaats. Hiermee was voor het eerst aandacht voor de historie van het industriegebied, de bewoners, de bedrijven en de architectuur. De weerstand tegen het plan Koolhaas (OMA) van 2007 veroorzaakte een brede herontdekking van de Binckhorst als interessant gebied. De SHIE was er vroeg bij en leverde in 2008 een globale inventarisatie van het belangrijkste in-

dustriële erfgoed. Zij drong daarbij aan op een zorgvuldige benadering van het gebied en de historische bebouwing. Door het wegvallen van het masterplan ontstond ook ruimte voor het ontwerpen van een alternatief plan. E19-architecten pakte in samenwerking met de ondernemers deze handschoen op en lanceerde in 2009 hun plan 'Haagse Binckhorst'.

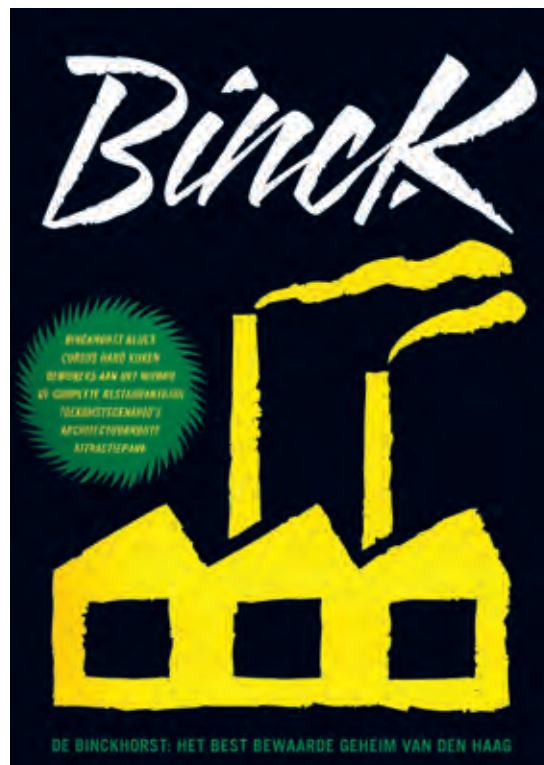
De gemeenteraadsfracties keerden zich uiteindelijk tegen de megalomane plannen van OMA en sommige fracties steunden actief de 'andere weg' van organische ontwikkeling waarbij de authenticiteit van het gebied en behoud en herbesteding van het industrieel erfgoed uitgangspunten vormden voor herontwikkeling.

Kunstenaars ontdekten de Binckhorst en ontwikkelden, soms in samenspraak met Stroom, op diverse plaatsen initiatieven in voormalige fabrieken en werkplaatsen.

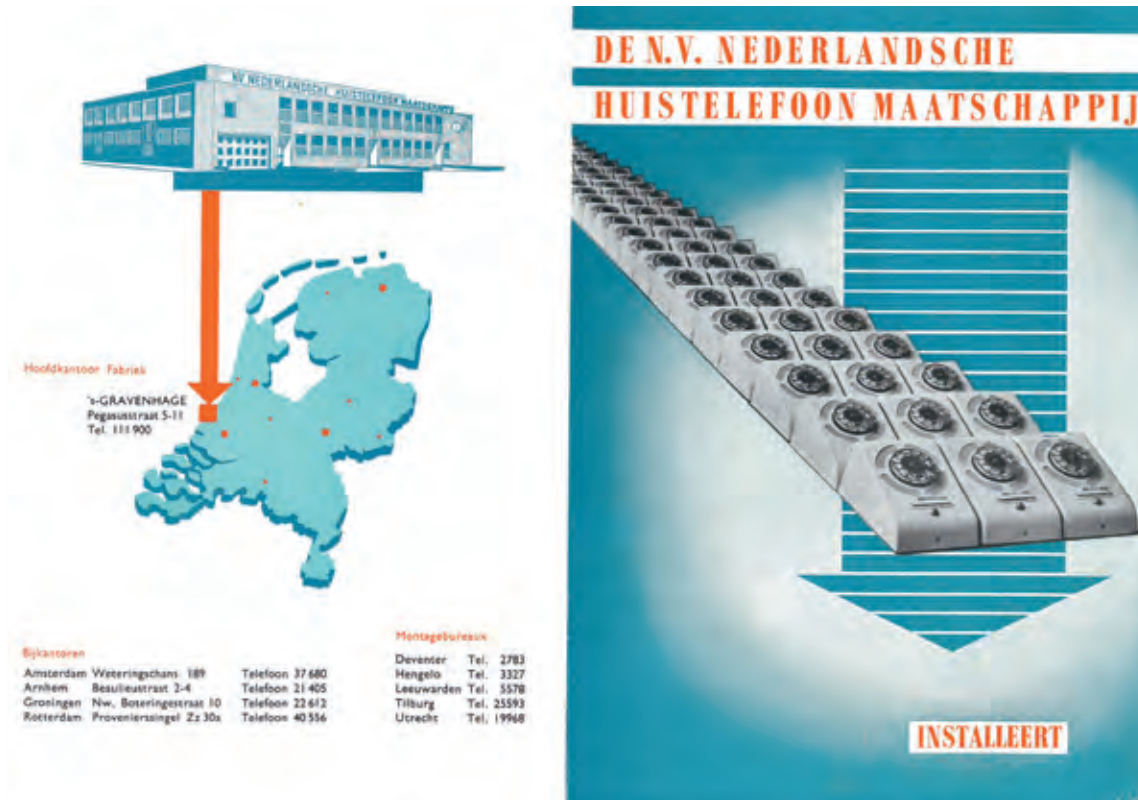
Na enkele jaren van toenemende belangstelling ontstond in 2011 vanuit het gebied zelf het initiatief tot de oprichting van I'M Binck. Ondernemers gingen zich binnen dit kader gezamenlijk inzetten voor 'hun Binckhorst' door de kwaliteiten zichtbaar te maken. Enkele jaren later vond er jaarlijks in oktober het I'M Binck-festival plaats. Daarmee maakten nieuwsgierige Hagenaars kennis met de bijzondere kwaliteiten van het gebied. De maandelijkse netwerkbijeenkomsten van I'M Binck en de rondetafelgesprekken brachten ondernemers en de gemeente dichter bij elkaar en er ontstonden ideeën voor de toekomst van het gebied. Uit deze en andere intensieve samenspraak destilleerde I'M Binck vijf kernwaarden voor de Binckhorst, die als leidraad kunnen

De kernwaarden van de Binckhorst worden door I'M Binck samengevat in een brochure, 2017.

Omslag van de brochure uitgegeven door Stroom over de Binckhorst, 2005.



Voor- en achterblad van de productcatalogus van de Nederlandsche Huistelefoon Maatschappij (NHTM) met het te slopen bedrijfspand.



gaan dienen voor de herontwikkeling van het gebied, zodat dit kan worden versterkt met behoud van de bestaande kwaliteit. Ook de gemeenteraad stemde in 2018 met deze randvoorwaarden in voor de verdere ontwikkeling van de Binckhorst.

Eind 2011 produceerde de gemeente een nieuwe visie voor het gebied en met de nota Gebiedsaanpak Binckhorst kon een nieuwe weg worden ingeslagen. Het oude masterplan verdween definitief in de prullenbak. De doelen bleven overeind en de aanleg van de Rotterdamsebaan, het hernoemde Trekvliesstracé, kreeg prioriteit. Er was niet langer een “vastomlijnd plan dat gefaseerd uitgevoerd kan worden, maar een aanpak waarin de nadruk ligt op het proces”, volgens de nota. Uit de gebiedsaanpak moest duidelijk worden in welke richting de ontwikkeling van de Binckhorst globaal zou gaan. De gemeente ging zich richten op de ruimtelijke structuur en samenhang en liet de investeringen vooral over aan de private sector. De verschillende delen van de Binckhorst zouden zich door deze werkwijze op verschillende manieren en in een wisselend tempo kunnen ontwikkelen. Ook werd in de nota opgemerkt: “een belangrijke voorwaarde is dat initiatieven de doelen voor het gebied een stap dichterbij brengen. Duurzaamheid is daarbij een belangrijk aspect... Dit schept ook voor de gemeente verplichtingen voor de lange termijn”. Ondanks deze nadruk op duurzaamheid werd er vanaf 2015 ontzettend veel gesloopt. Deels gebeurde dit ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan, zoals onder meer het zeer fraaie monumentale complex van Autopalace en het pand van de voor-

malige drukkerij Smulders, beiden aan de Binckhorstlaan. Daar bleef het helaas niet bij, ook elders verdwenen waardevolle bedrijfshallen en andere interessante gebouwen. De eerbiediging van het duurzaamheidsideaal zal de komende tijd nog wel vaker op de proef worden gesteld door de op stapel staande sloop van onder meer het voormalige grote complex van de Luchtmacht (Mooof), de bijzondere bedrijfshal van de firma De Grinnell aan de Jupiterkade en het markante gebouw van de fabriek van de huistelefooncentrales (NHTM) aan de Pegasusweg. De nieuwe Omgevingswet bepaalde het kader van de ontwikkeling die toen startte. De Binckhorst is hiervoor een experimenteel gebied. De wet zal naar verwachting in 2021 ingaan en de ruimtelijke ordening danig opschudden. Voorheen legde de gemeente nauwkeurig in een bestemmingsplan vast wat waar moest komen, maar met de Omgevingswet wordt dit losser gelaten. Er worden globalere doelstellingen gehanteerd en gestuurd op een eindvisie. Projectontwikkelaars krijgen meer vrijheid. Dit gegeven schept onzekerheid en derhalve liet de gemeenteraad stevig van zich horen bij de beoordeling van de plannen eind 2018. Uiteindelijk zijn wel een aantal voorwaarden geformuleerd, zoals ten aanzien van de bouw van woningen, die voor 30% uit sociale huur en voor 20% uit middelbare huur moeten bestaan. Een kwaliteitsteam van toparchitecten zal de plannen beoordelen op diverse uitgangspunten, zoals bijvoorbeeld het behoud van het industriële karakter van de Binckhorst en ook de eerdergenoemde kernwaarden van I'M Binck worden bij de beoordeling betrokken.

# Veel van de historische bebouwing verdween de afgelopen jaren in de Binckhorst... Diverse markante panden resteren echter nog... Een nieuwe weg inslaan van herbestemming lijkt een reële optie.

Het pand van Autopalace aan de Binckhorstlaan was een ontwerp van het architectenbureau Blankenspoor en De Vries, 1955. (Verzameling Haags Gemeentearchief)

De hoofdentree van de Laurensfabriek, ca. 1960.

## Herbestemming

Veel van de historische bebouwing verdween de afgelopen jaren in het industriegebied de Binckhorst en ook recentere gebouwen kwamen leeg te staan of vielen ten prooi aan de slopershamer. Diverse markante panden resteren echter nog, zowel oud als nieuw. De vraag is of en hoe deze gebouwen een tweede leven kunnen krijgen. Er zijn wat dit betreft nog genoeg kansen om hier de duurzaamheid te laten prevaleren boven vernietigen van bouw-materiaal en het verloren laten gaan van energie en kostbare grondstoffen. Dit geldt ook voor het overgebleven industrieel erfgoed. Een nieuwe weg inslaan van herbestemming lijkt een reële optie. Al eerder gebeurde dat bij de voormalige Laurens sigarettenfabriek, de huidige Caballerofabriek, en de Centrale Werkplaats annex het Centrale Magazijn van de PTT, nu Bink36.

De Caballerofabriek was het eerste grootschalige initiatief van hergebruik van industrieel erfgoed in de Binckhorst. De Laurens fabriek vertrok in 1995 naar Zevenaar en liet een lege fabriek achter. De gemeente kocht uiteindelijk het complex en nam in 2001 de eerste stappen tot een voor haar totaal nieuwe experimentele herontwikkeling. Vanaf 2003 werd het complex verbouwd tot een bedrijfsverzamelgebouw voor de creatieve en ICT-industrie. Inmiddels strekt de naamsbekendheid van de Caballerofabriek als zeer geslaagd herbestemmingsproject van industrieel erfgoed tot ver over de grenzen.

Na het vertrek in 2008 van KPN uit het gebouwencomplex van de voormalige Centrale Werkplaats der PTT aan de Binckhorstlaan 36 volgde ook hier een ontwikkeling tot herbestemming naar een creatieve hotspot met tientallen bedrijven, waaronder veel starters. De insteek van dit project was totaal anders dan bij de Caballerofabriek. Vestia, de eigenaar van het complex, kocht de locatie met het vooruitzicht om grote winsten te behalen met later te verwezenlijken woningbouw. In de tussentijd besloot Vestia het gebouwencomplex als bedrijfsverzamelgebouw aan te houden. Vestia verrichtte alleen het meest

noodzakelijke onderhoud aan de gebouwen, toegespitst op veiligheid en toegankelijkheid. Na het financiële debacle van Vestia moest de corporatie zich ontdoen van dit onroerend goed, dat volgens de regels niet in haar portefeuille paste. De aanloop naar de verkoop in 2015 vormde een lange periode van onzekerheid voor het voortbestaan van de ingeslagen weg van bedrijfsverzamelgebouw. Uiteindelijk werd het complex gekocht door vastgoedondernemers Brinkel en De Kroes, die de door Vestia ingeslagen weg op een meer voortvarende wijze voortzetten en daarbij investeerden in het complex en grootschalig onderhoud aan in- en exterieur lieten verrichten. Met deze twee zeer markante herbestemmingsprojecten heeft de Binckhorst belangrijke aanjagers gekregen voor de economische ontwikkeling van het gebied en ook spraakmakende voorbeelden van de nieuwe economie. Opvallend zijn ook de twee varianten van herbestemming die hier naar voren komen. De Caballerofabriek werd grotendeels gestript en er vonden een aantal grote ingrepen plaats in de bestaande structuur. Bij Bink36 is juist de oude structuur van het organisch gegroeide gebouwencomplex gehandhaafd en zijn ruimten weer terug gebracht naar de oude indeling en hoogten.

Herbestemming van industrieel erfgoed is geen gemakkelijke opgave en vraagt in veel opzichten om creativiteit. Een citaat uit het artikel dat Job Roos, architect en hoofddocent aan de faculteit Bouwkunde van de TU-Delft, schreef als inleiding in het eerste deel *Nieuw in Oud. 20 jaar herbestemming Haags industrieel erfgoed* uit 2013 vat dit goed samen: "Iedere opgave vraagt om 'een tailor-made' aanpak. De complexiteit van de opgave qua proces en inhoud vraagt eerder om 'creatieve engineering' dan een traditionele ontwerpaanpak. Waar in alle facetten het ongepolijste/het imperfecte weer bruikbaar moet worden, is naast veel kennis en creativiteit overtuigingskracht nodig om te midden van de betrokken stakeholders sturend te zijn naar een goed resultaat. Hierbij ligt de grote uitdaging in het omgaan met de instandhoudings- of veranderopgave in







#### Linkerpagina

De Laurensfabriek werd na de herontwikkeling genoemd naar het meest succesvolle sigarettenmerk van Laurens, ca. 2013

De Binckhorsthaven rondom de voormalige Laurensfabriek, deels recreantenhaven en deels in gebruik als distributiekanaal voor de cementcentrales en de asfaltfabriek, 2020.

#### Deze pagina

Een combinatie van oud en nieuw in het ecologische project De Waterspin aan het Buitenom - Spijkermakersstraat in opbouw, ca. 1997. (Verzameling SHIE)

het met 'minimale energie' maximale effect te bereiken in een fraai en duurzaam resultaat." Bij de in dit boek behandelde voorbeelden springen die grote onderlinge verschillen als startpunt er duidelijk uit, maar ook de wisselende aanpak en de diversiteit van oplossingen en nieuwe bestemmingen.

## Water

Naast de gebouwde omgeving speelde al voor de aanleg van het industriegebied het water een dominante rol. De Trekvluit, als levensader van de stad, was lange tijd ook voor de Binckhorst van groot belang. In de stedenbouwkundige plannen uit de jaren '20 voor het industrieterrein stond de aanleg van een haven centraal. Doordat het water nog steeds door de industrie gebruikt wordt, is dit nog volop in ere gehouden. Daarnaast zijn er als watercompensatie door de aanleg bij de Rotterdamsebaan nog twee nieuwe havens bijgekomen, de Poolsterhaven en de Fokkerhaven. Het water is daarmee in de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een inspiratiebron geworden. Ook bij enkele projecten waarbij van herbestemming sprake is, speelt het water een rol, zoals bij de Fokkerhaven bij de voormalige verffabriek Paulussen en aan de Saturnuskade. Hier is de kade voor een deel ingericht als terras voor de aanwezige horeca. Het samenspel van historische elementen, vanuit de stedenbouwkundige setting en vanuit het gebouw,

aangevuld met nieuw gebruik en de nodige creativiteit, zijn de ingrediënten die in navolgende voorbeelden tot een verrassend eindresultaat hebben geleid. Hopelijk kunnen deze projecten genoeg inspiratie bieden aan ontwikkelaars en architecten om het resterende industrieel erfgoed in de Binckhorst op een andere wijze dan standaard te gaan benaderen en ook daar tot spetterende eindresultaten te komen.

## Literatuur/bronnen

- T. van den Boomen en C. Wilins (red), *Binck! Blik op de Binckhorst*, Den Haag 2005
- *Nota Gebiedsaanpak Binckhorst*, december 2011 (Rv 165/2011 RIS 181857)
- *Gebiedsvisie Binckhorst* (Rv 173/2003 RIS 108458)
- K. Havelaar (red.), *De Binckhorst, bedrijventerrein in beweging*, VOM-reeks 2012-1, Den Haag 2012
- K. Havelaar (red), *Nieuw in Oud. 20 jaar herbestemming Haags industrieel erfgoed*, Den Haag 2013
- *Ontwerp bestemmingsplan Binckhorst*, Den Haag, mei 1988
- *Stadskrant*, 1 februari 2006
- [www.imbinck.nl/kernwaarden](http://www.imbinck.nl/kernwaarden)

# Werkfabriek, bedrijfsverzamel- gebouw

Gravura, lithografisch bedrijf

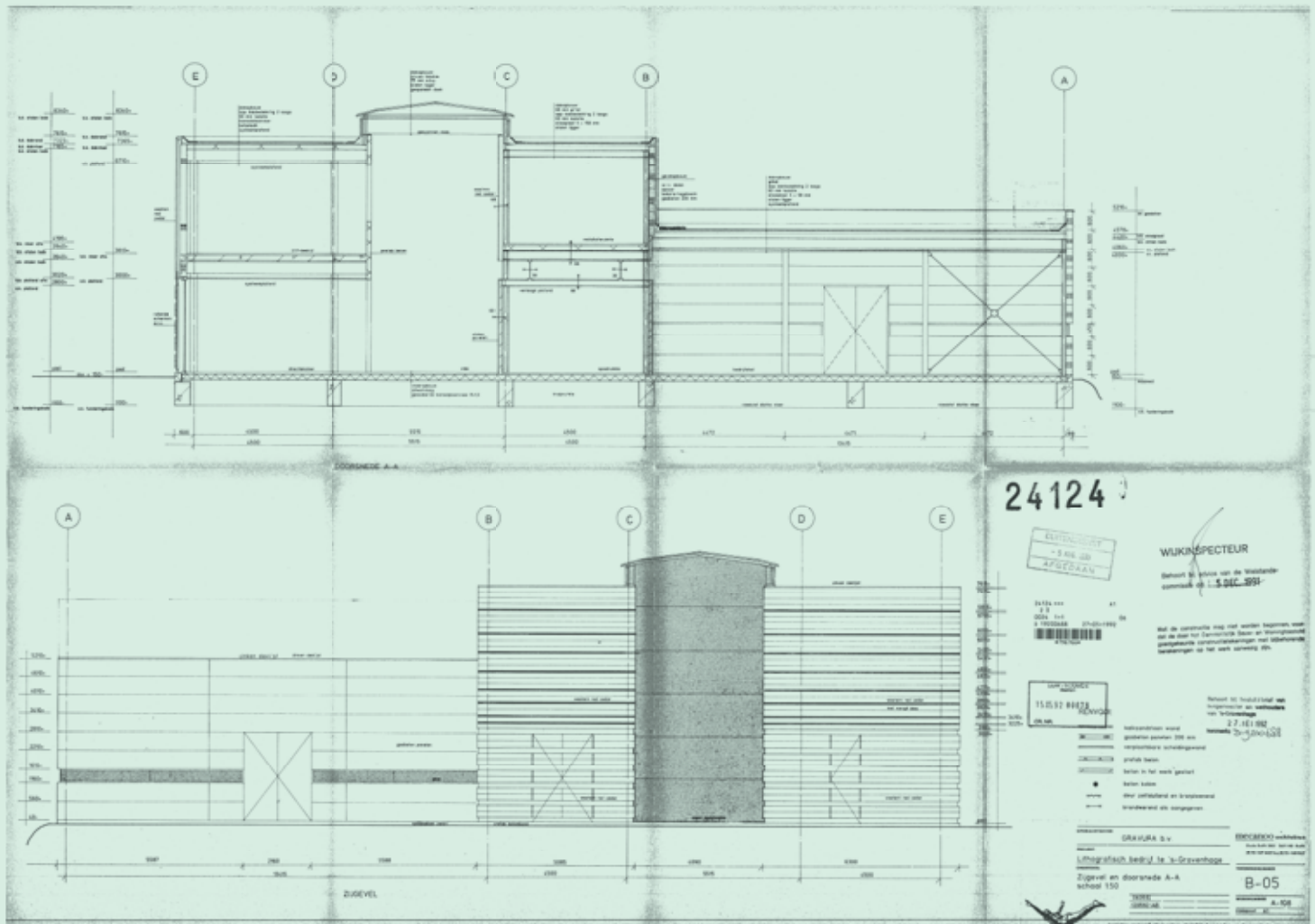




Het bedrijfspand met de opvallende architectuur van de voormalige clichéfabriek Gravura heeft met de komst van de Werkfabriek een bijzondere herbestemming gekregen. Zonder ingrijpende wijzigingen aan de essentie van het gebouw bleek het mogelijk om een industriële site om te vormen tot goed bruikbare kantoor- en werkruimten met een warm belevingsklimaat: “een werkplek die voelt als je huiskamer met een open en toegankelijke sfeer”.

<b>Naam object</b>	Werkfabriek
<b>Historische naam</b>	Gravura, lithografisch bedrijf
<b>Adres</b>	Wegastraat 29-31, 2516 AN Den Haag
<b>Architect</b>	Mecanoo Architecten
<b>Bouwjaar</b>	1992
<b>Herbestemming</b>	bedrijfsverzamelgebouw
<b>Verbouwing</b>	2016
<b>Opdrachtgever</b>	Werkfabriek
<b>Financiering</b>	onder meer met lening uit Fonds voor Ruimte en Economie Den Haag (FRED)
<b>Architect</b>	B. van den Broek van Studio Schaeffer
<b>Programma</b>	verbouwen tot kantoorunits, vergaderruimten en werkplekken
<b>Monument</b>	niet
<b>Toegankelijk</b>	beperkt





vormde, die een meter boven de andere twee delen van ieder viereenhalf meter diep uitstak. Het dak van de lichtstraat kraagde iets uit met onderlangs de dakkap een smalle strook ramen. Volgens de ontwerptekeningen was het de bedoeling om hier vlak onder een licht doorlatend doek te spannen, vermoedelijk om meer diffuus licht te krijgen. In de twee stroken naast de lichtstraat kwamen diverse werkruimten, zoals aan de voorzijde beneden de directiekamer en erboven de desktoppublishing (dtp)-werkruimten. Naar de lichtstraat toe waren de ruimten flexibel in te delen met een draaiwand en ook deels transparant ingevuld. De achterste ruimten sloten qua gebruik meer aan bij de werkhall waar de machines stonden. Zo was op de verdieping een installatieruimte en beneden een speelruimte voor de drukplaten. De eigenlijke fabriekshal was aanvankelijk een grote open ruimte van 13,5 m diep en vier meter hoog met een vloestofdichte vloer, niet verwonderlijk gezien de chemicaliën die hier werden gebruikt. Enkele jaren later werden in de hal compartimenten gebouwd.

Oorspronkelijk was de in totaal 50 m brede voorgevel geheel opgebouwd uit houten lamellen van 'western

red cedar', die ook doorliepen langs de parkeerruimte. Achter de houten stroken bevond zich een glazen gevel. De begane grond had een iets meer open patroon dan de boven etage. Later zijn de onderste lamellen verwijderd en ontstond een meer open glasgevel op de begane grond. De zijgevel is behalve de lichtstraat, die aan de linkerkant geheel van glas is, vrij gesloten en voorzien van witte gasbeton panelen. Het achterste deel was op een meter hoogte voorzien van smalle raampanelen. Opvallend is dat in deze periode en op deze plek in de Binckhorst een spraakmakend architectenbureau werd aangetrokken voor een bedrijfsgebouw. Mogelijk was de voormalige clichéfabriek Gravura ook vanwege zijn achtergrond bewust op zoek naar bijzondere vormgeving, dat speelde uiteindelijk in hun dagelijks werk een belangrijke rol. In ieder geval bleef het gebouw in het Haagse architectencircuit niet onopgemerkt en werd aan het ontwerp in 1993 de Berlagevlag toegekend.

Na het faillissement van Gravura brak een onzekere tijd aan. De eigenaar kon het pand niet op de vrije markt verkopen, omdat in het kader van de aanstaande ontwikkelingen van de Binckhorst de ge-

#### Linkerpagina

Verzameling logo's op de omslag van het overzicht van de geschiedenis en een inventarisatie van het archief van Gravura. (Verzameling HGA)

#### Deze pagina

Bouwtekening van architectenbureau Mecanoo, 1991. (Verzameling gemeente Den Haag, DSO)

#### Pagina 24-25

Van de huidige gevel bestaat de onderste verdieping uit glas, met daarboven lamellen van 'western red cedar'.

Opvallend is dat in deze periode en op deze plek in de Binckhorst een spraakmakend architectenbureau werd aangetrokken voor een bedrijfsgebouw.





WERK  
FABRIEK

29

WERK  
FABRIEK

**SMART-UP**

- STELFSTANDIG NAAR HOOG
- SMART-UP DIE NIET MEER OUD-SMART IS
- NIET IN KLEINE START-UPS ONDERNEEMERS NIET OF ZONDER
- NIET TOEGANG TOE BEHOEVEN STICHT ZIJN SOCIAL ENTREPRENEURS
- NIET TEGEN NAAR NIET-CHIFFEREN MAKT NOG MEE
- SLIM REALISEREN ZONDER DAT SAMENWERKING DE SLEUTEL TOT SUCCES IS
- ONMIDDELIJK TOEGANG TOT HOOG-TECHNISCHE HULPBRONNEN
- ALS ZE ER ZELF NIET LUKEN, DOET DATEN SAMEN MET ANDEREN TEGEN
- HOOGTECHNISCHE HULPBRONNEN & NIET ONDERNEEMERS NIET AAN
- ONDERNEEMERS NIET TOEGANG TOT HOOG-TECHNISCHE HULPBRONNEN
- ONDERNEEMERS NIET TOEGANG TOT HOOG-TECHNISCHE HULPBRONNEN

# Fokker Terminal, evenementenlocatie

School voor Luchtvaarttechniek  
Anthony Fokkerschool

**B**

**Gate**





De Fokker Terminal is anno 2020 uitgegroeid tot een geliefde en toonaangevende congres- en eventlocatie voor de zakelijke markt met landelijke aantrekkingskracht. Bijzonder is dat het thema luchtvaart opduikt in leuke details van de styling en bij het meubilair. Zo hangen in de oude schoollokalen foto's van de voormalige Fokkerschool en heeft het meubilair afwisselend zowel een vliegtuigtouch als schools karakter.

Naam object	Fokker Terminal
Historische naam	School voor Luchtvaarttechniek Anthony Fokkerschool
Adres	Binckhorstlaan 249, 2516 BB Den Haag
Architect	F.C. de Weger i.s.m. W. Zonneveld
Bouwjaar	1960-1961 met uitbreiding in 1984-1986
Herbestemming	evenementenlocatie
Verbouwing	2008-2009
Opdrachtgever	gemeente Den Haag
Architect	M3H architecten
Bouwkosten	€ 1.250.000,-
Financiering	gemeente Den Haag
Programma	cascorenovatie met behoud van oorspronkelijke elementen
Monument	gemeentelijk monument
Toegankelijk	tijdens evenementen

## Pagina 30

De centrale hal van de voormalige Fokkerschool kort na de renovatie in 2009.

(Foto: Fokker Terminal)

## De eerste luchtvaart technische school

Door de opkomst van de luchtvaart in de jaren '30 ontstond behoefte aan een opleidingsinstituut voor luchtvaart en radiotelegrafie. Het initiatief hiervoor kwam uit defensiekringen. In 1936 werd het Nederlandsch Luchtvaart Instituut (NLI) opgericht en in oktober 1936 startte deze instelling de nijverheidsopleiding luchtvaarttechniek in het oude stedelijk gymnasium in Utrecht. De financiële middelen waren vanaf het begin niet florissant. De gemeente Utrecht weigerde subsidie te verstrekken en dat maakte dat de NLI uitweek naar Den Haag. De stad ontving het instituut met open armen, mede omdat de gemeente de opleiding vond passen in het eigen nijverheids- onderwijs. De gemeente stelde een schoolgebouw aan de Zeezwaluwhof ter beschikking. Op 3 mei 1940 vond, in het bijzijn van prins Bernhard, de officiële opening plaats. Daarmee was de eerste technische school voor luchtvaarttechniek een feit. De oorlog betekende een forse tegenslag voor de school, die vanwege de ontruiming van Duindorp in een kleuterschool aan de Ammunitiehaven terecht kwam. Gedurende die jaren daalde het niveau van het onderwijs. In 1946 nam de nieuwe directeur Kampschuur het initiatief om het onderwijs weer meer inhoud te geven en zette de weg omhoog weer in. De school keerde in 1947 terug naar de Zeezwaluwhof en groeide hier verder, maar de nieuwe ontwikkelingen in onder meer de vliegtuigmontage konden

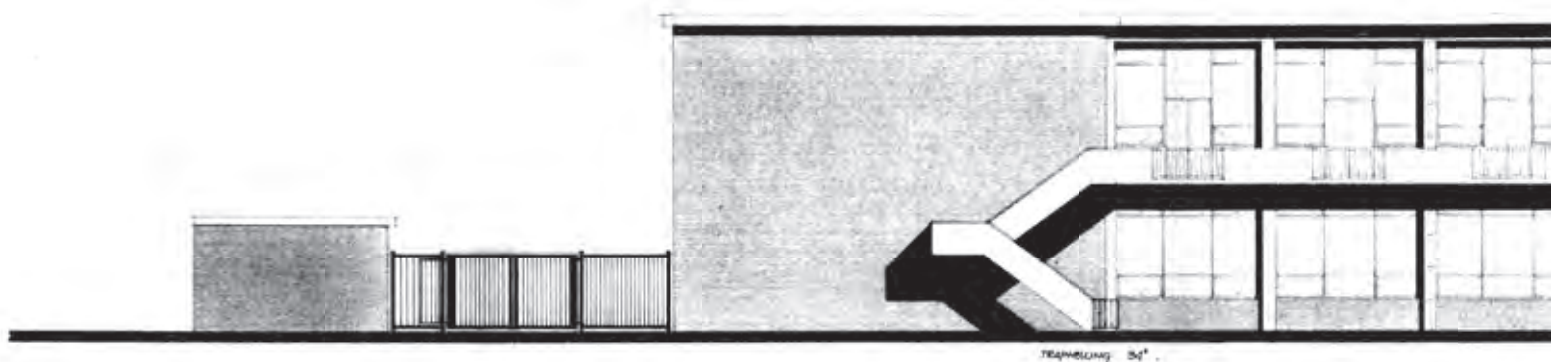
op de locatie niet meer gevolgd worden. De mogelijkheden werden bekeken voor de bouw van een nieuwe school. Na toestemming van de minister van Onderwijs Kunsten en Wetenschappen kon men op zoek naar een terrein voor nieuwbouw. Uiteindelijk kwam via de gemeente Den Haag het terrein aan de Binckhorstlaan in beeld. Grondaankoop van de nabij gelegen verffabriek Paulussen leverde de bouwgrond op voor de school.

## Een school met industriële uitstraling

Het gemis van een effectieve ruimte voor de vliegtuigmontage in de oude school was een van de belangrijkste redenen voor de nieuwbouwplannen. Na instemming van het ministerie in 1955 kreeg het architecten- en ingenieursbureau ir. F.C. de Weger de opdracht een ontwerp te maken voor een schoolgebouw voor 350 leerlingen. De school moest het karakter krijgen van een bedrijfsgebouw met een industriële uitstraling. Zo zouden de leerlingen, toekomstige technici, al tijdens hun opleiding vertrouwd raken met de industriële sfeer waarin ze later zouden gaan werken. Dit betekende dat in de materiaaltoepassing een strakke en sobere lijn werd gehanteerd zonder decoratieve details, zodat de constructieonderdelen in het zicht bleven.

Centraal in het ontwerp lag een vliegtuighangaar van 1.200 m<sup>2</sup> waar het vak vliegtuigonderhoud werd onderwezen. Daar omheen lagen in een u-vorm in twee etages de leslokalen gegroepeerd, zeven prak-

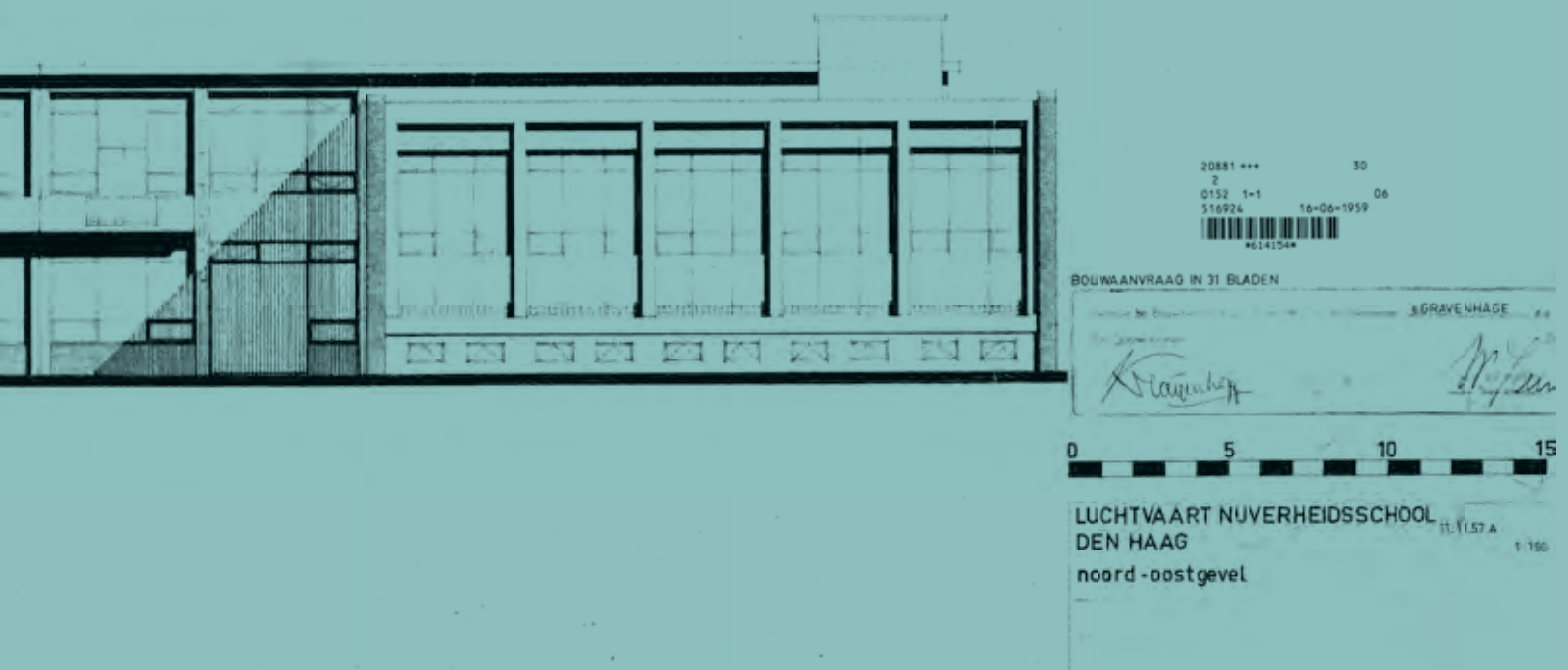
Bouwtekening van de noord-oostgevel van de Fokkerschool, 1958.  
(Verzameling Gemeente Den Haag, DSO)






Na instemming van het ministerie in 1955 kreeg het architecten- en ingenieursbureau ir. F.C. de Weger de opdracht een ontwerp te maken voor een schoolgebouw voor 350 leerlingen.

De hangaar met vliegtuigen voor het praktijkonderwijs. Leerlingen op de verdieping wisselen van lokaal. (Foto: Leo van der Kleij, De Beeldunie)





The image shows the interior of a large, modern industrial hangar. The structure is characterized by a complex network of dark metal beams and supports. A prominent feature is a large, open bay in the center, which is the maintenance area for aircraft. The floor is a light-colored, polished concrete. The lighting is dramatic, with strong shadows and highlights, suggesting a large skylight or glass roof. The overall atmosphere is industrial and spacious.

Centraal in het ontwerp lag een vliegtuighangaar van 1.200 m<sup>2</sup> waar het vak vliegtuigonderhoud werd onderwezen.



De voorzijde van de Fokker Terminal met centraal de nieuwe ingang, 2009. (Foto: Fokker Terminal)

De gerenoveerde hal met achterin de grote roldeuren. De scheidingswanden naar de lokalen zijn wit geschilderd, 2009. (Foto: Fokker Terminal)

De achtergevel was voorzien van acht grote roldeuren van zeven meter hoog met een totale doorgang van 25 meter, dit gaf de mogelijkheid om vliegtuigen naar buiten te rijden om daar verder te bewerken.



tijklokalen en tien theorielokalen, die via een open galerij toegankelijk waren. Van buitenaf is de voorste ruimte, die als kantine dienst deed, bereikbaar via een betonnen trap met galerij, die het complex een bijzonder sculpturaal effect geeft. Voor dit grootste bouwblok kwam aan één kant een smal bouwdeel, eveneens van twee verdiepingen met daarin de ontvangstruimte, een aula en kantoren. Aan het uiteinde van dit smalle gedeelte stond dwars hierop een gymnastieklokaal met eronder een kleedruimte, een doucheruimte en een waslokaal. Door de teruglopende economie en de daarmee samenhangende bestedingsbeperking kon pas in 1959 de aanbesteding plaats vinden en vond in 1961 de officiële opening plaats. De school kreeg toen ook zijn nieuwe naam: School voor Luchtvaarttechniek Anthony Fokkerschool.

De school betrok het gebouw met veel enthousiasme en het leerlingenaantal groeide gestaag. In 1966 leidde dit alweer tot ruimtetekort. Als reactie begon het bestuur met de voorbereiding van een uitbreiding van het schoolgebouw, waarmee overigens door de architect bij het eerste ontwerp al rekening was gehouden. Aanvankelijk dacht men alleen aan een uitbreiding met lokalen. De toestemming van het ministerie liet lang op zich wachten en uiteindelijk kon begin jaren '80 gestart worden met de uitbreiding, waarbij naast lokalen ook de centrale hal naar het water toe uitgebreid werd. De opening van het nieuwe gedeelte vond plaats in 1986.

Vanaf het midden van de jaren '80 kwam het middelbaar beroepsonderwijs evenals andere onderwijssectoren in de greep van fusies. In de jaren '90 fuseerde de Fokkerschool en ging op in het Nederlands Luchtvaart College (NLC), de letters prijken nog op de gevel, dat in 1995 een nieuw schoolcomplex betrok in Hoofddorp.

### Van Anthony Fokkerschool naar Fokker Terminal

Het nieuwe industrieel ogende schoolgebouw functioneerde als verwacht. De royale centrale hangaar, waar al snel enkele vliegtuigen stonden en de leerlingen naar hartenlust konden sleutelen, gaf de school de lang begeerde ruimte. De achtergevel was voorzien van acht grote roldeuren van zeven meter hoog met een totale doorgang van 25 meter, dit gaf de mogelijkheid om vliegtuigen naar buiten te rijden om daar verder te bewerken.

De praktijklokalen boden direct contact met de grote fabrieksmatige hal doordat de scheidingswanden transparant waren uitgevoerd. Dit gaf een bijzonder effect aan het gehele onderwijsconcept. De theorielokalen waren met dichte wanden afgescheiden van de hal. Het gebouw heeft een skelet van beton, dat prominent zichtbaar is bij de leslokalen. Het rasterwerk van beton is in het exterieur nader ingevuld met stalen puien



en borstweringen van sierbetonplaten. De gesloten zijmuren van de theorielokalen zijn uitgevoerd in gele baksteen, die in de latere periode wit zijn geschilderd. Ook de zijgevel van de gymnastiek zaal aan de Binckhorstlaan was in gele baksteen gerealiseerd. De hangaar kreeg een stalen draagconstructie met lichtkappen, die bestaan uit stalen vakwerkspanten, waarin oorspronkelijk draadglas was aangebracht. De stalen constructie draagt ook de Bimsbetonplaten op de tussen de glaskappen liggende platte dakvelden. De nog steeds op de meeste plaatsen

De wandschildering met verkeersstoren van Inge Krassenburg uit 1985 in het trappenhuis bij de oorspronkelijke hoofdingang, 2019. (Foto: Fokker Terminal)

De zijgevel in oorspronkelijke staat en met de originele kleurstelling, 2019. (Foto: Fokker Terminal)

# Maan, woningen, kantoren, startups

KPN hoofdkantoor





Het grote terrein tussen de Maanweg en de Saturnusstraat was oorspronkelijk de vestigingslocatie van Van der Heem, de grootste radio-producent in Den Haag. Met het 'nieuwe werken' als kantoorconcept verrees tussen 1994 en 1999 het KPN-complex. Na ruim 15 jaar was de tijd van transformatie van de nog nieuwe ogende gebouwen aangebroken. Het eens zo verstilde KPN kantorenpark heeft een nieuwe dynamiek gekregen met respect voor de oorspronkelijke architectuur.

<b>Naam object</b>	Maan
<b>Historische naam</b>	KPN hoofdkantoor
<b>Adres</b>	Maanplein en Saturnusstraat
<b>Architect masterplan</b>	F. Temme.T+T design
<b>Architecten gebouwen</b>	centrale hoofdgebouw Dam & Partners architecten, H. Wit, o3 Architecten, BD Architecten en landschapsarchitect J. Bennema, Delta Vorm Groep
<b>Bouwjaar</b>	1994-1999
<b>Herbestemming</b>	appartementen, commerciële ruimten en kantoren
<b>Verbouwing</b>	2018-2019
<b>Opdrachtgever</b>	Borghese Real Estate en COD
<b>Architect:</b>	Tconcept (Maanplein), C. Keus (Apollo 14) en Studio Fabrick (Q 42)
<b>Programma</b>	verbouwen aantal kantoorgebouwen tot 750 appartementen en diverse commerciële ruimten, twee woontorens met sociale huurwoningen en koopappartementen, gedeelte aan de Saturnusstraat restylen tot nieuwe kantoren.
<b>Monument</b>	niet
<b>Toegankelijk</b>	alleen de buitenruimte

## Pagina 42

Eén van de gemeenschappelijke ruimten in Apollo 15 op etage 'geel'. (Foto: C. van der Kooy)

## KPN kantorenpark

Aan de rand van het gebied de Binckhorst verrees eind jaren '90 de laatste loot aan de PTT-stam, het KPN hoofdkantoor, een groot complex van kantoorgebouwen aan de Maanweg. Het omvangrijke kantorenpark in een groene omgeving vormde samen met de eerder gebouwde Haagse Arc, eveneens van KPN, een duidelijke afbakening van het bedrijventerrein de Binckhorst. Daarmee was de wens die in het bestemmingsplan van 1988 werd uitgesproken geëffectueerd. Dit plan beschreef onder meer het voorstel om het gebied rond de Binckhorstlaan, Mercuriusweg en Maanweg aan te wijzen voor gecombineerde ontwikkeling van productiebedrijven, detailhandel in volumineuze goederen en daarboven kantoren. De gemeente kenschetste de drie genoemde wegen als een onderdeel van de hoofdstructuur en verantwoordelijk voor het gezicht van en de samenhang binnen de Binckhorst. Dit beeld diende behouden te blijven en zo nodig versterkt. Die versterking zag de gemeente vooral in het streven naar duidelijker bebouwingswanden langs de randwegen, waardoor deze met meer nadruk als ruimtelijk kader voor de Binckhorst zouden fungeren. Daarnaast wilde men de aantrekkelijkheid van de Binckhorst verhogen door in deze bebouwingswanden functies te concentreren die daar bij uitstek pasten, kantoren. De maximale toegestane bebouwingshoogte varieerde van 40 m aan de Binckhorstlaan tot maximaal 25 m aan de Maanweg.

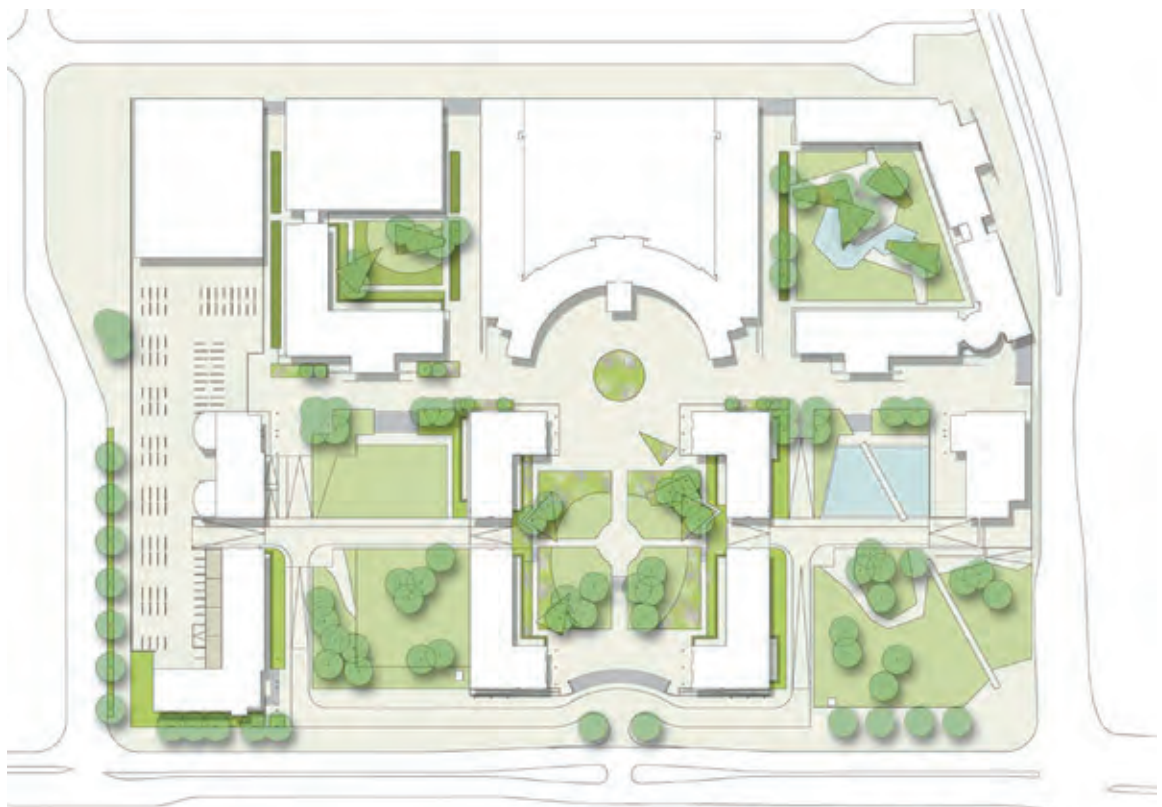
## Van radio naar telecommunicatie

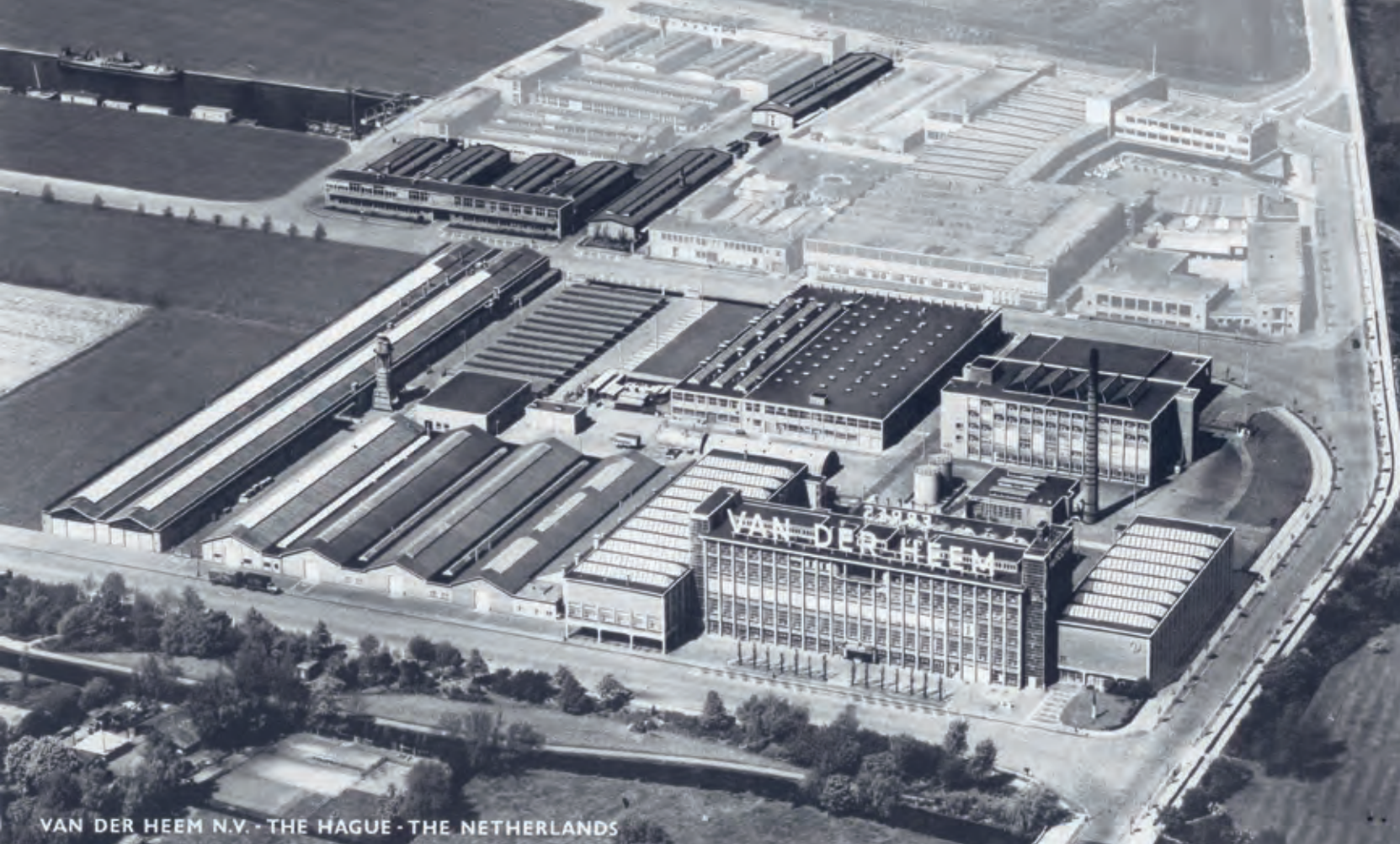
Het grote terrein was oorspronkelijk de vestigingslocatie van de firma Van der Heem, de grootste radioproductent die Den Haag heeft gekend. Behalve radio's produceerde het bedrijf ook andere elektrotechnische apparatuur, zoals stofzuigers, boormachines en televisietoestellen onder de merknaam Erres, het merk van handelsfirma Stokvis. In 1939 opende de fabriek aan de Maanweg als één van de eerste industriële vestigingen in de Binckhorst. Het bedrijf groeide in de decennia daarna uit tot een conglomeraat van gebouwen, waar in de jaren '60 ruim 2.000 mensen werkten. In die periode nam Philips Van der Heem over en begin jaren '90 liep de productie van de Philipsproducten hier af. Philips verkocht het bijna vijf hectare grote terrein in 1993 aan Wilma Vastgoed. Enkele jaren later volgde de sloop van dit bijzondere complex, één van de grootste fabriekscomplexen van de stad.

Twee projectontwikkelaars, Multi Vastgoed en Wilma Vastgoed ontwikkelden het terrein voor KPN, de voormalige telecommunicatie afdeling van de PTT. Het project had in 1996 een begrootte omvang van 350 miljoen gulden en besloeg zo'n 85.000 m<sup>2</sup> aan kantoor- en aanverwante ruimten. Uitgangspunt hierbij was het 'nieuwe werken' als kantoorconcept waarbij er veel wisselplekken werden gecreëerd. Dit betekende minder vierkante meters per medewerker en leverde dus ruimtelijke besparing op.

KPN had in die jaren voor haar centrale organisatie 16 gebouwen in de stad in gebruik en wilde de werk-

De plattegrond met groenplan van het terrein Maanplein voor het KPN-complex. (Verzameling Tconcept)





VAN DER HEEM N.V. - THE HAGUE - THE NETHERLANDS

zaamheden van deze afdelingen concentreren. Na een zoektocht naar een mogelijke locatie, onder meer in de regio, koos het bedrijf voor de locatie aan de Maanweg. Dit terrein was gunstig gelegen, vlak bij de snelweg en een station, en bleek relatief goedkoop. KPN verkoos de optie als huurder op te treden van het te bouwen complex, maar de vastgoed afdeling was wel drie jaar nauw betrokken bij de ontwikkeling van de bouwplannen. De definitieve vestiging van het bedrijf in de Binckhorst was belangrijk voor het dienstverleningssegment van de Haagse werkgelegenheid en betekende het behoud van in die tijd nog ca. 5.000 KPN-werknemers.

Architect Fred Temme van T+T design, die eerder de Haagse Arc voor KPN ontwierp, kreeg de opdracht een samenhangend stedenbouwkundig plan voor het gebied te ontwikkelen. Dit plan omvatte 13 kantoorstorens in een groene omgeving. Ook de stedenbouwkundige randvoorwaarden, specificaties van materialen en afmetingen werden hierin vastgelegd. De afdeling DSO van de gemeente werkte dit verder uit. Het complex kreeg een centrale as, met daar langs vier kantoorgebouwen, die eindigde in het centraal gelegen hoofdgebouw. Voor de nadere uitwerking en het ontwerpen van de gebouwen stond een team van vier architectenbureaus garant. Het centraal gelegen hoofdgebouw was een ontwerp van Dam & Partners architecten, de overige gebouwen van architect H. Wit van o3 Architecten en BD Architecten. Het omgevingsplan van de kantoorgebouwen

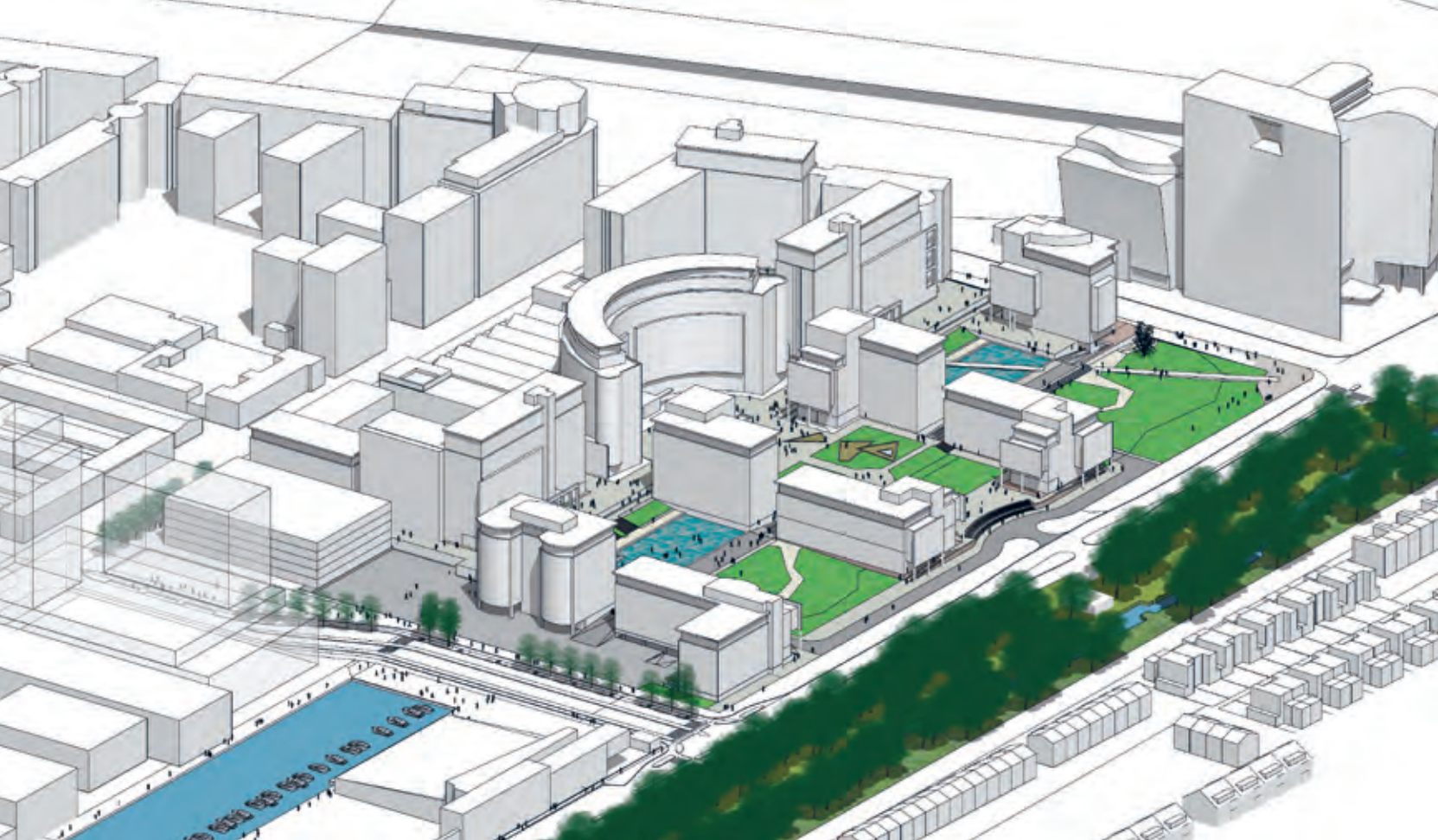
was van de hand van landschapsarchitect J. Bennema van Delta Vorm Groep. Het hoofdgebouw kreeg de vorm van een cirkelsegment met een klassieke indeling van plint en kroonlijst. De andere gebouwen langs de as bestonden uit rechthoekige blokken. Achter het centrale gebouw kwam een restaurant voor 1.200 personen, ontworpen als een kas met veel glas en hout. Links- en rechtsachter deze kern van het complex staan meerdere kantoorstorens waaronder ook een parkeergarage. De hoogte van de gebouwen liep af in de richting van Voorburg. De geveluitvoering bestond uit Engelse baksteen. Op de entreeplaatsen waren de gevels voorzien van er voor zwevende crèmekleurige schaalvormige panelen, gedragen door ranke pijlers. De diverse gebouwen vormden een uniform beeld met steeds een iets inspringende dakverdieping.

Het aantal van 13 kantoorstorens is uiteindelijk teruggebracht tot 11. Vanaf 1998 betrok KPN de eerste nieuwe panden, rond 2000 was het gehele complex in gebruik. In 2011 werd aan de Saturnusstraat nog een aparte parkeergarage van zes verdiepingen voor 400 auto's toegevoegd.

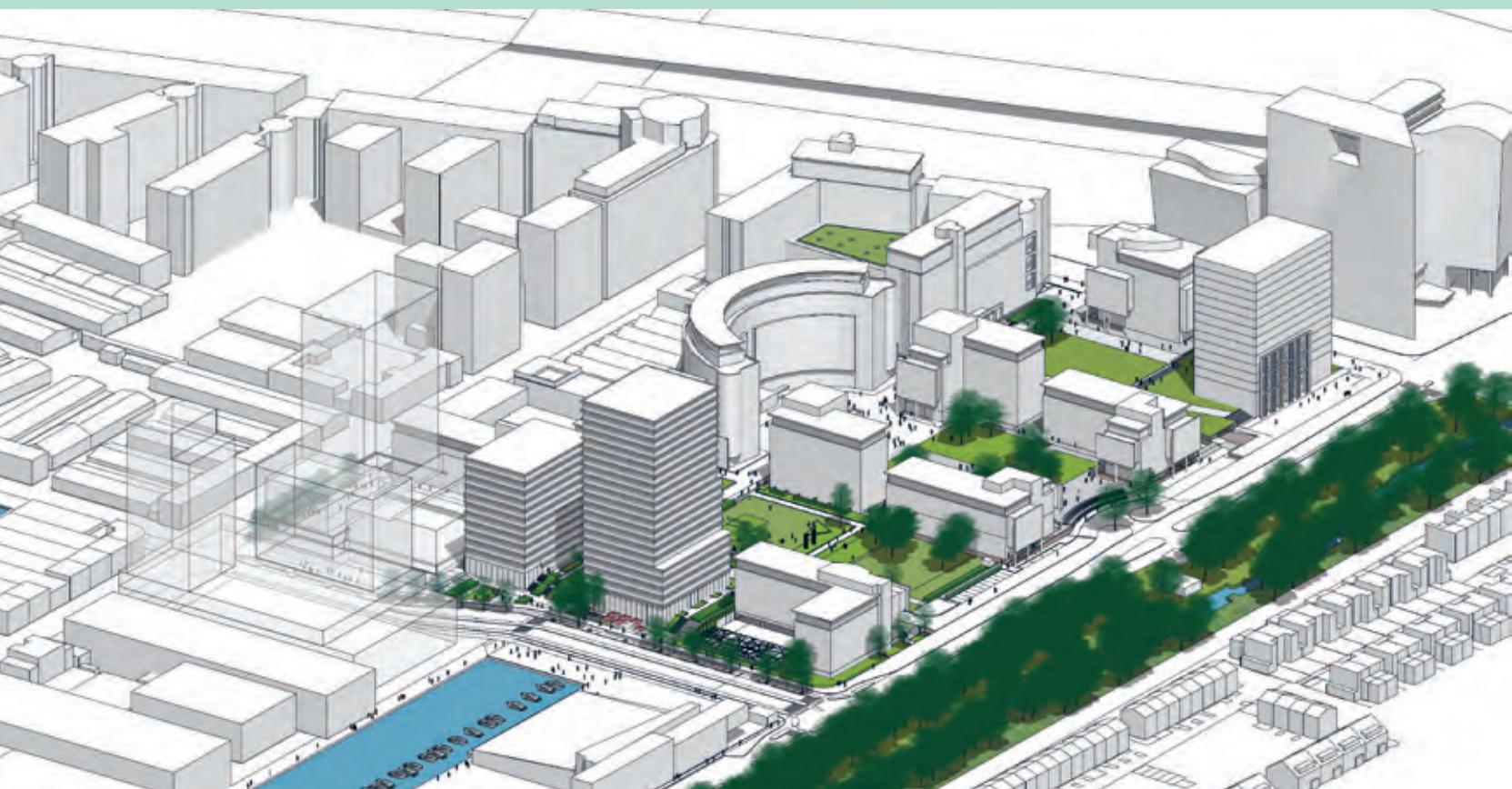
### Een nieuwe perspectief

Het KPN-complex was de laatste jaren door het krimpende personeelsbestand van het bedrijf nog slechts gedeeltelijk in gebruik. Sommige van de gebouwen stonden al jaren leeg of kregen gedeeltelijk een tijdelijke herbestemming. In 2016 viel de beslis-

Het Van der Heem fabriekscomplex strekte zich uit tussen de Maanweg en de Saturnusstraat met nog enkele hallen langs de Melkwegstraat, 1950. (Verzameling SHIE)



De gemeente ontving de ideeën voor herontwikkeling van het complex, in het kader van de organische ontwikkeling van het gebied Binckhorsthaven, met open armen.





**Linkerpagina**

Maquette van de KPN-campus voor de verbouwing.

(Verzameling Tconcept)

Maquette van de toekomstige situatie van het gebied Maanplein. Aan de randen zijn drie woontorens toegevoegd.

(Verzameling Tconcept)

**Deze pagina**

Zicht op het KPN-complex vanaf de verlengde Melkwegstraat, 2020. (Verzameling Tconcept)

(Verzameling Tconcept)

Een aantal van de voormalige kantoorgebouwen zijn getransformeerd tot appartementencomplexen.

apartementencomplexen.







Street Art van Artdrenaline en Graphic Sense verlevendigt de gevel van Apollo 14.

Toelichting op de onderlinge relatie van de bouwblokken en de keuze van de hoogte van de omliggende gebouwen.

(Verzameling Tconcept)

Schets van de toekomstige situatie rond de Binckhorst-haven met links Frank is een Binck en aan de kop van de haven een toevoeging aan het KPN-complex. (Verzameling Tconcept)

#### Rechterpagina

De ontvangstruimte van Q42 heeft een zitruimte, een keuken, een tribunetrap en een glijbaan. (Foto: J. Bouwens)

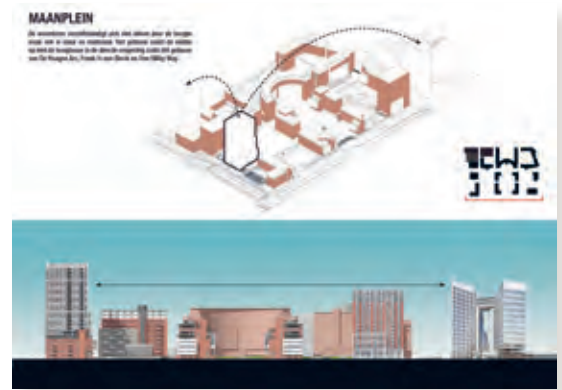
nusstraat en Regulusweg weer kantoren komen. Van KPN zelf is een bedrijfs onderdeel in het hoofdgebouw achtergebleven. De keuze voor kantoren op deze locatie hangt samen met de geluidsoverlast die de spoorbaan en de Utrechtsebaan veroorzaken en derhalve is deze plek niet geschikt voor woningbouw. TConcept ontwierp voor de transformatie van dit kantoorgedeelte een nieuwe indeling met aan de binnencour een groot atrium met een hoogte van 15 meter. Hier zou het hart van het gebouw dat de naam Universe mee kreeg komen te liggen. Inmiddels is het bouwblok in andere handen gekomen en is dit plan van de baan.

### Een bestaand kantorenpark tot leven gebracht

Op het eens zo verstilde kantorenpark van KPN, waar alleen overdag op gezette tijden de voormalige ambtenaren al of niet gehaast rondliepen, heerst inmiddels een andere ritme van de dag. Werknemers van de kantoren kruisen het pad met de nieuwe bewoners en dit komt de dynamiek van het gebied ten goede. Door dezelfde architecten als bij de oorspronkelijke bouw te betrekken is er met respect omgegaan met het bijzondere concept van het KPN-park en is een harmonieuze nieuwe situatie gecreëerd.

### Literatuur/bronnen

- V. Freijser, *Stad in vorm*, Rotterdam 2000
- *Den Haag Centraal*, 19 april 2018
- *Haagsche Courant*, 30 oktober en 24 december 1996
- *Ontwerp bestemmingsplan Binckhorst*, mei 1988





Q42, een succesvol technologie- en programmeerbedrijf dat in 2018 zes prestigieuze internetprijzen won: Lovie Awards, voor apps voor Radio 538 en het Rijksmuseum en websites voor Below the Surface en de televisieserie Hollands Hoop.

# Mama Kelly, restaurant

Ketelhuis Laurens sigarettenfabriek





Het markante hoge ketelhuis, inmiddels ingericht als restaurant, met bovenin hoge smalle ramen heeft kenmerken van de wederopbouw architectuur. Door het vele glas was de techniek, de trots van het bedrijf, ook van buiten goed te zien.

Voor het restaurant geldt: het industriële karakter in combinatie met het uitzicht, maakt het geheel tot een onvergetelijke plek.

Naam object	Mama Kelly, restaurant
Historische naam	Ketelhuis Laurens sigarettenfabriek
Adres	Saturnusstraat 100, 2516 AH Den Haag
Architect	architect F.A.W. van der Togt en adviserend ingenieur L.H. Huydts
Bouwjaar	1951-1952
Herbestemming	café, bar en restaurant met terras
Verbouwing	2014
Opdrachtgever	Horeca Fabriek
Architect	Art Constructions, Architectuur & Projectrealisatie
Programma	ketelhuis en nevenruimten verbouwen tot restaurant, grote bar en foodbar en het inrichten van een groot terras aan het water
Monument	Gemeentelijk monument
Toegankelijk	tijdens openingstijden restaurant