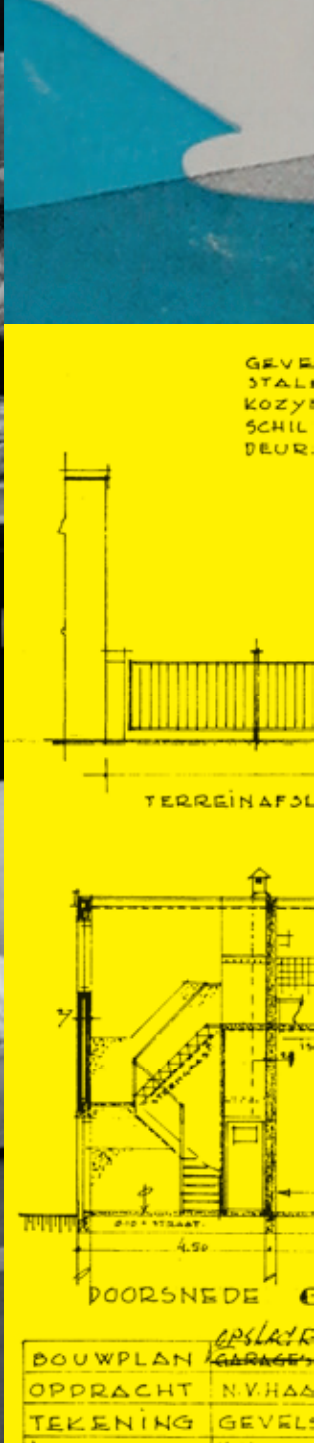
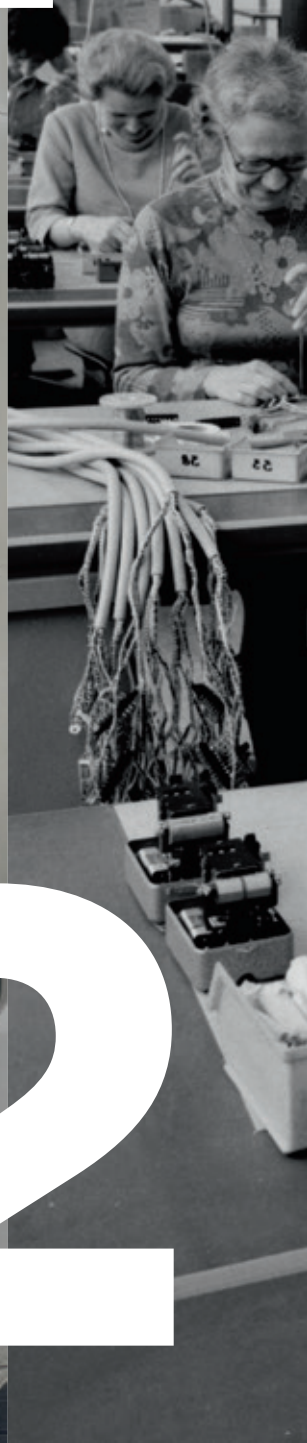


Nieuw in oud

Binckhorst Den Haag
Herbestemming industrieel erfgoed



2

Nieuw in oud 2

Binckhorst Den Haag
Herbestemming industrieel erfgoed

Koos Havelaar



Eindeloo
ontwerpen en uitgeven

Inhoud

- 5 Van polder tot industriegebied
- 7 Herijking en herbestemming
- 8 **ABS den Elzen, autoschadereparatiebedrijf**
Hoek Zuurstoffabriek
- 20 **Bink36, bedrijfsverzamelgebouwen**
Centrale Werkplaats en Magazijn der PTT
- 26 **De Besturing, bedrijfsverzamelgebouw**
Schottel Nederland, aandrijving en manoeuvreersystemen
- 34 **Fokker Terminal, evenementenlocatie**
Anthony Fokkerschool
- 46 **Mama Kelly, restaurant**
Caballerofabriek ketelhuis
- 54 **Sickboards, skateboardwinkel**
Beers, vrachtwagens
- 62 **Werkfabriek**
Gravura, lithografisch bedrijf
- 72 **Capriole Café + Glaswerk**
Paulussen, verffabriek
- 88 **Secrid + Kompaan**
NV Haags Beroepsvervoer
- 96 **Junoblok, woningen, bedrijven, restaurant**
PTT kantoorgebouw
- 108 **Maan, woningen en kantoren + Apollo14**
KPN, hoofdkantoor
- 124 **Binck-Eiland, woningen, restaurant**
SDU, uitgeverij en drukkerij
- 170 Literatuur
- 171 Colofon

Fokker Terminal

School voor Luchtvaarttechniek
Anthony Fokkerschool

De Fokker Terminal is anno 2019 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, 1961 - 1995
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

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 Nederland 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 nijverheidsonderwijs. 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 Ammunitionhaven 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 m² waar het vak vliegtuigonderhoud werd onderwezen. Daar omheen lagen in een u-vorm in

Vorige pagina

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

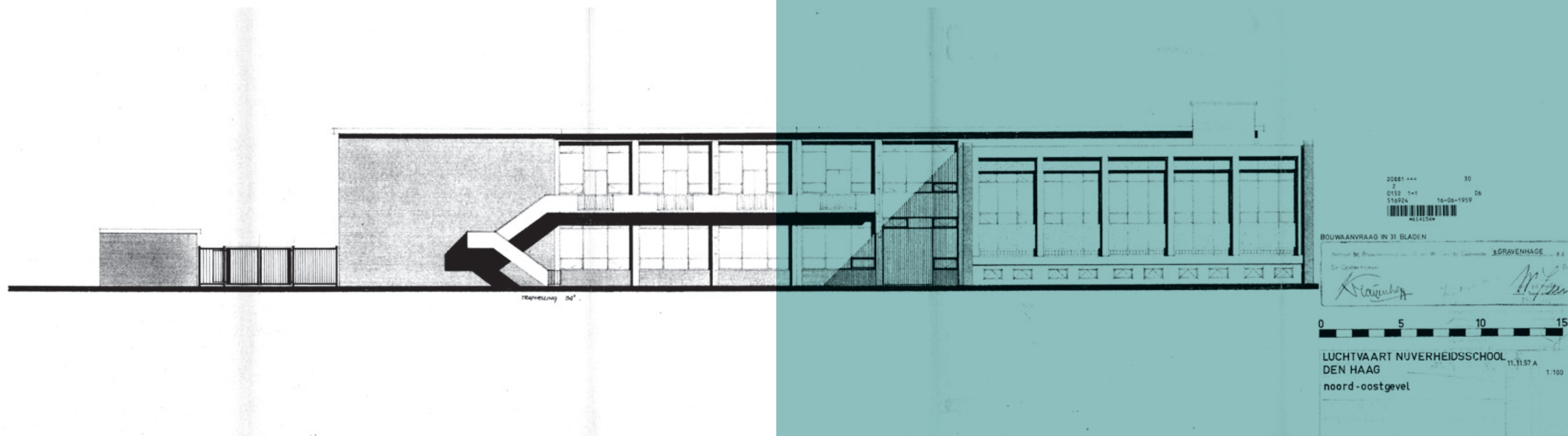
(Foto: Fokker Terminal)

Bouwtekening van de noord-oostgevel van de Fokkerschool, 1958.

(Verzameling Gemeente Den Haag, DSO)



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



20881 *** 30
2
0132 1-1
516924 16-06-1959 D6
#014154#

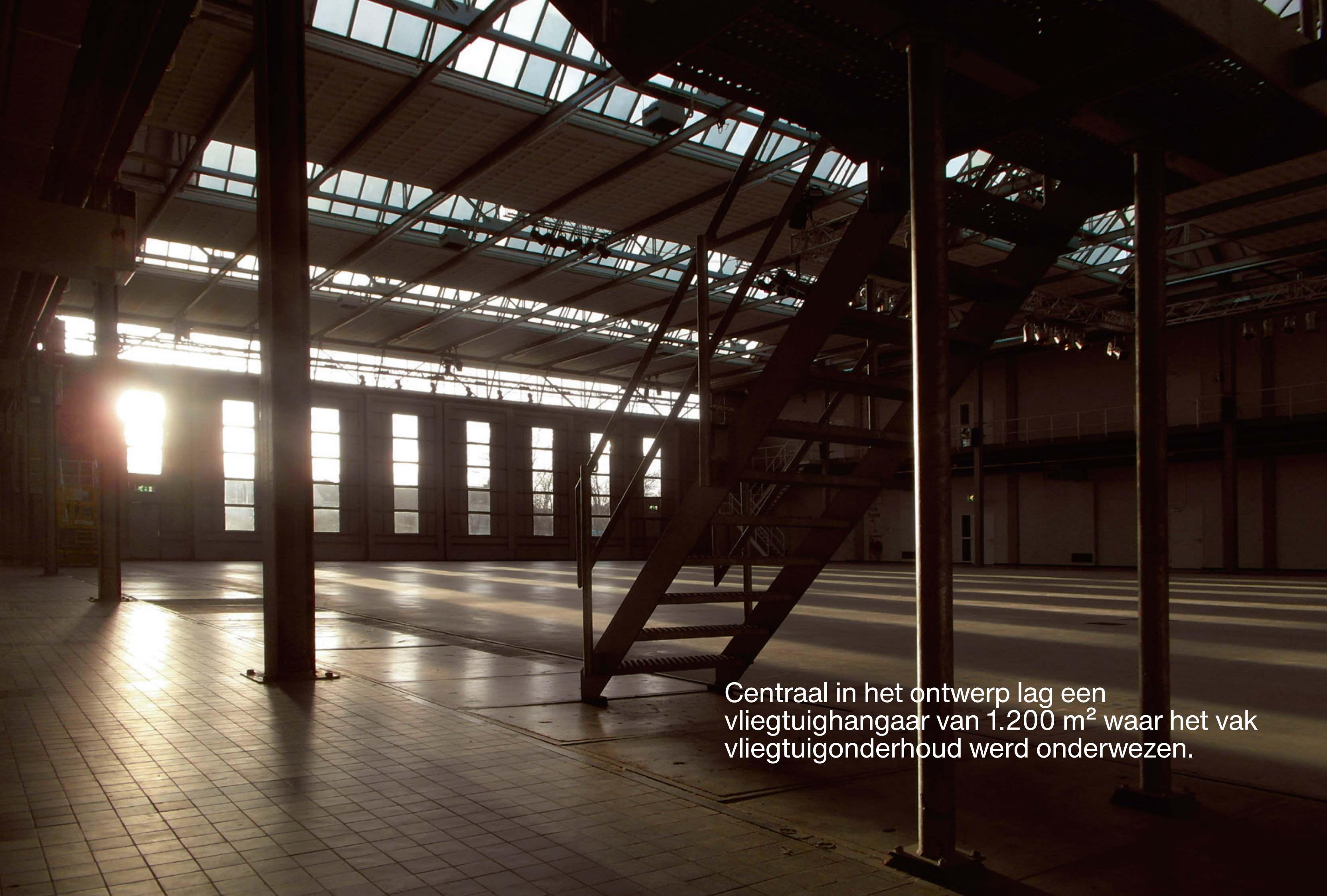
BOUWAANVRAAG IN 31 BLADEN

Aankomst bij Bouwvereniging van 11 en 16-06-1959 s.GRAVENHAGE

De Ontwerper
Kampschuur

0 5 10 15

LUCHTVAART NUVERHEIDSSCHOOL
DEN HAAG 11.31.57 A 1:100
noord-oostgevel



Centraal in het ontwerp lag een vliegtuighangaar van 1.200 m² 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 mogelijkheid om vliegtuigen naar buiten te kunnen rijden om daar verder te bewerken daarvoor was de achtergevel voorzien van acht grote roldeuren van zeven meter hoog met een totale doorgang van 25 meter.



twee etages de leslokalen gegroepeerd, zeven praktijklokalen 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 garderobe, 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 een 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 mogelijkheid om vliegtuigen naar buiten te kunnen rijden om daar verder te bewerken daarvoor was de achtergevel voorzien van acht grote roldeuren van zeven meter hoog met een totale doorgang van 25 meter. 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 puilen 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

De wandschildering met verkeerstoren 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)

was aangebracht. De stalen constructie draagt ook de Bimsbetonplaten op de tussen de glaskappen liggende platte dakvelden. De nog steeds op de meeste plaatsen aanwezige ragfijne profielen van de stalen ramen en deuren werden geproduceerd bij de bekende fabriek van De Vries Robbé in Gorinchem.

Na het vertrek van het NLC in 1995 kreeg de school opnieuw een functie voor het onderwijs. De nieuwe gebruiker was de Lucasstichting, een onderwijsstichting met diverse scholen onder zich voor primair en voortgezet onderwijs in de regio Haaglanden. Het gebouw werd ingezet voor het praktijkonderwijs van het Elsloo College. Het voldeed echter niet aan de behoefte van de school, die na enkele jaren vertrok.

De oude Fokkerschool werd daarna ook gebruikt als werkplaats voor verschillende projecten. Zo bouwden studenten van de Technische Universiteit Delft hier in het kader van een project het lichtste zeiljacht ter wereld. Naast onderwijstaken voldeed het gebouw ook in een behoefte aan gebedsruimte van zes christelijke geloofsgroeperingen uit de vluchtelingengemeenschap. In de kelderruimte onder de gymnastiekzaal was enige tijd het computermuseum gehuisvest en in een bijruimte had zich ook een aannemer gevestigd.

Rond 2008 werd in het kader van de herontwikkeling van de Binckhorst een nieuwe richting ingeslagen met het complex. Het gebouw kwam in handen van de gemeente, die besloot om een renovatie te laten uitvoeren. De gemeente had de verwachting dat de school in de komende 10 jaar niet gesloopt

zou worden. In een brief van de betrokken wethouder P.W.M. Smit aan de raadscommissie Stedelijke ontwikkeling en Ruimtelijke ordening van 17 juli 2008 luidde het: *“Het biedt een kans om een bijdrage te kunnen leveren aan de transformatie van het gebied. Het industriële karakter van het gebouw en de geschiedenis van de plek vormt een inspirerende omgeving, die innovatie en vernieuwing op zakelijk gebied stimuleert, te denken valt aan evenementen en tentoonstellingen. Zo kan het gebouw een vliegwiel-functie vervullen voor de ontwikkeling van de Binckhorst.”*

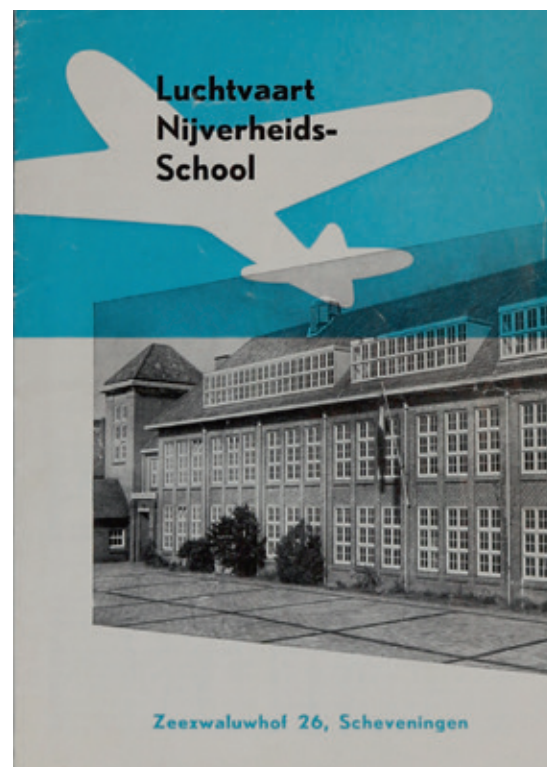
In oktober 2008 streek de huidige exploitant van de Fokker Terminal in het gebouw neer met de derde editie van de beurs 'ARTI – Art, Design & Taste'. Kort daarna volgde in opdracht van de gemeente een onderzoek naar de haalbaarheid om het gebouw te herontwikkelen tot evenementenlocatie. Dit bleek op papier het geval te zijn, onder andere door de unieke uitstraling en architectuur van het gebouw, het grote aantal ruimtes en de goede bereikbaarheid.

Een cascorenovatie volgde waarmee het gebouw weer voor het 'basale gebruik' in orde werd gebracht voorzien van een vernieuwde entreehal en toiletgroepen en een gerenoveerde hangaar, die als *“een bruikbare multifunctionele ruimte voor evenementen voor de zakelijke markt kon functioneren”*. Dankzij een Europese subsidie kon deze renovatie worden gerealiseerd. Tijdens de werkzaamheden werden ook alle technische installaties vervangen.

De huidige exploitant, Tom Verhaar, ervaringsdeskundige in de eventbranche, werd door de gemeente



Een wervende schoolbrochure van de Luchtvaart Nijverheidsschool in de Zwaardstraat, jaren '50. (Verzameling Haags Gemeentearchief, OV3 reclame)



Omslag van de schoolbrochure uit de jaren '30. De naam luiden toen Nederlands Luchtvaart Instituut. (Verzameling Haags Gemeentearchief, OV3 reclame)



Rechter pagina

De Fokker Terminal volledig in gebruik met een nieuwe lichtreclame op de dakrand, 2012. (Foto: SHIE)

De receptiebalie in de ontvangsthuis is qua vormgeving geïnspireerd op het luchtvaartbedrijf, 2016. (Foto: Fokker Terminal)

uitgenodigd om het gebouw in de markt te zetten. Direct aansluitend zijn de omliggende lokalen verbouwd en ingericht tot subruimtes. Door een goed opgezette programmering met de nodige diversiteit moest dit gaan lukken en als neveneffect zou *“hierdoor het breed vertegenwoordigd zakelijk publiek periodiek geconfronteerd worden met de progressie van de werkzaamheden in de Binckhorst.”* Met de nieuwe opzet en de verbouwing van het complex was de tijd aangebroken voor een nieuwe naam: *“Fokker Terminal Gateway to special events”*, waarin een duidelijke verwijzing is naar de historie van het gebouw. In 2009 werd de nieuwe naam van het complex ook op het dak in het verlengde van de voorgevel als grote lichtreclame aangebracht. De eerste twee jaar ging het razend snel met de exploitatie van het gebouw en lukte het om veel grote evenementen naar Den Haag te halen. In 2011 ging Verhaar verder als commerciële partij.

Vertrekpunt van grootse events

De Fokker Terminal is inmiddels uitgegroeid tot een geliefde en toonaangevende congres- en eventlocatie voor de zakelijke markt en heeft een landelijke aantrekkingskracht. Per jaar vinden er gemiddeld 60



grootschalige, meerdaagse, evenementen plaats. De Fokker Terminal begeleidt de klanten bij het gehele proces van hun evenement. Daarbij bestaat ook de mogelijkheid van een inspiratie sessie. 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. Dankzij het succes zijn er plannen om de nog leegstaande ruimten, zoals de gymzaal te gaan ontwikkelen tot het Fokkertheater met 400 zitplaatsen, dat tevens ingezet kan worden voor de congresfunctie, maar ook als buurttheater kan fungeren. Opvallend is ook het vooruitstrevende beleid van de instelling ten aanzien van milieunormen. Het is één van de eerste grote congreslocaties in Nederland die CO₂ neutraal is, onder meer door 600 zonnepanelen op het dak. Daarnaast is de Fokker Terminal een perfect voorbeeld van herbestemming van industrieel erfgoed. Het voormalige schoolgebouw is volgens de beschrijving in het gemeentelijke monumentenregister van algemeen belang vanwege de archi-

tectuurhistorische waarde als fraai voorbeeld van de zakelijke architectuur uit de wederopbouwperiode met een sterk industrieel karakter.

Literatuur/bronnen

- Projectdocument fase 1 renovatie Anthony Fokkerschool, de Binckhorst (RIS 156726-15 juli 2008)
- F.C. de Weger en W. Zonneveld, "School voor luchtvaarttechniek te Den Haag", *Bouw*, nr.24, 15 juni 1963.
- M. Dierikx en E. Hueting, *Een werkplaats voor de toekomst. Anthony Fokkerschool 1936-1993*, Zwolle 2000.
- Tekeningen DSO, Binckhorstlaan 249
- <https://fokkerterminal.nl>

Voorbeelden van het multifunctionele gebruik van de grote hal. Met gordijnen wordt de hal gesplitst in een ruimte voor lezingen en een ruimte voor ontmoeting, 2018. (Foto: Fokker Terminal)



Rechterpagina
De achterzijde van de grote hangaar met zicht op de grote roldeuren, de strook bovenlangs en de deuren zijn van glas voorzien. (Foto: Fokker Terminal)



ABS Den Elzen

Hoek Zuurstoffabriek

Het fabriekscomplex is kenmerkend voor de buiten-fabrieken, die de zuurstoffabriek Hoek in de jaren '50 liet bouwen: een centraal fabrieksgebouw aan de straat, geflankeerd door bedrijfswoningen.

Ondanks dat de firma Hoek al in 1971 uit het pand vertrok, is de opzet en veel van de bijzondere wederopbouw architectuur nog in oorspronkelijke staat bewaard.

Naam object	ABS Autoherstel Den Elzen Den Haag
Historische naam	Hoek Zuurstoffabriek
Adres	Saturnusstraat 30-32, 2516 AH Den Haag
Architect	A. Claus
Bouwjaar	1955
Herbestemming	werkplaats en kantoor autoschadeherstelbedrijf
Verbouwing	1991
Opdrachtgever	firma Gebr. Den Elzen
Architect	Joh. Houweling
Programma	verbouwing en uitbreiding tot autoschadeherstel werkplaats
Monument	niet
Toegankelijk	tijdens openingstijden van het bedrijf

Een buitenfabriek van de Schiedamse Hoek Zuurstoffabriek

Het Schiedamse bedrijf W.A. Hoek's machine- en zuurstoffabriek startte als constructiebedrijf in 1907. De ingenieur W.A. Hoek manifesteerde zich in eerste instantie als uitvinder. Hij richtte zich na enkele jaren vooral op het vervaardigen van compressoren. In 1909 bouwde het bedrijf de eerste hogedruk waterstofcompressor van 160 atmosfeer. Hierop volgde andere compressoren voor zuurstof, lucht, stikstof, helium en acetyleen met een druk tot 450 atmosfeer. In 1911 kwam het eerste zuurstofapparaat tot stand, kort erop gevolgd door een complete zuurstofinstallatie waarmee 12m³ zuurstof per uur kon worden geproduceerd. De toen ontstane zuurstoffabriek draaide met in eigen fabriek vervaardigde machines.

Zuurstof wordt uit normale lucht gewonnen. De methode hiervoor bestaat uit het samenpersen van de lucht en het afkoelen ervan en in een tegenstroom laten expanderen tot de lucht bij ca. -195° C in vloeibare toestand overgaat. Gewone buitenlucht bestaat voor 78% uit stikstof en 21% uit zuurstof en verder lagere percentages van andere gassen. Door het verschil in kookpunt van de diverse gassen, die in de lucht aanwezig zijn, is het scheiden van de zuurstof uit de lucht goed mogelijk. Naast zuurstof kon men ook stikstof aftappen. De gewonnen zuurstof en stikstof werd in tanks opgeslagen. Voor de distributie van de gassen naar de klanten gebruikte men stalen cilinderflessen. Deze cilinderflessen zuurstof vonden hun weg naar de chemische industrie, researchlaboratoria, bij het elektrogeen lassen, in ziekenhuizen en later ook in de voedingsmiddelenindustrie.

Het transport over grote afstanden van de metalen gasflessen vormde door de grote vraag naar zuurstof een lastig probleem voor het bedrijf. Dit loste men op door depots in te richten en 'buitenfabrieken'.

De zuurstoffabriek aan de Saturnusstraat

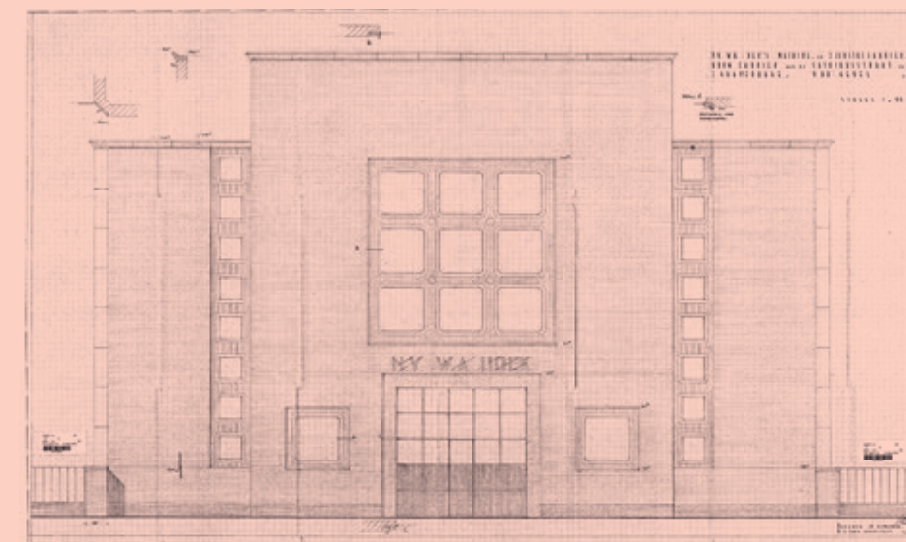
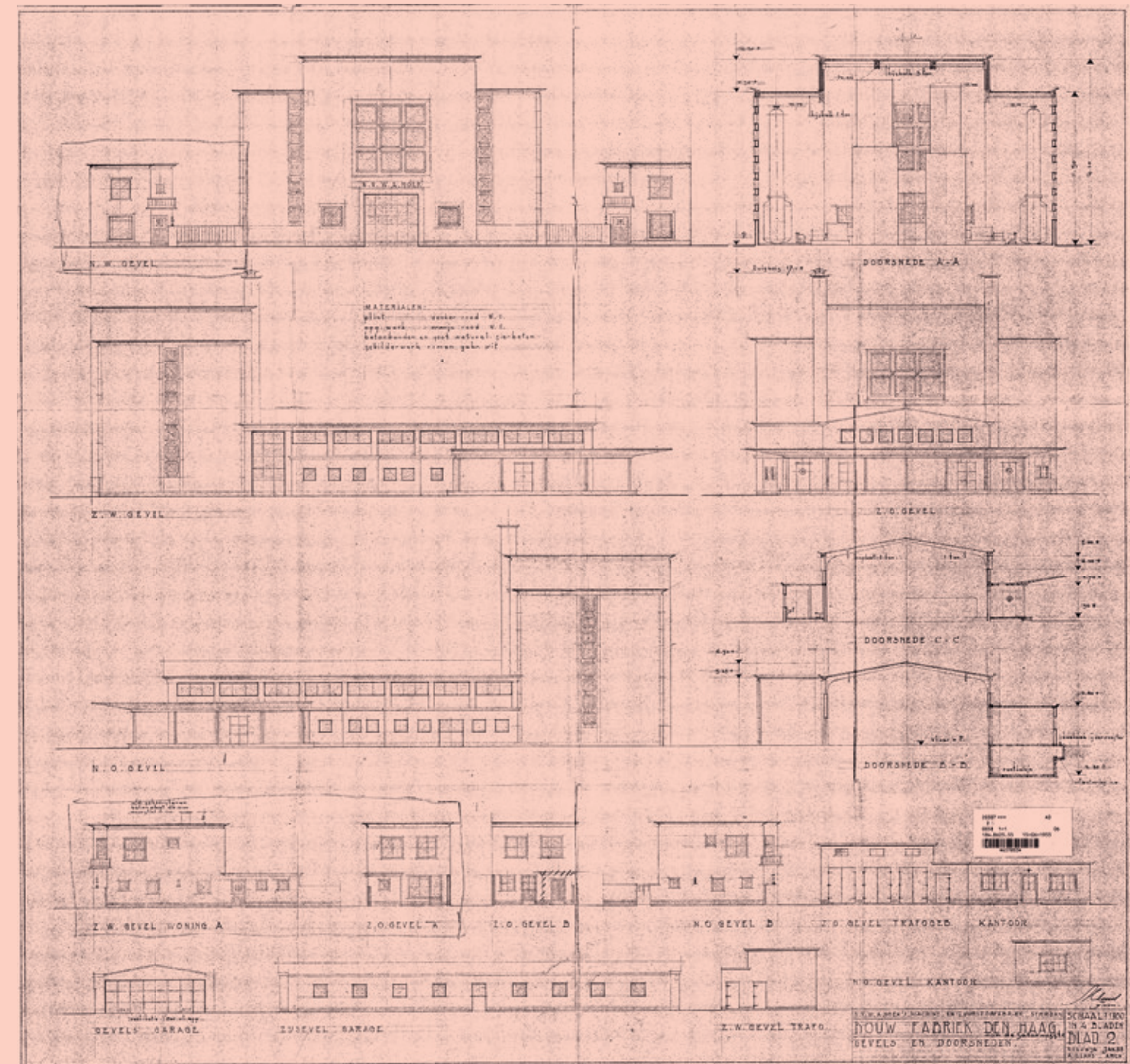
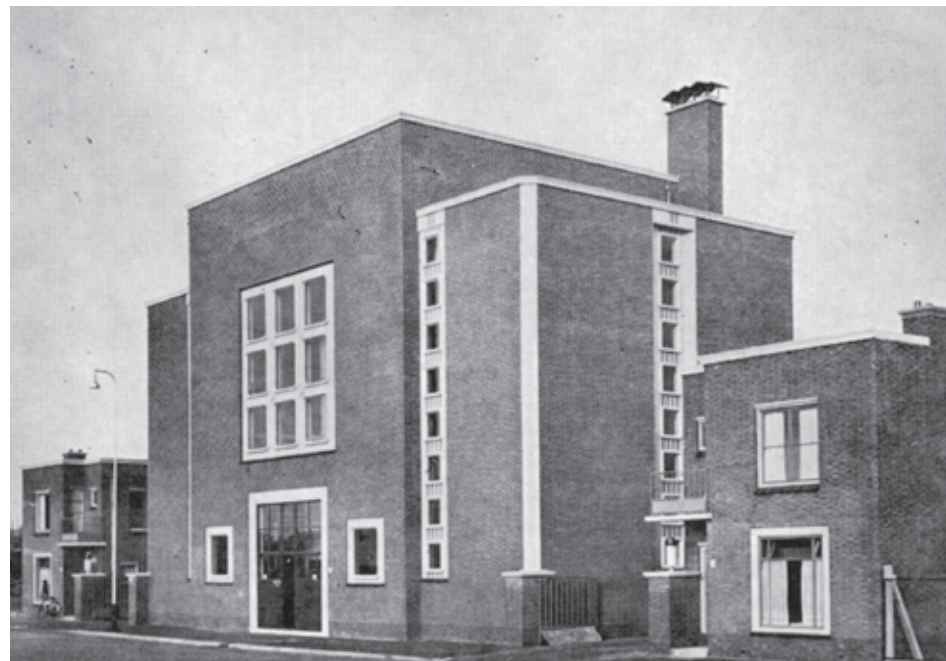
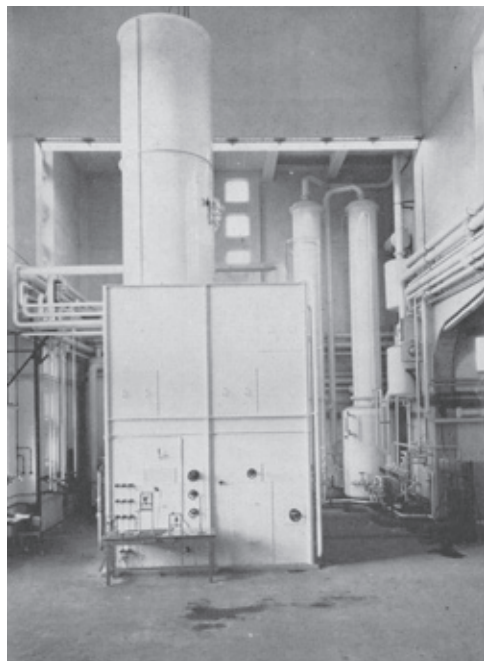
De opzet van het fabriekscapex aan de Saturnusstraat is kenmerkend voor de buitenfabrieken, die Hoek in de jaren '50 liet bouwen, behalve in Den Haag ook in Rotterdam-Zuid, Groningen en in Eindhoven. Steeds is er sprake van een centraal geplaatst fabrieksgebouw aan de straatzijde, aan beide zijden geflankeerd door een bedrijfswoning. Achter de woningen stonden aan een kant de opslagtanks en aan de andere kant een garage voor de vrachtwagens. Deze garage voor zes trailers bevond zich aan de Saturnusstraat aan de rechterzijde naast de fabriek. De gashouders stonden aan de linker zijde. Hier bevond zich ook het hoog- en laagspanningsgebouw met de trafo's voor de elektriciteit en een kantoorruimte. De ruimte achter de fabriek tot aan het water van de Binckhorsthaven was aanvankelijk geheel open. Vertoonde de opzet van de zuurstoffabrieken onderling veel overeenkomst in de architectuur was het een wereld van verschil. Steeds zijn wel duidelijk kenmerken van de jaren '50 vormgeving te herkennen, zoals het gebruik van schaaldaken met segmentbogen en de toepassing van betonnen banden in de gevel. De fabriek in Den Haag wijkt door het gebruik van platte daken sterk af. Hierdoor kregen de gebouwen een nogal blokvormige uitstraling. Dit is vooral waarneem-

Vorige pagina

Detail van de grote raampartij in beton in de achtergevel, 2019. (Foto: G. van Santen)

Interieur van de hoge verdieping in het voorgebouw van de zuurstoffabriek, ca. 1956. (Uit: R.M. de Vries, 1907 1 oktober 1957, N.V. W.A. Hoek's machine- en zuurstoffabriek Schiedam, Schiedam 1957)

De zuurstoffabriek kort na de ingebruikname, ca. 1956. (Uit: R.M. de Vries, 1907 1 oktober 1957, N.V. W.A. Hoek's machine- en zuurstoffabriek Schiedam, Schiedam 1957)



Bouwtekening van het fabriekscapex met bedrijfswoningen aan de Saturnusstraat, 1955.

(Verzameling Gemeente Den Haag, DSO)

Tekening van de voorgevel, 1955. (Verzameling Gemeente Den Haag, DSO)

Tegeltabelau boven de ingang van het hoofdkantoor van de firma Hoek aan de Havenstraat in Schiedam met ragfijne keramiek letters, 1997.

(Verzameling Gemeentearchief Schiedam, Foto: R.W. Poels)

Rechterpagina

Raampartij met kenmerkende jaren '50 betonlijsting in de zijgevel van het centrale gedeelte van het complex, 2019. (Foto: G. van Santen)

Reclamebrochure firma Hoek ca. 1935 (Verzameling SHIE)

Ingangspartij bij een van de woningen met originele details. (Foto: G. van Santen)

Het hoofdgebouw met aan weerszijden een bedrijfswoning in oorspronkelijke staat. (Foto: G. van Santen)

baar in het aanzicht vanuit de Saturnusstraat. Centraal staat het hoog opgaande blokvormig productiegedeelte. In dit hoge deel stonden op de etage de lage drukapparaten met hoge smalle tanks. Centraal heeft dit bouwblok aan voor- en achterzijde een groot raam verdeeld met betonnen lijsten in drie rijen van drie vierkanten aan de voorzijde en twee rijen van drie aan de achterkant, waaronder de lage fabriekshal ontspringt. Middenin de voorgevel was een brede ingang deur omkaderd door een betonnen lijst, deze deurpartij is inmiddels vervangen door een moderne versie. Deze wordt aan beide kanten geflankeerd door een groot vierkant raam. De betonnen omkadering van de ramen is voorzien van geometrische decoraties. Juist deze betonnen elementen geven het geheel een typische jaren '50 uitstraling.

Naast dit fabrieksdeel is aan beide zijden een inrijweg waarnaast een twee verdiepingen hoog blokvormig hoog vrijstaand woonhuis. De ingang is op de hoek aan de straatzijde gesitueerd waar het blok ook iets inspringt met erboven een klein balkon. De woningen zijn voorzien van grote raampartijen in beton geplaatst en voorzien van ragfijne stalen roede verdelingen.

De activiteiten in de fabriek richtten zich volgens de aanvraag voor de Hinderwetvergunning op: "het vervaardigen en het in stalen flessen comprimeren van zuurstof en stikstof met elektrische energie". Voor de

productie was een grote hoeveelheid apparaten nodig, zoals luchtcompressoren, zuurstofcompressoren, expansieturbines, een luchtscheidingsapparaat, diverse pompen, kookketels en een zuurstof gashouder van 100m³ en een stikstofgashouder van 50m³. Deze waren volgens een strak omlijnd schema over de grote fabriekshal verdeeld. Het geheel werd aangedreven door in totaal 18 elektromotoren. De vergunning kreeg het bedrijf in 1957 en bij de inspectie van de gemeente in mei 1958 was de fabriek volledig in werking.

In 1961 vond een uitbreiding plaats van het laadperron aan de achterzijde. Eind 1971 verliet Hoek het pand aan de Saturnusstraat. In dat jaar nam Hoek de firma G.L. Loos & Co over, die gespecialiseerd was in medische gassen en ging verder onder de naam Hoek Loos. Na een eerdere deelname in het bedrijf nam in 2000 de Duitse gasproducent Linde Hoek Loos over en sinds 2007 is de naam Linde Gas Benelux.

Firma Schottel

In 1972 kocht de firma Schottel het vrijgekomen complex als uitbreiding voor de iets verderop gelegen fabriek. Schottel is een bedrijf dat aandrijving en manoeuvreersystemen voor de scheepsvaart produceert. Het bedrijf nam het grootste deel van de gebouwen zonder ingrijpende wijzigingen in gebruik. Op het achterterrein verrees, deel op de plek van de oude fabriekshal een hoge werkhal met



De activiteiten in de fabriek richtten zich volgens de aanvraag voor de Hinderwetvergunning op: 'het vervaardigen en het in stalen flessen comprimeren van zuurstof en stikstof met elektrische energie'.



Eigenlijk heeft met de verbouwing in de jaren '70 de grootste verandering plaats gevonden, maar toen is wel op een zorgvuldige wijze omgesprongen met de authenticiteit van het complex.

kraanbanen, die dienst ging doen als plaatwerkerij en spuiterij. Daarnaast kwam er een zuurstofopslagplaats en een gasmeterruimte. De plannen voor de uitvoering waren van de architect K.J. Roosendaal, het architectenbureau dat ook de eerdere vestiging aan de Saturnusstraat 89-91 ontwierp.

Gebr. Den Elzen

Nadat in 1991 de firma Schottel Den Haag verliet, kwam het voormalige Hoek-complex weer vrij. Autoschadereparatiebedrijf Gebr. den Elzen betrok na een verbouwing van het hoofdgebouw de locatie. Dit bedrijf was al gevestigd in de Binckhorst in een pand aan de Wegastraat/Regulusweg, dat rond 1970 was gebouwd. De firma begon vlak na de oorlog toen de twee broers Den Elzen afgedankte legervoertuigen gingen overspuiten op één van de binnenterreinen aan de Boekhorststraat. Van hieruit vertrok het bedrijf naar de Schenkweg 7 en ontwikkelde zich verder tot autoschadeherstelbedrijf met zowel een plaatwerkerij als spuiterij. Om de familieleden binnen het bedrijf wat meer ruimte te geven, opende de firma eind 1988 in Zoetermeer een tweede vestiging. Na een overname begin jaren '90 van autobedrijf Dick Verbeek kocht Den Elzen het complex aan de Saturnusstraat.

In 1995 kwam Joost den Elzen, de huidige eigenaar, in het bedrijf werken. Hij nam in 2004 het roer over van zijn vader. De firma ontwikkelde zich met een eigen filosofie van 'eerlijk en betrouwbaar' door tot een modern autoschadeherstelbedrijf met zes vestigingen in het zuidwesten van het land waar per jaar 20.000 auto's worden hersteld en waar in totaal 130 mensen werken. In de vestiging aan de Saturnusstraat zijn dit er 25 waarmee het de grootste vestiging is na Gorinchem. Wekelijks worden hier zo'n 65 auto's afgeleverd. Den Elzen maakt deel uit van de coöperatie ABS (Auto Body Shop – Amerikaans voor schadebedrijf), die met 70 deelnemers een landelijke dekking heeft en daarmee de kosten van bedrijfs-overstijgende activiteiten kan drukken. De firma blijft echter nog steeds een echt familiebedrijf en dat geldt overigens ook voor het personeel waar diverse generaties uit families werkzaam zijn.

Bij de verbouwing in 1991 werd de hoge hal verbonden met het voorgebouw en voorzien van een verlaagd plafond. In het eerste gedeelte van de hal kwam een expertiseplaats en erachter was ruimte voor de verwerking van schade aan het plaatmateriaal, aansluitend rechts een gedeelte voor de voorbereiding voor het spuiten en links kwam een iets uitspringend deel met spuitcabines. Aan de zijkanten vooraan werden ruimten ingericht voor een receptie, opslag, kleedruimte en kantine. De rest van het gebouw bleef geheel intact. Ook de beide woningen en de bijgebouwen aan de zijkanten resteren nog. De beide woningen zijn ingericht als kantoor. Hier vindt ook de centrale financiële en de personele administratie van de zes vestigingen plaats. Het elektriciteitsgebouw werd hergebruikt waarbij de traforuimten geschikt gemaakt werden voor opslag van gevaarlijke stoffen. De verbouwing vond plaats naar ontwerp van architectenbureau Joh. Houweling uit Bleiswijk. De garage van Hoek is ook nog grotendeels in originele staat.

Herwaardering

Ondanks dat de firma Hoek al in 1971 uit het pand vertrok, is de originele opzet en een groot gedeelte van de bijzondere wederopbouw architectuur nog in oorspronkelijke staat bewaard gebleven. Eigenlijk heeft met de verbouwing in de jaren '70 de grootste verandering plaats gevonden, maar toen is wel op een zorgvuldige wijze omgesprongen met de authenticiteit van het complex. Daarmee is de voormalige zuurstoffabriek een goed voorbeeld van verantwoorde herbestemming van een monumentaalwaardig pand in de Binckhorst.

Literatuur/bronnen

- Hinderwetvergunning, Haag Gemeentearchief, bnr. 1426-01, inv.nr. 6500,
- Tekeningen DSO, Saturnusstraat 28 – 34
- R.M. de Vries, 1907 1 oktober 1957, N.V. W.A. Hoek's machine- en zuurstoffabriek Schiedam, Schiedam 1957



Eén van de twee hoog opgaande, rechthoekige schoorstenen aan de achterkant van het hoofdgebouwblok met een decoratieve bekroning in brons, 2019. (Foto: G. van Santen)

De architectuur is tot in detail zeer verzorgd, het toegangshek en de voet van een buitenlamp. (Foto: G. van Santen)

Detail van de originele betonplaten als plafondafdekking, die op verschillende locaties in het gebouw nog aanwezig zijn, 2019. (Foto: G. van Santen)

