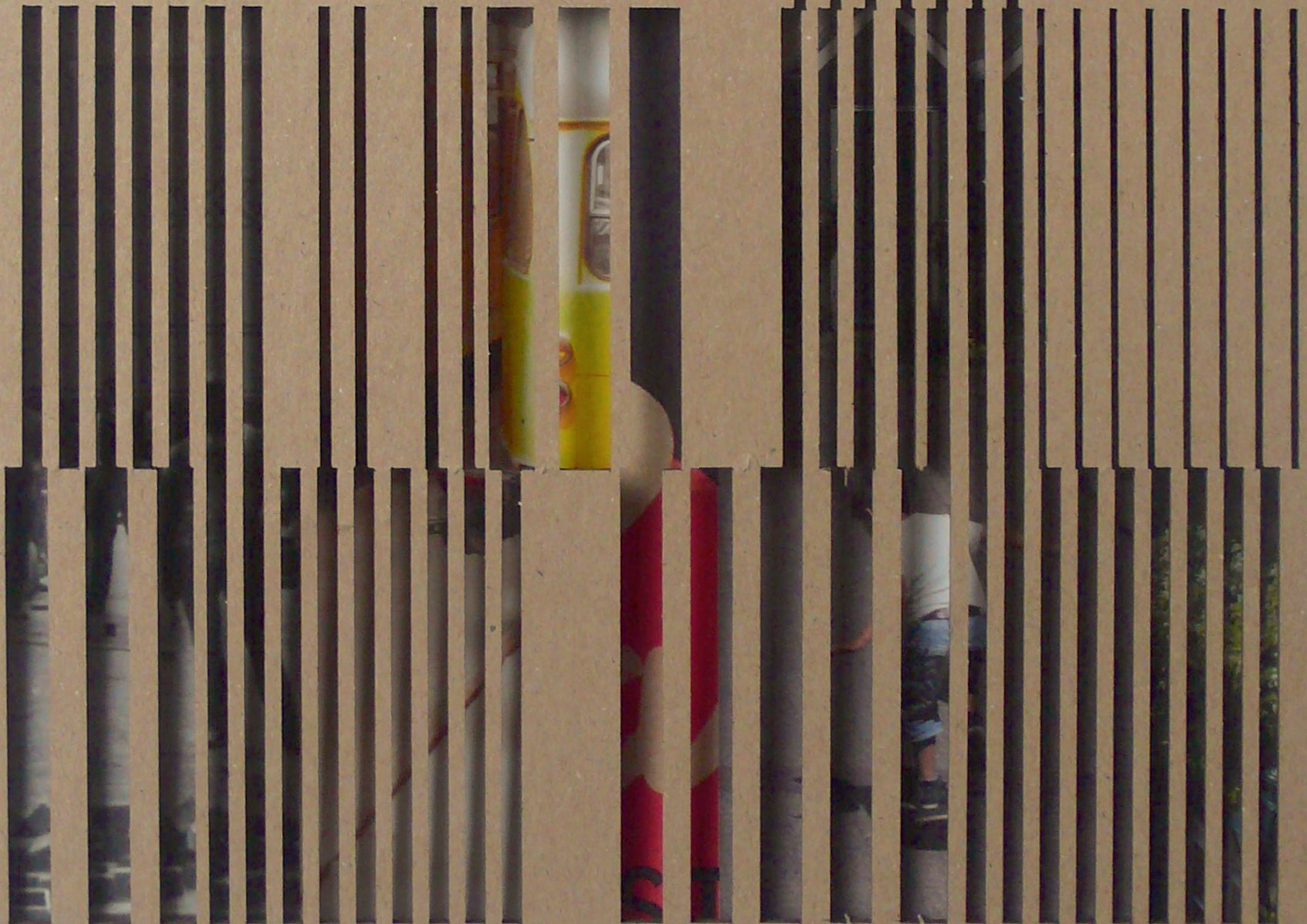


# NIEUW IN OUD

20 JAAR HERBESTEMMING  
HAAGS INDUSTRIEEL ERFGOED



1950

1951

1952

1953

1954

# INHOUD

7	<b>Voorwoord</b> Henk Kool	97	<b>Magazijn, Gemeentelijk Electrisch Bedrijf</b> Louis Kannevorff
10	<b>Herbestemming industrieel erfgoed in Haagse regio</b> Job Roos	102	<b>HTM Remise Frans Halsstraat</b> Martin Snuverink
20	<b>20 jaar SHIE</b> Koos Havelaar - voorzitter SHIE	108	<b>Busgarage HTM Viaductweg</b> Hans Klomp
26	<b>Timmerwerkplaats en houtwerf</b> Vincent Voorhoeve	112 - I	<b>Herinneringen aan bedrijvigheid</b>
32 - I	<b>Unieke elementen</b>	114	<b>Watermeterwerkplaatsen en magazijn Duinwaterleidingbedrijf</b> Koos Havelaar
34	<b>Pander meubel- en vliegtuigfabriek</b> Peter Drijver - SCALA architecten	122	<b>Boekbinderij en Fabriek Van Rijmenam</b> Antoinette van der Horst
44	<b>Schroefgashouder Pletterij Enthoven</b> Koos Havelaar	128 - I	<b>'t Fijnste - Project Muurvlakte te huur</b>
48 - I	<b>Aan het water</b>	130	<b>Watertoren Rijswijk</b> Michael Brekelmans
50	<b>Gasfabriekterrein</b> Louis Kannevorff	136	<b>Remise Mij. Amsterdams Goederenvervoer</b> Hans Klomp
60	<b>Willems' Bakkerijen</b> Emiliet Albers	144	<b>Kunsten in bakkerij</b>
68	<b>Dr. Neher Laboratorium</b> Koos Havelaar	145	<b>Het Siemenshuis</b> Nicolette Faber-Wittenberg
76	<b>Watertoren De Tien Gemeenten</b> Botine Koopmans	150	<b>Meelfabriek en graanpakhuis</b> Joh <sup>s</sup> Blonk & Co Koos Havelaar
80 - I	<b>Huiselijk kantoor</b>	156	<b>Landsdrukkerij</b> Ernst Manger
82	<b>Laurens (Caballero) sigarettenfabriek</b> Maarten van Bremen - GROUP A	160 - I	<b>Fit &amp; Well</b>
90	<b>Haagvaarder Hendrina Johanna</b> Koos Havelaar	162	<b>Luchthavencomplex Ypenburg</b> Jan van der Horst
96 - I	<b>Schip van vrede en recht</b>	173	<b>Colofon</b>



# VOORWOORD

Den Haag wordt gezien als witteboordenstad, met al haar ambtenaren. Dit beeld strookt echter niet met de realiteit, niet in het heden, maar ook niet in het verleden! De stad heeft een rijk industrieel verleden. Vele prachtige panden zijn gelukkig behouden gebleven, mede door de tomeloze inzet van Stichting Haags Industrieel Erfgoed. Het mooie boek *Nieuw in Oud* toont u een overzicht van deze panden. Dit industrieel erfgoed laat zien dat Den Haag door de eeuwen heen ook een stad is geweest van handwerkers en kooplieden.

Veel panden waren in gebruik voor algemene voorzieningen zoals de gasfabriek aan het Trekvlietplein, de tramremise aan de Parallelweg en het stationsgebouw van het voormalig vliegveld Ypenburg. Maar ook de bakker en de timmerman zijn vertegenwoordigd.

Den Haag staat voor haar ondernemers, toen, nu en in de toekomst. De prachtige panden hebben nu veelal andere functies als verzamelgebouw of museum. Veel kleine bedrijven hebben de kans gekregen om zich te ontwikkelen doordat in de afgelopen jaren oude bedrijfspanden getransformeerd zijn tot moderne bedrijfsverzamelgebouwen die voldoen aan de huidige eisen, zonder dat hun historische karakter verloren is gegaan. Daarmee blijft hun bijzondere status behouden met een eigentijdse invulling.

Stichting Haags Industrieel Erfgoed zet zich in voor het behoud van industrieel erfgoed en het maken van een goede beschrijving van de historische ontwikkeling van het economische erfgoed van Den Haag. In dit boek maakt Stichting Haags Industrieel Erfgoed ons deelgenoot van twintig prachtige industriële panden in de stad. Hiermee ontstaat een mooi overzicht en een tijdsbeeld van de Haagse ondernemerszin.

Henk Kool

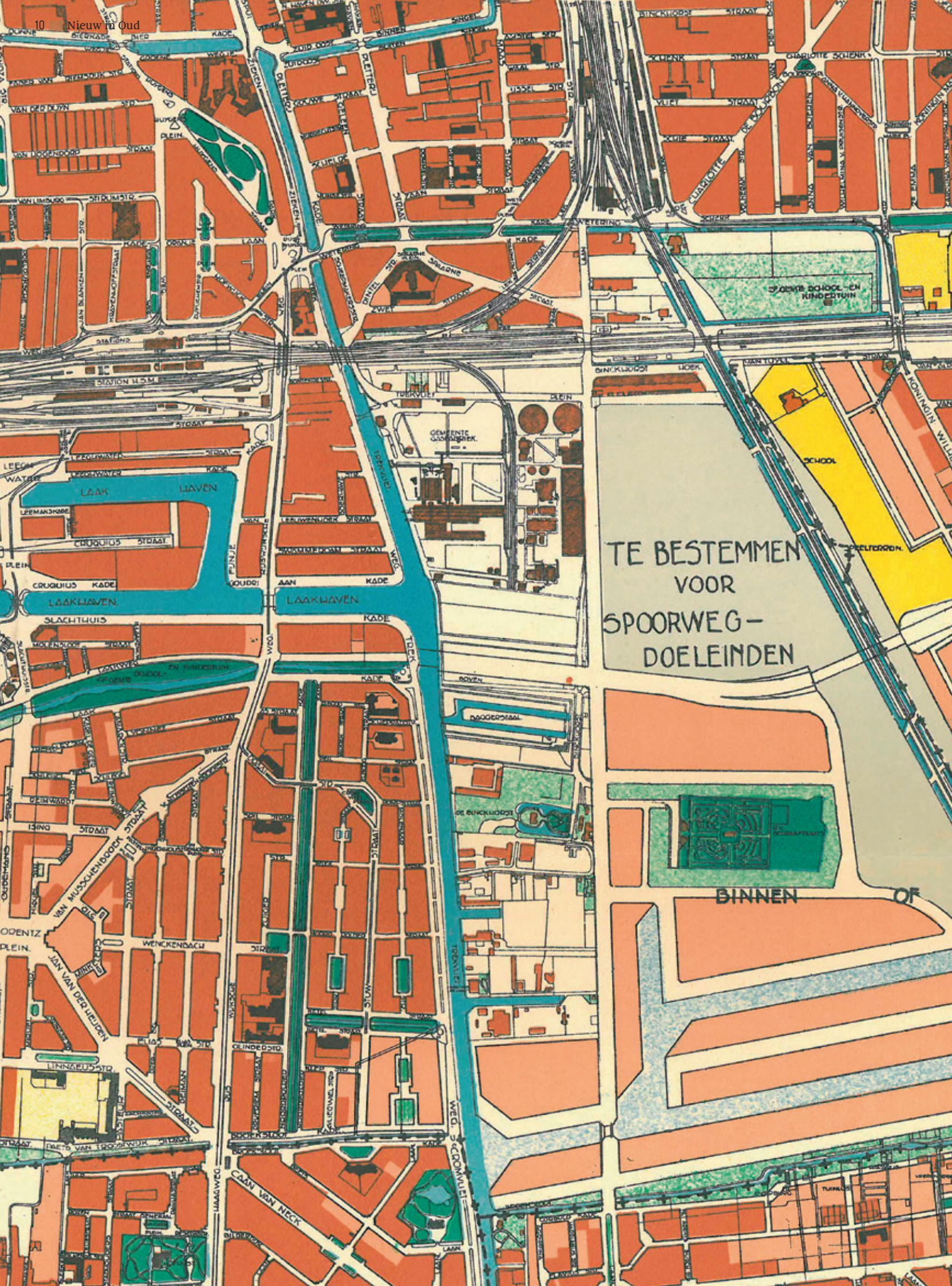
*Wethouder Sociale Zaken, Werkgelegenheid en Economie*

*Gemeente Den Haag*



Luchtfoto van het industriële  
Den Haag, gezien vanaf het hoofdgebouw  
van Van der Heem, Maanweg, ca.1960.  
(verzameling SHIE)







# HERBESTEMMING INDUSTRIEEL ERFGOED IN HAAGSE REGIO

Job Roos | Architect, Bureau Braaksma & Roos | Universitair Hoofddocent r-MIT, TU Delft

Het is bijzonder dat juist in Den Haag een boekpublicatie tot stand komt over herbestemming van Industrieel erfgoed. Wie het over industrieel erfgoed heeft, denkt niet in eerste instantie aan de hofstad. De identiteit van de stad is een andere dan bijvoorbeeld andere (middel)grote steden als Rotterdam of Amsterdam waar de handelsgeest vanuit de relatie met het water (de havens en de zee) een belangrijk gegeven is.

Den Haag ligt in haar oorsprong niet direct aan zee maar is ontstaan achter de duinen op de 'noord-zuid' gerichte strandwallen. Daar ontstond het grafelijke hof en daar omheen ontstond de nederzetting die Haghe op de hoger gelegen gronden op de overgang tussen veen en zand. Dat is tot op de dag van vandaag een sterke identiteit van de stad. Die noord-zuid gerichtheid is nog sterk voelbaar in de stad, ondanks de forse stadsuitleg in de loop der eeuwen. Den Haag heeft zich vanuit een gesloten kern naar drie kanten in een als het ware open grid sterk uitgebreid: noord, zuid en oost. Industrie speelt in die stadsuitleg wel een rol maar geen sterk beeldbepalende. Desondanks of misschien wel dankzij dit gegeven is er veel interessants te melden over de historische industriële ontwikkeling in Den Haag.

## HISTORISCHE ONTWIKKELING

Afgezien van de altijd al aanwezige ambachtelijke nijverheid in de stad, is er pas vanaf de 19<sup>e</sup> eeuw voor het eerst sprake van een betekenisvolle industriële ontwikkeling in Den Haag. Met uitzondering van de eind 16<sup>e</sup> eeuw verdwenen geschutgieterij (toen) ondergebracht in het koor van de Kloosterkerk. Interessant dat deze eerste industriële ontwikkeling plaatsvond in een monumentaal klooster in de Haagse binnenstad. In feite was toen al sprake van herbestemming al was het wel van een heel pragmatisch karakter. Rond 1665 verscheen de eerste onder architectuur gebouwde 'fabriek': de geschutgieterij aan de Nieuwe Uitleg te Den Haag naar ontwerp van architect Pieter Post.

De eerste nijverheid in Den Haag (afgezien van de lakenindustrie) is van oudsher sterk 'hof'-gerelateerd en had een bloeiend bestaan tot diep in de 19<sup>e</sup> eeuw: zoals zilver- en goudsmeden, goudleermakers, kristalblazers,

passementmakers en rijtuigbouwers. Dit gaf die eerste nijverheid een geheel eigen karakter. Daarnaast of in aanvulling daarop ontwikkelde zich in de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw de nodige nijverheid rondom de boekdrukkunst. Uiteraard was er ook lokale marktontwikkeling (waarvan het eerst melding was in de 14<sup>e</sup> eeuw) in het kader van de dagelijkse levensverzorging. Het gaat dan met name over de voedselmarkten die ook een sterke relatie met de landelijke omgeving onderhielden, zoals de eeuwenoude verbinding met het Westland.

Pas in de 19<sup>e</sup> eeuw komt de industriële ontwikkeling met een geleidelijke schaalvergroting echt op gang, veelal gekoppeld aan bestaand ('Haagse Grachten') en nog te graven water en nog steeds integraal opgenomen binnen de stad. Een ontwikkeling die zich in de loop van de 18<sup>e</sup> eeuw al aankondigde als 'pre-industriële' activiteiten in de vorm van kopergieterijen (Den Haag garnizoensstad), een porseleinfabriek, een rijtuigenfabriek en de Landsdrukkerij.

## VANAF 1824: VAN AMBACHT NAAR INDUSTRIE

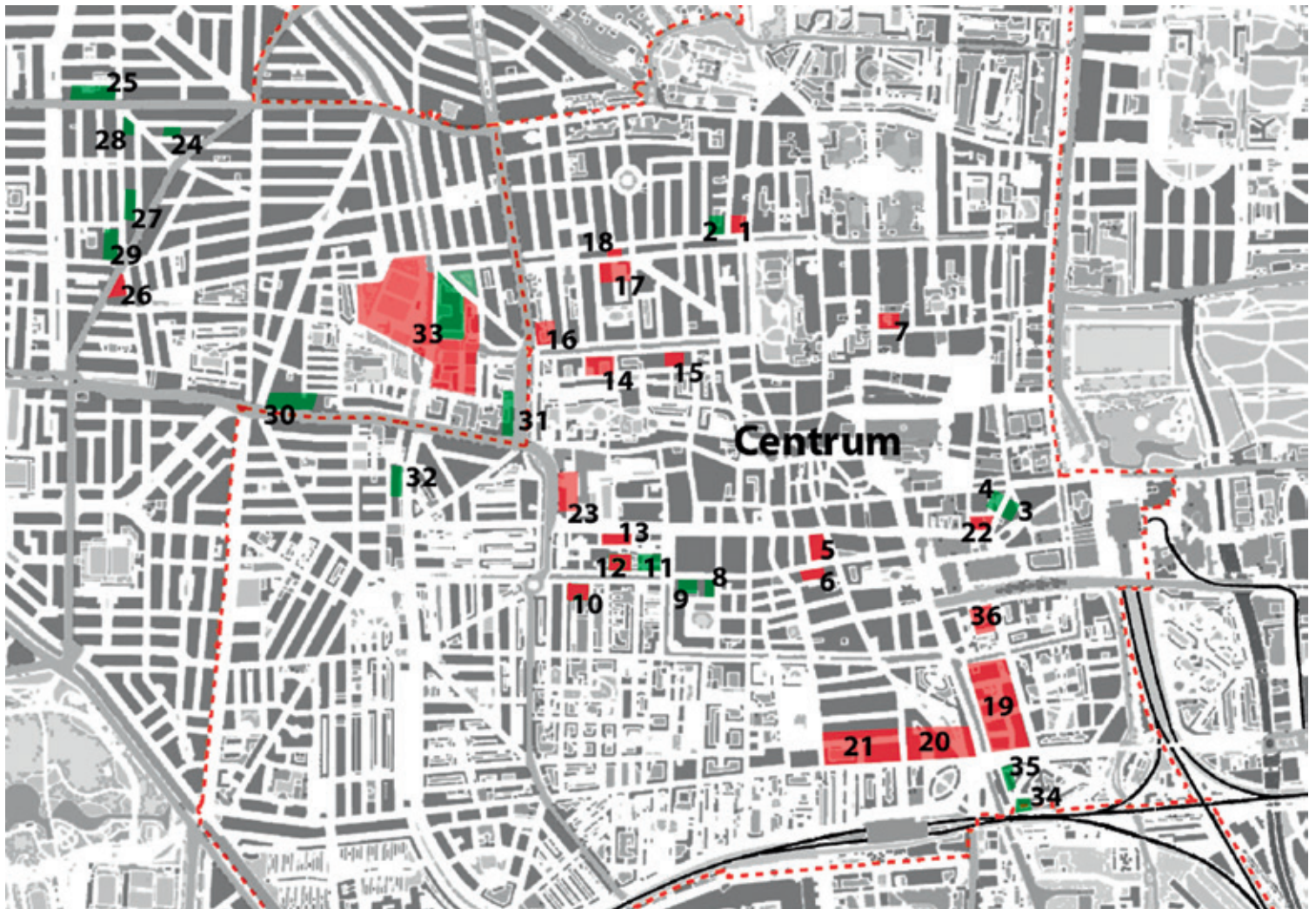
Geleidelijk wint de grootschaliger industrie steeds meer aan terrein. Metaalnijverheid, grafische industrie, houtnijverheid beginnen een rol van betekenis te spelen in het Haagse. De schaalvergroting wordt mede mogelijk in een verder ontwikkelde energievoorziening. Stoomkracht doet zijn intrede en daarmee ook een nieuwe vorm van werken in de vorm van arbeidsverdeling in het productieproces.

De industriële ontwikkeling van Den Haag laat zien dat tot ca. 1900 de industrie zich in feite binnen de toenmalige stad bevond, in een schaal die (maximaal) niet veel afweek van het stadsblok.

De industriële ontwikkeling volgde en stuurde de morfologische ontwikkeling en was daardoor in feite een integraal onderdeel van de historische stad. De architectuur ademde ambachtelijkheid. Er was sprake van een 'afleesbare' vorm van schaalvergroting. Zo bewoog de industriële ontwikkeling in de stad zich binnen zekere kaders. Niet zelden was de architectuur als het ware versmolten met de lokale identiteit. Behalve de soms prominente zichtbaarheid van de industrie in de gevels van de gebouwen die grensden aan de openbare ruimte, ontwikkelde

## LINKS

Overzichtskaart met twee industriegebieden, links de Laakhaven en rechts de Binckhorst in aanleg met middendoor de Haagse Trekvliet die reikt tot aan de singelgrachten bovenaan, 1938.



## LEGENDA

■  
Verdwenen  
industrie locaties

■  
Behouden  
industrie locaties

## KAART MET LOCATIES VAN DE EERSTE INDUSTRIE (VANAF 1824-1900)

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 1  | meubelfabriek Mutters - Piet Heinstraat/Trompstraat                 | 20 | ijzergieterij Prins van Oranje - Oranjelaan e.o.   |
| 2  | brandkastenfabriek Van Brakel - Trompstraat/<br>Piet Heinstraat     | 21 | meubelfabriek Horrix - Hoefkade - Stationsweg  |
| 3  | Landsdrukkerij - Fluwelen Burgwal                                   | 22 | Hermans rijtuigfabriek - Korte Koediefstraat/<br>Fluwelen Burgwal  |
| 4  | smederij L. Franses - Koediefstraat                                 | 23 | gasfabriek Goldsmid - Lijnbaan   |
| 5  | Haagsche Courant - Wagenstraat                                      | 24 | wasserij Dubbel Blank - Columbusstraat 286   |
| 6  | melkinrichting De Landbouw - Gedempte Burgwal                       | 25 | Rademakerfabriek - Laan van Meerdevoort/Fahrenheitstraat   |
| 7  | Het Vaderland - Parkstraat  | 26 | broodfabriek Hus - Weimarstraat/Fahrenheitstraat   |
| 8  | Van Kleef distilleerderij - Lange Beestenmarkt                      | 27 | Jan Jaarsma - Fahrenheitstraat   |
| 9  | verenigingsgebouw Concordia / drukkerij Voortvaren -<br>Hoge Zand   | 28 | De Vierkleur - Fahrenheitstraat/Laan van Meerdervoort  |
| 10 | houtzagerij Dekker - Houtzagerssingel                               | 29 | wasserij Starrenburg - Fahrenheitstraat  |
| 11 | meubelfabriek Pander - Buitenom                                     | 30 | Van Grieken (en andere industriële voorgangers) -<br>Loosduinseweg   |
| 12 | distilleerderij Mobach - Buitenom                                   | 31 | kleinere gemechaniseerde bedrijvigheid -<br>Noord West Buitensingel e.o.   |
| 13 | brouwerij De Drie Kruisen - Prinsegracht/<br>Spijkermakersstraat    | 32 | overslagstation NS - Monsterestraat e.o.   |
| 14 | bierbrouwerij ZHB - Noordwal  | 33 | Gemeentelijke Industrieterrain (GIT): vm. Gasfabriek,<br>vm. Vuilverbranding, Electriciteitsfabriek en Gemeentelijke<br>Telefooncentrale |
| 15 | houthandel Oppedijk - Noordwal                                      | 34 | Drie Hoefijzers bierdepot - Dintelstraat   |
| 16 | roggebroodfabriek Ten Hoeve - Veenkade                              | 35 | De Veluwe verbruikerscoöperatie - Scheepmakersstraat   |
| 17 | Paul Kaiser broodfabriek - Elandstraat                              | 36 | De Sierkan - Nieuwe Havenstraat  |
| 18 | Koperslager en suikerpottenfabriek van den Broek -<br>Elandstraat   |    |  |
| 19 | Enthoven - terrein huidige Pletterijkade tot aan<br>Pletterijstraat |    |  |

de industrie zich ook nogal eens op verborgen plekken in de binnenstad zoals op binnenterreinen.

Uitzondering hierop vormde de grote fabrieken aan de Rijswijkse kant van de stad, zoals de ijzergieterijen van de firma's Enthoven en De Prins van Oranje en meubelfabriek Horrix, die een eerste schaalvergroting laten zien die ook geen rekening meer hield met de historische stadsuitleg.

Zo is tot aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw de industriële ontwikkeling te schetsen als een vanzelfsprekende voortzetting van de historische stad. Functioneel en morfologisch gemengd en van een eclectische en vaak eigenzinnige architectuur. Die vanzelfsprekendheid en ook de verborgenheid, van wat er nog resteert in de huidige stad, vormt een belangrijke bijdrage aan de genius loci of het DNA van Den Haag. Zelfs ondanks de omvangrijke en veelal recente sloop in de laatste decennia zijn de sporen van het recente industriële verleden in de stad nog steeds afleesbaar. De kennis en ook het begrip van de historische ontwikkeling van de stadsplattegrond van Den Haag is essentieel voor de toekomstige transformatie daarvan. Dit raakt het unieke karakter van de stad. De potentie die gevonden kan worden in het netwerk van nog bestaande 'resten' van industrieel erfgoed maar ook de interpretatie van verdwenen plekken, kan mede sturend zijn voor de toekomstige ruimtelijke duurzame ontwikkeling van Den Haag.

## 1900: DE STADSUITLEG EN DE GROTERE SCHAAL

Na 1900 is er sprake van een andere tendens. Niet langer is het de industriële ontwikkeling die volgt en stuurt in relatie tot de morfologische ontwikkeling van stad. Nu is er sprake van nieuwe vormen van uitleg van de stad. De stad breidt zich uit met name in het veen, zoals: de Laakhaven, de Binckhorst, de Groothandelsmarkt en de Plaspoelpolder. De Scheveningse Haven wordt gegraven in het duin. Het zijn in feite industriegebieden die zich ontwikkelen aan de rand van de historische stad. Functioneel niet of nauwelijks gemengd met wonen, van een geheel andere schaal en vaak (afgezien van railverbindingen)

gen) slecht verbonden met de bestaande infrastructuur van de stad. Tot op de dag van vandaag worstelt de stad hier nog steeds mee (vgl. de Binckhorst).

Tegelijkertijd is er in de verdere 20<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitleg nog steeds sprake van kleinschaliger ontwikkelingen die min of meer integraal en gemengd (organisch) zijn opgenomen in de zich ontwikkelende stad. Soms iconografisch als zelfbewuste 'monumenten van bedrijf en techniek', soms verborgen.

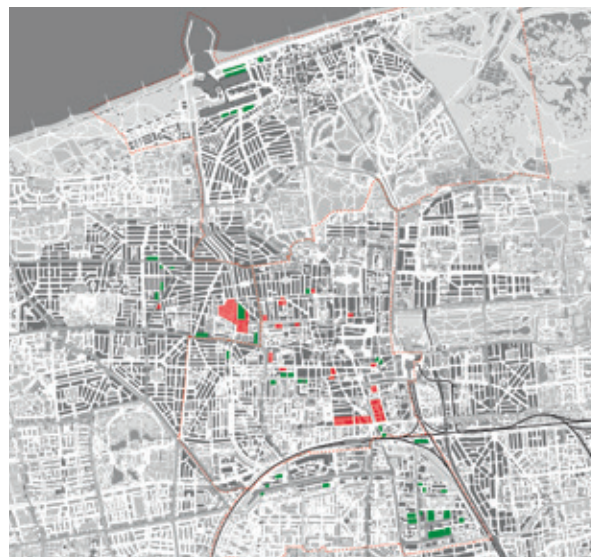
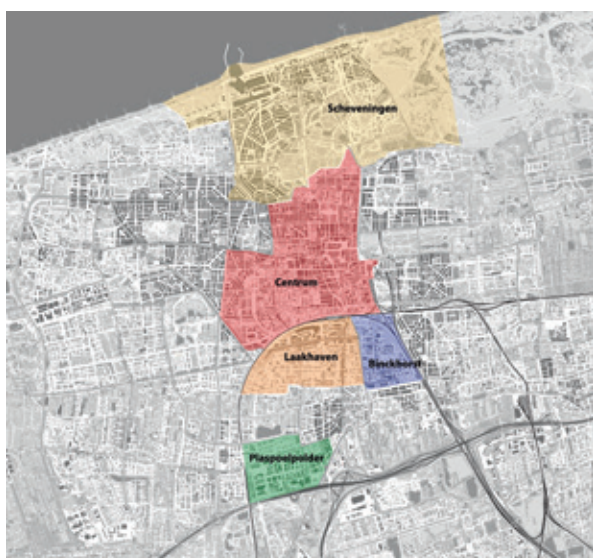
## KARAKTEROMSCHRIJVING VAN HAAGS INDUSTRIEEL ERFGOED

Het industrieel erfgoed in Den Haag kent zo haar eigen footprint: veel is integraal (en daardoor niet zeer opvallend) in de bestaande stad opgenomen in functiemenging. En, er zijn een aantal gebieden ontwikkeld waarvan inmiddels veel is gesloopt, maar waarvan nog veel in de overblijvende structuur van de stad aanwezig is. De uiteenlopende karakteristieken (van Zeehaven in Scheveningen tot Haagse 'voorraadkamer' in de Binckhorst), de diversiteit aan functies en tijdlagen en de 'verborgen' plekken geven de stad/regio haar eigen karakteristiek. Bovendien deels gevestigd op het zand, deels op het veen. Regeringscentrum en hofstad: een stad van 'hoeden en petten'. Die pluriformiteit en steeds weer terugkerende dualiteit geeft de stad Den Haag haar unieke karakter.

Het scala aan ons in de tijd overgeleverde gebouwen zijn middels een representatieve selectie in dit boek goed vertegenwoordigd. Uiteenlopend qua schaal, functie, typologie, stijl, tijdlaag en locatie wordt de ongekende rijkdom aan bijzonder industrieel erfgoed getoond. Op-tredende dilemma's bij een toekomstige bestemming zijn soms groot; economie, regelgeving en de 'erfgoedfactor' gaan niet altijd hand in hand. Hier liggen grote uitdagingen voor de toekomst.

## DILEMMA'S VANDAAG, ONTWIKKELING EN WAARDERING

De grote industriële uitleg in de 20<sup>e</sup> eeuw zijn de Laakhaven, de Scheveningse haven, de Binckhorst en de



LINKS

Overzichtskaart met de wijken waar de industrie zich in de loop van de tijd ontwikkelde.

RECHTS

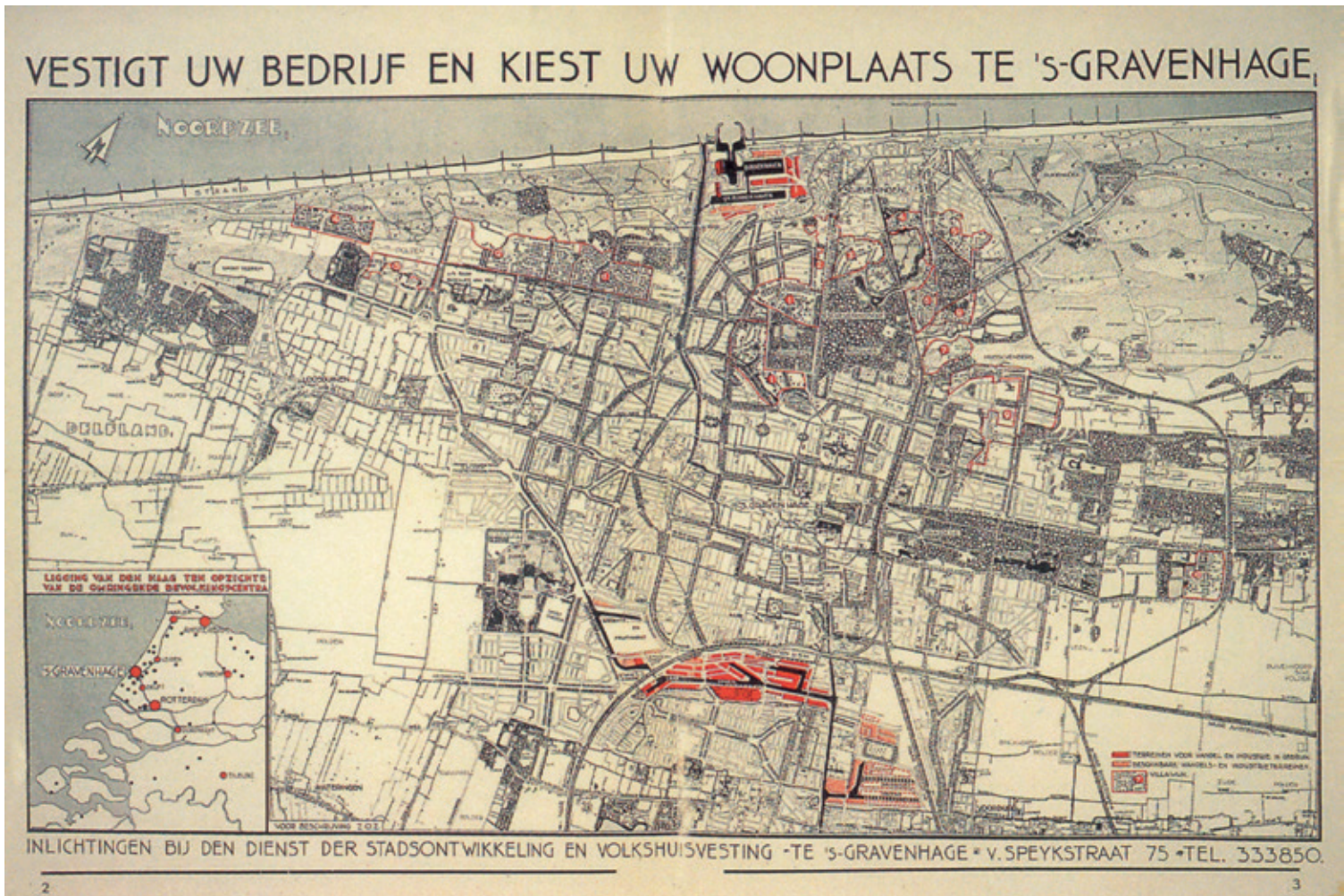
Overzicht industriële locaties.

LEGENDA

- Verdwenen industriële locaties
- Behouden industriële locaties



Luchtfoto van industrieterrein de Binckhorst in 1978.



Plaspoelpolder. Als illustratie voor de dilemma's van vandaag sta ik vooral stil bij de meest actuele gebieden in het kader van herontwikkeling: de Zeehaven en de Binckhorst.

Opvallend is dat onder de jongste en grootste productie aan gebouwvoorraad in industrieel erfgoed de slijtage en afbraak het grootst is. Dit kan niet los worden gezien van de verdere ontwikkeling van de stad en van de waardering daarvan. De grootste metamorfose in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw vond plaats in de Laakhaven. Op grote schaal werd gesloopt en vervangen door woningbouw, (grootschalige) retail en de Haagse Hogeschool. Economische omstandigheden, de ligging van het gebied en de matige bereikbaarheid (de noord-westelijke rand van Spoorwijk / de nabijheid van het station) en de geringe waardering voor het karakter, lagen ongetwijfeld ten grondslag aan deze 'tabula rasa' stedenbouw. Fysieke restanten van industrieel erfgoed zijn nog wel aanwezig in de waterinfrastructuur, twee kranen, het poortgebouw met gereconstrueerd hekwerk aan de rand van het Slachthuisterrein en de teruggeplaatste oorspronkelijk metalen verbindingsskap verderop op dit terrein.

## TWEEDEHANDS STAD

Bij de Binckhorst (het naastgelegen industriële gebied) ging het anders. De Binckhorst lag vanwege haar geïsoleerde ligging en grotere functiemenging met een grote

diversiteit aan eigenaren en gebruikers minder voor de hand voor een nieuwe grootschalige ontwikkeling. Inmiddels is een aantal jaren geleden wel een grootschalige visie neergelegd voor het gebied. De visie (die bestond uit grootschalige sloop en nieuwbouw) voor dit gebied is door de laatste economische ontwikkelingen inmiddels niet realistisch meer. Recent onderzoek, gefinancierd door het Stimuleringsfonds voor de Architectuur en in een samenwerkingsproject tussen de gemeente Den Haag, Stroom en de afdeling r-MIT van Faculteit bouwkunde aan de TU-Delft, is gedaan naar de potentie van het gebied. Daarbij stond niet nieuwe planvorming centraal, maar werd vooral vanuit een brede inventarisatie van bestaande kwaliteiten en de mogelijkheden, die dit genereert, gekeken en de mogelijke toekomstige ontwikkeling in diverse scenario's geschetst. Bijvoorbeeld: hoe is het gebied ontstaan, hoe heeft het zich ontwikkeld qua gebruik en vastgoed. Wat is het DNA? Interessant was hoezeer het gebied in haar zeer uiteenlopend gebruik en grote variëteit in beleving was verstrengeld met de geschiedenis van Den Haag. In ca. 130 kaarten (mapping) werden door studenten de kansen van het gebied in beeld gebracht. Dit leidde tot een genuanceerde bottom-up en top-down aanpak van het gebied. In het Binckhorstgebied zijn bovendien nog bijzondere industriële gebouwen en structuren van uiteenlopend karakter aanwezig. Ik noem in willekeurige volgorde de gasfabriek (groot

BOVEN

Stadsplattegrond waarmee de gemeente in de jaren 30 reclame maakte voor haar industrieterreinen met als oogmerk bedrijven naar de stad te lokken, ca. 1936.

## Grote industriegebieden vanaf 1900

### Laakhaven

- 55 RAC-hallen - 1ste van der Kunstraat
- 56 slachthuis - Slachthuisplein
- 57 twee kranen - Calandkade en Neherkade

### Binckhorst

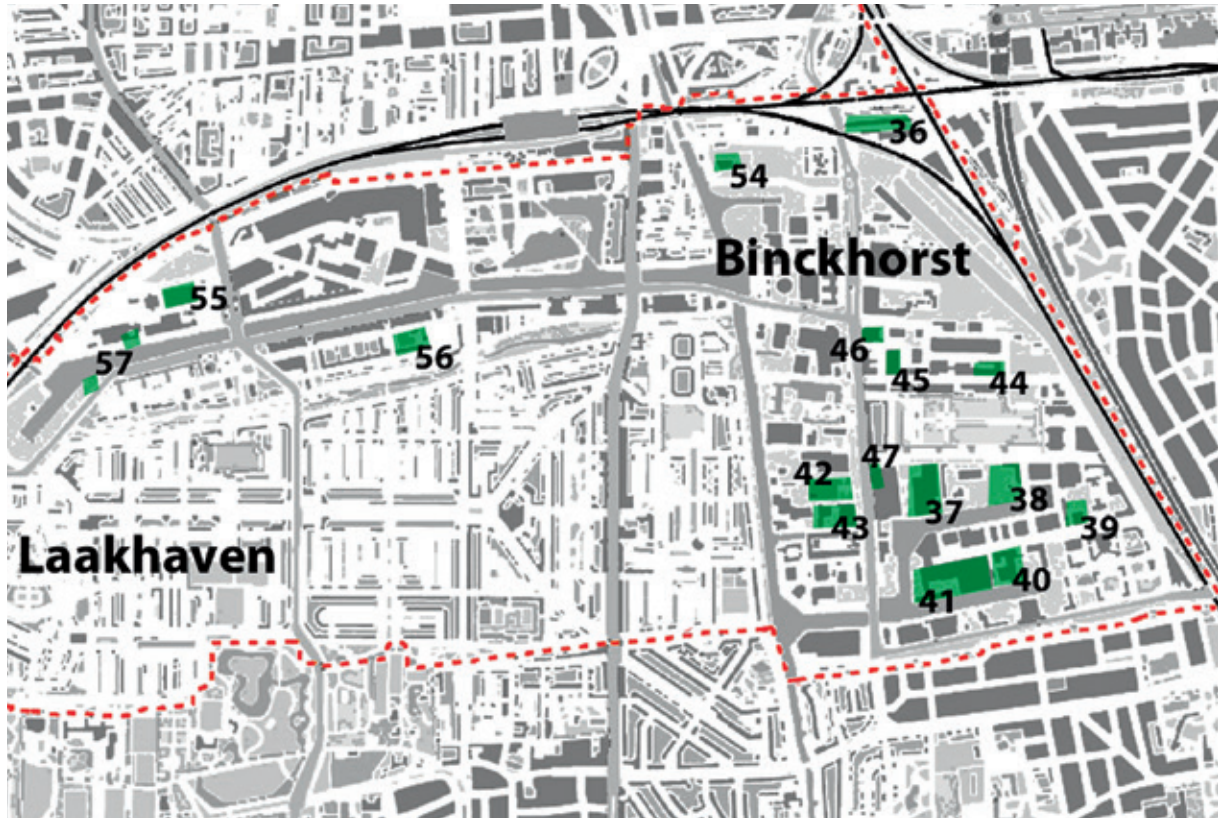
- 36 Centrale Werkplaats / Centraal Magazijn PTT - Binckhorstlaan 36
- 37 Escher - Zonweg 13
- 38 BAM regio West - Zonweg 33
- 39 De Vos - Saturnusstraat 15-17
- 40 Hoek - Saturnusstraat 30
- 41 Laurensfabriek - Saturnusstraat 60
- 42 Fokkerschool - Binckhorstlaan 249-251
- 43 Marten Rosier - Binckhorstlaan 255-259
- 44 NHTM - Pegasusstraat 5-11
- 45 Marten Rosier - Wegstraat 16-18
- 46 Smulders - Binckhorstlaan 176
- 47 Autopalace - Binckhorstlaan 312-334
- 54 gasfabriek en gashouder - Trekvlietplein

## ONDER

## Groot industriegebied vanaf 1900

### Scheveningse Haven

- 48 eerste visafslag
- 49 tweede visafslag
- 50 De Rokerij
- 51 Radio Holland
- 52 Ysvis
- 53 vuurtoren



gedeelte verdwenen), Bink 36, de Beton- en asfaltcentrale met 140 meter kraanbaan en twee kranen, gemeentelijke industriehallen, de Caballero Fabriek, de Vos verffabriek en de voormalige Fokkerschool (nu Fokker Terminal). Een aantal succesvolle transformaties van industrieel erfgoed hebben het Binckhorstgebied inmiddels al wel op de kaart gezet: de Caballero Fabriek als creatieve 'broedplaats' en de Fokker Terminal als plek voor evenementen. Beide plekken zijn populair vanwege de 'andere' mogelijkheden qua gebruik en beleving. Beide voegen unieke kwaliteiten toe aan het al in de stad aanwezige gebruiks- en belevingspallet. Beide laten ook verschillende manieren van aanpak zien: een 'Design-aanpak' bij de Caballero Fabriek en een 'laisser-faire' aanpak bij de Fokker Terminal.

## DE HAVEN VAN SCHEVENINGEN

Tot op de dag van vandaag is de Scheveningse haven nog nauwelijks herontwikkeld. Dit gebied tussen Scheveningen Dorp, Duindorp en het Statenkwartier ligt in feite ook vrij geïsoleerd van de rest van de stad. Een rail- en waterverbinding waren de enige infrastructuren die voor de connectie met de stad zorgden. Inmiddels is er ook in de Haven veel van de oorspronkelijke bebouwing verdwenen. De visserij heeft zich in de loop van de decennia fors ontwikkeld van een 'vangstindustrie' naar een 'handelsindustrie'. Het gevolg was dat veel gebouwen in onbruik raakten en moesten worden vervangen door bedrijfsmatiger hallen. Anderzijds ontwikkelde zich rondom de haven 'mondjesmaat' wat woningbouw en in de laatste decennia is er sprake van een bloeiende horeca. De aanwezigheid van de havenwaterstructuur (eerste en tweede haven en zwaaiikom) verbonden met de zee,

met nog steeds een menging van beroepsvaart/visserij en recreatieve vaart, geeft de plek nog altijd een geheel eigen karakter. Bovendien: de twee visafslagen in zowel de eerste als de tweede binnenhaven, de Rokerij, de overgebleven vispakhuizen Nautilus en Ysvis, Radio Holland en de vuurtoren dragen substantieel bij aan het industriële karakter van deze unieke plek aan zee. Ondanks het feit dat veel verdwenen is, kan een goed begrip en brede waardering van de ontwikkeling van dit gebied, bijdragen aan een geheel eigen ontwikkeling van deze bijzondere plek. De plek waar Den Haag raakt aan de Noordzee. Nieuwe ontwikkelingen dienen zich rekenschap te geven van deze bijzondere context. Dat brengt ons bij een reflectie op de omgang met industrieel erfgoed.

## TRANSFORMATIE ALS ACTUELE OPGAVE

Transformatie is de uitdaging vanuit een steeds relevanter wordende maatschappelijke opgave. De leegstand in Nederland neemt spectaculaire vormen aan. Veel daarvan (met name in stedelijke gebieden) is van waarde waarvoor gebruiksopties moeten worden aange-





Stedenbouwkundige plan de Binckhorst, versie I, 1928.

(Verzameling HGA, bnr. 620, inv.nr. 201)

dragen. Vanuit dit perspectief is er een belangrijke verschuiving in de focus op architectuur: van beeldcultuur en autonoom ontwerp van een object naar een vernieuwende en ontwerpende manier van omgaan met het bestaande. Daarbij wordt het 'duurzame gebruik' steeds belangrijker. Ook door de prikkel die daar vanuit kan gaan voor een veel breder gedragen ruimtelijk ontwerp, juist ook op andere schaalniveaus. Het ontwerp kan zich veel meer laten inspireren vanuit de materiële en immateriële betekenis van het bestaande. Opgaven van transformatie en herbestemming zijn vanuit hun aard complex en vragen om een geheel eigen expertise. Die complexiteit uit zich met name in de grote hoeveelheid en vaak specifieke data die ons ter beschikking staan, de vele betrokken stakeholders (ketenintegratie) en de dus noodzakelijke integrale aanpak. Teamwork, constante reflectie en heldere communicatie zijn daarbij ondermeer randvoorwaardelijk voor succes. Een succes dat zich vaak profileert door een resultaat in een vanzelfsprekend en tegelijkertijd verrassend ontwerp. Uiteindelijk is dit een ruimtelijke vertaalslag van een onderliggende maatschappelijke en/of culturele vraagstelling in het bestaande. De mate van interventie in het erfgoed kan daarbij zeer uiteenlopen. Steeds meer is er een tendens om met een minimale ontwerpinspanning tot een maximale gebruiksprestatie te komen. Vanuit economisch perspectief zeker interessant. Daarbij geldt altijd de randvoorwaarde van contextuele en duurzame inbedding op de plek.

## DE DUURZAME ONTWIKKELING VAN INDUSTRIEEL ERFGOED

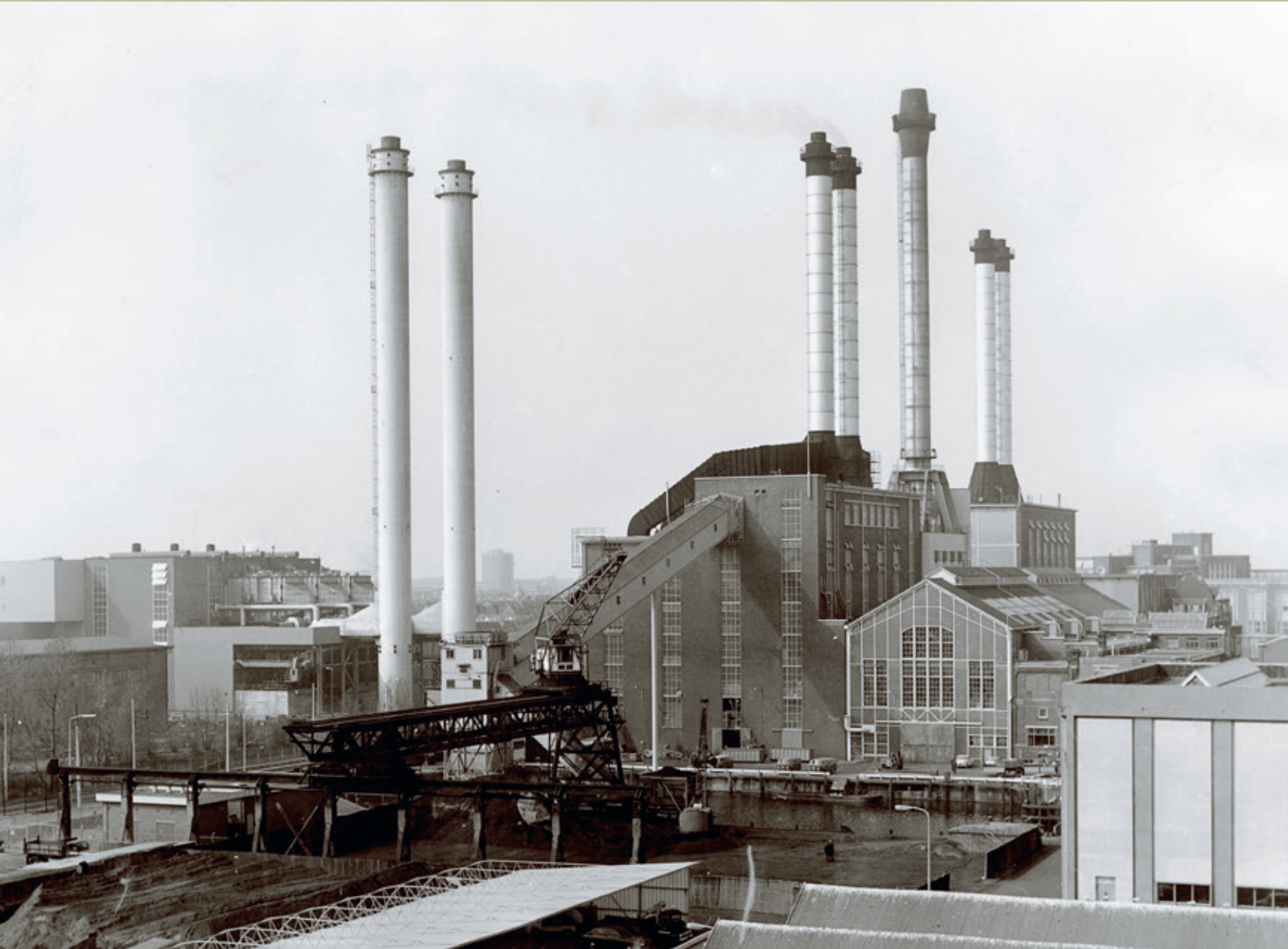
Niet zelden wordt de duurzaamheid van een gebouw/monument slechts benaderd vanuit de energievraag. Uiteraard is deze heel belangrijk, maar er is meer. De duurzaamheidswaarde van een gebouw zou je als volgt kunnen omschrijven: de mate waarin maatregelen in hun onderlinge samenhang zijn toegepast op het gebied van milieu, energie, toekomstwaarde (functionaliteit, veiligheid en gezondheid) en cultuurhistorische waarde. In het woord duurzaamheid zit iets van de lange termijn. Dat betekent flexibiliteit vanuit gebruikersperspectief (functie), beheersbaarheid van kosten (economie/energie/techniek), en tegelijkertijd oog voor wat ons vanuit het verleden wordt toevertrouwd. Oog voor schoonheid ook, niet per definitie in het esthetisch ontwerp maar wellicht eerder in de zorg voor maakbaarheid met een beheersbare en fraaie veroudering in de tijd. En natuurlijk over het behoud van bijzondere waarden uit het verleden: culturele duurzaamheid. Of over het bevestigen of stimuleren van een goede sociale duurzaamheid waardoor risico's op toekomstige leegstand worden verminderd. Kortom: het besef van duurzaamheid als een belangrijke maatschappelijke drijfveer is groeiende. En, niet in de

laatste plaats is de duurzaamheid afleesbaar in de materiële omgang met het erfgoed. Behoedzaam omgaan met wat er al is en het hergebruiken daarvan. Geredeneerd vanuit de levenscyclus van materialen is dit een belangrijk aandachtspunt.

In gebouwen die vallen binnen de categorie industrieel erfgoed, komt bij transformatie een aantal zaken hier nog 'scherper' over het voetlicht. Naast de monumentale waarden vraagt het invullen met nieuw gebruik om een creatief proces dat wordt gekenmerkt door vele randvoorwaarden. Zo is de herbestemming bij dit type gebouwen complexer door de veelal 'pragmatische' benadering uit het verleden met niet altijd (vanzelf) sprekende waarden. Niet zelden gaat het over de grotere complexen met een stevige stedelijke dan wel landschappelijke inbedding, die vanuit economische motieven in de tijd nogal argeloos zijn gegroeid. De 'mens' stond met het voortschrijden in de tijd steeds minder centraal, de machine, het productieproces en het product wonnen aan kracht. Daarom treffen we vandaag de dag vaak complexen aan met hoge dichtheid en merkwaardige ruimtelijke aansluitingen, milieuproblematiek (vervuiling) en technische imperfectie. Tegelijkertijd is er vaak ook sprake van een interessant conglomeraat aan 'tijdlagen' in ruimte, constructie en stijl met een interessante gebruiksgeschiedenis. Deze *architecture without architects* met vaak interessante en onverwachte ruimtelijke verrassingen, wordt vanuit Monumentenzorg niet zelden hoog gewaardeerd. Nieuw gebruik vraagt vervolgens om innovatieve/slimme oplossingen die op gespannen voet kunnen staan met regelgeving. Mogelijke dilemma's ten aanzien van herbestemming vragen dan ook om een helder gestructureerd proces met betrokken stakeholders en een stevige inhoudelijke benadering. Een integrale aanpak vanuit enerzijds het bestaande (bestaande technologie, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en gebruikspotentie) inclusief de monumentale waarden en anderzijds de gebruiksvraag (programma/fasering in de tijd/exploitatie en beheer) is randvoorwaardelijk. Generieke oplossingen vanuit te eenzijdige benaderingen werken niet. 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 het met 'minimale energie' maximale effect te bereiken in een fraai en duurzaam resultaat.







Voorbeeld van enkele 'argeloos' gegroeide industriecomplexen op het Gemeentelijke Industrieterrein (GIT), 1969. Links de vuilverbranding (VVI) met twee hoge witte schoorstenen en centraal de electriciteitsfabriek .



Den Haag

# GASFABRIEKTERREIN

Louis Kannevorff



De Tweede Gemeente Gasfabriek in de Binckhorst was het grootste industriële complex van Den Haag. Van deze uitgestrekte chemische fabriek resteren nog een aantal fraaie gebouwen rond het Trekvlietplein. Deze centraal gelegen toplocatie van industrieel erfgoed kan zich verder ontwikkelen tot een Trekvlietpark.

<b>NAAM OBJECT</b>	Tweede Gemeente Gasfabriek
<b>ADRES</b>	Trekvlietplein 1, Den Haag
<b>ARCHITECT</b>	A.A. Schadee
<b>BOUWJAAR</b>	1907
<b>HERBESTEMMING</b>	kantoor en magazijn inrichten als kantoorruimte, verblijfsruimte met aanvullende nieuwbouw
<b>VERBOUWING</b>	2001
<b>OPDRACHTGEVER</b>	gemeente Den Haag
<b>ARCHITECT</b>	E. van der Spek, ingenieursbureau Den Haag
<b>FINANCIERING</b>	gemeente Den Haag
<b>PROGRAMMA</b>	restauratie en inrichting met kantoorunits voor de Dienst Vegen van de gemeente Den Haag
<b>MONUMENT</b>	rijksmonument
<b>PUBIEK TOEGANKELIJK</b>	gedeeltelijk

## PAGINA 50-51

Luchtfoto van de Tweede Gemeente Gasfabriek, ca. 1960. (Verzameling Haags Gemeentearchief)

## ONDER

Overzicht gasfabriek gezien van het Trekvlietplein, 1960. (Verzameling Haags Gemeentearchief)

## GAS UIT DE BINCKHORST

In 1907 werd in de nog lege Binckhorstpolder de Tweede Gemeente Gasfabriek in gebruik genomen. Een gasfabriek produceerde uit steenkool 'brandbaar gas' voor het verlichten van straten en gebouwen. Een extra fabriek was nodig om het snelgroeïende Den Haag van voldoende gasverlichting te kunnen blijven voorzien. De nieuwe locatie aan de Trekvliet maakte aanvoer met kolenschepen tot 600 ton uit Rotterdam mogelijk. Mocht de Trekvliet in de winter dichtvriezen dan kon de steenkool ook per spoor aangevoerd worden. Vanaf station Holland Spoor werd een aansluiting gerealiseerd die als verhoogd spoor tot diep in het gasfabriekterrein doorliep. De ruimtes onder het verhoogde spoor werden gebruikt als paardenstal, schaftlokaal en badinrichting. Een badhuis was voor het harde en vieze werk op de gasfabriek hoognodig. Arbeiders hadden thuis nauwelijks wasgelegenheid. Vanuit de Molenwijk kwam er voor de arbeiders een ophaalbrug over de Trekvliet naar de gasfabriek. Deze ophaalbrug werd in 1930 vervangen door een 'voetbrug', een elektrisch gelaste boogbrug van de Haagse firma Escher.

## SCHEPPING VAN SCHADEE

Het ontwerp voor de gasfabriek was van gemeentearchitect Adam Schadee, de vormgever van de gemeentelijke industriële bedrijven. Schadee situeerde de bebouwing rond een nieuw plein, het Trekvlietplein. De portiersloge, een elegant klein gebouw met aan weerszijden zuilen met imposante gaslantaarns, stond centraal in zijn ontwerp. Het gebouw versierd met de woorden 'Gemeente Gasfabriek', uitgevoerd in een tegeltableau van de firma Rozenburg en onderdeel van een monumentaal smeedijzeren hekwerk, was het nieuwe gezicht van een moderne gasfabriek. Aan de overkant van het Trekvlietplein kwamen vier dienstwoningen, een grote woning voor de adjunct-directeur en drie kleinere voor opzichters van de fabriek. Het terrein naast de directeurswoning werd later op initiatief van I.A. Lindo, directeur Gemeentewerken, ingericht als plantsoen. Schadee gaf de verschillende gebouwen van de gasfabriek door het gebruik van rode baksteen met de kenmerkende gele banen een duidelijke samenhang. De meest opvallende onderdelen van de gasfabriek waren de twee gashouders met een hoogte (en

De meest opvallende onderdelen van de gasfabriek waren de twee gashouders met een hoogte (en diameter) van 53 m op de hoek bij de Binckhorstlaan.



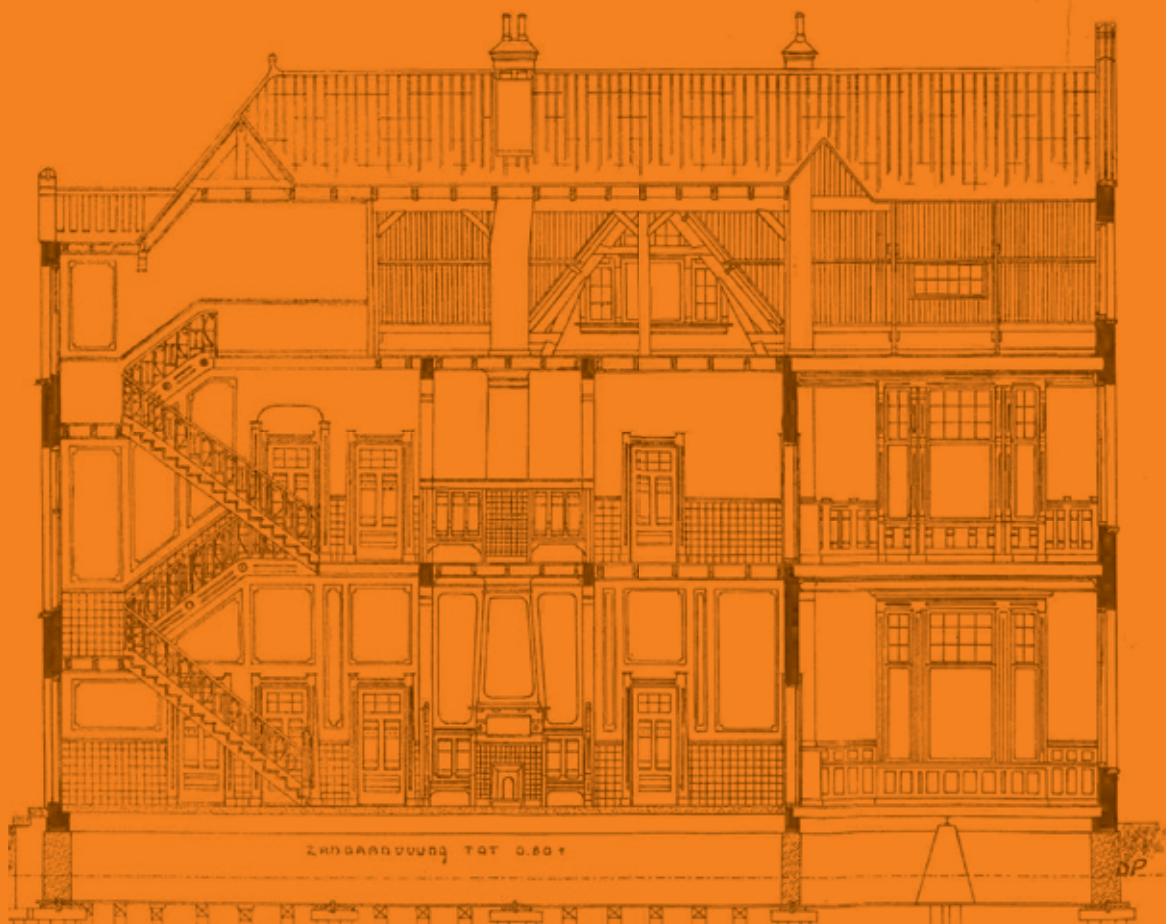
West Gevel



LINKS

Tekening dienstwoning gasfabriek, Trekvlieplein. (Verzameling HMS gemeente Den Haag, DSO, afd. Monumentenzorg en Welstand)

Doorsnee C D



Doorsnee tekening dienstwoning gasfabriek, Trekvlieplein. (Verzameling HMS gemeente Den Haag, DSO, afd. Monumentenzorg en Welstand)

RECHTSBOVEN

Bioscoopreclame van de gasfabriek voor het gebruik van de geiser voor warm water, jaren 30. (Verzameling Eneco/Stedin, Delft)

## LINKER PAGINA

Het magazijn aan de rand van het gasfabriekterrein.

## RECHTER PAGINA

## BOVEN

De portiersloge met het Rozenburg tegeltableau.

(Verzameling HMS gemeente Den Haag, DSO, afd. Monumentenzorg en Welstand)

## ONDER LINKS

Het kantoor aan de Trekvliet.

## ONDER RECHTS

Detail van het tegeltableau boven de ingang van het kantoor met een kolenwagen en attributen van de stokers.



diameter) van 53 m op de hoek bij de Binckhorstlaan. Deze gashouders gaven Den Haag een industrieel silhouet. Deze Haagse gashouders met een inhoud van 70.000 m<sup>3</sup> waren na de gashouder van de Amsterdamse Westergasfabriek (100.000 m<sup>3</sup>) de grootste van het land.

De Gasfabriek Trekvlietplein groeide uit tot het grootse industriecomplex van Den Haag met een omvang van ruim 17 ha en een werkgebied dat zich uitstrekte tot aan Hoek van Holland toe. De fabriek produceerde naast stadsgas en cokes (ontgaste kolen) ook een breed scala aan chemische bijproducten als teer, kleurstoffen en onkruidverdelgingsmiddelen. Op zijn hoogtepunt in de jaren 50 had het Gemeentelijk Gasbedrijf rond de 1.000 mensen in dienst, 700 werklieden en 300 ambtenaren. Alle werklieden en een deel van de ambtenaren werkten op het Trekvlietplein.

### NIEUWE BESTEMMING

De ontdekking van aardgas in 1959 onder het Groningse Slochteren luidde het einde in van het steenkoolgas en de stedelijke gasfabrieken. In hoog tempo werd heel Nederland aangesloten op het veel schonere aardgas. Op 9 juni 1967 werd in de Gemeente Gasfabriek het laatste volume stadsgas gefabriceerd. De overgang naar aardgas betekende ook het doven van de vijftien gaslantaarns die, in het kantoor van de gasfabriek aan de Trekvliet, de overgang naar de elektrische verlichting overleefd hadden.

Voor het uitgestrekte gasfabriekterrein aan de Trekvliet met een oppervlakte van 35 voetbalvelden moest een nieuwe bestemming worden gezocht. De fabrieksgebou-

wen in het zuidelijke deel werden gesloopt en ontmanteld. Een scala aan bedrijvigheid vestigde zich hier. De schroefgashouder kreeg een nieuw leven als reinwaterkelder.

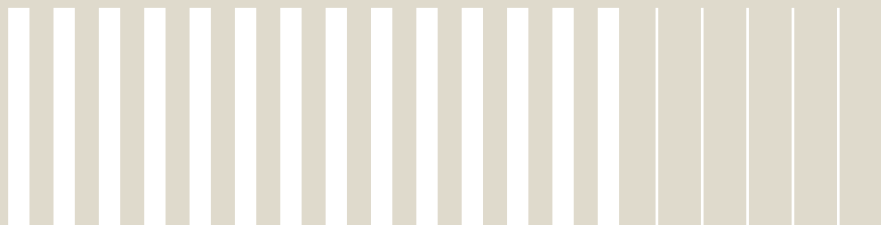
Het noordelijk deel, met de karakteristieke gasgebouwen, bleef in gebruik bij het Gemeentelijk Energiebedrijf. Het energiebedrijf wilde op het Trekvlietterrein een nieuw hoofdkantoor gaan bouwen. De gashouders en de spoorboog werden voor de nieuwbouw gesloopt. Een stuk metaal van de in 1989 gesloopte gashouder werd apart gehouden om een plaats te krijgen in de nieuwbouw. Inmiddels was duidelijk dat op het voormalige gasfabriekterrein sprake was van ernstige bodemvervuiling. Onzekerheid over de aanpak en de duur van de bodemsanering leidde er toe dat het energiebedrijf in 1992 afzag van nieuwbouw. Elders op het gasfabriekterrein besloot de gemeente een huisvuiloverslagstation te bouwen. Een overslagstation was nodig omdat de vuilverbrandingsinstallatie aan de Gaslaan door de gemeente werd gesloten. Het overslagstation met een nieuwe insteekhaven aan de Trekvliet startte in 1997. Vanaf deze 'huisvuilkathedraal' gaat het afval per boot naar de vuilverwerking van de AVR in Rotterdam.

De verdere ontwikkeling van het terrein werd vastgelegd in het 'projectdocument Binckhorst Noord West'. Het document regelde de herinrichting van het gebied en de uitgifte van gronden aan bedrijven na de overeenstemming over de bodemsanering. Twee percelen kwamen in gebruik bij de dienst Stadsbeheer voor de opslag van materialen. De monumentale panden van de gasfabriek werden





Het kantoorgebouw aan het water van de Trekvlief is van de overgebleven gebouwen het meest authentiek met een schitterend interieur.







in gebruik genomen door de bedrijfsonderdelen Vegen en Straten van dezelfde dienst. Het voormalige magazijn van de gasfabriek met fraaie lichtkap werd verbouwd tot een moderne werkruimte met twee verdiepingen.

## NIEUWE VISIES

De grenscorrectie van 2002 waarbij delen van de randgemeenten Haags grondgebied werden, resulteerde in een nieuwe visie op de Binckhorst. Van een verouderd bedrijventerrein aan de rand van de stad moest het gebied een centraal stedelijk gebied met hoogwaardige functies worden. In 2005 stemde de Haagse raad in met het Masterplan Nieuw Binckhorst. Het gebied moest door een publiek-private gebiedsonderneming 'verbouwd' worden tot 'een woon-, werk- en leefgebied met een stoere uitstraling, een ondernemend karakter, mondiale allure en hoogstedelijke kwaliteit'. Een nieuwe ontsluitingsweg, de Rotterdamsebaan, zou de Binckhorst een directe verbinding met het rijkswegennet moeten geven.

De aanhoudende crisis haalt een dikke streep door de ambitieuze plannen. Eind 2011 wordt het Masterplan Nieuw Binckhorst ingetrokken. Ook de spectaculaire hoogbouwplannen voor Noord West zijn daarmee achterhaald. Alleen de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt doorgezet. De nieuwe gebiedsaanpak neemt afscheid van de radicale transformatie van bovenaf en kiest, uitgaande van bestaande kwaliteiten, voor een organische en geleidelijke ontwikkeling van de Binckhorst. Het loslaten van de te-

kentafelplanologie biedt nieuwe mogelijkheden voor het benutten van het industrieel erfgoed.

Eerdere gemeentelijke plannen hadden de bijzondere waarde van de entourage van de Gasfabriek al duidelijk onderkend. Het nog steeds geldige bestemmingsplan uit 1989 omschrijft de karakteristieke bebouwing als volgt: 'De bebouwing heeft de voor die tijd kenmerkende overgangsstijl waarin motieven en materialen die zowel in de neo-rennaissance als in Art Nouveau worden aange troffen. Behalve uit architectonisch-historisch oogpunt hebben de gebouwen dan ook waarde uit oogpunt van het bouwen voor bedrijf en techniek... De combinatie van karakteristieke bebouwing en oude bomen maakt de situatie aantrekkelijk... Het is gewenst deze elementen en hun entourage te sparen'. Vanwege deze kwaliteiten is in het bestemmingsplan de bouwhoogte rond het erfgoed van de gasfabriek beperkt tot 15 m.

## EEN UITDAGENDE LOCATIE

De karakteristieke bebouwing van de voormalige gasfabriek, het kantoor, het magazijn, de dienstwoningen en de portiersloge zijn weer in gebruik en in goede staat. Het kantoorgebouw aan het water van de Trekvljet is van de overgebleven gebouwen het meest authentiek met een schitterend interieur. Hier zijn nog visuele elementen aanwezig van het productieproces van stadsgas. Boven de entree van het kantoor een Rozenburg tegeltableau met een afbeelding van een kolenwagen en gereedschap dat

### LINKER PAGINA

Tegeltableau in de hal van het kantoor met uitbeelding van het gasproductieproces met stokers bij de ovens. (Foto: SHIE)

### RECHTER PAGINA

LINKSBOVEN  
Gezandstraalde glasplaat van de deur in de vestibule van het kantoorpand.

### RECHTSBOVEN

De fraaie betimmering in de hal met het tegeltableau en het bronzen reliëf van de voormalige directeur van de gasfabriek ir. J.A. M. Rutten.

## LINKER PAGINA

## RECHTSBOVEN

Bioscoopreclame van de gasfabriek voor het gebruik van de geiser voor warm water, jaren 30.

(Verzameling Eneco/Stedin, Delft)

## MIDDEN

Interieur hal met betimmering waarin een bank is opgenomen.

## ONDER

Het originele trappenhuis van het kantoor.

## RECHTERPAGINA

Interieur van het magazijn met lichtkap. Op de begane grond de bedrijfskantine en boven kantoren.

door de stokers werd gebruikt. De entreehal is voorzien van kleurrijke Delftse tegels en een fraaie brede bank met haardpartij met daarboven een tegeltableau dat het gasproductieproces uitbeeldt. Ook de terrazzovloeren en houten trap zijn nog in originele staat. Op de bovenste verdieping is de oorspronkelijke houten kap in het zicht gehouden.

De gebouwen van de voormalige gasfabriek zijn rijksmonument. Rond het Trekvlietplein vormen de gasgebouwen met de hekwerken en de ingangspartij een samenhangend geheel van hoge architectonische kwaliteit. De bouwkundige elementen zijn grotendeels in originele staat en hebben aan uitstraling niets verloren. Samen met het naastgelegen 19e-eeuwse spoorviaduct en de stalen voetbrug bezit Den Haag een uniek maar weinig bekend ensemble van industriële stedelijke architectuur van rond de vorige eeuwwisseling.

De transformatie naar hergebruik van de gebouwen rond het Trekvlietplein is goed geslaagd. Het gehele ensemble is goeddeels intact gebleven. Maar deze locatie kan nog veel meer betekenen voor de stad. Ook dat had de gemeente in de Gebiedsvisie Binckhorst (2003) al onderkend: 'De noordwesthoek van de Binckhorst heeft door zijn centrale ligging tussen alle centrumdelen en kenmerken van de aanwezige bebouwing de kans om zich op termijn te ontwikkelen tot een Haagse variant op het Westergasfabriekterrein in Amsterdam, een stadspark van de 21e eeuw'.

De ontwikkeling van een stadspark rond de voormalige gebouwen van de gasfabriek is een uitdagende opgave. Een eerste begin van dat Trekvlietpark ligt er al, het plantsoen van I.A. Lindo. Als dat samengevoegd zou worden met de grote tuin van de naastgelegen directeurswoning kan deze Trekvliettuin zich organisch gaan ontwikkelen tot stadspark. In of rond dat Trekvlietpark hoort ook de door het personeel van de gasfabriek gemaakte maquette van het gasfabriekterrein een plaats te krijgen. De maquette heeft jaren in de hal van het Gemeentekantoor aan de Loosduinseweg gestaan en is na een lange zwerftocht terecht gekomen in het Haags Historisch Museum. Maar zijn ware plaats is het gasfabriekterrein van waaruit groot Den Haag gedurende zestig jaar van betrouwbaar en betaalbaar stadsgas voorzien werd.

## Bronnen

L. Kannevorff, 'De Tweede Gemeente Gasfabriek (1907-1945)', 'De naoorlogse jaren van de gasfabriek (1945-1971)', en 'De erfenis van het Trekvliet gasfabriekterrein', in K. Havelaar (red.), *De Binckhorst, bedrijventerrein in beweging*, VOM-reeks 2012, nr.1, Den Haag 2012, p. 59-86  
T. Bosma (red.), *Resultaat: Welstand jaarverslag 2001*, Den Haag 2002, p. 40-43



