



De voormalige Caballero-fabriek aan de Trekvliet op De Binckhorst. Nostalgie en modernisme strijden om de eerste plaats op dit Haagse bedrijventerrein.

Foto: Roger Dohmen

# Haagse luchtspiegelingen

De gemeente Den Haag wil het bedrijventerrein De Binckhorst omtoveren tot een 'Wereldstad aan Zee'. De Haagse ambities stuiten echter op weerstand van zittende ondernemers.

**Dave Krajenbrink  
en Pelle Matla**

**J**os de Haas van jachtwerf De Haas op het Haagse bedrijventerrein De Binckhorst laat trots zijn indrukwekkende werkplaats zien. Hij legt de laatste hand aan de twee meter doorsnee wereldbol van draadstaal en zeventig waxinelichtjes die later die week op het podium zal staan bij de herdenking van de slachtoffers van de vliegcrash in Tripoli. In de naastgelegen hal van 3300 m<sup>2</sup> klussen Hagenaars aan hun bootjes. 'In de winter is hier plaats voor zeventig schepen', zegt De Haas. 'Voordat de boten de hal ingaan, puzzel ik eerst met kartonnen schaalmodelletjes hoe deze het best kunnen staan.' De werf zit er sinds 1925.

Kleinschaligheid typeert De Binckhorst, met 130 hectare een van de grootste en oudste binnenstedelijke bedrijventerreinen van Nederland. Prefab-loodsjes uit de tijd van de wederopbouw huisvesten onder meer een timmerfabriek, een papierfabriek, een autoschadebedrijf en een dierencrematorium. Ertegenover wordt in werkplaatsjes gesleuteld aan sloopauto's, zoals bij autosloperij De Kneus.

Die nostalgische uitstraling is maar één kant van de medaille. Wie over de bijna drie kilometer lange Binckhorstlaan rijdt die het bedrijventerrein doorsnijdt, krijgt een goed beeld van de rommelige ontwikkeling die De Binckhorst de laatste dertig jaar doormaakte. Kantoorpanden zijn als losse Lego-blokjes neergezet. Links en rechts staan jarenzeventig- en jarenachtigwinkelsblokken, met op de gevels de schreeuwerige leuzen van tapijtwinkels, fastfoodketens en autobedrijven. Twee betoncentrales, een afvalverwerkingsfabriek en grootschalige autosloperij en gelden als milieubelastende industrieën.

Als het aan de lokale politiek ligt, gaat dit alles op de schop. De gemeentelijke plannen met het bedrijventerrein dateren uit 2005, toen bestuurders de architecten van OMA de opdracht gaven een 'richtinggevend toekomstbeeld' voor De Binckhorst te schetsen. Het bureau van architect Rem Koolhaas produceerde een masterplan, waarin De Binckhorst wordt voorgesteld als een futuristisch Manhattan aan de Noordzee. In dit collageboek vliegen zeppelins tussen wolkenkrabbers door en zonnebaden Hagenaars op een stadsstrand. Zelfs een autoracecircuit ontbreekt niet. In dat 'hoogstedelijke gebied' wonen in de toekomst 'hoogmobile, internationaal georiënteerde mensen die de wereld als hun werkveld hebben', aldus een gemeentelijke brochure. 'Nieuw Binckhorst' als deel van de 'Wereldstad aan Zee' die de Haagse bestuurders zo graag zien verrijzen.

In het 'Ijspaais', zoals Hagenaars het spierwitte stadhuis in het centrum noemen, bladert wethouder Peter Smit (VVD) nog eens door het masterplan. Hij is verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling van De Binckhorst. Maar de gemeente moest de plannen behoorlijk herzien, beaamt hij. Want de economische crisis gooit roet in de hoogstedelijke ontwikkelplannen. Rabo Vastgoed en BPF Bouwinvest, met wie de gemeente een joint venture wilde sluiten, trokken zich terug. De slordige € 2 mrd die de 'extreme make-over' van De Binckhorst de komende twintig jaar kost, moet nu van andere projectontwikkelaars komen. Alleen Bouwfonds en MAB, onderdelen van Rabo Vastgoedgroep, participeren nog in een bouwproject.

'Het masterplan ging uit van tabula rasa: alles opnieuw', zegt Smit. 'Dat werd ongelooflijk duur, ook omdat je een aantal kantoorgebouwen moest afbreken die nog helemaal niet zijn afgeschreven. Dat tabula rasa zit er niet meer in. Maar we handhaven wel de langetermijnvisie over wat De Binckhorst nu eigenlijk is in het stedelijk geheel. We doen het alleen niet meer met de grote zwiep.'

Kavel voor kavel gaat het nu, in de pas met de moeilijke marktsituatie en volgens een planning zoals is vastgelegd in het Integraal Ontwikkelingsplan, kortweg TOP. Uit de opbrengst uit de ene kavel wordt de ontwikkeling van volgende kavels gefinancierd. Spil van deze strategie is de Rotterdamsebaan, de verkeersader die snelweg A4-A13 via een tunnel met de Binckhorstlaan moet verbinden. Het Rijk subsidieert de aanleg, maar gaf nog geen definitief fiat. Wethouder Smit: 'Als we die weg hebben aangelegd, stijgt daar de waarde van het onroerend goed en komen investeerders terug. We maken dat ontwerp in nauwe samenspraak met Rijkswaterstaat. Dus het moet wel heel gek lopen als de minister de aanvraag niet goedkeurt.'

**I**n 2030 moet Nieuw Binckhorst 7000 appartementen en woningen tellen, naast de bijna half miljoen m<sup>2</sup> bestemd voor kantoren, bedrijven, culturele, maatschappelijke en sportvoorzieningen. Een stadspark van acht voetbalvelden groot zorgt voor het nodige groen. De Haagse bestuurders legitimeren die ambities onder meer met een groeiende vraag naar woon- en werkruimte. Opmerkelijk, omdat de Vrom-raad enkele jaren geleden waarschuwde voor een structurele bevolkingsdaling en vraagtekens plaatste bij de Haagse groeiambities. 'Ik kan rapporten laten zien waaruit blijkt dat de vraag naar woon- en werkruimte in de Randstad zal blijven groeien', reageert Smit. 'In Den Haag zit de internationale juridische sector in de lift. Direct en indirect zijn daar 45.000 arbeidsplaatsen mee gemoeid. Op de lange termijn is onze ambitie gerechtvaardigd.'

In de prefab-loods van Jero Papierwarenfabriek geurt verse basilicum. Tussen de papierrollen staat directeur en eigenaar Sandro Bruti pasta te koken. De fabriek maakt verpakkingsmateriaal en heeft voornamelijk afnemers uit Den Haag. Jero was een van de eerste bedrijven

**Zeppelins tussen wolkenkrabbers, een stadsstrand en zelfs een autoracecircuit**

**De internationale juridische sector zit in Den Haag in de lift**

**Door bedrijven te verplaatsen, maak je de sociale infrastructuur kapot**

op De Binckhorst: 47 jaar geleden nam zijn Italiaanse vader Urbano het bedrijf van diens schoonvader over. Het gebied bestond toen vooral uit weiland. Tegenover Jero, waar nu autosloperijen zitten, lagen nog volkstuinjes.

Bruti schudt zijn hoofd wanneer het masterplan ter sprake komt. 'Op deze plek is het nieuwe stadspark gepland', verzucht hij. In alle plannen die de laatste jaren de revue passeerden, stond zijn fabriek op de nominatie om te vertrekken. Expattorens, een racecircuit, een nieuw stadspark: onrealistische ambities, vindt hij. Niet dat hij tegen verandering is, want ook Bruti vindt dat De Binckhorst aan vernieuwing toe is. 'Wat steekt is dat wij als ondernemers nooit bij de plannen zijn betrokken, terwijl wij de motor van de Haagse economie zijn.' Een verplaatsing van de fabriek naar bijvoorbeeld buurgemeente Pijnacker-Nootdorp zou het einde kunnen betekenen voor zijn bedrijf. De zestig jaar oude machines overleven de demontage hoogstwaarschijnlijk niet. Bruti: 'Je weet nooit waar je aan toe bent. Kun je nog wel investeren in nieuwe machines, bied je personeel een vast contract aan? Die onzekerheid drukt op je bedrijfsvoering.'

Onzekerheid over de toekomst is een veelgehoorde klacht bij de bedrijven op De Binckhorst. Voor veel bedrijven betekenen de plannen: verkassen naar een nieuwe locatie op het terrein of zelfs helemaal vertrekken. Voor autosloperijen is geen plek meer. De Haagse ambities stuiten daarom op veel weerstand.

Ton Breumelhof van Breumelhof Bouw aan de Wegstraat begint hard te lachen. Nee, hij heeft geen idee of, hoe en wanneer zijn bedrijf weg moet van deze plek. Bij Breumelhof werken vijftig mensen in vaste dienst, 70% van de omzet komt uit de binnenstad. Het bedrijf zetelde sinds de oprichting in 1880 aan de Am-

