



De Binckhorst – van polder via fabrieken naar creativiteit

Industrieterrein de Binckhorst kwam vlug op en raakte even snel weer in verval. Er was een masterplan voor de bouw van kantoren en woningen en toen kwam de crisis – een probleem, maar ook een kans.



De Binckhorst in één blik – de haven, een fabriek en de kantoren

In het begin was wat nu 'de Binckhorst' heet, een drassig veengebied tussen twee strandwallen. Slechts enkele jagers en vissers waagden zich op deze grote vlakte. Op een paar hogere plekken verschenen boerderijen die zich later ontwikkelden tot ridderhofsteden. Kasteel de Binckhorst werd in 1308 voor het eerst genoemd in een document. De graaf van Holland liet in 1344 vlak bij het kasteel de Trekvliet graven. Zo ontstond het beeld dat we zien op het bekende schilderij van Jan van Goyen, *Gezicht op Den Haag*. Waarschijnlijk heeft de schilder vanaf het kasteel zijn schetsen gemaakt. In de polder werd eerst veel turf gewonnen, daarna was het vooral een gebied met weilanden.

Het kasteel en Sint Barbara

Het kasteel werd vaak belegerd en beschadigd en dan weer opgebouwd. Het had vele bestemmingen: café, atelier en woonruimte voor kunstenaars, kazerne, weeshuis, opleidingscentrum en kliniek. In de jaren dertig van de 20ste eeuw onderging het slot een grondige restauratie. Intussen waren de landerijen verkocht en ontstond er een industrieterrein. De gracht werd gedempt en de bedrijfsgebouwen rukten steeds

verder op. Al in 1613 werd de schoonheid van het kasteel met zijn prachtige tuinen en landerijen bezongen in een lofdicht, het eerste gedicht over een kasteel in Nederland. Het is nog altijd een mooi kasteel, maar je moet wel zoeken; het ligt ingeklemd tussen kantoren en fabrieken.

In de buurt van het kasteel werd de katholieke begraafplaats Sint Barbara aangelegd, ver van de stad op laaggelegen grond bij een industrieterrein in wording. Niemand vond het een geschikte locatie, maar onderhandelingen met de gemeente over alternatieven leverden niets op. De Binckhorstlaan was lange tijd een smalle weg, waar veel ongelukken gebeurden en waar regelmatig een rouwkoets in de sloot belandde.

Handmatig gegraven havens

Ooit was het Spuikwartier het industrieterrein van Den Haag, met de Trekvliet als belangrijkste transportroute. Omstreeks 1900 werd door de gemeente een nieuw haven- en industrieterrein ontworpen, de Laakhavens. Dit gebied raakte snel vol. Sommige bedrijven hadden zich intussen al gevestigd aan de Trekvliet in de Binckhorstpolder, zoals de Tweede Gemeente Gasfabriek (1907) en grote bouwbedrijven. Na veel discussie stelde de gemeenteraad in 1929 het plan vast voor de aanleg van nog een nieuw haven- en industrieterrein, de Binckhorst. Men wilde veel machines inzetten, maar in de praktijk zijn de havens vooral handmatig uitgegraven door werklozen. Zij verdienden daarmee een bonus van 10% boven op hun uitkering. De eerste wegen werden aangelegd en bedrijven vestigden zich her en der in het gebied. Zo belandde de firma Van der Heem,



Kasteel de Binckhorst, binnen de bedrijfsingangen



Binckhorstlaan in 1952 richting stad, nog met één keienrijbaan, het onlangs gesloopte Auto Palace en de flats uit 1950, die nu worden gesloopt. (Foto Dienst voor de Stadsontwikkeling. Bron: Gemeentearchief)

die elektrische huishoudelijke apparatuur produceerde, in 1938 aan de Maanweg, bij Voorburg. De polder was nog vrijwel leeg; vanuit Den Haag gezien was het markante gebouw een stip aan de horizon. Van der Heem was het eerste grote particuliere bedrijf dat zich vestigde in het gebied; de gemeente was daar blij mee.

Na de oorlog kreeg de haven verder vorm.

De gemeente ging zelf bouwen om voor kleinere bedrijven ruimte te scheppen. Onmiddellijk na oplevering van de prefab industriehallen werden zij verhuurd. De autobranche was sterk in opkomst en in de Binckhorst verrees de ene autodealer na de andere. Het ging daarbij vooral om verkoop en onderhoud, maar ook om sloop. De Binckhorst liep vol met allerlei soorten fabrieken: metaal, drukwerk, elektrische apparaten, sigaretten en verf. Ook vestigden zich er twee technische scholen. In het begin van de jaren 60 was de Binckhorst op zijn hoogtepunt.

Transformatie

Vanaf de jaren 1960 verdrong het vrachtverkeer over de weg steeds meer het transport over het water. De toegangswegen naar de Binckhorst konden het groeiende autoverkeer niet aan. Het werd een matig gelegen industrieterrein waar bovendien de glans van het nieuwe van af was. Bedrijven vertrokken of werden na een fusie opgeheven. De gemeente was druk bezig met het nieuwe bedrijventerrein de Plaspoelpolder en liet het gebeuren. Mensen die hun baan verloren, vonden vrij gemakkelijk nieuw werk in de groeiende dienstensector. Door de oliecrisis en de grote werkloosheid had de gemeente later wel weer belangstelling voor industrie en ambacht en voor de Binckhorst. De verkeersverbindingen werden verbeterd; in een nieuw bestemmingsplan in de jaren 80 werd ook ruimte gemaakt voor grote kantoorgebouwen. De Binckhorst kreeg een twee-

slachtig karakter: nieuwe schone kantoren naast oude vervuilende bedrijven. Mooie, bruikbare gebouwen stonden leeg. De vroegere sigarettenfabriek Laurens werd door de gemeente ontwikkeld tot een verzamelgebouw voor bedrijven op het gebied van ICT, media, reclame en design en kreeg de naam Caballerofabriek. In andere gebouwen vestigden zich ook creatieve bedrijven en bedrijfjes, vaak tijdelijk, in afwachting van de verdere ontwikkelingen.



Een prefab industriehal van de gemeente, met nog het bedrijf uit de begintijd

Masterplan of organische groei

Met het masterplan Nieuw Binckhorst (2007) wilde de gemeente het oude bedrijventerrein in één klap herstructureren. Bedrijven die veel ruimte in beslag namen en belastend waren voor het milieu, zouden uitgeplaatst worden. Daarvoor zouden kantoren en veel woningen in de plaats komen. Goedkoop was het niet; zelfs met 70% van de woningen in het lucratieve midden- en hogere segment zou het tekort op de grondexploitatie nog € 200 miljoen bedragen. Toen kwam de crisis. Zowel de gemeente als de private partijen hadden nauwelijks geld om te investeren en het masterplan ging de ijskast in. De Rotterdamse Baan wordt nog wel gebouwd, om een beter investeringsklimaat te scheppen. De geplande extreme make-over van de Binckhorst komt er voorlopig niet, maar het gebied verandert intussen wel door allerlei particuliere initiatieven. Oude bedrijfsgebouwen met hun eigen sfeer blijken een goede plek voor nieuwe ondernemingen. Het is niet grootschalig en het komt niet van boven af, maar er gebeurt wel wat in de Binckhorst. De crisis biedt kennelijk ook nieuwe kansen, voor een meer geleidelijke, organische ontwikkeling.

Jacob Bijl (tekst en kleurenfoto's)