

De ‘organische’ transformatie van bedrijventerrein de Binckhorst

H

Tussenstad op weg naar een duurzame
Haagse stadswijk



Louis Kanneworff, lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling

De ‘organische’ transformatie van bedrijventerrein de Binckhorst

Tussenstad op weg naar een duurzame Haagse stadswijk

Lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling

De Haagse Hogeschool

Louis Kanneworff

Augustus 2011

Basis ontwerp: Communicatie & Marketing, De Haagse Hogeschool

Drukwerk: OTB bv

Vormgeving: Desk-Hopping DTP

Foto's en illustraties:

- Marianne de Moor (pp. 29, 55, 57, 58 en foto omslag)
- Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag (pp. 8, 12, 20, 26, 39, 40)
- Stichting Haags Industriëel Erfgoed (pp. 47, 49)
- Stroom Den Haag (p.10)
- Maurice Boyer (p.52)

Lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling

De Haagse Hogeschool

Postbus 13336

2501 EH Den Haag

Exemplaren van dit rapport zijn te bestellen bij:

De Haagse Hogeschool, Secretariaat lectoraten en onderzoek

Mevr. A.L. Legters, 070-4458294, of A.L.Legters@hhs.nl

Downloaden via <http://www.dehaagsehogeschool.nl/lectoraat-gso>

“Het mag wel eens gezegd worden dat de vernieuwing van de Binckhorst de meest complexe opgave is waar de gemeente Den Haag voor staat” (wethouder Peter Smit in TV West documentaire “Parels van de Binckhorst” maart 2009)

Voorwoord

Den Haag heeft duinen en paleizen, heeft een hofvijver en een tribunaal. Maar naast dit alles is er meer. Er staat zo'n kwart miljoen woningen, er zijn winkels en er zijn bedrijventerreinen.

Over het grootste bedrijventerrein van Den Haag, de Binckhorst, gaat dit rapport. Het is een centraal gelegen gebied in Den Haag, zo'n 130 hectare groot. Het gebied mag zich de laatste jaren verheugen in veel aandacht van stedelijke beleidsmakers. De Binckhorst is een grote toekomst toegedicht met een groot aantal nieuwe woningen, een park, kantoren, winkels, verbetering van de verkeersverbindingen en nog veel meer. Ook is er reden om bij vernieuwing van het gebied te zoeken naar verbetering van duurzaamheid (waaronder CO₂-uitstoot en energievoorziening). Met een groot accent op binnenstedelijke woningbouw kan ook de druk op verdere stadsuitleg worden verzacht.

In het lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling van De Haagse Hogeschool willen we meer weten hoe in Den Haag de maatschappelijke vraagstukken leven en aangepakt worden. Eerder (2000) was het lectoraat betrokken bij de vraag hoe de Binckhorst zich zou kunnen ontwikkelen tot een duurzaam bedrijventerrein. In de publicatie 'Zeker in de stad'(2008) keken we naar de vernieuwing van Den Haag Zuidwest. In de aanpak van Haagse krachtwijken (zoals de Schilderswijk en Transvaal) speelt de vraag wat de lokale overheid in het samenspel met andere partijen vermag om vraagstukken in de wijk op te lossen.

In dit rapport wordt de maakbaarheid van de stad nader onderzocht aan de hand van de Binckhorst. Louis Kannevorff, lid van de kenniskring van het lectoraat, gaat in op de planontwikkeling van de Binckhorst. In tweede instantie levert hij in dit rapport ideeën en suggesties hoe de Binckhorst, 'het best bewaarde geheim van Den Haag', een duurzame stadswijk kan worden.

Met dit rapport wil het lectoraat bijdragen aan het debat over de ontwikkeling van de stad in het algemeen en van Den Haag in het bijzonder. Reacties zijn welkom (l.a.kannevorff@ziggo.nl)

Den Haag, augustus 2011

Vincent Smit

Lector Grootstedelijke Ontwikkeling



Inhoudsopgave

De ‘organische’ transformatie van bedrijventerrein de Binckhorst.

Voorwoord	7
Inhoudsopgave	9
1 Inleiding	11
2 De maakbaarheid van de Binckhorst	13
2.1 De voorgeschiedenis van Nieuw Binckhorst	13
2.2 Opkomst en ondergang van het masterplan	19
2.3 Lessen van Nieuw Binckhorst	24
3 Binckhorst en duurzame verstedelijking	27
3.1 Intensief ruimtegebruik	28
3.2 Groen	30
3.3 Energie	33
3.4 Voorlopige conclusies	37
4 Een organische aanpak voor ‘tussenstad’ Binckhorst	41
4.1 De nieuwe gemeentelijke aanpak	41
4.2 Binckhorst als ‘organisch’ werklandschap	44
4.3 Binckhorst als ‘energie’ locatie	48
4.4 Erfgoed en groen als katalysator	50
4.5 Binckhorst als tijdelijke bestemming	51
5 Conclusies en aanbevelingen	53
Bronnen	56

Binck

BINCKHORST BLUES
CURSUS HARD KIJKEN
BEWONERS AAN HET WOORD
DE COMPLETE RESTAURANTGIDS
TOEKOMSTSCENARIO'S
ARCHITECTUURROUTE
ATTRACTIEPARK



DE BINCKHORST: HET BEST BEWAARDE GEHEIM VAN DEN HAAG

1 Inleiding

Binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is door de huidige vastgoedcrisis op een dood spoor terecht gekomen. Het succesmodel, dat jarenlang draaide op het verdelen van de meerwaarde tussen projectontwikkelaars en het gemeentelijk grondbedrijf, is niet meer.

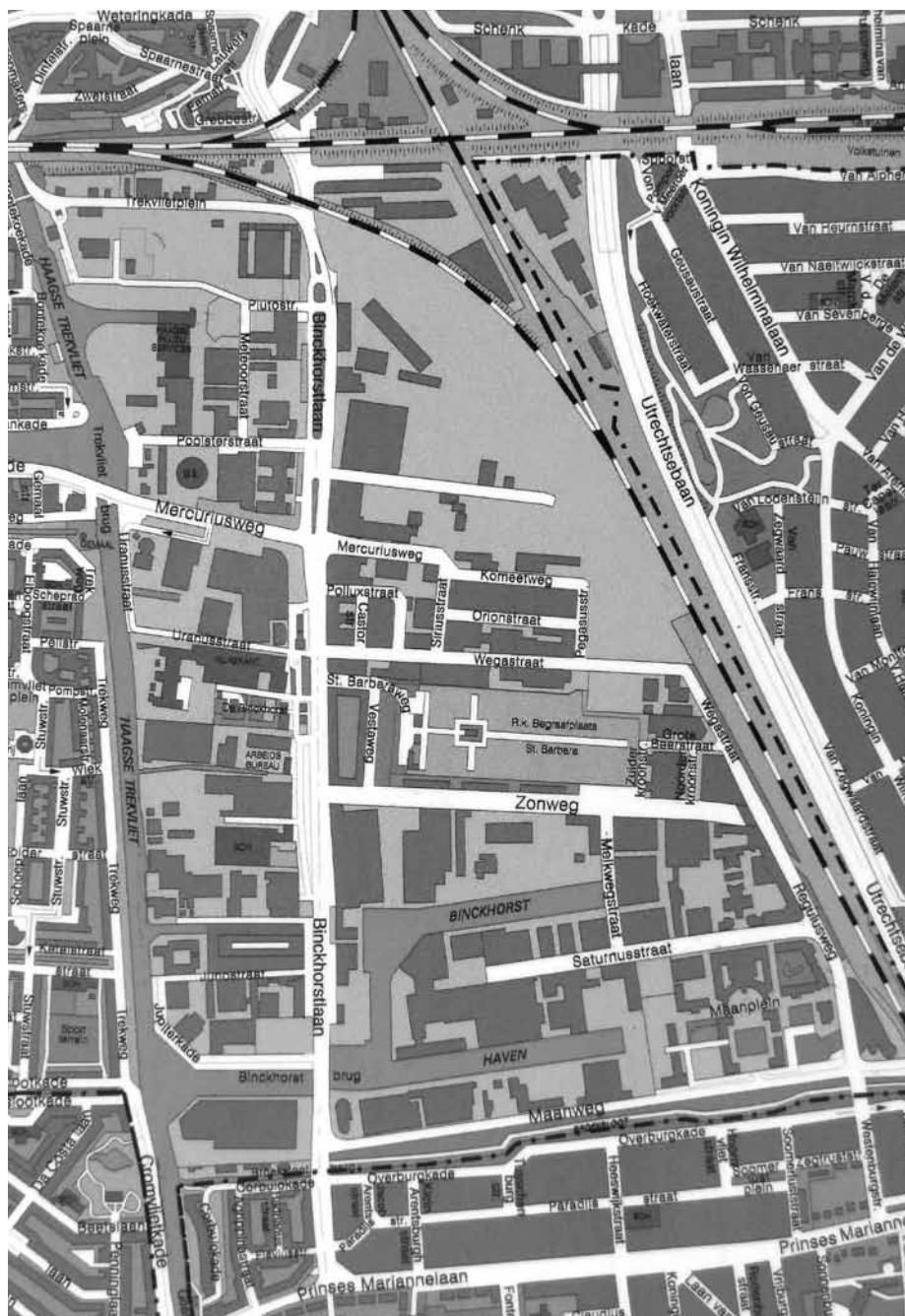
Bovendien worden de subsidies van het rijk voor deze projecten sterk afgebouwd. Anno 2011 likken gemeenten en ontwikkelaars hun wonden; zowel op grond- als vastgoedposities moet op grote schaal worden afgeboekt.

Hoe nu verder? luidt ook de vraag bij de herontwikkeling van het Haagse bedrijventerrein Binckhorst. Binckhorst is met 130 hectare een van de grootste en meest ambitieuze binnenstedelijke opgaven van ons land. Binckhorst is een 'verouderd' bedrijventerrein dat, onder regie van een publiek-private gebiedsonderneming, aan de hand van het masterplan Nieuw Binckhorst in twee decennia geheel getransformeerd moest worden tot een gemengd en duurzaam woon- en werkgebied met (inter)nationale allure. Nieuw Binckhorst is volgens de structuurvisie Den Haag 2020, *Wêrldstad aan Zee*, de belangrijkste ontwikkelingszone van Den Haag met in totaal 7000 nieuwe woningen. Nieuw Binckhorst is "uniek" in haar opzet, en "een voorbeeld voor andere herstructureringsopgaven in Nederland". De gemeenteraad stelt in oktober 2009 het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid vast met 4300 woningen.

Van die euforie is nu, anno 2011, weinig meer over. In het najaar 2010 moet Den Haag vanwege de aanhoudende crisis keuzes maken in haar stedelijk ontwikkelingsprogramma. De plannen voor Binckhorst worden als gevolg hiervan uitgesteld tot na 2017. In december 2010 neemt de gemeente zelfs expliciet afscheid van de ambities uit het masterplan Nieuw Binckhorst en kondigt zij aan een andere rol te willen gaan vervullen. Voortaan wordt een zogeheten 'organische' transformatiestrategie gevolgd en richt de gemeente zich meer op regie dan op participatie. De gemeente gaat zich alleen nog inzetten voor de realisatie van de Rotterdamsebaan. Andere initiatieven neemt de gemeente niet meer. Het is aan de 'markt' om het gebied verder tot (her)ontwikkeling te brengen. Over duurzaamheid – in eerdere voorstellen een voornaam element – wordt in de laatste voortgangsrapportage Binckhorst niet meer gerept.

Sinds het najaar van 2008 doe ik onderzoek naar Nieuw Binckhorst voor het lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling van De Haagse Hogeschool. In eerste instantie richtte ik mij op de mogelijkheden van duurzaamheid en de energievoorziening van Nieuw Binckhorst. De planontwikkeling voor het gehele gebied werd al vrij snel een tweede onderzoekslijn. In dit verband heb ik met veel plezier een bescheiden bijdrage mogen leveren aan het plan Haagse Binckhorst dat op initiatief van een aantal ondernemers uit het gebied is opgesteld als alternatief voor het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid.

Nu deze ambitieuze transformatie 'van bovenaf' op een kostbare mislukking is uitgelopen is de belangrijkste vraag welke lessen er uit geleerd kunnen worden. Het lectoraat wil daar met dit onderzoek een bijdrage aan leveren. Deze bijdrage bestaat enerzijds uit een analyse van het planproces en van de manier waarop 'duurzaamheid' in dit kader is ingevuld. Anderzijds door ideeën en suggesties te geven hoe de Binckhorst - ook wel genoemd "het best bewaarde geheim van Den Haag" - een duurzame stadswijk zou kunnen worden.



Links boven het voormalig gasfabriekterrein Binckhorst Noordwest.

2 De maakbaarheid van de Binckhorst

De kaart hiernaast geeft een beeld van het gemengde bedrijventerrein Binckhorst. Binckhorst ligt aan de zuidoost zijde van het centrum van Den Haag. Het circa 130 hectare grote gebied grenst aan de wijken Rivierenbuurt, Laakkwartier en aan de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Het gebied is aan de westzijde begrensd door water (Haagse Trekvluit). Aan de oostzijde door het spoor Den Haag – Utrecht en de rijksweg A12/Utrechtsebaan. Het spoor Amsterdam – Rotterdam vormt de begrenzing aan de noordzijde. De Maanweg en de groenstrook met de Broeksloot vormen de begrenzing aan de zuidzijde met de gemeente Leidschendam-Voorburg. Door deze ligging kent de Binckhorst een eigenaardige geschiedenis, die een stevig stempel op het gebied gedrukt heeft.

2.1 De voorgeschiedenis van Nieuw Binckhorst

In 1906 wordt de veenpolder Binckhorst door Den Haag overgenomen van de gemeente Voorburg voor de bouw van de tweede Gemeentelijke Gasfabriek. De gasfabriek in het noordwesten van de Binckhorst groeit in de loop der jaren uit tot een uitgestrekt complex van 17 hectare waarin naast gas en cokes ook teer, ammoniak en onkruidverdelging geproduceerd werd. Tot de komst van het aardgas wordt stadsgas geleverd aan Den Haag, de Haagse regio, het Westland en Hoek van Holland.

De verdere ontwikkeling van het lege gebied verloopt geheel anders dan voorzien in het beroemde structuurplan van Berlage (1908). De beoogde 'oost west' ontwikkeling van de Binckhorst en de verbindingsweg naar Voorburg komen er niet. De Nederlandse Spoorwegen wijzen de locatie voor het goederenemplacement af. Tegen de zin van de gemeente in komt er in 1920 wel een begraafplaats van 4 hectare. Ook de door Den Haag gewenste grenswijziging met Voorburg blijft uit.

Nog voor de oorlog begint aan de zuidkant de aanleg van de Binckhorsthaven. Van het structuurplan Groot 's Gravenhage van Dudok (1949) komt voor Binckhorst e.o. vrijwel niets terecht. De beoogde Rotterdamsebaan en de grenswijziging met Voorburg gaan niet door. Den Haag houdt twee stations en de sporen naar Staatsspoor gaan niet ondergronds. Rijkswaterstaat krijgt zijn zin met het tracé voor de Utrechtsebaan. Naast de begraafplaats worden 120 gemeentewoningen + 1 winkel gebouwd.

In de jaren 1950 -1970 krijgt het gebied dankzij het industriebeleid wel een duidelijke identiteit en samenhang. Duizenden werknemers verdienen er hun brood in de dan nog sterk aanwezige industrie. De sluiting van de gasfabriek markeert het begin van de industriële neergang voor Binckhorst. In deze fase is van gemeentelijke regie geen sprake. Het gebied wordt speelbal van allerlei onvoorziene ontwikkelingen en belangen. Binckhorst wordt een versnipperd gebied met een onbestemd en zeer divers karakter.

Binckhorst Blues, pleidooi voor de tussenstad

“Het Ruimtelijk Planbureau publiceerde in 2004 het onderzoek Tussenland, een verkenning naar de onbestemde gebieden op de grens van stad en land, de plekken ‘met rommelige bebouwing’, met wegen en veel verkeer, met bedrijventerreinen en opgeslokte dorpen, met kassen en onduidelijke nieuwbouwwijkjes. En zo ontdekten ze een vitale economische werkelijkheid die door beleidsmakers en planners stevast over het hoofd wordt gezien.

Tussenland in strikte zin is Binckhorst niet – het ligt immers geheel in de stad – maar het vertoont wel alle eigenschappen: van de complexe eigendomsverhoudingen tot de zelforganisatie, van de veelvormigheid van de economische activiteiten tot de capaciteit om in te spelen op zowel groei als krimp. De Binckhorst valt dus onder tussenland, maar om recht te doen aan het uitgesproken stedelijk karakter is het handig om een passender benaming te kiezen: ‘tussenstad’.”¹

Binckhorst krijgt het karakter van een ‘tussenstad’, een gemengd gebied waar veel mogelijk is. Binckhorst wordt “een belangrijke strategische reserve”² voor Den Haag.

Kleine plangeschiedenis Haagse Binckhorst

De veenpolder Binckhorst, vernoemd naar het kasteel aan de Trekvluit, wordt in 1906 overgenomen van Voorburg voor de bouw van de Tweede Gemeentelijke Gasfabriek.

Het 1^e Haagse structuurplan uit 1908 van architect Berlage gaat uit van één station, Hollandse Spoor, voor Den Haag. Station Staatsspoor (het huidige CS) moet worden opgeheven. Binckhorst krijgt daardoor een spoorboog vanuit Utrecht en “terreinen te bestemmen voor goederenemplacement”. Binckhorst moet volgens Berlage ontwikkeld worden langs de natuurlijke oost west richting (duinruggen) met een verbindingsweg (Ceintuurbaan) naar Voorburg. Een deel van de Binckhorstpolder wordt voor woningbouw bestemd. De gemeente probeert in 1920 tevergeefs de vestiging van de Rooms katholieke begraafplaats St Barbara (4 hectare) in de nog vrijwel lege polder tegen te houden. Binckhorst krijgt daarna, in reactie op het vol raken van het nabijgelegen industrieterrein Laakhavens, de bestemming “industriehaven” met aanleg van havens. Den Haag ontwikkelt plannen om de aan Binckhorst grenzende delen van Voorburg te annexeren.

In 1949 verschijnt het Structuurplan Groot 's Gravenhage (inclusief randgemeenten) van Dudok. Relevant voor de Binckhorst in het plan Dudok zijn: de aanleg van de Rotterdamse baan, het afwijzen van het tracé voor de Utrechtsebaan door het Bezuidenhoutkwartier, het ondergronds brengen van de rails naar Station Staatsspoor (later Centraal Station) en de Ceintuurbaan naar Voorburg. Al deze plannen en de grenscorrecties met Rijswijk en Voorburg worden echter niet gerealiseerd. De gemeente ontwikkelt op de Binckhorst wel een complex bedrijfspanden aan de Orionstraat-Komeetweg en een complex van “120 gemeentewoningen + 1 winkel” bij de begraafplaats. Tussen 1945 en 1953 wordt alle grond in de Binckhorst in erfpacht uitgegeven voor de vestiging van diverse industrieën. De begraafplaats wordt uitgebreid. Noordoost Binckhorst blijft onbebouwd en gereserveerd voor spoorwegdoeleinden.

1 Tijs van den Boomen, *Binckhorst Blues, pleidooi voor de tussenstad*, p. 12, in Binck! Het best bewaarde geheim van Den Haag, Stroom Den Haag, 2005.

2 Hans Reijnen e.a. *De slag om de ruimte*, p. 103, in De werkzame bestanddelen van Den Haag, SDU 1994.

In 1967 sluit de gasfabriek. Het uitgestrekte gasfabriekterrein wordt een onbestemd gebied. De bouw van het nieuwe Centraal Station heeft grote gevolgen voor de Binckhorst. De loodsen van Van Gend & Loos bij het oude station Staatsspoor krijgen een nieuwe plek in het noordoosten van de Binckhorst. Daar komen ook industriesporen voor (nieuwe) bedrijven als auto-sloopbedrijf Pametex, brandstoffenhandel Kerkhof, en de VAM voor de afvoer van het huisvuil van de randgemeenten. Elders in het land worden (industrie)sporen opgedoekt vanwege de opkomst van de vrachtauto. "Uitgerekend in die tijd begon op de Binckhorst de opbouw"³. Noordoost Binckhorst wordt doorsneden door een nieuwe spoorboog naar station HS met een viaduct over de Binckhorstlaan.

In 1972 wordt de Utrechtsebaan in gebruik genomen. De bronbemaling voor de aanleg van de Utrechtsebaan leidt tot een verschuiving van de bodemvervuiling van de gasfabriek. Eind jaren zeventig volgt het besluit tot verbreding van de Rijnstraat- Lekstraat- Binckhorstlaan aansluitend op de verlengde Neherkade met een nieuwe brug over de Trekvljet. De nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd om de politieke impasse rond de "dwarsweg" richting binnenstad op te lossen. Deze nieuwe verbindingsweg maakt de Binckhorst veel beter bereikbaar. De aanleg markeert de start van een ongeplande ontwikkeling van kantoren, bouwmarkten, autosloperijen en dergelijke in het gebied.

Vanaf 1986 wordt de herstructurering van bedrijventerrein Laakhavens tot een gemengd stedelijk gebied, Nieuw Laakhaven, in gang gezet. De gemeente wil het naastgelegen Binckhorst exclusief reserveren als bedrijventerrein. Pogingen om de bestaande woningbouw en de watersport op de Binckhorst weg te bestemmen worden uiteindelijk niet doorgezet. Vanaf de jaren negentig ontwikkelt Binckhorst Zuidoost (langs de Utrechtsebaan) zich met het witte Telecom kantoor uit 1992 (nu tijdelijk Internationaal Strafhof) en de KPN campus (1998) tot een toplocatie voor kantoren.

Binckhorst wordt een 'strategisch reserve' voor de stad.

- KPN, de Staatsdrukkerij (SDU) en andere bedrijven uit de (binnen)stad vinden nieuwe huisvesting op de Binckhorst;*
- Na sluiting van de Haagse Vuilverbranding wordt op het gasfabriekterrein in 1996 een huisvuil-overslagstation gerealiseerd;*
- Het asielzoekerscentrum van Den Haag vestigt zich in een leegstaand kantoorpand op de Binckhorst. Hetzelfde geldt voor de nachtopvang van het Leger des Heils.*

Aan het begin van de 21^e eeuw breekt voor de Binckhorst een nieuwe situatie aan.

Na een lange procedure worden in 2001 de VINEX-locaties Ypenburg en Leidschenveen en een deel van het water van de Trekvljet toegevoegd aan het grondgebied van Den Haag. Met de 'grenscorrectie' wordt "via de Trekvljet een navelstreng gecreëerd dwars door het grondgebied van Rijswijk en Voorburg. Deze lifeline verbindt de Binckhorst met de A-4 zone en met de rest van Randstad-Holland"⁴.

Door deze grenswijziging wordt de Binckhorst en het Trekvliettracé in een nieuw en breder perspectief bekeken; dat van een centrale locatie met ontwikkelingspotentie.

³ Victor M. Lansink, *Spoorzoeken*, in Binckl, p. 31.

⁴ Martin Verwoest, *Van Stadsrand tot Rits, 101 jaar stedenbouw*, in Binckl, p. 56.

De Binckhorst komt nu hoog op de gemeentelijke agenda te staan. Het gebied moet veranderen van een perifere economische locatie met een stedelijke reservefunctie in een centraal gelegen strategische locatie in de Randstad. Dit vraagt om een bredere stedenbouwkundige visie.

In het begin van 2001 houdt de raadscommissie Economische zaken een eerste workshop over de toekomstmogelijkheden voor de Binckhorst. In vervolg op deze workshop worden allerlei sectorale deelstudies opgestart over onder andere de autobranche, intensivering ruimtegebruik, de bodemsituatie en de overkluizing van de NS opstelsporen met kantoren. En er wordt een eerste stedenbouwkundige verkenningen verricht naar een mogelijke invulling van het gebied.

Een volgende notitie⁵ stelt dat de Binckhorst de potentie heeft “om tot een hoogwaardig, stedelijker gebied met een menging van functies te worden ontwikkeld als logische voortzetting van de huidige Centrumontwikkeling”. De aanleg van het Trekvliettracé en hoogwaardige openbaar vervoer zijn de belangrijkste randvoorwaarden om de kansen van het gebied volledig te kunnen benutten. Daarnaast moeten de zwaar verouderde delen van het terrein herontwikkeld worden.

Binckhorst valt vanouds onder de afdeling economie en de wethouder Economische Zaken. In deze context is ‘wonen’ geen voor de hand liggende bestemming, te meer nog omdat wonen eerder een politiek risico bleek te zijn. De vorige wethouder Economische Zaken van Den Haag moest in 1996 immers aftreden vanwege zijn instemming met wonen in de Laakhavens. Tijdens de raadsperiode 2002-2006 is er geen aparte raadscommissie Economische zaken meer. Binckhorst valt nu onder de brede raadscommissie Stedelijke ontwikkeling, Wonen en Economie. Daarmee wordt de weg vrijgemaakt om ‘wonen’ als bestemming aan de plannen voor de Binckhorst toe te voegen.

Plannen, plannen, plannen

In 2002 komen Bureau Middelkoop en AA architecten met een studie over wonen op Binckhorst. Gekozen is voor een stedelijk woonmilieu waarin menging met werkfuncties diversiteit oplevert. Het gebied is opgedeeld in verschillende gebieden met elk een eigen identiteit en een specifieke visie. De begraafplaats, het kasteel en de Trekvliet worden door middel van een groene zone aan elkaar geregen. De studie wordt in hoofdlijnen verder uitgewerkt door Kraayvanger-Urbis. Het bureau zet vooral in op de ontwikkeling langs de noord zuid gerichte infrastructuur: Utrechtsebaan, Binckhorstlaan en de Trekvliet. Het grote nadeel hiervan is dat de tussenliggende gebieden moeilijk te ontwikkelen zijn. Onder leiding van stadsstedenbouwer Maarten Schmitt en de nieuwe Rijksbouwmeester van Vlaanderen, professor Marcel Smets, ontwikkelt ook een groep studenten van de Amerikaanse Harvard University in 2003 plannen voor Binckhorst. Uitgangspunt voor deze plannen is een structuur van stroken dwars op de Binckhorstlaan. Deze oost west verkaveling geeft de mogelijkheid het gebied gefaseerd over een periode van enkele decennia te ontwikkelen. Door het introduceren van kwaliteitszones per strook kan veel meer ontwikkelingsgrond worden aangeboord dan in het plan Kraayvanger-Urbis. Naar aanleiding van de workshop Bovenstad (2004) ontwikkelt Maxwan samen met NL architects een plan voor Binckhorst. Parkeren staat hierin centraal. Er wordt uitgegaan van vier segmenten met elk een eigen karakter: auto/parkeercluster (noord oost), kantorencluster (zuid oost), woon/watercluster (zuid west) en educatiecluster/campus (noord west)⁶.

5 Vervolg plan van aanpak Binckhorst, Cie, juli 2001 (RIS 087841)

6 Sebastiaan Veldhuisen, *Plannen, plannen, plannen*, in Binck!l, p. 22, 23.

In september 2002 vindt een volgende werkbijeenkomst over de Binckhorst plaats⁷.

De commissie behandelt twee notities:

- een economische notitie "Ontwikkelingskansen Binckhorst in de Centrale Zone".
- een stedenbouwkundige verkenning "Visie Binckhorst", augustus 2002.

De economische kijk

Een aangename stedelijke sfeer kan ontstaan door een juiste samenstelling van werk- en woonmilieus en deze door zonering goed op elkaar afstemmen, waardoor het gebied een extra kwaliteit kan krijgen. Binckhorst heeft door zijn bijzondere kenmerken (ligging, water) een groot aantal mogelijkheden om een plek te bieden aan creatieve en culturele bedrijvigheid. Deze "creatieve werkmilieus" zijn een duidelijke trend. Zij vestigen zich bij voorkeur op bijzondere locaties, en hebben een groeiende behoefte om werken en wonen in hetzelfde pand te combineren. Toekomstige bewoners van de Binckhorst zullen hier primair gaan wonen door de uitstraling en bijzonderheid van de locatie en niet vanwege het voorzieningsniveau.

De stedenbouwkundige kijk

Binckhorst is zo omvangrijk "dat deelgebieden met een eigen sfeer en functionele invulling kunnen worden gerealiseerd, die toch een eenheid vormen". Het gebied moet een "heldere zonering" krijgen zodat de verschillende functies, waaronder wonen, elkaar niet hinderen. "Traditionele, meer ambachtelijke bedrijfsfuncties" worden vanwege milieuwetgeving en mogelijke bezwaren van omwonenden gescheiden van wonen. Als de Binckhorsthaven zijn bedrijfsbestemming behoudt (model A) is een woonfunctie van 2300 (werk)woningen mogelijk. Als de watergebonden bedrijven rond de Binckhorst haven verplaatst worden (model B), kunnen 4100 woningen worden gerealiseerd.

Over de grote potentie van de Binckhorst bestaat wel consensus, maar over aspecten als functiemenging en vooral wonen wordt verschillend gedacht. Voor de herontwikkeling opgave huurt de gemeente verschillende bureaus in die allen de sterk toegenomen strategische waarde en kansen van de Binckhorst benadrukken.

In oktober 2003 behandelt de gemeenteraad de Gebiedsvisie Binckhorst⁸.

De gebiedsvisie stelt vast dat de Binckhorst een gemengd gebied wordt met het "zwaartepunt op het midden- en kleinbedrijf". Dit gemengde karakter, met ruimte voor "nieuwe economische functies en culturele activiteiten", levert de meerwaarde voor de stad. De gemeenteraad besluit tot herontwikkeling van de Binckhorst:

"vanuit een beleid gericht op economische structuurversterking op stedelijke schaal. De herontwikkeling beoogt het bieden van kansen voor een breed scala aan bedrijvigheid maar ook andere functies door maximaal benutten van de ruimtelijk-functionele mogelijkheden van het gebied".

De opgave voor Binckhorst is complex omdat het omvangrijke gebied zeer divers is en ruim 100 eigenaren telt. De uitvoering van een visie zal de gemeente niet alleen kunnen oppakken. Nauwe samenwerking met partijen die willen investeren is noodzakelijk. Deze marktgerichte aanpak moet worden uitgewerkt in een ontwikkelingssstrategie.

⁷ Ontwikkelingsmogelijkheden Binckhorst (RIS 099323)

⁸ Gebiedsvisie Binckhorst, Rv 173/2003 (RIS 108458)

Medio 2004 worden de gemeente en een aantal marktpartijen het eens over de 'Proeftuin Binckhorst'. De case Binckhorst is een concrete uitwerking van een al langer lopend landelijk project van Habiforum, in het kader waarvan geëxperimenteerd wordt met nieuwe vormen van "ontwikkelingsplanologie". In de Proeftuin Binckhorst, waarin de gemeente samenwerkt met ING Real Estate en Ballast Nedam, is men van mening dat het gangbare bestuursrechtelijke instrumentarium onvoldoende is voor een succesvolle herstructureringsstrategie van bedrijventerreinen. De gemeente bezit zelf een aantal grondposities in de Binckhorst maar kan het niet alleen. Samenwerking tussen marktpartijen en overheid is daarom een "must". Voorgesteld wordt een uitvoeringsstrategie met een publiek-privaat samenwerkingsverband als 'gebiedsontwikkelaar' of 'gebiedsautoriteit'. De 'gebiedsontwikkelaar' moet werken met een integrale scope en een lange termijn inzet, mogelijk over een periode van twintig jaar. Zij moet natuurlijk ook ondernemend en slagvaardig zijn, want: juist bij langlopende projecten bestaat het risico dat het proces op slot raakt en er te weinig ingespeeld wordt op kansen die zich op korte termijn voordoen.

Dat de gemeente bereid is samen te werken met private partijen is een even belangrijke als logische ontwikkeling. Immers, met alléén een bestemmingsplan kan de gemeente niet afdwingen dat de daarin opgenomen bestemmingen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. De gemeente kan zelf bovendien niet voldoende sturen op tijd, kwaliteit en integraliteit. Ook heeft de gemeente beperkte mogelijkheden om de kosten van publieke voorzieningen te verhalen op private partijen. Door samenwerking met marktpartijen in een gebiedsautoriteit kan de gemeente deze risico's beter beheersen.

Wat de Binckhorst voor marktpartijen onderscheidt van andere bedrijventerreinen is ook helder. Dit blijkt uit het volgende. *"Bovendien verschilt Binckhorst in tenminste één opzicht van de meeste andere te herstructureren bedrijventerreinen. Mogelijk mag op Binckhorst bij de herstructurering namelijk (voor ontwikkelaars lucratieve) woningbouw worden gerealiseerd."*⁹ Woningbouw wordt als lucratief beschouwd en wordt het publiek-private verdienmodel achter de herstructurering van de Binckhorst. Of deze aanpak zal gaan werken wordt betwijfeld. *"Gegeven de grotere toegevoegde waarde zijn marktpartijen zoals projectontwikkelaars en beleggers met name geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling van hoogwaardige (kantoor-)locaties. Deze zijn in Binckhorst reeds in belangrijke mate totstandgekomen en daarmee wordt het probleem om het resterende deel van het gebied te herstructureren vergroot: de krenten zijn reeds uit de pap!"*¹⁰

Woningen moeten 'de nieuwe krenten' worden voor de Binckhorst.

Aan het einde van 2005 kiest de gemeente Den Haag uit een aantal consortia die zich voor de nieuwe Binckhorst hebben aangemeld. De keuze valt op BPF Bouwinvest, een vastgoedvermogensbeheerder met het Pensioenfonds Bouwnijverheid als grootste aandeelhouder, en Rabo Vastgoed (de vastgoedtak van de Rabobank). Eerder betrokken partijen als ING en Ballast-Nedam vallen af.

De geplande transformatie van de Binckhorst sluit naadloos aan bij de nieuwe structuurvisie voor Den Haag¹¹. Deze visie is opgesteld omdat lopende plannen, zoals de bouw van 25.000 woningen in de drie Haagse Vinex-wijken, over een aantal jaren klaar zijn. In de structuurvisie heeft de gemeente Den Haag de

9 Renée Hogendoorn (directeur ING Real Estate) en Martijn Arnoldus (onderzoeker OTB), *Een ontwikkelingsstrategie voor de Binckhorst*, in Rooilijn, (p. 298- 301), juli 2005.

10 Frank Bruinsma en Piet Rietveld, *Herstructurering van bedrijventerreinen*, in Rooilijn, (p. 303) , 2005

11 Structuurvisie Den Haag 2020, Rv 197/2005 (RIS 129201), juli 2005.

ambitie om te groeien naar 505.000 inwoners in 2020. Dit kan alleen als de nog beschikbare ruimte in de stad beter benut wordt. Tot 2020 moeten er circa 33.000 woningen in negen kansenzones worden gebouwd. Binckhorst wordt de belangrijkste kanszone en de grootste binnenstedelijke bouwlocatie. Het centrum van Den Haag moet worden uitgebouwd door een ‘*sprong over het spoor*’ naar de Binckhorst te maken.

De ambtelijke Gebiedsvisie Plus Binckhorst¹² is het kader waarmee Den Haag de samenwerking met de twee marktpartijen ingaat. Opvallend is de gemeentelijke inzet voor de noordwesthoek van de Binckhorst. Deze locatie kan zich ontwikkelen tot een nieuw stadspark, een Haagse variant op het Westergasfabriekterrein in Amsterdam.

2.2 Opkomst en ondergang van het masterplan

Begin 2006 worden de ambitieuze plannen voor de nieuwe Binckhorst gepresenteerd.

“Binckhorst kan ‘sexy stuk Den Haag’ worden”

*Het bedrijventerrein De Binckhorst heeft de mogelijkheden om de komende twintig jaar uit te groeien tot een van ‘de meest sexy stukken van Den Haag’. De gemeente, Rabo Vastgoed en BPF Bouwinvest denken de komende decennia zo’n 2 miljard te investeren om de Binckhorst om te toveren tot een aantrekkelijk deel van de stad*¹³.

Op de persconferentie noemde de wethouder het project “de grootste binnenstedelijke herstructurering van Nederland”. Het droomscenario voor de Binckhorst ziet er als volgt uit: zo’n 25 bedrijven die veel ruimte in beslag nemen en belastend voor het milieu zijn, worden de komende decennia naar buiten de stad verplaatst. Er worden ongeveer 5000 nieuwe woningen gebouwd, soms in de vorm van woontorens met een maximale hoogte van 140 meter. Er komen nieuwe kantoren bij, en er is veel ruimte voor water en groen. Ook zijn er wensen voor een betere bereikbaarheid van het gebied zoals een nieuw NS-station (tussen Voorburg en Den Haag CS in), een tramverbinding en mogelijk ook een aansluiting op RandstadRail. Over de weg wordt de Binckhorst nog beter bereikbaar via het Trekvlietracé, de toekomstige nieuwe weg vanaf knooppunt Ypenburg die ‘rond 2010’ klaar moet zijn.

¹² Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Gebiedsvisie Plus Binckhorst*, december 2005.

¹³ De Stadskrant (Gemeente Den Haag), 1 februari 2006

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 wordt Binckhorst een apart beleidsterrein met een eigen wethouder. De gebiedsonderneming in oprichting geeft bureau OMA van architect Rem Koolhaas de opdracht een inspirerende visie, een 'artist impression', voor de nieuwe Binckhorst te ontwerpen. Koolhaas is uitgekozen omdat zijn naam en ideeën passen bij de gewenste uitstraling voor het nieuwe gebied. Het in oktober 2006 gepresenteerde concept masterplan van OMA (met beeldkatern) schetst een radicaal andere visie op de Binckhorst, met veel spectaculaire hoogbouw en een mondiale uitstraling. Binckhorst moet worden schoongeveegd en omgevormd tot "*Singapore aan de Trekvlief*"¹⁴. De gemeente probeert brede steun te organiseren door Nieuw Binckhorst op de toekomstagenda van de Zuidvleugel te zetten.

Het haalbaarheidsonderzoek wordt vastgelegd in een raadsvoorstel ¹⁵. Nieuw Binckhorst moet volgens het concept masterplan een integraal onderdeel van de (binnen)stad worden. Een gemengde woonwijk, zo heet het: "*een woon-, werk- en leefgebied met een stoere uitstraling, een ondernemend karakter, mondiale allure en hoogstedelijke kwaliteit*". Bij de ontwikkeling van Nieuw Binckhorst moet duurzaamheid centraal staan, zo luidt het.



Aan de gebiedsonderneming Nieuw Binckhorst i.o. (50% gemeente Den Haag, 25% Rabo Vastgoed, 25% BPF Bouwinvest) de taak om de transformatie in twintig jaar te realiseren.

¹⁴ Elseviers weekblad 13 december 2008

¹⁵ Beslisnotitie Haalbaarheidstudie Nieuw Binckhorst (Masterplan), Rv 36/2008 (RIS 152167)

Het masterplan verdeelt de Binckhorst in drie zones: een hoogstedelijk gebied aan de noordzijde, een groot park in het midden en een groenstedelijk gebied in het zuiden.

Het bouwprogramma tot 2030 omvat in hoofdlijnen de volgende elementen:

- realisatie van in totaal 2,3 miljoen m² vastgoed inclusief parkeerfaciliteiten;
- de bouw van 7000 woningen met een totaal oppervlak van 900.000 m² waarvan maximaal 5000 tot 2020;
- 200.000 m² kantoor, 65.000 m² bedrijfsruimten, een winkelcentrum en talloze voorzieningen;
- het verplaatsen van hinderlijke en niet-stadsgebonden bedrijven, zoals de asfalt- en betoncentrales, het huisvuiloverslagstation, autobedrijven en dergelijke;
- de aanleg van het Trekvliettracé inclusief Randstad Rail;
- een stadspark van 16 hectare met waterberging en parkeergarage.

De gebiedsonderneming hanteert voor Nieuw Binckhorst, de ‘tabula rasa’, de schone lei:

“Hoe vaak gebeurt het nu dat er een enorm stuk grond vrijkomt tegen de binnenstad aan? Eigenlijk zijn we nu in staat een nieuw stuk binnenstad te ontwerpen. Dat is voor mij duurzaamheid”¹⁶.

De haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst gaat uit van 7000 woningen. De studie laat ook zien dat als zeventig procent van dat aantal (circa 5000 woningen) in het lucratieve midden- en duurdere segment vallen er nog altijd een tekort op de grondexploitatie overblijft van € 200 miljoen. Per woning komt dat neer op een onrendabele top van bijna € 30.000. Binnenstedelijke vernieuwing in deze vorm is verliesgevend. Dit soort projecten kan dan ook niet zonder ondersteuning via rijkssubsidies worden gerealiseerd. De aanwijzing van de Binckhorst en omgeving als nationaal sleutelproject moet Den Haag daarom van aanvullende rijks gelden voorzien. Ondanks het gesignaleerde tekort vinden de partners het belangrijk om snel met de transformatie te beginnen. Gemeente, Rabo Vastgoed en BPF zijn bereid tot een voorfinanciering van € 100 miljoen voor de grondexploitatie van de gebiedsonderneming. De integrale planaanpak voor het gehele gebied (130 hectare) voor een periode van twintig jaar, met de verevening en de risicoverdeling tussen de partners maakt deze publiek-private samenwerking naar eigen zeggen ‘uniek’; “Nieuw Binckhorst kan een voorbeeldfunctie vervullen voor andere herstructureringsopgaven in Nederland”.

De publieke-private samenwerkingsovereenkomst en de oprichting van de gebiedsonderneming zijn voorzien voor juni–september 2008. Een globaal bestemmingsplan, met uitwerkingsplicht voor de gehele Binckhorst, wordt eind 2008 verwacht, gevolgd door uitwerkingsplannen. Binckhorst moet een ‘extreme make over’ ondergaan. Daarvoor dient hinderlijke en ruimte-extensieve bedrijvigheid naar bedrijventerreinen elders in Haaglanden te worden verplaatst.

16 citaat Peter Joustra, senior ontwikkelmanager BPF, in Magazine HollandQualitime, herfst 2008.

Extreme make over

Wat de kliniek voor plastische chirurgie die in het kasteeltje gevestigd is, met mensen doet, dat gaan stedenbouwkundigen en projectontwikkelaars met de tussenstad doen. De doorleefde, volkse vrouw moet een Vanessa-kloon worden en daarbij worden niet alleen de borsten en de tanden aangepakt, maar ook de lichaamshouding, de kleding, het accent, het zelfbeeld¹⁷.

De 7000 nieuwbouwwoningen zijn nodig om van Binckhorst een aantrekkelijke binnenstedelijke woonwijk te maken met voldoende draagvlak voor een winkelcentrum, een stadspark en andere voorzieningen. Als de beschikbare financiële middelen worden aangevuld met rijkssubsidies voor het duurdere maar noodzakelijke binnenstedelijk bouwen, dan kan het geheel door de gebiedsonderneming Nieuw Binckhorst over een periode van twintig jaar op commercieel verantwoorde wijze worden gerealiseerd.

Het totale plan moet in relatief korte tijd worden gerealiseerd. Vanaf 2010, als het Trekvliettracé gereed is, moeten in een periode van 10 jaar circa 5000 woningen worden gebouwd. Dat tempo is nodig om kopers van de eerste middeldure tot dure nieuwbouw het perspectief op een echte woonwijk te kunnen bieden. Het is een gesloten businessmodel, dat geen ruimte laat voor alternatieve ontwikkelingen. Dat maakt het concept kwetsbaar. Op het moment dat de voortgang wordt belemmert, bestaat het gevaar dat uiteindelijk het hele plan als een kaartenhuis in elkaar zakt. En bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling lopen zaken regelmatig anders dan verwacht. Daarop vormt zeker een complex en divers gebied als de Binckhorst geen uitzondering. Integendeel.

Dat blijkt dan ook al snel. De onvoorzien omstandigheden volgen elkaar in rap tempo op. Eerst wordt, vanwege de te lange onzekerheid voor de daar gevestigde bedrijven, het nieuwe bestemmingsplan voor de gehele Binckhorst opgeknipt. Binckhorst Noord wordt afgesplitst en komt pas na 2020 aan de beurt. Vervolgens blijkt het Trekvliettracé onder de Haagse Trekvliet onhaalbaar. Alternatieve tracés moeten nader worden onderzocht, waardoor de ingebruikname richting 2017 opschuift. Dan volgt nog een tegenvaller: de NS voelt niets voor een station Binckhorst.

De uitgebroken kredietcrisis leidt er toe dat BPF Bouwinvest in december 2008 besluit om uit de gebiedsonderneming i.o. te stappen. De raadscommissie wordt hierover in januari 2009 vertrouwelijk geïnformeerd, met daaraan gekoppeld de mededeling dat wordt gezocht naar een andere partner. Intussen maakt ook de verplaatsing van de watergebonden bedrijvigheid uit de Binckhorst geen vorderingen. Wel wordt overeenstemming bereikt over het vertrek van Louwman (Toyota) naar het Forepark.

Eerst rond de zomer van 2009 wordt openbaar dat BPF Bouwinvest uit de gebiedsonderneming is gestapt en dat er geen nieuwe partner is gevonden. Het leidt tot een aanpassing van de ontwikkelingsstrategie, maar de procedure voor het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid wordt voortgezet. In juli 2009 brengt het gemeentebestuur het gebied van het bestemmingsplan Zuid onder de werking van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg). Binnen de gestelde termijn van drie maanden stelt de raad vervolgens in oktober 2009 het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid vast. Daarbij inbegrepen is de bouw van ruim 4300 woningen.

¹⁷ Tijs van den Boomen, *Binckhorst Blues*, in Binck! p.16

Duidelijk is nu dat er een nieuwe ontwikkelingsstrategie voor de Binckhorst moet worden opgesteld, met een gefaseerde aanpak en verschillende partners per deelgebied. Urhahn Urban design en Floris van Alkemade (v/h OMA) krijgen van de overgebleven partners van de gebiedsonderneming i.o., gemeente en Bouwfonds (v/h Rabo Vastgoed), de opdracht de nieuwe aanpak te vertalen in een Integraal Ontwikkelings Plan (IOP). Het IOP¹⁸ wordt eind 2009 door B&W vastgesteld. De gebiedsonderneming en het projectbureau worden begin 2010 opgeheven. Bouwfonds blijft alleen nog bij het woningbouw project Trekvlietzone betrokken.

Het IOP erkent dat de ‘tabula rasa’ aanpak en de beelden van OMA overtrokken waren. Het betekent het afscheid van de grootscheepse vernieuwingsslag. Het IOP werkt niet meer vanuit een voor jaren vastgelegd blauwdruk voor de Binckhorst maar vanuit *“een streefbeeld voor de langere termijn in combinatie met een regelmatig geactualiseerde aanpak op de kortere termijn”*. Het fungeert dus veel meer als *“denkraam en suggesties voor de planontwikkeling voor de komende tientallen jaren”* en *“levert ruggensteun en fundament voor de toekomstige concrete deelplanuitwerking”*. Behoud en hergebruik van karakteristieke industriële panden spelen een meer prominente rol.

De presentatie van het IOP als een andere vorm van stedelijke vernieuwing met *“ruimte voor onverwachte ontwikkelingen ... en initiatieven van gebruikers”* is overigens enigszins overtrokken. Zo wordt het alternatieve plan Haagse Binckhorst¹⁹ in het IOP niet eens genoemd. De ‘ruimte’ en het ‘onverwachte’ blijven feitelijk beperkt tot enkele ingrepen bij karakteristieke panden. De succesvolle Caballerofabriek krijgt in het IOP een hip hotel op haar dak. De te handhaven Orionpanden, waarin bedrijven als een papierfabriek (sinds 1952), een timmerfabriek een autoherstelbedrijf en een dierencrematorium gevestigd zijn, krijgen de bestemming ‘galerie’ of ‘wijnproeverij’.

Het IOP houdt wel vast aan het eindbeeld van Nieuw Binckhorst als *“een hoogstedelijke gemengde woonwijk met minimaal 7000 woningen en een centraal stadspark van 16 hectare.”* In dit opzicht is van flexibiliteit en ruimte nauwelijks sprake.

In het IOP is Binckhorst Noord, dat op zijn vroegst pas in 2022 - tien jaar na de start in Zuid - aan de beurt komt, wel ingevuld. Het IOP zet Binckhorst Noordoost om in een nieuwe woonwijk. De spoorboog is verdwenen en het spooreplacement is overkluisd.

Over het spoor heen bouwen is complex en uiterst kostbaar. Dit laatste is gebleken uit de recente mislukking van Hoog Hage. In dit megaproject is gepoogd een nieuwe stadswijk over de sporen van het Centraal Station te bouwen. Hoog Hage wilde, op acht meter hoogte, een nieuwe stadswijk realiseren die het Bezuidenhout en het centrum – *“gescheiden door een brede rivier van rails”*²⁰ - weer met elkaar zou verbinden. Maar zelfs een ‘top-locatie als Hoog Hage’ bleek in een hoogconjunctuur niet haalbaar.

18 Gebiedsonderneming i.o., *Integraal Ontwikkelingsplan Binckhorst, deel A: stedenbouwkundig raamwerk, deel B: veiligheid, duurzaamheid & techniek*, december 2009

19 E19 architecten, *Haagse Binckhorst*, i.o.v. een groep ondernemers uit Binckhorst, juni 2009.

20 Den Haag Maarten Schmitt, p. 71.

De gemeente blijft intussen vasthouden aan het masterplan Nieuw Binckhorst. Door de moeilijke marktomstandigheden hebben zich weliswaar investeerders teruggetrokken en is sprake van vertraging. Maar alles bij elkaar is er geen reden om het masterplan los te laten. *“Tegen de ondernemers zeg ik alles gaat gewoon door. Als de Rotterdamsebaan er ligt in 2017 komen de investeerders weer terug”*²¹.

In het najaar van 2010 moet Den Haag vanwege de aanhoudende crisis keuzes maken in het haar Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO). Besloten wordt dat de ontwikkeling van de Binckhorst de komende jaren geen prioriteit heeft. De gemeente blijft zich alleen inzetten voor de Rotterdamsebaan en – opmerkelijk – de verplaatsing van het gasontvangststation naar de Maanweg. De gemeente vraagt nieuwe externe adviseurs een transformatiestrategie voor tijdelijk gebruik van de Binckhorst op te stellen.

De voortgangsrapportage van december 2010 betekent het definitieve afscheid van het masterplan Nieuw Binckhorst en het IOP. Voor Binckhorst moet gekeken worden naar een andere ontwikkelingsstrategie die veel meer uitgaat van de bestaande kwaliteiten van het gebied.

2.3 Lessen van Nieuw Binckhorst

Op basis van het bovenstaande en andere bronnen kan een eerste evaluatie van de herontwikkeling van de Binckhorst gegeven worden.

De belangrijkste conclusie is dat een PPS-constructie – veel gebruikt voor VINEX-locaties – niet geschikt lijkt te zijn voor een grootschalig binnenstedelijk transformatieproces. *“Uit de ervaringen met de Binckhorst blijkt dat een PPS-constructie niet geschikt is voor grootschalige transformatieprocessen. De onzekerheid over de exacte invulling en de fasering zijn te groot en het tijdspad om investeringen terug te verdienen te lang”*²². De recessie heeft de problemen verduidelijkt, maar ook in betere tijden was deze ontwikkelingsmethode ‘spaak gelopen’.

De vraag kan gesteld worden of gemeente en private partijen zich wel voldoende in elkaar “ingeleeft” hebben voordat ze aan hun gezamenlijke avontuur in de gebiedsonderneming begonnen. Vanaf de ‘Proeftuin Binckhorst’ hebben gemeente en markt uitgebreid met elkaar overlegd. De beoogde transformatie naar Nieuw Binckhorst paste geheel in de neo-liberale verschuiving in de ruimtelijke planning. Hiërarchische planning door overheidsorganen moest daarbij plaats maken voor een meer ondernemende benadering en nauwe samenwerking met marktpartijen: de ontwikkelingsplanologie. Daarover bestond brede consensus bij markt en overheid. Door een gedeelde ideologie – de ontwikkelingsplanologie – en een gezamenlijk belang – veel nieuwe (middel)dure woningen – wisten gemeente en marktpartijen elkaar in de gebiedsonderneming Binckhorst prima te vinden. Dat er tijdens het proces onduidelijkheid ontstaat over het ingelegde kapitaal (garantiekapitaal of risicokapitaal) en de ambities is van een andere orde.

21 citaat wethouder Peter Smit, in “Haagse luchtspiegelingen”, Dave Krajenbrink en Pelle Matla, Financieel Dagblad 21/8/2010.

22 website KEI, www.kei-centrum.nl/Binckhorst

Het masterplan Nieuw Binckhorst toont ook de zwakke kanten van een sterke top-down gerichte planning in een commerciële setting. Het rondrekenen van de exploitatie leidde tot 'wensdenken' en een groeiend aantal nieuwbouwwoningen in de Binckhorst. Onderzoek naar de werkelijke vraag van het programma en de kansen vanuit het gebied zelf komen onvoldoende aan de orde. Dit geldt heel duidelijk voor Binckhorst Noordwest. De Gebiedsvisie Plus zag voor dit deelgebied kansen voor een eigentijds stadspark, een Haagse variant van het succesvolle Westergasfabriekterrein. Het TNO rapport Duurzaam Binckhorst²³ beschrijft energieopties voor deze locatie. Deze kansen zijn niet opgepakt omdat Binckhorst noordwest, het meest centrale en 'binnenstedelijke' deelgebied, volgens de logica van de gebiedsonderneming een hoogstedelijk woonmilieu met een groot aantal woningen moest worden.

Bijzonder aan Binckhorst is verder het feit dat de private partijen in de gebiedsonderneming zelf weinig grondposities in het gebied hebben. De herstructurering van Binckhorst wordt daarmee ook een oefening in samenwerking en communicatie tussen private partijen onderling. Zij zullen zich dus *'moeten gedragen als ontwikkelende ondernemer tussen de zittende ondernemers in de Binckhorst'*²⁴ Dat is niet gelukt. De gebiedsonderneming heeft onvoldoende overtuigingskracht weten te ontwikkelen om andere partijen met grondposities voor zich te winnen.

Van belang is ook hoe de betrokken marktpartijen, Bouwinvest en Bouwfonds (onderdeel van Rabo Vastgoed) oordelen over Nieuw Binckhorst. Bouwinvest trok zich als eerste, eind 2008, terug uit de gebiedsonderneming. Ter beëindiging van de afspraken rond de gebiedsonderneming heeft de gemeente met Bouwinvest inmiddels een vaststellingsovereenkomst gesloten. Bouwfonds, dat zich eind 2009 uit de gebiedsonderneming terugtrekt, blijft (middels de MAB) nog betrokken bij een nieuwbouwproject in de Trekvlietzone. In januari 2011 wordt duidelijk dat MAB en gemeente en niet verder werken aan de realisatie van het plan Trekvlietzone, het gebied waarin roeivereniging de Laak ligt²⁵.

Bouwfonds omschrijft Binckhorst in maart 2010 nog als een succesvol project.

*"In al onze regio's hebben we succesvolle projecten waarin van een verouderd stukje stad een aantrekkelijk woon- en werkgebied is gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn grootschalige functieveranderingslocaties als Parkhaven in Utrecht, Binckhorst in Den Haag, en Roerdelta in Roermond"*²⁶. Een jaar later omschrijft Bouwfonds Binckhorst als een 'lastige locatie'. *"Denk aan de Cartesiusdriehoek in Utrecht, Stadshavens in Rotterdam en Belvédère in Maastricht. Veel van deze locaties kennen een versnipperd eigendom en deels zwaardere categorieën bedrijven (en vervuiling)"*²⁷.

De belangrijkste les uit Nieuw Binckhorst is naar mijn mening dat partijen zich onvoldoende verdiept hebben in het gebied zelf. Binnenstedelijke ontwikkelopgaven zijn altijd locatiespecifiek binnen een eigen historische context. Een opdracht - aan het gemeentearchief of externen - om de geschiedenis van de Binckhorst in kaart te brengen was een kleine maar uiterst zinvolle investering geweest. Het had inzicht gegeven in de bijzondere plangeschiedenis en de bijbehorende beperkingen van de Binckhorst. De 'maakbaarheid' van de tussenstad Binckhorst had dan met gepaste bescheidenheid benaderd kunnen worden.

23 TNO, *Duurzaam Binckhorst*, i.o.v. gemeente Den Haag, Eneco en De Haagse Hogeschool, 2000.

24 *Een ontwikkelingsstrategie voor de Binckhorst*, in Rooilijn, (p. 301), juli 2005.

25 Eeuwboek rv de Laak 1911-2011, *Eeuwig Jong*, (p. 106), mei 2011.

26 Bouwfonds Ontwikkeling, NAW dossier Binnenstedelijk Ontwikkelen # 35, maart 2010, p. 5.

27 Bouwfonds Ontwikkeling, NAW dossier # 39, maart 2011, p. 4.



Binckhorstlaan van Noord naar Zuid, kijkend in de richting van Binckhorsthaven en Voorburg. In het midden de 'groene zone' met v.l.n.r. de begraafplaats, het plantsoen Vestaweg en het groen rond het kasteel.

3 Binckhorst en duurzame verstedelijking

Duurzame verstedelijking is een belangrijk nieuw concept in de ruimtelijke ordening.

Een recent advies van de VROM-raad gaat dieper in op de betekenis van duurzame ontwikkeling voor de verstedelijkingsopgave in Nederland²⁸. Volgens de raad gaat het bij duurzame verstedelijking in essentie om *“een verstandige ruimtelijke koppeling van stromen en plekken”*.

Verstedelijkingsprocessen leiden tot een concentratie van in- en uitgaande stromen van goederen en grondstoffen. Een beter stromenbeheer leidt, middels een betere ruimtelijke afstemming van functies, tot duurzaamheidswinst. Maar dit ‘stromendenken’ is nog geen praktijk in de Nederlandse ruimtelijke ordening.

De verstedelijkingspraktijk wordt vooral bepaald door denken in termen van ‘plekken’. De veelal gescheiden werelden van ‘ruimtelijke ordening’ en ‘duurzame ontwikkeling’ kunnen door het ‘stromen- en plekken denken’ met elkaar verbonden worden.

Het gemeentelijke milieubeleid typeert Binckhorst als *‘gemengd gebied met accent op wonen’*.

De transformatie van Binckhorst wordt gepresenteerd als een voorbeeld van ‘duurzame verstedelijking’: *“Juist dankzij de hoogstedelijke ambitie en compacte opzet is Nieuw Binckhorst een duurzame stedelijke ontwikkeling”*²⁹. Nieuw Binckhorst is een lokale invulling van het landelijke beleid van ‘compacte en vitale steden in een open landschap’.

Op papier is Nieuw Binckhorst een en al duurzaamheid:

“De locatie op zich is duurzaam door haar ligging vlakbij het stadscentrum. Dit beperkt de automobiliteit tot een minimum. Openbaar vervoer op alle schaalniveaus en een goed stelsel van langzaam verkeersroutes ondersteunt dit. De compacte opzet draagt bij aan efficiënt grondgebruik waardoor bouwen in bestaande open ruimte voorkomen wordt. Het grote stadspark en de andere openbare ruimten zorgen voor een aantrekkelijke woon- en werkomgeving, waardoor recreëren verder van huis vermindert”.

Mijn bescheiden onderzoek naar de duurzame verstedelijking van Binckhorst richt zich primair op drie ‘duurzame’ aspecten:

- intensief ruimtegebruik;
- groen;
- energie.

Deze aspecten worden in dit hoofdstuk nader geanalyseerd en van commentaar voorzien. In de voorlopige conclusies wordt ook gekeken naar ‘stromen’ in de Binckhorst en wat ‘een verstandige ruimtelijke koppeling van stromen en plek’ voor het gebied zou kunnen betekenen.

²⁸ VROM-raad, *Duurzame verstedelijking*, maart 2010

²⁹ Samenvatting Nieuw Binckhorst beslisnotitie Haalbaarheidsstudie, p. 18, juni 2008

3.1 Intensief ruimtegebruik

De herstructurering van de Binckhorst richt zich primair op het beter en intensiever benutten van de ruimte van het binnenstedelijke bedrijventerrein.

Om de hoogstedelijke woonwijk Nieuw Binckhorst te kunnen realiseren moet ca 28 hectare aan bedrijvigheid te worden uitgeplaatst. Die uitgeplaatste bedrijven zullen buiten de Binckhorst ook weer ruimte in beslag nemen. De duurzame ruimtewinst van Nieuw Binckhorst zal dus gecorrigeerd moeten worden met het buitenstedelijke ruimtebeslag van de uit te plaatsen bedrijven. En dan is het maar de vraag hoeveel ruimtewinst er dan nog geboekt wordt.

Jachtwerf de Haas (sedert 1925) is een goed voorbeeld. De jachtwerf is een van ‘watergebonden productie- en verwerkingsbedrijven’ die geormerkt zijn voor uitplaatsing. Een fantastisch bedrijf, aldus verantwoordelijk wethouder Smit, maar met slechts twee arbeidsplaatsen (vader en zoon) niet geschikt, voor de nieuwe Binckhorst. Te weinig ruimte-intensief. *“Wat levert dat de stad op? Wat voor rendement heeft dat stuk grond”*³⁰. De Haas zal daarom moeten vertrekken.

Vanuit de wens de beperkte stedelijke ruimte zo goed mogelijk te benutten lijkt dat een te verdedigen redenering. De waarde van de schaarse stedelijke grond in Den Haag moet beter benut worden. Functies die de hogere waarde niet kunnen betalen horen niet meer in de stad thuis en zijn aangewezen op goedkopere locaties in de randgemeenten. Maar wanneer de ruimte-intensiteit van de jachtwerf in ogenschouw wordt genomen dan ligt de zaak anders. In de winter is er plaats voor honderd schepen in de botenhal. Er wordt gewoekerd met de ruimte. Het is menselijk maatwerk voor tientallen Hagenaars die van klussen en van varen houden. Verhuizing van de jachtwerf betekent vrijwel zeker extra ruimtegebruik en daarmee ook verlies aan duurzaamheid.

Naast jachtwerf de Haas ligt roeivereniging de Laak (opgericht in 1911) met ruwweg eenzelfde omvang. De roeivereniging met circa 500 leden heeft één arbeidsplaats, een bootman. De roeivereniging hoort als recreatieve voorziening wel thuis in de nieuwe Binckhorst. Het gaat kennelijk niet alleen om ruimtelijke en economische afwegingen. Als er voor De Haas geen plaats meer is in het nieuwe Binckhorst impliceert dat dan niet dat er geen plek meer is voor Hagenaars met een bescheiden inkomen die van varen houden. Nieuw Binckhorst roept de schijn op dat het, onder de vlag van duurzame gebiedsontwikkeling, vooral een gebied voor een ander soort Hagenaars moet worden. Hier wreekt zich het ontbreken van een analyse hoe de Binckhorst nu functioneert, welke mensen van de verschillende voorzieningen in het gebied gebruik maken en hoe de verschillende delen van de Binckhorst als sociaal-ruimtelijk systeem functioneren.

De invulling van ruimtelijke duurzaamheid in Nieuw Binckhorst lijkt behalve selectief ook nogal willekeurig te zijn. De luchtfoto van de Binckhorst laat duidelijk zien dat Noordoost, met de opstelsporen en het voormalige Pametex terrein, het minst intensief gebruikte deel is. Om ruimte te winnen zou juist dit deelgebied de hoogste prioriteit moeten krijgen, maar vooralsnog is hier geen sprake van.

³⁰ wethouder Peter Smit, in “Haagse luchtspiegelingen”, Financieel Dagblad 21/8/2010.



Het nieuw geplande NS-station Binckhorst dat een impuls had moeten geven aan Binckhorst Oost is van de baan. De Oostkant van de Binckhorst is door de spoorlijn en de Utrechtsebaan permanent afgesneden van het naastgelegen stedelijk gebied van Voorburg. De al door Berlage in 1908 geplande verbindingsweg over of onder het spoor naar Utrecht is niet gerealiseerd en komt er ook niet meer. Binckhorst Oost is en blijft een geïsoleerd stuk stedelijk gebied in Den Haag. Woningbouw is voor dit gebied minder geschikt. Het idee van een “hoogstedelijk woonmilieu” aan deze kant van de Binckhorst is weinig meer dan ‘wensdenken’. De aanwezigheid van veel spoorrails en het ontbreken van groen maakt deze locatie zelfs tot een potentieel ‘hitte-eiland’, ofwel een stedelijke locatie waar in de zomer de temperatuur onaangenaam hoog kan oplopen. Maar bovenal is dit het gebied waar de Nederlandse Spoorwegen als bijzondere grootgrondbezitter de leidende partij is. De geschiedenis laat zien dat de NS in Den Haag vrijwel altijd zijn zin heeft gekregen en plannen van de gemeente heeft weten tegen te houden. Binckhorst noordoost is een versnipperd deelgebied met flinke beperkingen voor een aantrekkelijk woonmilieu. Een bedrijfsbestemming ligt hier meer voor de hand ligt. Het alternatieve plan Haagse Binckhorst gaat voor dit deelgebied ook uit van die realiteit.

Eind juni 2011 brengt de gemeente een overzicht van 35 braakliggende terreinen maar buiten gebracht ³¹. Het overzicht onderscheidt drie categorieën; tijdelijke initiatieven aanwezig, geschikt voor korte termijn (max. 2 jaar) en geschikt voor langere termijn (max. 5 jaar). Het beeld van Binckhorst is veelzeggend.

31 Strategie voor tijdelijk gebruik braakliggende terreinen, Cie (RIS 180817), 28 juni 2011.

Binckhorst is binnen de stad koploper met 9 braakliggende terreinen waarvan 8 voor de langere termijn (max 5 jaar) en waarbij voor 6 van deze terreinen gemeld wordt:

“Over mogelijkheden toekomstige invulling wordt nog nagedacht”.

In dat nadenken blijft de Rotterdamsebaan dominant: *“kansen voor ontwikkeling van locaties ontstaan met name na de aanleg van de Rotterdamsebaan (na 2020)”*.

3.2 Groen

Groen is een onmisbare kwaliteit voor een duurzame verstedelijking. Het masterplan Nieuw Binckhorst vult dit in door de aanleg van een 16 hectare groot stadspark.

Het stadspark, midden in de Binckhorst, is veel meer dan een grote groenvoorziening.

Het park staat symbool voor de beoogde radicale transformatie van het gebied en past ook naadloos in het ‘hoogstedelijk wonen rond parken’ concept van de Nota Ruimte van het vorige kabinet. Het park moet verder het decor en speelveld worden van internationale evenementen met allure voor Nieuw Binckhorst. Waterberging en parkeren zijn andere functies voor het nieuwe grote stadspark.

De grote vraag is wanneer het park, dat noodzakelijk is om het gewenste kwalitatieve milieu van het masterplan te halen, moet worden aangelegd.

“Financieel is het aantrekkelijk om het park pas in 2030 te realiseren, als het hele gebied af is. Maar uit oogpunt van imago en promotie moet het park er juist al vanaf het begin liggen om potentiële bewoners te overtuigen van de nieuwe tijden die hier aanbreken”³²

Het afscheid van het masterplan betekent (nog) geen einde van het grote stadspark:

“De aanleg van een park zoals eerder voorzien wordt onderdeel van de organische gebiedsontwikkeling. Daarbij geldt het uitgangspunt dat de aanleg van een park gelijke tred dient te houden met de uitbreiding van de woonfunctie in de Binckhorst.”³³

Dit uitgangspunt roept verschillende vragen op. ‘Gelijke tred’ houdt een directe koppeling in tussen de aanleg van het park en de uitbreiding van de woonfunctie. Bij iedere 100 nieuwe woningen of bewoners moet er een nader te bepalen hoeveelheid park of bomen aangelegd worden. Het aanleggen van het park is een publieke taak, terwijl in het wonen de rol van de marktpartijen dominant is. Als de gemeente echt in het park als onderdeel van de organische ontwikkeling van de Binckhorst gelooft dan moet de gemeente in het park investeren, zoals dit ook bij de aanleg van de Rotterdamsebaan het geval is. Zoniet, dan rest slechts het afscheid nemen van het grote stadspark en het ontwikkelen van alternatieve groene opties. Dit laatste is zeer wel mogelijk, want het beoogde grote stadspark is zeker niet de enige optie om Binckhorst te vergroenen.

³² Huisman, J. (red), *Waar rook is, is vuur*, p.96, 2009.

³³ Voortgangsrapportage Binckhorst, (RIS 177564), december 2010.

Binckhorst is namelijk ook wat betreft het bestaande groen een verrassende locatie.

“Een wijk waar men niet direct groenaanleg zou verwachten is het industriegebied Binckhorst in de voormalige Binckhorstpolder.”³⁴

Dat begint al bij de gasfabriek. “Naast de woning van de adjunct-directeur van de gasfabriek lag een braakliggend terreintje, waar in 1915 op verzoek van Lindo, directeur Gemeentewerken, een plantsoen werd aangelegd, het eerste in de wijk.” Hoewel bedoeld als voorlopige voorziening bestaat het inmiddels verwaarloosde plantsoentje aan het Trekvlieplein nog steeds. Dat plantsoentje zou het begin kunnen zijn van een groter geheel. *“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 21^e eeuw.”³⁵* Door de karakteristieke en monumentale bebouwing een meer culturele bestemming te geven ontstaat een verbinding met de binnenstad. Dit gemeentelijke idee voor een stadspark rond het Trekvlieplein is door de gebiedsonderneming geschrapt. Het is ingeruild voor het concept van een 16 hectare groot stadspark in het midden van het gebied met waterberging en parkeergarage.

Groene oases vormen verder de begraafplaats uit 1920, met aangrenzend plantsoen Vestaweg, en de tuin van het kasteel, die in 1939 als werkverschaffing werd aangelegd.

Tussen 1930 en 1933 krijgt de Binckhorst op ruimere schaal groenvoorzieningen. Langs de Broeksloot wordt een bomenrij geplaatst die samen met een strook plantsoen de woonwijk in Voorburg afschermt van de Binckhorst. Dit blijkt aanzienlijk te schelen in de bezwaren van Voorburg tegen het industriegebied.

De in potentie beste groenvoorziening is *“de niet openbare tuin rondom kasteel de Binckhorst die in één lijn ligt met de katholieke begraafplaats Sint Barbara en het haar omringende groen.”³⁶* In potentie, want het kasteel en de tuin liggen vrijwel geheel verscholen achter bebouwing. *“Het kasteeltje is een schitterend gebouwtje, werkelijk de enige parel die de Binckhorst telt. Het is natuurlijk een schande dat dit hele mooie kasteeltje absoluut verstopt is tussen allerlei nieuwbouw die op zich vrij lelijk is. Doodzonde dat dat kan en mag gebeuren in deze stad”³⁷.*

In de jaren tachtig is de tuin grotendeels volgebouwd met een ‘vrij lelijk’ kantoorcomplex, de Binckhorsthof, het eerste grote kantoorcomplex op de Binckhorst.

34 Botine Koopmans, *Over bomen, parken en plantsoenen, historisch groen in Den Haag*, p. 86, VOM reeks, Gemeente Den Haag/dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2000.

35 Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Gebiedsvisie Plus Binckhorst*, p. 15, december 2005.

36 *Over bomen, parken en plantsoenen, historisch groen in Den Haag*, p. 155.

37 Wim B. Ova, directeur Medisch Centrum Scheveningen, kasteel De Binckhorst, in Binckl, p. 51.

De Binckhorsthoof

In 1978 kocht bouwbedrijf Wilma een stuk grond op de Binckhorst om daar de Binckhorsthoof te bouwen. Voor deze kavel werd een gebouw gerealiseerd dat onderdak moest bieden aan kantoren, een verkoopcentrum voor caravans en boten en een bezoekerscentrum annex restaurant. Dit plan bleek als gevolg van de economische crisis van 1980 niet haalbaar net als de verhuur aan een autodealer. Vervolgens verwierf de Rijksgebouwendienst het complex voor 60 miljoen gulden. Defensie wilde het pand, voor de luchtmacht, wel huren mits het pand van 14.500 m² zou worden uitgebreid en er voldoende parkeerplaatsen konden worden aangelegd. Besloten werd het oorspronkelijke gebouw aan te passen aan de eisen van luchtmacht en uit te breiden met een tweede gebouw van 9.500 m². In 1984 werd deze tweede fase in gebruik genomen en werkten er 1500 personeelsleden in het totale complex. Het plan voor een supermarkt in het complex leed schipbreuk omdat geen enkel bedrijf bereid was te investeren in een winkel die slecht enkele uren per werkdag geopend zou zijn. Tijdens het 75-jarig bestaan van de Koninklijke Luchtmacht in 1988 werd voor de Binckhorsthoof een standbeeld van prins Bernhard onthuld. Kort daarna werd een uitbreiding van het complex in de richting van de naastgelegen botenwerf gepland. Hierin waren een (vip-)legering een officierscasino en een helikopterplatform gedacht. Deze uitbreiding ging niet door omdat de Rijkslucht vaartdienst de aanvliegroute van de helikopters over een woonwijk te gevaarlijk vond.

De oplossing voor het ruimtegebrek werd gevonden in de bouw van een tijdelijk kantoorpaviljoen op het parkeerterrein. Na het verlopen van de bouwvergunning werd het paviljoen, na sommatie door de gemeente, in 1998 gesloopt. In 2003 besloot het kabinet Balkenende II tot een reorganisatie van de topstructuur van de krijgsmacht. "Eind 2004 lag er een duidelijke marsorder: het Commando Luchtstrijdkrachten diende per 1 januari verhuisd te zijn uit de Haagse regio". In september 2006 verhuisde de luchtmacht en het standbeeld van prins Bernhard naar de nieuwe Luchtmachtstoren in Breda. De Binckhorsthoof blijft in gebruik bij Defensie als 'overgangsgebouw' tot de "geplande verkoop in 2011"³⁸.

Het IOP van 2009 omschrijft de Binckhorsthoof nog als "te handhaven gebouw".

Inmiddels is duidelijk dat Defensie het complex van 40.000 m² gaat verlaten ³⁹.

Het Rijks Vastgoed en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB) studeert op woningbouw. De gemeente overlegt met het RVOB om de mogelijkheden van het complex in beeld te krijgen. "Juist vanwege het wijzigen van de plannen voor de Binckhorst kan transformatie van deze locatie als vliegwiel voor het gebied fungeren"⁴⁰. Dat kan dus woningbouw zijn.

Maar een groenbestemming zoals een openbare kasteeltuin zou ook heel goed als vliegwiel kunnen fungeren. In het ontwerp bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid wordt vastgesteld dat het kasteel helaas is ingesloten door moderne (en massale) hoogbouw. "De gemeente streeft ernaar de zichtbaarheid van het gebouw in de toekomst te vergroten. Ondanks het feit dat dit een rijksmonument in perfecte staat verkeerd is het niet vrij toegankelijk".⁴¹

38 Lutgert, Wim, de Winter, Rolf., *Van Hofstad naar Baronie, de luchtmacht in Den Haag en Breda*, Nederlands Instituut voor Militaire Historie, 2007

39 Transformatie van leegstaande kantoorpanden, (RIS 180456), Cie Ruimte, 17/5/2011

40 Transformatie van leegstaande kantoorpanden, (RIS 180456), p 2.

41 Bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid (ontwerp), (RIS 16408F p. 12, mei 2009.

Om van Binckhorst een groener en aantrekkelijker gebied te maken is een 16 hectare groot stadspark niet noodzakelijk. De kostbare aanleg van zo'n park is niet erg realistisch voor een gemeente met weinig geld. Het grote stadspark kan dus beter heroverwogen worden. Met de genoemde kleinschalige ingrepen, aangevuld met 'groene daken' en 'groene gevels' bij bestaande gebouwen, kan Binckhorst op een organische en minder dure manier vergroend worden. Het streven naar een openbare kasteeltuin kan Binckhorst als een duurzame stadswijk op de kaart zetten.

3.3 Energie

Nieuw Binckhorst heeft als ambitie het CO₂-neutraal ontwikkelen van de Binckhorst.

De Energievisie Nieuw Binckhorst stelt daarover:

*“De nieuwe stedenbouwkundige inrichting geeft aanleiding tot een greenfield benadering. Dit betekent dat in de berekeningen wordt uitgegaan van het nieuw aan leggen van infrastructuur van gas, elektra, warmte en koude”.*⁴²

De realisatie van het masterplan vraagt om een nieuwe energie-infrastructuur. De bestaande energienetten in de Binckhorst (gas, elektra en warmte) moeten, om een CO₂-neutraal Binckhorst mogelijk te maken, vervangen worden door nieuwe 'slimme' netten. De 'tabula rasa' aanpak van Nieuw Binckhorst vraagt op energiegebied om een ondergrondse 'greenfield'-variant. Anders gezegd: 'alles opnieuw'.

De koppeling tussen een nieuwe stedenbouwkundige inrichting en een nieuwe energie-infrastructuur lijkt logisch maar is het niet. Zelfs bij een ambitieus programma als Nieuw Binckhorst is een 'greenfield' aanpak ongewenst⁴³. Energienetwerken zijn 'natuurlijke monopolies' met een langjarige levensduur. Op bedrijventerrein Binckhorst drukt dit een eigen stempel op het gebied.

- Binckhorst wordt in de industriële bloeiperiode het eerste gebied in Den Haag dat overschakelt naar een zwaardere netbelasting van 220/380 Volt. In 1971 wordt het onderstation aan de Wegastraat in bedrijf genomen. Bedrijven als Pametex en Laurens sigarettenfabriek krijgen een directe aansluiting op het hoogspanningsnet.
- Na de sluiting van de gasfabriek wordt het gasontvangststation (GOS) Trekvlieplein het belangrijkste station waarmee Den Haag op het landelijke aardgasnet wordt aangesloten. Door de Binckhorst loopt een hoge-drukgasleiding (40 bar) met een directe aansluiting voor de asfaltcentrale. Het gasfabriekterrein kent een zeer zware bodemverontreiniging.
- In 1996 wordt het stadsverwarmingsnet vanuit de Rivierenbuurt, onder het spoor, uitgebreid naar de Binckhorst. Aanleiding is de realisatie van het gasexpansieproject bij het gasontvangststation. De stadsverwarming breidt zich in Binckhorst verder uit tot de nieuwe kantoren van de Haagse Veste en de KPN campus. Daarna kunnen door gebrek aan restwarmte geen nieuwe aansluitingen meer gerealiseerd worden.

⁴² Energievisie plan MER Nieuw Binckhorst (maart 2009)

⁴³ bijdrage Lectoraat aan werkbespreking Binckhorst commissie SRO, 9 september 2009

Gasexpansie: Schone Stroom uit de Binckhorst

Rond 1996 is door Eneco een gasexpansie-installatie bij het gasontvangstation in de Binckhorst in gebruik genomen. Deze installatie, gefinancierd uit de publieke MAP-gelden, gebruikt de drukverlaging en het expansieproces van het gas om met een turbine en een generator elektriciteit te produceren. De temperatuurdaling tijdens de expansie wordt gecompenseerd door de koppeling aan de stadsverwarming. De geproduceerde stroom is daardoor CO₂-neutraal. Gasexpansie Binckhorst kent een vermogen van 3,3 MW waarmee 12.000.000 kWh of wel 5000 woningen van rendabele schone stroom voorzien kunnen worden. Gasexpansie Binckhorst heeft echter niet lang gedraaid. De installatie is door Eneco rond 2001 uit bedrijf genomen. Het rendement van de gasexpansie viel tegen vanwege de lage stroomprijzen in die tijd. De warmte voor de gasexpansie kon beter ingezet worden voor andere warmtekanten.

Binckhorst kent een bijzondere en robuuste energie-infrastructuur. Deze kwaliteit geeft het gebied een stevige positie in de omschakeling naar een duurzame en klimaatneutrale energievoorziening die Den Haag voor ogen staat.

Gas

“Een CO₂-neutrale wijk maakt geen gebruik van gas. Om die reden is gasexpansie niet logisch ‘... (Beantwoording plan-MER NieuwBinckhorst 25/8/09)

Deze gemeentelijke ‘visie’ op een CO₂-neutrale wijk of stad is veel te absoluut. Aardgas wordt neergezet als een milieuvervuilende brandstof die niet past bij een CO₂-neutrale stedelijke omgeving. Gepretendeerd wordt dat nu al duidelijk is hoe een CO₂-neutrale energievoorziening in Den Haag er over enkele decennia uit zal zien. Maar dit is schijnzekerheid. Realistische ramingen en studies laten zien dat het relatief schone aardgas de meest geschikte transitiebrandstof is op de lange weg naar een volledig duurzame energievoorziening.

Gas en een schone stad gaan heel goed samen. Rijden op aardgas draagt bij aan de CO₂-reductie en de verbetering van de luchtkwaliteit in de stad. Daarnaast is de ontwikkeling van ‘groen’ gas sterk in opkomst. Stadsbussen van de HTM rijden er sinds kort op. Maar ook ‘groen’ gas of ‘bio-gas’ maakt gebruik van het bestaande gasnet. Het afwijzen van gas voor een CO₂ neutraal gebied is voorbarig.

Door de Binckhorst loopt een hoge druk gasleiding van de Gasunie met een bijbehorend gasstation op het oude gasfabriekterrein. In de voortgangsrapportage waarin afscheid genomen wordt van het masterplan en het IOP blijft de gemeente vasthouden aan het verwijderen van de hogedrukleiding en het verplaatsen van het gasstation. De hoofdgasleiding (40 bar) die naar het gasstation loopt “*doorkruist het tracé van de Rotterdamse baan en compliceert de aanleg hiervan. Daarom dient een andere locatie voor het gasontvangstation gevonden te worden waar het vóór 2016 heen kan verhuizen*”.⁴⁴

Dit is echter geen onontkoombare keuze. Het doorkruisen van de Rotterdamse baan kan ook met het verleggen van de gasleiding worden opgelost. Het verwijderen van de gasleiding is een dure keuze. “*Het verwijderen van de leiding en het verplaatsen van het gasverdeelstation zal een complex, kostbaar en langdurig project worden*”⁴⁵.

⁴⁴ Voortgangsrapportage Binckhorst, december 2010.

⁴⁵ IOP deel B, p. 51.

Verplaatsen van het gasstation naar de Zonweg of de Maanweg, beide op Haags grondgebied, is mogelijk, maar wel met de volgende kanttekeningen.

- *De voorkeur van E-netbeheer (nu Stedin) gaat uit naar de locatie Maanweg omdat de aanleg technisch eenvoudiger is. Echter de voorkeur van het project Nieuw Binckhorst gaat uit naar de locatie Zonweg.*
- *Zolang de asfaltinstallatie aan de Zonweg in gebruik blijft is hiervoor een hogedrukgas aansluiting nodig. Dus de ondergrondse infrastructuur van de hogedrukgas aansluiting in de Regulusweg en gedeeltelijk in de Zonweg dient gehandhaafd te blijven.*
- *Voor de realisatie moet rekening worden gehouden met een doorlooptijd van 2 à 3 jaar. Vooral het beëindigen Cross Border Lease vergt minimaal één jaar.*
- *Voor de locatie Maanweg moeten bomen worden gekapt en er moet gebouwd worden in een “groengebied” met daarin het watertje “Broeksloot” als onderdeel daarvan. Denk hierbij aan bezwaren van omwonenden (Voorburgse kant) en een langere procedure.*
- *De afmetingen van het nieuwe gasverdeelstation zijn bij benadering 26,50 x 7,00 meter. Het terrein waarop het gasverdeelstation staat moet worden afgezet met een hekwerk. Minimale afstand tot het gebouw is 4,00 meter. De afmetingen van het terrein zijn dus 34,50 x 15,00 meter. Aangezien het gaat om een station met een capaciteit > dan 40.000 m³/h moet de veiligheidsafstand vanaf het gebouw tot een kwetsbaar object (b.v. woningen) 25 meter zijn”.⁴⁶*

Het handhaven van het bestaande gasstation lijkt een veel betere keuze. Het spaart het groen van de Broeksloot, maakt schone stroom (gas-expansie) mogelijk, bespaart geld en voorkomt bezwaren van Voorburgse kant. En dat laatste is niet onbelangrijk zolang er nog altijd geen overeenstemming is over het precieze tracé van de Rotterdamsebaan.

Stadsverwarming

“In het gebied ligt een verouderd stadsverwarmingsnet. Verouderd in die zin dat de warmte op een milieubelastende wijze wordt gecreëerd”.⁴⁷

Deze opvatting over de stadsverwarming is merkwaardig. De Haagse stadsverwarming wordt als milieubelastend beschouwd omdat de (rest)warmte voortkomt uit een fossiele energiebron, aardgas. Maar dit is ongebruikelijk en eigenlijk ook misleidend. Standaard en algemeen geaccepteerd is de regel dat de CO₂-uitstoot van een gasgestookte centrale toegerekend wordt aan de geproduceerde elektriciteit. De bijbehorende restwarmte wordt als CO₂-vrij beschouwd. De CO₂-uitstoot van de Haagse stadscentrale wordt toegerekend aan producent E.ON die moet voldoen aan steeds scherpere milieueisen. De restwarmte van de centrale die benut wordt voor de stadsverwarming is CO₂-vrij. Als Den Haag diezelfde CO₂-uitstoot ook nog eens aan de stadsverwarming gaat toerekenen wordt er dubbel geteld. De gemeente Den Haag doet zich zo ‘viezer’ voor dan dat zij in werkelijkheid is.

⁴⁶ IOP deel B, p.35-36.

⁴⁷ IOP deel B, p. 52

Warmte is energetisch gezien een laagwaardig product met hoge transportkosten. Dat maakt de stadsverwarming tot een lokale voorziening bij uitstek. Den Haag bezit waarschijnlijk het beste stadsverwarmingsnet van Nederland ⁴⁸. De E.ON elektriciteitscentrale die de CO₂ vrije restwarmte levert staat midden in de stad met afnemers op korte afstand. De klantenmix is ideaal; veel grootverbruikers (ministeries, ziekenhuizen, hotels en kantoren) en weinig woningen. Het Haagse stadswarmtenet zou ook bescheiden kapitaallasten moeten hebben omdat het grootste deel van het Haagse net er al 25 jaar ligt en grotendeels afgeschreven zou moeten zijn.

Het grootste manco van het Haagse warmtenet is een gebrek aan restwarmte waardoor het net onvoldoende benut wordt. Het wegvallen van de restwarmte van de Haagse vuilverbranding in 1995 is nooit geheel opgevangen. De voorziene uitbreiding van de elektriciteitscentrale met een tweede wkk-installatie (warmte kracht koppeling) is inmiddels definitief van de baan. Het leegstaande deel van de centrale krijgt een creatieve bestemming. Andere industrieën met restwarmte zijn er niet meer in Den Haag. Restwarmte uit Rotterdam zal er ook niet komen. De aangekondigde restwarmte van het warmtebedrijf Rotterdam van de Shell raffinaderij bleek een illusie. Ook de restwarmte van de afvalverwerker AVR uit Rotterdam, die nu genoemd wordt, is alleen al vanwege de afstand en de transportkosten geen realistische optie.

De benodigde extra warmte voor de Haagse stadsverwarming zal uit Den Haag zelf moeten komen. Binckhorst kan daarin een belangrijke rol spelen. In de recente Energievisie Den Haag 2040 (met bijlagen) ⁴⁹ wordt Binckhorst, samen met Kijkduin en de Harnaschpolder, genoemd als mogelijke locatie voor een warmte-krachtkoppeling op biomassa, kortweg bio-wkk. Daarnaast zijn geothermie (aardwarmte uit de diepe ondergrond) en warmte-/koudeopslag in de bodem (wko) opties voor Binckhorst. Geothermie valt voorlopig af omdat het niet goed gaat met het eerste Haagse aardwarmteproject bij Leyenburg. De nieuwbouw ligt door de crisis stil waardoor er te weinig woningen op het dure aardwarmtenet worden aangesloten en de verliezen oplopen. Recent zijn er ook aanbodproblemen. De boring ligt stil omdat met het warme water ook aardgas omhoog komt ⁵⁰.

Het TNO rapport Duurzaam Binckhorst (2000) bevat al voorstellen voor een milieuvriendelijke aanpak van de bodemvervuiling en voor een bio-wkk. In die periode draaide nog het eerder genoemde gas-expansieproject met schone stroom voor 5000 huishoudens en keek Eneco serieus naar de vestiging van een 'aardgaspomp' op diezelfde locatie. Voor (duurzaam) bedrijventerrein Binckhorst waren dit indertijd serieuze energieopties.

Deze 'energie' kansen zijn niet opgepakt omdat Binckhorst Noord in de optiek van Nieuw Binckhorst, het deelgebied met de grootste potentie voor hoogstedelijke dichtheid is. Vanwege de ligging tegen het centrum is dit de meest kansrijke woningbouwlocatie met de meeste verdienpotentie. Op deze locatie moet 'uitbundige' architectuur voor 'bijzondere doelgroepen' gerealiseerd gaan worden.

⁴⁸ Woekerwinsten Haagse stadsverwarming, Rm (RIS 170096), maart 2010.

⁴⁹ Energievisie Den Haag 2040 en Klimaatplan Den Haag (RIS 180175), april 2011.

⁵⁰ Den Haag gaat ook langzaam maar zeker het duurzame pad op, 30/5/2011, www.energieenwater.net

Wonen in Binckhorst Noord

“De woningen in het noorden van Nieuw Binckhorst komen in een dynamisch hoogstedelijk milieu, met hoogbouw, verticale en horizontale functiemenging, en grootstedelijke functies. Hier is de signatuur van Nieuw Binckhorst als Randstedelijke toplocatie het best te zien. Hier wonen bijzondere doelgroepen: hoogmobiele, internationaal georiënteerde mensen - met of zonder kinderen - die de wereld als hun werkveld hebben en de Binckhorst als uitvalsbasis, de technologische en communicatieve voorhoede van Nederland, en de spirituele, postmoderne mens. Wat deze bewoners van de Nieuwe Binckhorst met elkaar gemeen hebben, is dat zij grootstedelijke voorzieningen binnen handbereik willen hebben. De architectuur is uitbundig: grote gebouwen, exotische en onconventionele ontwerpen, pleinen op verschillende maaivelden, voorzieningen op straatniveau, en daarboven de woningen en kantoren”⁵¹.

Het afscheid van Nieuw Binckhorst en het IOP zorgt nog niet voor een nieuwe koers voor Binckhorst Noord. Het heeft er de schijn van dat de gemeente wil vasthouden aan woningbouw in het noordwesten van Binckhorst. Het feit dat de gemeente, ondanks de bezuinigingen, doorgaat met de complexe en kostbare verplaatsing van het gasstation, een obstakel voor woningbouw, wijst in ieder geval in die richting. Terwijl juist voor dit deelgebied andere kansen, zoals een stadspark en energieopties, ontwikkeld kunnen worden.

3.4 Voorlopige conclusies

Nieuw Binckhorst is vanwege de hoogstedelijke dichtheid van de nieuwe woonwijk gepresenteerd als een voorbeeld van duurzame verstedelijking. Die radicale transformatie is mislukt. De duurzame verstedelijking van Binckhorst zal zich nu op een organische manier, moeten voltrekken. Op basis van de bestaande kwaliteiten en kenmerken van het gebied en met minder geld.

Over een aantal ‘duurzame’ uitgangspunten voor Binckhorst bestaat redelijke consensus. Als binnenstedelijk gebied zal Binckhorst beter en intensiever benut moet worden. Door op het gemengde bedrijventerrein Binckhorst meer ruimte bieden aan andere functies ontstaan er mogelijkheden voor slim medegebruik. En Binckhorst zal een groener en aantrekkelijker gebied moeten worden. De vraag wat dat concreet betekent en hoe dat gerealiseerd kan worden is veel lastiger. Bij duurzame verstedelijking gaat het niet om een eindbeeld. Centraal staat het proces, de zoektocht naar een verstandige koppeling van ‘stromen en plek’. Een voorbeeld. Zo past het idee om voedselproductie terug te brengen *“goed bij de kernwaarde ‘duurzaamheid’ die de Binckhorst nastreeft”*⁵². Maar het initiatief voor een varkenshouderij wordt toch afgewezen vanwege “geurhinder” en “de negatieve invloed van het vee-transport op de verkeerscirculatie in Binckhorst”. Een varkenshouderij past niet bij de Binckhorst.

⁵¹ Bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid (ontwerp), (RIS 16408F) p. 25, mei 2009.

⁵² Varkenshouderij in Den Haag (Binckhorst), Rm (RIS 165103), augustus 2009.

Groen

De aanleg van een 16 hectare groot stadspark lijkt niet (meer) de aangewezen manier om van Binckhorst een groener gebied te maken. Behoud en versterking van het bestaande en veelal verborgen groen is dat wel. Aangevuld met 'groene daken' en 'groene gevels' bij bestaande gebouwen kan dat voor een veel groenere Binckhorst gaan zorgen. De kasteeltuin is een geval apart. Het kantoorcomplex dat rond het kasteel gebouwd is komt binnenkort vrij. Verbouw tot studentenwoningen zou als vliegwiel voor het gebied kunnen gaan fungeren. Maar een groenbestemming zoals een kasteeltuin, gecombineerd met waterberging, zou wellicht nog een beter vliegwiel zijn.

Intensief ruimtegebruik

Het beter benutten van de stedelijke ruimte speelt bij Binckhorst een hoofdrol.

Binckhorst is koploper met 9 braakliggende terreinen waarvan 8 voor de langere termijn. Het vertrek van Louwman en enkele autodemonteringsbedrijven zit in de pijplijn en bij de Wegastraat komen twee parkeerterreinen voor herontwikkeling beschikbaar. (zie Parkeervoorziening voor KPN paragraaf 4.5). De dynamiek in de tussenstad blijft hoog en de beschikbare ruimte neemt toe. De vraag is hoe om te gaan met de beschikbare ruimte. De gemeente koppelt de ontwikkeling van braakliggende locaties "*met name*" aan "*de aanleg van de Rotterdamsebaan (na 2020)*". Tot die tijd is er ruimte voor allerlei tijdelijke bestemmingen met een maximum van 5 jaar op de Binckhorst. De redenering lijkt nog steeds te zijn: als de Rotterdamsebaan er ligt komen de investeerders terug en komt het goed met de Binckhorst. Dat is een eenzijdige redenering die weinig richting geeft aan de 'tussentijd' in het gebied.

Binckhorst kent een aantal locaties met bodemverontreiniging. Met name het gasfabriekterrein is zwaar vervuild. Voor dit terrein is gekozen voor de zogeheten IBC-inpakmethode, waarbij damwanden worden ingezet om verder verspreiding tegen te gaan. De verontreiniging wordt vervolgens via een 'eeuwige sanering' onder controle en beheersbaar gehouden, maar niet opgelost. Het benutten van de vervuilde ondergrond voor warmte-/koude opslag is complex of aan allerlei extra kosten en risico's gebonden. Voor ondergrondse ruimtegebruik als parkeren en waterberging geldt hetzelfde.

Het aanpakken van de aanwezige bodemvervuiling levert ook een bijdrage aan een duurzaam en intensief ruimtegebruik op de Binckhorst.

Energie

Een duurzame en klimaatneutrale energievoorziening kan het beste vanuit de bestaande infrastructuur van de Binckhorst ontwikkeld worden. Binckhorst is een geschikte locatie om in het tekort aan (rest) warmte voor de Haagse stadsverwarming te voorzien. Het gebied heeft een bedrijfsmatige uitstraling, er is ruimte beschikbaar en het warmtenet ligt er al. De Energievisie noemt Binckhorst ook expliciet als mogelijke vestigingsplaats voor een bio-wkk. De vraag is of een bio-wkk in de Binckhorst een passende oplossing is om het tekort aan (rest)warmte voor de stad op te lossen. Of dat een andere optie, een wkk op gas, wellicht beter past. Bij bio-energie, het verbranden of vergisten van biomassa speelt een soortgelijke afweging als bij stedelijke voedselproductie en de varkenshouderij. Decentrale energieopwekking, het terugbrengen van energieopwekking naar de stad, past goed bij de kernwaarde duurzaamheid die Binckhorst nastreeft. Maar bio-energie lijkt minder geschikt voor Binckhorst. Het geeft geurhinder en verkeersoverlast en het ruimtebeslag is groot. Om bio-energie rendabel te kunnen exploiteren is schaalgrootte nodig. Voor een binnenstedelijke locatie als Binckhorst is dat niet passend. Bio-energie kan beter op regionale schaal op een locatie als de Harnaschpolder gerealiseerd worden.

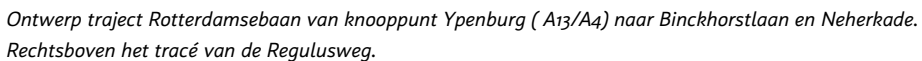
Een gasgestookte wkk geeft geen geurhinder en verkeersoverlast en neemt minder ruimte in beslag. Deze installaties zijn vergeleken met bio-wkk's ook architectonisch veel beter in te passen in een stedelijke omgeving. De optie van zo'n wkk voor de Binckhorst en de Haagse stadsverwarming wordt in de Energievisie 2040 echter vrijwel uitgesloten: *“Concreet betekent dit dat in de stad geen aardgas wordt verstoekt om warmte te maken”*⁵³. Gas wordt als fossiele brandstof niet passend geacht voor een klimaatneutrale stad en ook de (rest)warmte krijgt CO₂ uitstoot aangerekend. Gas en gasexpansie zijn “dus” niet passend voor Binckhorst. Het gasontvangstation moet weg.

Dit onderzoek is niet het geschikte podium voor een discussie over aardgas. En 2040 is nog ver weg. Mijn conclusie is wel dat, terugredenerend vanuit 2040, het zeer onverstandig zou zijn om gas c.a. nu al geen rol meer te geven in de duurzame verstedelijking en ontwikkeling van de Binckhorst.



Binckhorst Noord West met in het midden de “hinderzone” met het huisvuiloverslagstation en het gasontvangstation.

53 Energievisie Den Haag 2040, (RIS 180175a), p. 2.



4 Een organische aanpak voor ‘tussenstad’ Binckhorst

Recent is een aantal publicaties verschenen⁵⁴ over het vastlopen van (duurzame) gebiedsontwikkeling en hoe deze weer op de rails is te krijgen. Onlangs stelde minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu vast dat *“de tijd van het maakbaarheidsdenken en de miljardensubsidies voorbij is”*. Alom wordt gepleit voor nieuwe samenwerkingsvormen en andere verdienmodellen. Deze worden veelal geïllustreerd met praktijkvoorbeelden, waarbij de Binckhorst niet of nauwelijks genoemd wordt.

Dit onderzoek naar een andere aanpak voor de Binckhorst is opgezet vanuit het gebied zelf. In dit hoofdstuk wordt de nieuwe gemeentelijke aanpak aan een nadere analyse onderworpen. Daarbij kan een aantal opmerkingen en vragen gesteld worden.

Wat is bijvoorbeeld het nieuwe streefbeeld van een organisch ontwikkelde Binckhorst? Wat zijn de bestaande kwaliteiten van de Binckhorst? En hoe kunnen die op een concrete manier verder ontwikkeld worden?

4.1 De nieuwe gemeentelijke aanpak

In december 2010 neemt de gemeente met de Voortgangsrapportage Binckhorst⁵⁵ afscheid van het Masterplan Nieuw Binckhorst en het Integraal Ontwikkelingsplan. De in deze plannen vastgelegde toekomstvisie voor de Binckhorst wordt losgelaten. Het gemeentebestuur kiest voor een nieuwe aanpak.

De nieuw te ontwikkelen aanpak legt de nadruk op:

- 1 Het uitvoeren van een aantal projecten ten behoeve van de aanleg en inpassing van de Rotterdamsebaan en de aanpak van de Neherkade.
- 2 Het in kaart brengen van de consequenties van het stopzetten van de gebiedsontwikkeling zoals die de afgelopen jaren is voorbereid.
- 3 Het leveren van een bijdrage aan het versterken van de Centrale Zone.
- 4 Een nieuwe benadering van gebiedsontwikkeling.

De gemeente zet vooral in op een nieuwe verkeersinfrastructuur (Rotterdamsebaan en Neherkade/Regulusweg) als belangrijkste randvoorwaarde voor het scheppen van een gunstig investeringsklimaat. De uitvoering van deze verkeersprojecten gebeurt op een traditionele wijze, *“de gemeente neemt het initiatief en voert de regie”*.

54 o.a. Platform duurzame gebiedsontwikkeling, Watertorenberaad, Coalitie Nu de Stad (Stichting Natuur en Milieu), Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft; *Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit* (februari 2011), *Duurzame gebiedsontwikkeling: Doe de tienkamp!* (maart 2011), Innovatieprogramma NederLandBovenWater, *Verdienmogelijkheden, cahier gebiedsontwikkeling*, 2011.

55 Voortgangsrapportage Binckhorst (RIS 177564)

De verdere rol van de gemeente verandert van 'leidend' in 'begeleidend'. De markt moet met particuliere initiatieven invulling geven aan een geleidelijke transformatie van de Binckhorst tot een meer binnenstedelijk gebied. De gemeente zal haar grondbezit in de Binckhorst inzetten om particuliere initiatieven en een geleidelijke transformatie van het gebied mogelijk te maken. In deze 'organische gebiedsontwikkeling' wordt het tempo bepaald door de markt (kavel voor kavel).

Het stopzetten van het masterplan kan gevolgen hebben voor het in 2009 door de raad vastgestelde bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid. De gemeente Den Haag pleit ervoor om het bestemmingsplan in stand te houden voor in elk geval die projecten die noodzakelijk zijn voor de Rotterdamsebaan en de Neherkade. De verwachting is dat de Raad van State hierover in het 2^e kwartaal van 2011 uitspraak doet.

De gemeente Den Haag hanteert de volgende 'principes voor organische gebiedsontwikkeling':

- uitgaan van de bestaande kwaliteiten die in de Binckhorst aanwezig zijn. Bestaande ondernemingen, activiteiten en waardevolle locaties dienen zoveel mogelijk behouden en versterkt te worden;
- functiemenging is nodig voor organische gebiedsontwikkeling. De inrichting van de Binckhorst is nu nog gericht op bedrijvigheid met veel autoverkeer. Deze zal meer toegesneden moeten worden op een "binnenstedelijk gemengd woon- en werkmilieu met meer voorzieningen voor voetgangers en fietsers"
- tijdelijke initiatieven kunnen een belangrijke rol vervullen: om leegstand te voorkomen, de reputatie van het gebied te verbeteren en initiatieven een kans te geven die anders niet van de grond komen.

De gewijzigde aanpak is begin dit jaar aan belanghebbenden in de Binckhorst gepresenteerd met de uitnodiging om mee te denken over de organische ontwikkeling van het gebied. De organische gebiedsontwikkeling is in april in de raadscommissie Ruimte besproken. De nieuwe transformatiestrategie voor de Binckhorst, een kaderstellende nota, zal na de zomer 2011 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

In de transformatiestrategie zullen "onorthodoxe maatregelen" en het openbaar vervoer aan de orde komen. Eén van de onorthodoxe maatregelen betreft het project Verlengde Regulusweg dat vooruitlopend op het tunnelproject Rotterdamsebaan, als tijdelijke ontsluiting, dient te worden gerealiseerd. Voor de aanleg van deze tijdelijke ontsluiting zijn gronden nodig die nu nog in gebruik zijn bij autodemonstratiebedrijven. Uitgangspunt is dat deze bedrijven vanaf 2013 verhuizen naar het bedrijventerrein Heron in Pijnacker-Nootdorp.

De onorthodoxe Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk dat de Regulusweg, ook zonder een goedgekeurd bestemmingsplan Zuid, wordt verlengd en verbreed. Het project Regulusweg Binckhorst maakt deel uit van de tweede tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet van 13 april 2011.

*"De Regulusweg zal vooruitlopend op de ontwikkeling van Binckhorst- zuid worden verlengd en verbreed en maakt daarmee deel uit van de eerste fase van de ontwikkelingsstrategie Nieuw Binckhorst. Het nieuwe tracé moet in gebruik genomen worden voordat de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan op de Binckhorstlaan beginnen. De Regulusweg dient dan als alternatieve route door de Binckhorst ten tijde van de uitvoering van de Rotterdamsebaan"*⁵⁶.

⁵⁶ Staatscourant, Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, 13 april 2011.

De nieuwe gemeentelijke aanpak voor een geleidelijke en organische ontwikkeling van de Binckhorst is een veel realistischer aanpak dan de ontwikkelingstrategie van Nieuw Binckhorst. Tegelijkertijd is binnen die nieuwe aanpak (nog) sprake van een aantal tegenstrijdigheden en onduidelijkheden. Zoals bijvoorbeeld tussen de nieuwe werkelijkheid om het gebied zichzelf op organische wijze te laten ontwikkelen en het door de gemeente gehanteerde streefbeeld van een “gemengd woon- en werk milieu”.

Vrijplaats Havenkwartier, experimentele wijk.

De gemeente Deventer maakt van de tijdelijke broedplaats Havenkwartier een permanente 'Vrijplaats Havenkwartier'. Dat staat in het ontwikkelingsplan dat het college van B&W gisteren heeft gepresenteerd. In het ontwikkelingsplan 'Ruimte voor ideeën' staat wat de gemeente voor ogen heeft met het Havenkwartier. De nadruk ligt op het bieden ruimte en niet op het opstellen van strikte regels. Het moet een geleidelijke ontwikkeling worden. Daarom is gekozen voor de naam 'Vrijplaats', een experimentele stadswijk. In het Havenkwartier moet ruimte komen voor wonen en werken door elkaar. De gemeente noemt het 'Stoer wonen': geen standaard-huizen maar 'kleinschalige projecten voor avontuurlijke doeners'. Oude monumentale fabriekspanden en loodsen blijven behouden. Voorlopig blijft het bedrijf Pont Meyer op de plek waar het nu zit. Op andere plekken is er ruimte voor nieuwbouw. Ook moet de bereikbaarheid en de zichtbaarheid worden verbeterd. Nu heeft het gebied nog te zeer een besloten karakter. Dat betekent onder meer dat de gemeente de Industrieweg volgend jaar gaat vernieuwen waarmee het gebied ook aan die kant beter ontsloten zal worden. Dat is een van de projecten waarmee de gemeente de ontwikkelingen wil aanjagen. "Dit is geen eindplaatje" zegt wethouder Ahne. "voor ons is het ook nieuw, we kiezen voor een organische ontwikkeling. We leggen het initiatief zoveel mogelijk bij gebruikers en eigenaren. In het Havenkwartier vinden bedrijven en kunstenaars elkaar. Dat levert een dynamiek op waar de hele stad profijt van heeft"⁵⁷.

Een andere vraag betreft de betrekkelijke haast van het gemeentebestuur om een nieuwe ontwikkelingsstrategie op tafel te leggen. In september 2008 brak de financiële crisis uit; kort daarna stapte BPF Bouwinvest uit de gebiedsonderneming Nieuw Binckhorst. De gemeente heeft er vervolgens twee jaar over gedaan om te erkennen dat de radicale transformatie van de Binckhorst was vastgelopen. De discussie over het hoe en waarom van het mislukken van de transformatie is nog maar nauwelijks begonnen of de gemeente wil nog dit jaar een nieuwe aanpak kunnen vaststellen. Die haast is niet goed te begrijpen. Want hiermee loopt de Binckhorst vooruit op de evaluatie van de structuurvisie Den Haag 2020, die in 2012 is voorzien. Zoals eerder aangehaald is de Binckhorst in de structuurvisie aangewezen als de belangrijkste binnenstedelijke bouwlocatie met de realisatie van (maximaal) 5.000 woningen tot 2020. Het is nu wel duidelijk dat dit aantal en de bijbehorende 10.000 inwoners niet gehaald gaan worden, zeker niet in deze termijn.

De vraag is vervolgens hoe schadelijk het wegschuiven van de woningbouwlocatie Binckhorst is voor de stedelijke ambities van Den Haag. Een belangrijke ambitie van de structuurvisie betreft de groei van de gemeente naar 505.000 inwoners in 2020. Recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek laten zien dat de bevolking van Den Haag groeit. In 2011 zal het aantal van een half miljoen inwoners bereikt worden. Den Haag behoort met de Noordelijke Randstad en Groningen en omgeving tot de selecte groep gemeenten met 'dubbele aantrekkingskracht': de gemeenten die per saldo mensen uit buiten- en binnenland aantrokken en met 3,5% met afstand het sterkst zijn gegroeid.

57 Dagblad de Stentor, 5 juni 2010.

De structuurvisie 2020 en het masterplan Nieuw Binckhorst maakt de principiële keuze om Binckhorst te transformeren tot een (gemengde) woonwijk met veel woningen.

De context voor deze transformatie van Binckhorst is inmiddels wezenlijk veranderd.

Binckhorst is niet meer nodig om het in 2020 gewenste aantal inwoners te halen. Die conclusie wil de gemeente op dit moment nog niet trekken. Zij houdt vast aan de datum van 2012 om de structuurvisie 2020 te evalueren en zo nodig bij te stellen. De nieuwe ontwikkelingsstrategie voor de Binckhorst, de belangrijkste ontwikkelzone van de structuurvisie, is daaraan gekoppeld en zou ook in 2012 plaats moeten vinden.

Dat geeft ook meer tijd om na te denken over het ambitieniveau en het gewenste streefbeeld voor de Binckhorst en over de nieuwe rolverdeling tussen markt en gemeente. De gemeente moet bezuinigen en beperkt haar rol tot de aanleg van de Rotterdamsebaan waarvoor al rijkssubsidies zijn toegezegd. De aanleg van de Rotterdamsebaan wordt ruim opgevat en omvat ook de kostbare en niet noodzakelijke verplaatsing van het gasontvangststation. Voor andere publieke taken in de Binckhorst zoals de aanleg van groen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers heeft de gemeente geen geld meer. Dat kan de komende jaren leiden tot een patstelling. De “markt” zal deze publieke voorzieningen niet realiseren en de Rotterdamsebaan ligt er niet voor 2020.

De gemeente Den Haag houdt vast aan het streefbeeld “gemengd woon- en werkmilieu” als leidraad voor de organische ontwikkeling van de Binckhorst. Het wonen blijft voorop staan. Dat wringt met de principes van organische ontwikkeling, uitgaan van de bestaande kwaliteit van het gebied. De bestaande kwaliteit van de Binckhorst schuilt zeker niet in het wonen. Het gebied heeft in zijn hele geschiedenis nooit meer dan een paar honderd inwoners geteld. Volgens de meest recente cijfers⁵⁸ telt het gebied 486 bedrijfsvestigingen met in totaal 9.670 banen. De taakstelling van 5000 woningen en ca 10.000 inwoners had van Binckhorst een gemengde woonwijk gemaakt. De nadruk op het woonbeeld van de Binckhorst spoort slecht met de diversiteit van het gebied. Het is ook lastig te combineren met andere, meer bedrijfsachtige functies.

Organische gebiedsontwikkeling neemt de bestaande kwaliteiten van een gebied als uitgangspunt. Gegeven de beperkingen van de Binckhorst is dit een verstandige benadering. Binckhorst is een gemengd bedrijventerrein met ruimte en kansen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dat is de unieke Haagse kwaliteit van het gebied.

De gebiedsontwikkeling van de Binckhorst is een proces van lange adem in een historisch bepaalde context. Dat vraagt vooral het ophalen en benutten van lokale kennis en inzicht.

4.2 Binckhorst als ‘organisch’ werklandschap

Bij de beoogde transformatie naar een gemengde woonwijk werd de Binckhorst veelal als ‘verouderd’ neergezet. Maar wat is verouderd?

Pen en Hiethaar (1998) typeren een verouderd bedrijventerrein als een terrein waar zich *“elkaar versterkende problemen voordoen die voortkomen uit de huidige eisen die aan moderne bedrijfsterreinen en de ruimtelijke omgeving gesteld worden”*.

⁵⁸ Afdoening motie Grafisch Cluster in de Binckhorst, Rm (RIS 180459), mei 2011

Binckhorst voldoet niet aan deze typering. Investerings in hoogwaardige kantoren als de KPN campus en moderne bedrijfscomplexen als de Binck Twins, SDU/DeltaHage en zelfs de Basal betoncentrale zijn daar het overtuigende bewijs van. In 2000 sluit Basal (toen Fabriton) de betoncentrale bij de Petroleumhaven in Laakhaven West om het werk te concentreren en te moderniseren aan de Binckhorsthaven. Recente successen met de Caballerofabriek en Bink 36 tonen overduidelijk de vernieuwende kracht van het gebied. De economische prestaties van Binckhorst zijn verrassend goed. Als het gaat om de toegevoegde waarde van bedrijventerreinen in ons land staat Binckhorst, met dank aan KPN, op de derde plaats. Alleen Botlek in Rotterdam en Amstel III in Amsterdam scoren hoger⁵⁹. Natuurlijk zijn er op Binckhorst locaties te vinden die verouderd zijn, er slecht en rommelig uitzien en een hoog “*Jacobse en Van Es*” karakter hebben. Het gebied is ook niet goed ingesteld op intensief autobedrijf. De ontsluiting is matig en de parkeerproblemen nemen toe. De laatste jaren is ook sprake van een sterk stijgende leegstand van kantoren. Die problemen vragen om een oplossing. Maar van elkaar versterkende problemen of een neerwaartse spiraal was en is in Binckhorst geen sprake.

Slow Stedenbouw

“Probeer plekken met een eigen identiteit te ontwikkelen. Kies voor slow stedenbouw. Dus als je aan de Binckhorst begint, vergeet dan die woningen en kantoren en dat park dat dwars door dat gebied loopt. Doe het voorzichtig, ga uit van de Caballero Fabriek waar allerlei hippe creatieve bedrijven bloeien. Die sfeer is kostbaar, dat werkt goed, breid dat gevoel voorzichtig uit. Van al die megalomane plannen komt voorlopig toch niks”⁶⁰.

De beoogde ‘organische’ aanpak betekent voor alles een erkenning van de zittende ondernemers en een herwaardering van de Binckhorst als werklandschap; “*De revitalisering van het bestaande bedrijfsleven, waaronder de grafische sector, is de basis van deze aanpak*”.⁶¹

De afgelopen jaren hebben duidelijk laten zien dat de Binckhorst een inspirerende en gewilde vestigingslocaties voor met name de creatieve sector is geworden.

Het bevestigt het gelijk van de economische visie uit 2002. Daarin valt te lezen:

“De Binckhorst kan gaan fungeren als katalysator voor nieuwe economische ontwikkelingen en het gebied kan zich gaan ontwikkelen in de richting van een zogenaamde creatieve stad. Menging met creatieve milieus kan leiden tot een verbreding van de werkgelegenheidsstructuur in de Binckhorst. Hierdoor kan een grootstedelijk woonwerkmilieu worden aangeboden dat Den Haag in vergelijking tot Amsterdam en Rotterdam nog nauwelijks heeft. Ervaring in andere steden leert dat dit milieu juist ontstaat in gebieden met bijzondere ruimtelijke kenmerken en niet in traditionele woongebieden.”⁶²

59 Verrassende top 3 economische prestaties bedrijventerreinen > www.valuator.nl

60 Hans Kuiper voormalig hoofd Stedenbouw Den Haag, in Den Haag Centraal, 4/6/2010.

61 Afdoeing motie Grafisch Cluster Binckhorst, mei 2011 (Ris 180459)

62 zie Ontwikkelingskansen Binckhorst Centrale Zone, 2002 p. .

Het succes van de CaballeroFabriek en de crisis bij KPN

De CaballeroFabriek is (net als Bink 36) een geslaagd voorbeeld van creatieve economische vernieuwing en hergebruik van oude bedrijfspanden in de Binckhorst. Een mooi succes, maar wel een waarbij een onverwachte crisis bij KPN en lef bij de gemeente een belangrijke rol hebben gespeeld. Nadat de financiële wereld het vertrouwen in het bedrijf en zijn topman had verloren stond het voortbestaan van KPN op het spel. Een nieuwe topman en stevige financiële ingrepen moesten de loodzware schuldenlast terug brengen en KPN overeind houden. Besloten wordt om diverse vastgoedobjecten, waaronder het Centraal Magazijn van KPN in de Binckhorst (het latere Bink36), af te stoten. KPN trekt zich eveneens terug uit het gezamenlijk met de gemeente op te zetten ICT-project in de voormalige CaballeroFabriek. De gemeente die het pand in 1999 gekocht had, besluit, na enig aarzelen, ruimte te geven aan een andere, meer creatieve invulling van het complex. Projectontwikkelaars zien er niets in. Desondanks wordt de CaballeroFabriek een succes en groeit zij uit tot nieuw icoon van de Creatieve Stad Den Haag. De totale investering bedraagt circa € 10 miljoen, waarvan € 4 miljoen voor rekening van de gemeente. De 'Cabfab' wint met afstand de Nieuwe Stads Prijs 2006. "Juist omdat de spin-off van dit project onmisbaar is voor de succesvolle ontwikkeling van de Binckhorst, is de impuls die alleen de overheid kan geven, doorslaggevend", aldus de jury. Het gehele complex is nu in gebruik bij circa 60 creatieve bedrijven waarvan de helft Design & Communicatie, een kwart Internet & ICT en verder Architectuur & Stedenbouw, Tekst, Games en overig waaronder CABFAB LAB Den Haag.⁶³

Binckhorst heeft de potentie om door te kunnen groeien tot een bijzondere locatie voor nieuwe stedelijke bedrijvigheid.

Bedrijf wordt cultuurcentrum

Het bedrijf van de gelijknamige ondernemer Hizkia van Kralingen vervoert voor musea kunst over de hele wereld en heeft kunst in depot. Het bedrijf zit in Binckhorst-Noord en wil in 2012 gaan bouwen in Binckhorst-Zuid, liefst 12.000 m². Daarbij denken ze aan meer dan het gebruikelijke: het bedrijf wil ruimte bieden aan kunstgerelateerde bedrijven zoals restauratieateliers en horeca en een paar keer per jaar tentoonstellingen organiseren. Hizkia: "Vier jaar geleden zag de gemeente ons als een gewoon transportbedrijf dat niet paste in de nieuwe visie. Nu zijn ze zeer enthousiast"⁶⁴.

Binckhorst staat vanouds bekend als centrum voor de autobranche. Hoewel vooral de duurdere merken wegtrekken uit de Binckhorst en zich vestigen op zichtlocaties als het Forepark blijven er ook in deze sector voldoende kansen over.

"De Binckhorst heeft alle troeven in handen om zich te specialiseren op elektrisch vervoer. Naast het voorzien van slimme oplaadpunten kan Nieuw Binckhorst zich toeleggen op de verkoop en service voor elektrisch vervoer. Dit idee kan worden uitgebreid door te investeren in duurzame taxi's voor korte afstanden zoals TukTuk's of fietstaxi's en stimuleren van gebruik van elektrische fietsen, brommers en bakfietsen als alternatief voor de auto"⁶⁵

⁶³ zie met name *Waar rook is, is vuur, de dynamiek van de CaballeroFabriek*.

⁶⁴ Kamerkrant voor ondernemend Haaglanden, december 2009.

⁶⁵ Concept Energie & duurzaamheid in Nieuw Binckhorst, BuildDesk, oktober 2009.

Het einde van Nieuw Binckhorst betekent nieuwe economische kansen voor het gebied. Het lijkt ook zinnig om na te denken over een scherper economisch profiel voor het gebied. De opzet van Nieuw Binckhorst was een bijdrage te leveren aan de versterking van de Internationale stad Den Haag en daarmee aan de concurrentiepositie van de Randstad. De verwachte realisatie van het Trekvliettracée in 2010 speelde daarbij de hoofdrol. Het Internationaal Strafhof en EuroJust hebben zich ook inderdaad in bestaande kantoorpanden op de Binckhorst gevestigd, maar wel tijdelijk. Beide instellingen vertrekken de komende jaren naar nieuwe huisvesting in de 'Internationale Zone', het kustgebied met een concentratie van internationale instellingen. De realisatie van de Rotterdamsebaan is inmiddels opgeschoven tot na 2020. Vanaf die datum zou het idee van Binckhorst als internationale toplocatie vorm en inhoud kunnen krijgen. Maar het is wellicht verstandiger het idee, om van Binckhorst een vestigingsplaats met 'mondiale allure' te maken, los te laten. Andere locaties in Den Haag zoals de Internationale Zone, delen van het centrum en het Beatrixkwartier hebben die internationale potentie wel. Binckhorst voegt daar weinig tot niets aan toe. De vraag wat te doen in de tijd tot 2020 en hoe 'organische ontwikkeling' zou kunnen leiden tot 'mondiale allure' in de Binckhorst hoeft dan ook niet meer beantwoord te worden.

Voor de kantorensector op de Binckhorst geldt iets soortgelijks. De Binckhorst kent een hoog en toenemend aantal leegstaande kantoorpanden. De moderne complexen rond de KPN-campus kennen inmiddels ook leegstand maar zullen zich in een structureel veranderde kantorenmarkt nog kunnen handhaven. Voor een groot aantal matige kantoorpanden op mindere locaties in de Binckhorst is de toekomst echter zeer somber. Andere bestemmingen zoals wonen is mogelijk maar sloop lijkt in veel gevallen onontkoombaar.



4.3 Binckhorst als ‘energie’ locatie

Den Haag heeft de ambitie om in 2040 een klimaatneutrale stad te zijn.

Binckhorst kan in deze ‘niet geringe opgave’ een belangrijk rol gaan spelen. Het gebied bezit door de bedrijfsmatige omgeving en de bijzondere energie-infrastructuur unieke mogelijkheden om forse stappen te zetten op weg naar een klimaatneutrale stad in 2040. Het ‘milieueiland’ in Binckhorst noordwest, rond het huisvuiloverslagstation en het gasontvangstation, speelt hierbij een cruciale rol.

“Een van de strategieën die ik vanuit de logica van de Binckhorst heb voorgesteld is dat we de programma’s die hinder veroorzaken niet meer per definitie gaan uitplaatsen maar dat we hinderzones juist aangrijpen om gebieden met meer vrijheid tot stand te brengen. Dat biedt ruimte aan programma’s die elders niet terecht kunnen maar die net zo goed bij de stad horen”⁶⁶

Van de braakliggende locaties in de Binckhorst liggen er drie, Trekvljetplein (2x) en Poolsterstraat, in of bij de ‘hinderzone’ of ‘milieucontour’ rond de twee stations in noordwest. Deze locatie heeft dus ruimte voor het realiseren van stedelijke energieopties, als een warmte-krachtkinstallatie (wkk), en een gas-expansie installatie. Binckhorst is een zeer geschikte locatie in Den Haag om de benodigde extra warmte voor het warmtenet te gaan leveren. De directe omgeving van het gasontvangstation is de uitgelezen plek voor een gasgestookte wkk. De restwarmte van deze installatie is de basis voor een verdere verdichting van het stadswarmtenet en uitbreiding van dit net naar de Internationale Zone. Met deze extra warmte kan ook de gas-expansie bij het gasstation weer gaan draaien. De stad zou hiermee ‘schone en CO₂ vrije stroom’ voor 5000 huishoudens gaan produceren. Verwacht mag worden dat verschillende bedrijven serieuze interesse voor deze opties zullen hebben.

Een aanvullende optie voor deze locatie in de Binckhorst is een tankstation voor aardgas. Den Haag en Haaglanden hebben gekozen voor rijden op (aard)gas. Ook bij de rijksoverheid in Den Haag wordt gereden op aardgas. Het stadsgewest Haaglanden geeft € 80.000 subsidie voor bedrijven die een tankstation voor (groen) gas plaatsen⁶⁷. Ook particulieren en bedrijven krijgen subsidie voor de aanschaf van een “groene” aardgasauto. Er is subsidieruimte voor 7 stations waarvan er 2 in Den Haag moeten komen te liggen. Voor de overheid en de Haagse Milieu Service is een aardgaspomp op de Binckhorst de dichtstbijzijnde en dus duurzaamste pomp van de stad.

Voor het onderzoeken en realiseren van de opties ‘energiepark Binckhorst’ rond het huisvuiloverslagstation en het gasstation zijn subsidies en budgetten beschikbaar.

Energiepark Binckhorst heeft de potentie, als het op een architectonisch aansprekende wijze wordt vormgegeven, het nieuwe icoon voor een duurzaam Den Haag te worden.

Maar er is meer mogelijk. Het omliggende gasfabrieksterrein behoort tot de zwaarst vervuilde terreinen van Den Haag. Voor dit terrein is gekozen voor de IBC methodiek (Isoleren, Beheersen, Controleren), waarbij damwanden worden ingezet om verder verspreiding tegen te gaan. De verontreiniging wordt vervolgens via een ‘eeuwige sanering’ onder controle en beheersbaar gehouden, maar niet opgelost.

66 Floris Alkemada in Onvoorspelbaarheid kan een stad verrijken, Binckhorst als voorbeeld, SMAAK # 50, februari 2011.

67 Persbericht Stadsgewest Haaglanden, 20 december 2010.

De IBC-variant is gekozen omdat het alternatief (afgraven, afvoeren en schoonmaken) destijds buitengewoon kostbaar was. Toepassing van warmte/koude opslag in de bodem (wko) in gebieden met bodemvervuiling en grondwaterverontreiniging leidt vaak tot onrust over de verspreiding van de verontreiniging. Dat risico gecombineerd met de hoge kosten van sanering betekent dat partijen wko in vervuild gebied niet aandurven. De afgelopen jaren zijn er echter succesvolle nieuwe saneringsmethodes ontwikkeld die met onorthodoxe middelen vervuiling tegen acceptabele kosten kunnen opruimen. De Crisis- en herstelwet is een belangrijk nieuw instrument in de aanpak van bodemsanering.

Crisis- en herstelwet en gebiedsgericht bodembeheer

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet (CHW) in werking getreden. De wet is gericht op versnelling van infrastructurele projecten, grote bouwprojecten en projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. De wet omvat bijzondere bepalingen en voorzieningen, die in beginsel voor vier jaar gelden, en wijzigingen van diverse wetten die voor onbepaalde tijd gelden. Een van de bijzondere voorzieningen die worden geïntroduceerd, is het ontwikkelingsgebied. In zo'n aangewezen gebied kan voor maximaal 10 jaar afwijking van Nederlandse milieuwetgeving plaatsvinden. De CHW kan met name voor complexe binnenstedelijke projecten veel betekenen. De CHW maakt experimenten en slimme oplossingen mogelijk met gebiedsgericht bodembeheer in o.a. Stationsgebied Utrecht, Spoorzone Tilburg, Strijp-S in Eindhoven en in Zwolle. Bodemvervuiling wordt opgelost door het reinigen van de bodem te combineren met warmte-/koudeopslag. Zo wordt bodemsanering omgezet naar milieu- en ruimtewinst.

De bodemsanering van het gasfabriekterrein Binckhorst zou ook voor de Crisis en herstelwet aangemeld kunnen worden. Op termijn levert dat op een centrale locatie in de stad extra ondergrondse gebruiksruimte op. Bodemsanering wordt omgezet naar milieuwinst- en ruimtewinst voor functies als energiegebruik, parkeren en waterberging.



De invulling van Binckhorst noordwest als energielocatie hoeft niet voor eeuwig te zijn. Energie-installaties zoals gas-expansie, een wkk of een aardgasvulstation worden door bedrijven in de regel in 15 jaar afgeschreven. Niet uitgesloten moet worden dat 'groen' gas de komende jaren in ruimere mate beschikbaar komt en dat deze installatie kunnen overschakelen naar deze duurzame brandstof. Energiepark Binckhorst zou dan op een 'organische' manier een volledig duurzaam en klimaatneutraal park kunnen worden.

Mocht rond 2030 blijken dat duurzame energie op een breed front is doorgebroken en dat aardgas als transitiebrandstof niet meer nodig is dan is sprake van een nieuwe situatie. In die context is het mogelijk dat de gemeente ook zonder energiepark Binckhorst in 2040 een klimaatneutrale Wêreldstad aan Zee kan worden. In dat geval kan Binckhorst noordwest vanaf 2030 alsnog een woonfunctie gaan vervullen. Door nu te kiezen voor een energiebestemming wordt de woonfunctie uitgesteld maar niet onmogelijk gemaakt. Als wordt vastgehouden aan een woonfunctie wordt een energiebestemming blijvend uitgesloten.

4.4 Erfgoed en groen als katalysator

De Binckhorst bezit een voor Den Haag bijzondere verzameling industrieel erfgoed die door de Stichting Haags Industrieel Erfgoed (SHIE) in kaart is gebracht⁶⁸. Binckhorst kent nog vele industriële ankerpunten waarmee het gebied een geheel eigen identiteit kan worden gegeven. Het gebied tussen Komeetweg en Saturnusstraat is nog grotendeels intact met veel 'wederopbouw' architectuur. De Binckhorsthaven is met zijn ruimte en 'waterbeleving' uniek voor Den Haag. Een deel van dat erfgoed, de Caballerofabriek, Bink 36 en de Fokker-terminal, is de afgelopen jaren al herontdekt en aan een nieuw leven begonnen. Voor andere bijzondere panden zoals de Escherhal geldt dat nog niet.

Haagse variant Westergasfabriekterrein.

Het oudste deel van de Binckhorst (Noordwest) dat het dichtst tegen de binnenstad aanligt kent een voor Den Haag unieke concentratie van monumentale industriële laagbouw. De portiersloge met toegangshek, het kantoorgebouw en de dienstwoningen van de 2^{de} Gemeentelijke Gasfabriek aan het Trekvlietplein staan op de Rijksmonumentenlijst en vormen samen met de grote hal en twee rijen kastanjebomen een prachtig maar onbekend industrieel landschap. Daarnaast ligt de metalen rondboogbrug (1930) over de Trekvliet die de verbinding vormde tussen de naastgelegen arbeiderswijk Schipperskwartier met de gasfabriek en de verder gelegen gebouwen van de Centrale Werkplaats van de PTT. In combinatie met het 19^{de} eeuwse gietijzeren spoorviaduct is dit voor Den Haag een uniek en uitzonderlijk ensemble van industrieel erfgoed. Deze monumentale laagbouw heeft een geheel eigen karakter die niet past bij 'hoogbouw en hoogstedelijke dichtheid'. In de 'artist impression' van OMA waren deze monumenten als Madurodamgebouwtjes tegen de imponerende hoogbouw aangeplakt.

Het geheel heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een Haagse variant van het succesvolle Westergasfabriekterrein in Amsterdam: een brede voorziening voor de omliggende buurt en de stad. Als eerste stap kan het verwaarloosde plantsoen worden aangepakt. Met bescheiden middelen is het goed mogelijk om hier een 'postzegelpark' te realiseren: een klein parkje voor de buurt en de mensen van de omliggende werklocaties en het Stay Okay hostel (voorheen de Jeugdherberg) aan de Scheepmakerstraat. Dit alles op loopafstand van station Hollandse Spoor en de binnenstad.

⁶⁸ De Binckhorsthaven in historisch perspectief, Stichting Haags Industrieel Erfgoed (SHIE), 2009.

Kasteel de Binckhorst met tuin

Kasteel de Binckhorst wordt voor het eerst in 1308 genoemd en is eeuwenlang de enige bebouwing in het gebied. In de jaren dertig van de vorige eeuw koopt de gemeente het kasteeltje en laat het grondig restaureren. Het kasteel heeft verschillende bestemmingen gehad en is de laatste jaren in gebruik bij een kliniek voor plastische chirurgie.

De vroegere openbaar toegankelijke kasteeltuin is vanaf de jaren tachtig volgebouwd met kantoren en vrijwel verdwenen. Het kasteel is door de kantoorbebouwing vanaf de Binckhorstlaan en ook vanaf de Trekvliet niet meer zichtbaar. Het verdient aanbeveling om deze oudste parel van de Binckhorst weer zichtbaar te maken en de zichtlijnen naar het kasteel te herstellen. De kasteeltuin zou moeten worden teruggegeven aan de stad. Sloop van delen van het vrijkomende kantoorcomplex van Defensie maakt de aanleg van een kasteeltuin mogelijk. De nieuwe kasteeltuin aan de Trekvliet kan ook een rol spelen als waterberging ter compensatie van de aanleg van de verbrede Neherkade. In een later stadium kan vanuit de openbare kasteeltuin een aantrekkelijke groenzone naar het groen aan de Vestaweg en de begraafplaats worden ontwikkeld.

4.5 Binckhorst als tijdelijke bestemming

Tijdelijkheid is een belangrijk thema bij de 'organische' ontwikkeling van Binckhorst. Tijdelijkheid, als motor voor vernieuwing en verandering, wordt een vrijwel permanent aspect van de 'tussenstad'. Hergebruik is een blijvende opgave. Recente voorbeelden zijn de designwinkel Hangar 36 (achter Bink 36), het ateliercomplex de Besturing (2008), het indoor Golf complex (2009), de overdekte Skatehal (2010) in een voormalige oud papieropslag, en een advocatenkantoor (2010) in het pand van de voormalige Smart-dealer. Een zeer recent en verrassend voorbeeld betreft de nieuwe parkeervoorziening voor KPN.

Parkeervoorziening voor KPN

"COD (Cradle of Development) en KPN hebben overeenstemming bereikt over de ontwikkeling van een parkeervoorziening ten behoeven van het hoofdkantoor van KPN, op het Maanplein-complex in de Haagse Binckhorst.

COD zal een parkeervoorziening voor 400 parkeerplaatsen over 6 lagen ontwikkelen aan de Saturnusstraat met een verbinding naar het KPN hoofdkantoor. Deze voorziening past in de ambitie van KPN om alle activiteiten in Den Haag zo veel mogelijk op het complex Maanplein te centraliseren en het gebruik te intensiveren, als voortvloeisel uit de invoering van Het Nieuwe Werken. Door deze beweging komen er twee parkeerterreinen in de Wegastraat voor herontwikkeling beschikbaar. De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de gebiedsvisie voor de Binckhorst. Naast de aanleg van de Rotterdamsebaan staat hierin een ambitie voor het toevoegen van wonen en voorzieningen in het gebied beschreven. Met deze ontwikkeling wordt geanticipeerd op het verkrijgen van een gemengde- of woonbestemming op de locatie, na beëindiging van de huurovereenkomst met KPN. Dit wordt bereikt door het parkeergebouw zodanig te bouwen dat een transitie in functie mogelijk is, hetgeen past binnen de filosofie van COD om 'Future Proof' te (her)ontwikkelen.

*De gemeente Den Haag faciliteert COD hierin maximaal. De oplevering staat gepland voor het eerste kwartaal van 2012".*⁶⁹

69 persbericht COD, Cradle of Development , 6 juli 2011.

Tijdelijkheid kan voor Binckhorst nog op een andere manier worden ingezet. Den Haag is samen met andere Nederlandse steden in de race om in 2018 Culturele Hoofdstad te worden.

Waarom geen rol voor Binckhorst in de Haagse kandidaatstelling?

- Cultuur is van betekenis voor de verdere ontwikkeling van de Binckhorst. De Binckhorst is een inspirerende omgeving voor de culturele en de creatieve sector van Den Haag. Korzo 5hoog (Bink 36) heeft niet alleen een nieuw publiek maar ook nieuwe bedrijven naar de Binckhorst getrokken. Binckhorst biedt ruimte voor nieuwe en onverwachte ontwikkelingen en manifestaties in (leegstaande) gebouwen in de Binckhorsthaven en langs de Trekvlies.
- Binnenstedelijk bouwen is een Europese uitdaging. Binckhorst is een prachtig voorbeeld van de noodzaak maar ook van de complexiteit van deze opgave die in veel Europese steden speelt. De gebiedsontwikkeling van de Binckhorst met al zijn plannen en beperkingen is daarmee een aansprekend en Europees thema om de nominatie binnen te halen.

BAM!, een ode aan de man in de overal

“In een warme periode waarin Den Haag zich stilletjes opmaakt voor een nieuw cultureel seizoen staat BAM! Van 2 t/m 18 september klaar om het publiek te verfrissen met een gewaagde combinatie van dans, vormgeving en industriële rauwheid.

Kunstenares Wilma Marijnissen en choreografe Krisztina de Châtel hebben elkaar gevonden in een gezamenlijk artistiek doel om bijzondere locaties voor publiek te ontsluiten. Midden in het industrieterrein de Binckhorst op het doorgaans onzichtbare productieterrein van het bedrijf BAM Wegen bv troffen ze een unieke locatie aan, geschikt voor een ongewone ‘community arts collaboration’.

Het resultaat: een adembenemend samenspel tussen de werknemers van BAM en de dansers van Codarts Rotterdam tegen de achtergrond van bewegende kranen en betonmolens”⁷⁰.



Door de Binckhorst een prominente rol te geven in het bid-boek voor Culturele Hoofdstad kan Den Haag zich onderscheiden. Het opstarten van een kunst&cultuur manifestatie in 2014/2016 zou een eerste concrete stap kunnen zijn. Kunst en cultuur zijn goed voor de beeldvorming van het gebied. Het zorgt ervoor dat de Binckhorst de komende jaren positief en verrassend in het nieuws komt. Maar het kan wellicht nog meer worden. In het nieuwe kunstklimaat worden overheidssubsidies minder vanzelfsprekend. Binckhorst kan een deel van het antwoord zijn. Het gebied kan door het faciliteren van goedkope huisvesting in een inspirerende werkomgeving nieuwe kansen en verdienmogelijkheden scheppen voor de creatieve sector.

⁷⁰ persbericht BAM!, Holland Dance Festival, augustus 2011.

5 Conclusies en aanbevelingen

De tijd dat de Binckhorst als “het best bewaarde geheim van Den Haag” bekend stond lijkt definitief voorbij. Het afgelopen decennium is het 130 hectare grote bedrijventerrein hoog op de stedelijke agenda van Den Haag gekomen. Het plan voor een nieuwe verbindingsweg, het Trekvliettracé (nu Rotterdamsebaan) speelt daarbij de hoofdrol. De Binckhorst wordt een dankbaar studieobject voor een reeks van steeds ambitieuzere gebiedsvisies, stedenbouwkundige schetsen en ‘artist impressions’. Het bedrijventerrein wordt losgeweekt uit het economisch domein. Binckhorst wordt onderdeel van een bredere afweging met woningbouw als het nieuwe verdienmodel. De structuurvisie Den Haag 2020 bestempelt Binckhorst als de belangrijkste binnenstedelijke ontwikkelzone. Binckhorst moet een ‘sexy stuk Den Haag’ worden.

Woningbouw moet van de omvangrijke en zeer diverse Binckhorst een samenhangend ‘nieuw’ gebied gaan maken: de gemengde woonwijk, Nieuw Binckhorst. Het masterplan Nieuw Binckhorst verplaatst ‘hinderlijke’ bedrijven uit het ‘verouderde’ gebied om de functieverandering mogelijk te maken. Een publiek-private gebiedsonderneming moet de Binckhorst in twee decennia om toveren tot een nieuwe stuk binnenstad met meer dan 7000 woningen, een groot stadspark, een winkelcentrum, kantoren en andere voorzieningen. Een nieuw stadsdeel met ‘een stoere uitstraling, een ondernemend karakter, mondiale allure en hoogstedelijke kwaliteit’. Het is een groots project. Het investeringsprogramma van Nieuw Binckhorst heeft een omvang van € 2 miljard. De aanleg van het Trekvliettracé wordt geraamd op 0,5 miljard. De integrale planaanpak voor het gehele gebied (130 hectare) voor een periode van twintig jaar, met de verevening en de risicoverdeling tussen de partners maakt de publiek-private samenwerking Nieuw Binckhorst tot een ‘voorbeeld’ voor andere herstructurerings opgaven in Nederland.

Maar nu, vijf jaar verder, staat Nieuw Binckhorst symbool voor het vastlopen van de ‘klassieke’ gebiedsontwikkeling. De grootschalige maakbaarheid van boven-af is voor de gemeente en de ontwikkelaars op een kostbare vergissing uitgedraaid. De ambitie om van de ‘tussenstad’ Binckhorst een radicaal ander gebied te maken is mislukt. Woningbouw op de Binckhorst bleek een te complexe en te dure puzzel die de gebiedsonderneming niet heeft kunnen oplossen. Voor andere betrokken partijen was het vooral een frustrerende periode. De gebruikers, de ondernemers en de meeste eigenaren op de Binckhorst moesten afwachten welke plaats en rol zij van de gebiedsonderneming in de Nieuwe Binckhorst zouden krijgen. Veel ondernemers werd al duidelijk gemaakt dat er voor hen geen plaats meer was in de nieuwe Binckhorst. Anderen moesten verhuisd of verplaatst worden. Die gemeentelijke boodschap heeft de afgelopen jaren voor veel onrust en onbegrip gezorgd.

Al die kostbare plannen hebben tot op heden geen enkele nieuwe woning opgeleverd. Ook het laatste overgebleven woningbouwplan Trekvlietzone bleek onhaalbaar. Nieuwbouw zit er bij afwezigheid van rijkssubsidies de komende jaren voor de Binckhorst niet in. Kansen voor wonen op de Binckhorst zijn er voorlopig alleen in het verbouwen van leegstaande panden. Binckhorst als model voor de grootste binnenstedelijke nieuwbouwlocatie van de structuurvisie 2020, is mislukt. Ook het andere gemeentelijke motief voor de transformatie van de Binckhorst – woningbouw als verdienmodel – is niet langer geldig.

Binckhorst lijkt nu bevrijd te zijn van opgelegde taakstellingen van bovenaf en kan zich weer vanuit de eigen kwaliteit als tussenstad blijven ontwikkelen.

Den Haag heeft nu met de keuze voor een organische ontwikkeling een eerste aanzet voor een andere aanpak gegeven. De echte aanpassing zal in 2012 bij de evaluatie en bijstelling van de structuurvisie Den Haag 2020 moeten plaatsvinden. Dan zal blijken of restanten van Nieuw Binckhorst als het “grote stadspark”, de “Randstedelijke toplocatie” en de “internationale allure” overeind blijven. Dan ook zal helder moeten worden welke rol de Binckhorst in de duurzame verstedelijking van Den Haag gaat vervullen. Ook zal blijken of vastgehouden wordt aan de keuze van de structuurvisie om van Binckhorst een gemengde woonwijk te maken. Wat wordt het nieuwe streefbeeld voor de verschillende deelgebieden van de Binckhorst? Of kan dit in het nieuwe kader van ‘organische’ ontwikkeling maar beter losgelaten worden. Dit is een aantal van de vragen over de “meest complexe opgave waar Den Haag voor staat”.

De rol van de gemeente is een andere belangrijke vraag. De gemeente beperkt zich tot nu toe tot de aanleg van de Rotterdamsebaan. Dat is een beperkte en eenzijdige inzet. Onorthodoxe maatregelen zoals de Crisis en herstelwet kunnen ook voor andere vitale projecten zoals bodemsanering ingezet worden.

Organische ontwikkeling is stedelijke transformatie van onderop. Met meer ruimte voor initiatieven uit het gebied en stadspioniers ⁷¹. Inzet van studenten is een andere manier om in een tijd van financiële krapte het denken over Binckhorst op gang te houden. Wethouder Peter Smit (Binckhorst) heeft in 2010 meer dan 30 ‘masterplannen’ Binckhorst van studenten bouwkunde van de TU Delft mee mogen beoordelen en prijzen uitgereikt voor o.a. de meest creatieve en meest realistische masterplannen Binckhorst. Waarom volgend jaar niet eenzelfde exercitie maar dan voor ‘organische plannen’? Voor bij voorbeeld een kasteeltuin, een energiepark of een studentencampus?

Opmerkelijk is verder dat ‘duurzaamheid’ in de hele Binckhorst discussie nauwelijks een rol gespeeld heeft. Het eerder aangehaalde rapport Duurzaam Binckhorst van de gemeente, Eneco en De Haagse Hogeschool uit 2000 bevatte concrete voorstellen om het bedrijventerrein Binckhorst te verduurzamen. Die voorstellen en het plan voor een Haagse variant zijn nooit uitgewerkt omdat in de nieuwe optiek Binckhorst Noord het deelgebied met “de grootse potentie voor hoogstedelijke dichtheid” is. Een nieuwe binnenstedelijke woonwijk dat zou pas echte duurzaamheid zijn volgens de gebiedsonderneming. Hoe meer nieuwe woningen met een zo laag mogelijke epc (energie prestatie coëfficiënt) hoe duurzamer de nieuwe Binckhorst zou worden. Dit is duurzaamheidsdenken in plekken, niet in stromen. Het grote bouwvolume van de nieuwe Binckhorst vereiste wel een nieuwe energie-infrastructuur. Bestaande kabels en leidingen zouden vervangen moeten worden door ‘slimme’ en duurzame netten. Het gasontvangstation moest verplaatst worden. Maar er kan ook op dit vlak meer met het bestaande.

De planvorming rond de Binckhorst laat zien dat bij iedere gewenste ruimtelijke ontwikkeling een passend duurzaamheidsconcept te bedenken is. Duurzaamheid blijkt dan in de praktijk een concept dat zich aanpast aan de gewenste ruimtelijke inrichting. Duurzaamheid in de ruimtelijke ordening is vooral volgend, het stuurt (nog) niet, het past zich aan.

⁷¹ Stadspioniers gezocht!, Stroom Binckcafé # 4, 15 juni 2011

Bij de recente ommezwaai naar een organische gebiedsontwikkeling wordt 'duurzaamheid' niet meer genoemd. Dat lijkt tekenend maar dat hoeft niet.

Het uitgangspunt van organische ontwikkeling, het beter benutten van het bestaande, is een prima basis voor een duurzame verstedelijking van de Binckhorst. Het is dan wel zaak dat de gemeente, nu als regisseur, zich niet beperkt tot wonen en de aanleg van de Rotterdamsebaan en ook haar visie op gas en stadsverwarming gaat bijstellen. Organische transformatie vraagt dat er eerst en vooral met een 'open' blik naar de kwaliteiten en de kansen van de Binckhorst gekeken wordt.



Bronnen

Geraadpleegde artikelen, boeken en nota's

- Boomen, T. van der e.a. (red), *Binck! magazine*, Stroom Den Haag, september 2005.
- Bosma, Th e.a. (red), *Den Haag, Maarten Schmitt*, Forum/010, 2009.
- Bouwfonds Ontwikkeling,
 - NAW dossier, *Binnenstedelijk Ontwikkelen*, # 35, maart 2010.
 - NAW dossier, *Onderzoeksdossier naar stedelijke woonmilieus*, # 39, maart 2011.
- Bruinsma, F., Rietveld, P., *Herstructurering van bedrijventerreinen*, in Rooilijn, juli 2005.
- Dienst Stedelijke Ontwikkeling /Gemeente Den Haag
 - Visie Binckhorst, augustus 2002
 - Gebiedsvisie Binckhorst, september 2003.
 - Gebiedsvisie Plus Binckhorst, december 2005
- E19 architecten, *Haagse Binckhorst*, i.o.v. ondernemers Binckhorst, juni 2009.
- Gebiedsonderneming i.o.,
 - Nieuw Binckhorst, *stoer, ondernemend, mondiaal, stedelijk*, oktober 2006.
 - Nieuw Binckhorst Beslisnotitie Haalbaarheidsstudie, *Samenvatting van de gewenste ontwikkeling en de weg erheen*, juni 2007.
 - Samenvatting Integraal Ontwikkelings Plan (IOP) , januari 2010.
 - IOP (Integraal Ontwikkelingsplan), deel A, Stedenbouwkundig raamwerk, dec. 2009
 - IOP, deel B, Veiligheid, Duurzaamheid en Techniek, december 2009.
 - Concept Energie & duurzaamheid deel B, BuildDesk, oktober 2009.
- Gemeente Den Haag,
 - Raadsvoorstel (Rv), Raadsmededeling (Rm), Raadscommissie (Cie)
 - Duurzaam Binckhorst (TNO-rapport), Cie (RIS 083022), januari 2001.
 - Vervolg plan van aanpak Binckhorst, Cie (RIS 087841), juli 2001.
 - Ontwikkelingsmogelijkheden Binckhorst, Cie (RIS 099323), september 2002.
 - Gebiedsvisie Binckhorst, Rv 173/2003 (RIS 108458), sept. 2003.
 - Voortgang visie Binckhorst, Cie (RIS 117820), juli 2004.
 - Voortgang ontwikkelingsstrategie Binckhorst, Rm 251 (RIS 123157), dec. 2004.
 - Structuurvisie Den Haag 2020, Rv 197/2005 (RIS 129201), juli 2005.
 - Binckhorst: Intentieovereenkomst, Rm 011 (RIS 134681), januari 2006.
 - Transformatie Binckhorst: voortgangsrapportage, Cie (RIS 138636), juni 2006.
 - Beslisnotitie Haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst (masterplan), Rv 36 (RIS 152167), februari 2008.
 - Stand van zaken ontwerpbestemmingsplan Nieuw Binckhorst, Rm 256 (RIS 159258), november 2008.
 - Stand van zaken en planning bestemmingsplan Nieuw Binckhorst, Cie (RIS 163358), april 2009.
 - Ontwerp-bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid), Rm 139 (RIS 164088) met bijlagen en Plan MER, mei 2009.
 - Samenwerking met BPF rondom gebiedsontwikkeling Binckhorst, Cie (RIS 165574), 15 juli 2009.
 - Wvg Nieuw Binckhorst Zuid, Cie (RIS 165547), 22 juli 2009.
 - Varkenshouderij in Den Haag (Binckhorst), Rm (RIS 165103), augustus 2009.
 - Extra informatie bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid, Cie (RIS 166746), 17 september 2009.
 - Extra informatie bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid, Cie (RIS 167021), 28 september 2009.

- IOP en Position Paper Nieuw Binckhorst, Cie (RIS 169916), januari 2010.
- Woekerwinsten Haagse stadsverwarming, Rm (RIS 170096), maart 2010.
- Tussenbericht: onderzoek vestigingsklimaat creatieve sector in Nieuw Binckhorst, Rm (RIS 175657), oktober 2010.
- Voortgangsrapportage Binckhorst, Cie (RIS 177564), december 2010.
- Besluitenlijst Cie Ruimte over Voortgangsrapportage Binckhorst, (RIS 180033), april 2011.
- Transformatie van leegstaande kantoorpanden, Cie (RIS 180456), mei 2011.
- Afdoening motie Grafisch Cluster in de Binckhorst, Rm (RIS 180459), mei 2011
- Strategie voor tijdelijk gebruik braakliggende terreinen, Cie (RIS 180817), juni 2011.
- Hajer, M., *De energieke samenleving, opzoek naar een sturingsfilosofie voor een schone economie*, Planbureau voor de Leefomgeving, 2011.
- Hogendoorn, R., Arnoldus, M., *Een ontwikkelingsstrategie voor de Binckhorst*, in Rooilijn, juli 2005.
- Huisman J. e.a. (red), *Waar rook is, is vuur, de dynamiek van de Caballerofabriek*, gemeente Den Haag, 2009.
- Innovatieprogramma NederLandBovenWater, *Verdienmogelijkheden, cahier gebiedsontwikkeling*, 2011.
- Kannerworff, L.A., *Energievisie Binckhorst: vanuit het bestaande naar duurzaamheid*, bijdrage lectoraat GSO aan werkbespreking raadsie SRO, september 2009.
- Koopmans, B., *Over bomen, parken en plantsoenen, historisch groen in Den Haag*, VOM reeks, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, 2000.
- Krajenbrink, D. en Matla, P., *Haagse luchtspiegelingen*, Financieel Dagblad, 21/8/2010. Nieuw Binckhorst
- Pen, C.J., Hiethaar, S., *Het moderniseren van verouderde bedrijfsterreinen*, in Rooilijn 7, 1998
- Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft,
 - Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit (februari 2011)
 - Duurzame gebiedsontwikkeling: Doe de tienkamp! (maart 2011)
- Reijnen, H. e.a., *De slag om de ruimte*, in Pars, H. (red), *De werkzame bestanddelen van Den Haag*, SDU 1994.
- Roei vereniging de Laak, *Eeuwig Jong*, Eeuwboek 1911-2011, mei 2011.
- SHIE (Stichting Haags Industrieel Erfgoed), *Binckhorsthaven in historisch perspectief*, 2008.
- Sluijs, F. van der, *Haagse stedenbouw, mijn ervaringen in de jaren 1946-1983*, 1989.
- Smit, V., *Zeker in de stad?*, wonen en leven in Den Haag, lectoraat Grootstedelijke Ontwikkeling, De Haagse Hogeschool, augustus 2008.
- Stal, C.J.J., *De RK begraafplaats St Barbara in Den Haag*, t.g.v. 75 jarig bestaan, 1995.
- TNO, *Duurzaam Binckhorst*, i.o.v. Gemeente Den Haag, Eneco, De Haagse Hogeschool, 2000.
- Urhahn Urban Design, *De spontane stad*, Bis publishers, 2010.
- Veldhuisen, S., *De Binckhorst; tussenstad in stroomversnelling*, in S&RO Nirov, juni 2006.
- VROM-raad, *Duurzame verstedelijking*, maart 2010.





Geraadpleegde websites

www.denhaag.nl

www.wereldstadaanzee.nl

www.energiea.nl

www.energieenwater.net

www.kei-centrum.nl

www.nicis.nl

www.nirov.nl

www.rijksoverheid.nl

www.stroom.nl

www.tudelft.nl

www.vromtotaal.nl

“Al sinds de start in 1904 vormt de Haagse Binckhorst een aaneenschakeling van contrasten en paradoxen. De grootste architecten van Nederland hebben er plannen voor gemaakt – Berlage, Dudok, Koolhaas – maar het is nog steeds een stedenbouwkundige potpourri” (Waar rook is is vuur, p. 93. Tijdelijkheid als motor voor vernieuwing)

dehaagsehogeschool.nl/lectoraat-gso

onderzoek.hhs.nl



De Haagse Hogeschool

Johanna Westerdijkplein 75
2521 EH Den Haag