

METRA



WHERE THE CITY — MOVES

METRA ligt letterlijk waar de stad beweegt. Boven het belangrijkste vervoersknooppunt van Den Haag komen mobiliteit, werk, ontmoeting en duurzaamheid samen. Een vernieuwd icoon voor een nieuwe manier van werken.



‘Van perron naar bureau in twee minuten’ — p. 2



‘De stoïcijnse dame krijgt een make-over’ — p. 4



‘Duurzaamheid als dealmaker’ — p. 5



‘Kantoor voor de toekomst’ — p. 6

Van perron naar bureau in twee minuten

Woon-werkverkeer heeft altijd bestaan, maar de vraag erachter is veranderd. Voor 2020 was pendelen grotendeels vanzelfsprekend: je werkte waar je werkgever zat. De opmars van digitaal werken heeft die vanzelfsprekendheid fundamenteel veranderd. Een ontwikkeling die door de coronacrisis in een stroomversnelling raakte, maar die als bredere maatschappelijke beweging al langer gaande was.

Twee jaar thuiswerken heeft iets fundamenteels blootgelegd: werknemers hadden (voor velen voor het eerst) de regie over eigen tijd en ruimte. Wat volgde was geen terugkeer naar het oude normaal, maar een heroverweging. Het kantoor moest zichzelf rechtvaardigen. Die verschuiving weerspiegelt een nieuwe manier van hoe mensen werk ervaren. Werknemers beschouwen hun tijd als schaars en waardevol. Een dagelijkse

reis van anderhalf uur retour is geen ongemak meer dat erbij hoort, het is een investering die rendementen moet opleveren: verbinding, inspiratie, concentratie. Als die opbrengst uitblijft, blijf je thuis. De drempel naar kantoor is een reële en rationele keuze geworden.

Mensen willen dat werk past in hun leven, niet andersom. Juist daarom worden plekken direct verbonden met het station steeds waardevoller. Het kantoor is niet langer automatisch het middelpunt van de werkweek. Werknemers bepalen nu zelf hoe werk zich integreert in hun dagelijkse ritme. Dat vraagt om werkplekken die op de juiste plek in hun leefwereld liggen.

Voor vastgoedontwikkelaars en huurders verandert dit de beslissingslogica en aantrekkelijkheid. Bereikbaarheid is niet meer een bijkomstigheid, het is een primaire vestigingsvoorwaarde. Een gebouw dat twee minuten van het perron ligt, verlaagt de drempel om naar kantoor te gaan. NS Stations zet bewust in op stationsgebieden als motor van

“ Werknemers zijn best bereid om naar kantoor te komen, maar willen er wel wat voor terug. Een fijne werkplek, natuurlijk, maar ook eentje die duurzaam bereikbaar is. In twee minuten van coupé naar kantoor en werken op een station waar heel Nederland samenkomt, daar tekenen mensen voor.”

—

Wouter Koolmees,
president-directeur NS

stedelijke waarde-creatie. Een kantoor op loopafstand van het spoor is de directe vertaling van een visie die zegt: de werkplek moet passen bij hoe mensen willen leven en bewegen. Twee minuten van het perron. In een tijd waarin werknemers het recht op hun eigen tijd serieus nemen, dat is

geen marketingzin maar een structureel antwoord op een maatschappelijke verschuiving die aansluit bij wat de samenleving van morgen vraagt.



BEREIKBAARHEID VAN METRA MET DE RANDSTAD

LEIDEN	ROTTERDAM	SCHIPHOL AIRPORT
11 min 20 min	21 min 24 min	32 min 33 min
UTRECHT	AMSTERDAM	BRUSSEL AIRPORT
37 min 40 min	49 min 36 min	1u 56 min 1u 50 min



Overstapmachine wordt bestemming

STATIONS TRANSFORMEREN TOT BETEKENISVOLLE PLEKKEN VAN VERBINDING

Al 180 jaar zijn stations de toegangspunten naar elke bestemming. Het venster naar de wereld buiten je bubbel. Je komt er iedereen tegen: jong, oud, de ervaren reiziger of de nieuwsgierige bezoeker. Het station is misschien wel de meest publieke plek van Nederland: een plek van beweging, ontmoeting en mogelijkheden.

In haar visie voor 2035 wil NS Stations stations ontwikkelen van drukke doorvoerplekken naar betekenisvolle plekken van ontmoeting en verbinding. Niet minder functioneel, wel meer menselijk. Niet alleen een plek waar je passeert, maar waar je werkelijk verbinding vindt.

“Op het station willen we - naast een drempelloze dienstverlening - nieuwe vormen van samenzijn en beleven centraal stellen. En de maatschappij letterlijk het station in brengen. Metra is daar een goed voorbeeld van: een werk- en ontmoetingsplek in het hart van Den Haag Centraal.”



Anne Maartje Ordelman
NS Stations

In de praktijk
Deze visie klinkt ambitieus. En inderdaad, het vereist een andere manier van kijken naar stationslocaties, namelijk naar het station als ontmoetingsplek. Anne Maartje Ordelman, directeur Stationsmanagement & Exploitatie, werkt daar dagelijks aan. Ze ziet hoe die transformatie vorm krijgt: in de invulling van winkels op de stations en in de ontwikkeling van een kantoorruimte als Metra.

De visie komt niet uit het niets. NS Stations onderneemt al jaren met succes: OV-fiets, koffie to-go, retail op stations. Ordelman ziet het scherp: “Ondernemerschap, gastvrijheid, zorg — dat zit in ons DNA. Dat willen we graag doen.”

Luisteren als strategie
Hoe weet NS Stations wat reizigers werkelijk willen? Door ernaar te vragen. Het bedrijf wil continu in contact zijn met reizigers door hen te bevragen en ook door in gesprek te gaan met ondernemers, studenten, gemeentes, coöperaties, maatschappelijke organisaties. “We luisteren echt van buiten naar binnen,” zegt Ordelman. “Wat heeft de lokale gemeenschap nodig?”

Een station groeit mee met de behoeften van de omliggende gemeenschap. Samen kijken wat nodig is om Den Haag Centraal een prettige en aantrekkelijke plek te maken - waar reizen, werken, verblijven en ontmoeten samenkomen.

En tegelijk moet het station functioneel blijven. Mensen willen hun trein halen. Ze moeten rustig hun weg kunnen vinden. De ervaring moet in balans zijn — niet overladen, maar ook niet leeg. Dat is de spanning. En juist die spanning maakt het interessant.

Samenkomen, om verder te gaan
De visie NS Stations 2035 eindigt met een slogan: “Samenkomen, om verder te gaan.” Het is een mooie samenvatting. Stations zijn per definitie plekken waar mensen samenkomen. De vraag is wat er met die samenkomst gebeurt. Wordt het voorbijlopen? Of wordt het verbinding?

NS kiest voor het tweede. Dat zal niet eenvoudig zijn. Het vraagt durven — durven te experimenteren, durven dingen anders te doen. Het vraagt ook zorg: zorg voor het gebouw, voor de

omgeving, voor de mensen die er komen. En het vraagt om samenwerking — met ondernemers, gemeentes, kunstenaars, bedrijven, horeca, wat ook maar bijdraagt aan het maken van een betekenisvolle plek.

Maar de eerste stap is simpel: zien. Zien dat stationslocaties meer kunnen zijn dan wat ze nu zijn. Zien dat een station een bestemming kan zijn, niet alleen een doorgangsplein. En dan, als je dat ziet, durven het te bouwen. Metra is één van de eerste zichtbare voorbeelden van deze visie in de praktijk.

“ Den Haag Centraal in 2035? Ik zie dan een levendig stationsgebied waar mensen reizen, verblijven en werken. Waar ze verrast kunnen worden, elkaar ontmoeten. Een plek die echt iets toevoegt aan je dag. ”

Anne Maartje Ordelman,
directeur Stationsmanagement & Exploitatie

De stoïcijnse dame krijgt een make-over

ARCHITECT MARTIJN DE VISSER OVER DE TRANSFORMATIE VAN STICHTHAGE NAAR METRA, VIJFTIG JAAR BRUTALISME EN BIOBASED GEVELS

Hij fietst er vaak langs. Stichthage, of zoals het nu heet: Metra, is voor Martijn de Visser geen abstract project. Het is het kantoorgebouw op het station dat hij kent zoals zijn eigen stad. Als projectarchitect bij het Haagse bureau atelier PRO won hij twee jaar geleden de pitch om dit brutalistisch icoon naar de eenentwintigste eeuw te brengen. En dat doe je niet door je eigen wil op te leggen, maar door er goed naar te luisteren.

Wat herken jij in het originele ontwerp van Stichthage?

„Het is heel duidelijk een kind van zijn tijd. Begin jaren zeventig ontworpen, met die krachtige, robuuste architectuur die kenmerkend was voor het brutalisme: gesloten, uitgesproken en monumentaal, maar tegelijkertijd ook heel helder en krachtig. Je ziet in één oogopslag dat het een kopstation is. Die grote kantoorstijf is zo nadrukkelijk horizontaal — een krachtig, onmiskenbaar beeld. En het was een van de eerste hoge gebouwen in dat gebied. Het heeft altijd vrijgestaan, als markering van het station eronder. Een landmark.”

Stichthage staat niet op de monumentenlijst, maar is wel aangeduid als een gebouw van bijzondere waarde in de Haagse naoorlogse architectuur en

staat in de top honderd post-1965. Die status werd serieus meegenomen. „Je kunt zo’n gebouw niet zomaar verbouwen. Je moet dat iconische beeld bewaken. De vraag is: hoe vernieuw je, verduurzaam je, maak je transparanter — en behoud je toch die herkenbaarheid?”

Wat was de grootste uitdaging in het ontwerpproces?

„Het gebouw staat op een ontzettend drukke plek. Aan de voorkant het stationsplein, aan de achterkant de stad. Er komen de hele dag mensen langs. Op een gegeven moment werd duidelijk dat de volledige gevel vervangen moest worden. Dat klinkt technisch, maar het heeft enorme gevolgen voor het ontwerp. Hoe doe je dat veilig, op zo’n locatie?”

De keuze voor het gevelmateriaal werd een verhaal op zich. Beton — het oorspronkelijke materiaal — viel meteen af: te zwaar, en een CO₂-uitstoot die niet meer past bij de ambities van NS Stations. Na uitgebreid materiaalonderzoek kwamen Martijn de Visser en het team uit op Duplicor: een biobased gevelelement van Nederlandse bodem, gemaakt van onder meer maïsstengels gebonden met een biohars.

„Het wordt geproduceerd in Lelystad. Dus de aanvoer van de fabriek naar de bouwplaats heeft een kleine CO₂-voetafdruk. En het materiaal is heel

licht — dat maakt het mogelijk om de elementen van binnenuit aan te voeren. Dat verhoogt de veiligheid.”

Het materiaal is in Nederland nog maar op beperkte schaal toegepast. In nauwe samenwerking met NS Stations en de fabrikant werden samples gemaakt en getest — om zeker te zijn dat het nieuwe element goed aansluit bij het grindbetonnen deel dat behouden blijft. „We wilden niet dat het precies hetzelfde was, maar wel dat het elkaar mooi complimenteert.”

Hoe vertaalt de stationslocatie zich in het ontwerp?

Er zijn twee lagen in dat antwoord. De eerste is de buitenkant: het gebouw moet herkenbaar blijven als markering van het station. Dat zit in de horizontale structuur, in de verhouding tussen de kantoorstijf en de torens. ‘Die herkenbaarheid moest intact blijven’.

Maar er is ook een binnenkant. Op zo’n drukke locatie met veel geluid, beweging en drukte, moet het interieur een tegenwicht bieden. „We hebben heel goed gekeken naar isolatie: driedubbel glas, geoptimaliseerde geveldichtheid. Als je binnen bent, merk je bijna niet meer hoe druk het buiten is.”

Zijn collega-architect Dorte Kristensen beschrijft het gebouw als een stoïcijnse dame. De Visser herkent dat beeld onmiddellijk. „Den Haag bouwt er omheen.

Torens in alle richtingen, elk met hun eigen dynamiek. Maar Metra gaat daarin niet mee. Het houdt zijn karakter, zijn rust, zijn herkenbaarheid. Tijdloos, zou je kunnen zeggen — en dat is precies de bedoeling.”

Wat wordt het meest bepalende visuele element van de nieuwe architectuur?

„Het is de gevel zelf, maar niet alleen door het materiaal. Het zit in wat we ermee hebben gedaan. Vroeger: veel dicht gevelvlak, smalle stroken glas. We hebben dat precies omgekeerd: meer glas, smallere dichte stroken. Hetzelfde horizontale karakter, maar nu open en licht. Daarnaast hebben we reliëf toegevoegd aan die dichte panelen; een subtiel reliëf dat geeft de gevel textuur en diepte.”

Zijn hoop is bescheiden, maar veelzeggend. „Mijn ideale situatie? Dat mensen er langslopen en denken: ik herken het, maar het is beter geworden. Een upgrade — dat is eigenlijk het mooiste compliment dat een transformatie kan krijgen.”



Martijn de Visser
Atelier PRO
Architecten

EEN RIJKE
GESCHIEDENIS.
EEN GROOTSE
TOEKOMST.

1972



2028

De monumentale, laatmoderne architectuur van dit gebouw, oorspronkelijk ontworpen in de jaren '70 door K. van der Gaast en J. de Bak, wordt gekenmerkt door krachtige proporties en kenmerkende horizontale belijning in beton boven het belangrijkste vervoersknooppunt van de stad.

In de loop der tijd is het gebouw voortdurend aangepast aan veranderende gebruikerseisen. En nu positioneert METRA zich als een van de meest toonaangevende kantoorgebouwen van Den Haag.





Duurzaamheid als dealmaker

SEBASTIAAN DE WILDE OVER PARIS PROOF, URBAN MINING EN DE LOGICA VAN NS STATIONS

NS Stations heeft de hele vastgoedportefeuille grondig geïnventariseerd voordat het bedrijf het Paris Proof-commitment tekende bij de Dutch Green Building Council. Geen marketing-keuze, maar een strategie: je tekent alleen als je een plan hebt. Metra, het transformatieproject op Den Haag Centraal, is een van de smaakmakers van dat plan. Het gebouw is Paris Proof gecertificeerd: BREEAM Excellent, A+++. Een zeldzame prestatie voor een renovatie van deze schaal.

De renovatie rust op drie pijlers. Allereerst het hergebruik van de bestaande bouwstructuur: sloop was nooit een optie. In een tijd waarin complete gebouwen vaak plaatsmaken voor nieuwbouw, kiest NS Stations er bewust voor om voort te bouwen op wat er al staat. Ten tweede de gevel: de bestaande betongevel kruiemt af en laat weinig daglicht door. De nieuwe gevel is grotendeels bio-based en voldoet aan alle hedendaagse principes van verduurzaming. Ten derde de installatie: het gebouw staat al op het warmtenet van Den Haag, en nu wordt de volledige installatie volledig vernieuwd.

Wat minder zichtbaar is maar minstens zo veelzeggend: het bestaande gebouw is ook zelf een grondstof. De grote betonelementen van de oude gevel worden niet van buitenaf verwijderd, maar zorgvuldig naar binnen gehaald

om bouwoverlast in de omgeving te beperken. Beton, cement, hout, plafondplaten — over alles is nagedacht, grote delen zijn hergebruikt in Den Haag en de regio. Urban mining. Voor Sebastiaan de Wilde, directievoorzitter van NS Stations, maakt dat het project tot een totaal kunstwerk: „Duurzaamheid stopt niet bij het toekomstige gebouw. De weg erheen telt ook mee.”

Voor huurders en beleggers is de marktlogica helder. Via CSRD-regelgeving worden organisaties afgerekend op zowel hun directe als indirecte energieverbruik, ook het pand dat ze huren telt mee. Een gebouw dat niet Paris Proof is, valt af in de selectie. Maar De Wilde weigert het daarbij te laten.

Daar komt de stationslocatie bij. Hoe huurders er komen en vandaan gaan, telt mee in de Paris Proof-berekening. De indirecte emissies van

woon-werkverkeer worden structureel gereduceerd doordat mensen met het openbaar vervoer komen. In dat opzicht overtreft Metra veel nieuwbouwprojecten die op papier duurzamer lijken.

De diepere verklaring ligt in de eigendomsstructuur van NS Stations. Het bedrijf bouwt, verhuurt en beheert zijn eigen vastgoed. Er is geen portefeuilleoptimalisatie waarbij minder presterende stationsgebouwen worden afgestoten. Die combinatie van eigenaar, ontwikkelaar en verhuurder is zeldzaam in de markt.

“Metra is niet een project dat we ontwikkelen om vervolgens weer door te verkopen,” zegt De Wilde. “We blijven eigenaar van het gebouw en voelen dus ook de verantwoordelijkheid voor de lange termijn. Juist daardoor kun je échte duurzame keuzes maken.”



“ Als je duurzaamheid serieus neemt, wordt het een dealmaker. Metra wordt het duurzaamste gerenoveerde kantoorgebouw van Den Haag. Daarmee hebben we een onderscheidende voorsprong in de markt.”

— Sebastiaan de Wilde, directievoorzitter van NS Stations



Kantoor voor de toekomst

JEROEN VAN MASTRIGT | WELOVEYOURWORK, FUTURE AGENCY

Elke technologische revolutie vraagt om een nieuwe invulling van het begrip ‘kantoor’. Niet alleen omdat nieuwe technologie een andere manier van werken mogelijk maakt, maar ook omdat ze ons wereldbeeld verandert. Hoe zorgen we dat de kantoren die we vandaag ontwikkelen klaar zijn voor een tijdperk van AI en slimme technologie, waarin opnieuw fundamenteel anders gewerkt zal worden?

Synchronisatiemachine
Mijn vader werkte op een stadskantoor. Als kind was het voor mij meteen duidelijk dat men er met serieuze zaken bezig was. Lange rijen bureaus met terminals onder TL-licht. De chef zat op een verhoging. Aan de wand kisten vol dossiers. Besluiten bewogen zich van boven naar beneden door gebouwen via papieren, handtekeningen, stempels, lange vergaderingen en postkamers. Het kantoor was niet zozeer een gebouw, maar een ‘synchronisatiemachine’: een plek waar functies, informatie, regels, besluitvorming en mensen

samenkwamen. In die synchronisatie draaide het om hiërarchie en toezicht. Werknemers keerden pas terug naar de buitenwijk of slaapstad wanneer de prikklok dat voorschreef.

Het nieuwe werken
Ik werkte de afgelopen jaren aan een project over het kantoor van de toekomst. De pandemie maakte sociaal acceptabel wat technisch al langer mogelijk was: grote delen van de kenniseconomie functioneren prima zonder permanente fysieke aanwezigheid. En toch verdwenen kantoren niet. Sterker nog: organisaties investeren vandaag juist méér in hun sociale aanlegsteigers. Inspirerende plekken die een kruising tussen theater, clubhuis, restaurant, showroom, binnentuin, hotellobby en wellnesscentrum lijken te worden. Kantoren zijn nog steeds synchronisatiemachines, maar dan steeds meer in het licht van sociale cohesie, identiteit en inspiratie.

Het nieuwe nieuwe werken
De opkomst van AI heeft (op termijn) hoe dan ook impact op de manier waarop we werken. In ieder geval op dat deel van het werk dat nu al in de cloud

(en aan de keukentafel) gebeurt: programmeren, rekenen, data interpreteren, schrijven, verbeelden en presentaties maken. De behoefte aan sociale synchronisatie wordt er zeker niet minder om. Er komt meer nadruk te liggen op het inrichten en continu aanpassen van organisaties aan de veranderende contexten. Daardoor verschuift waardecreatie steeds meer naar interpretatie, richting geven, samenwerken, vertrouwen opbouwen, betekenis creëren en collectief ontwikkelen. Waarden als tastbaarheid, authenticiteit, vertrouwen, veiligheid en nabijheid worden hierbij steeds belangrijker. Daarmee zal ook het belang van kantoren als fysieke synchronisator van sociale cohesie, inspiratie, multidisciplinair samenwerken, vertrouwen, collectieve betekenis en rituelen verder toenemen.

Adaptief
Daarnaast maakt de toepassing van spatial tech (technologie die digitale en fysieke ruimte met elkaar verbindt) flexibilisering van ruimte zelf mogelijk. Dankzij de integratie van bits en atomen via sensoren, slimme licht- en projectieoplossingen, flexibele en modulaire

robotoplossingen en XR wordt ruimte adaptief en responsief. Hierdoor wordt ruimte flexibel en programmeerbaar. De vraag is dus tweeledig: niet alleen waarom komen we in de toekomst nog fysiek samen? Maar ook: hoe kunnen we de plekken waar we fysiek samenkomen met behulp van technologie continu aanpassen aan verandering?

Misschien ligt juist in de combinatie van die twee aspecten de sleutel tot het kantoor van de toekomst: een adaptieve omgeving die organisaties helpt zich voortdurend aan te passen aan verandering én tegelijkertijd menselijke ontmoeting, collectieve verbeeldingskracht en ontwikkeling stimuleert. Geen machine, maar een huis voor collectieve menselijke betekenisgeving in een tijdperk van permanente verandering.

“ Geen machine, maar een huis voor collectieve menselijke betekenisgeving in een tijdperk van permanente verandering.”

Jeroen van Mastrigt is oprichter van WeLoveYourWork Future Agency en houdt zich bezig met de impact van technologie op werk, organisaties en onze leefomgeving.

Voor METRA deelt hij zijn visie op de rol van kantoren in een tijdperk van hybride werken, AI en voortdurende technologische verandering.



Feiten & cijfers station Den Haag Centraal

Station Den Haag Centraal werd op 28 mei 1976 geopend door prinses Beatrix en groeide uit tot het drukste kopstation van Nederland. Vandaag de dag reizen dagelijks 80.000 treinreizigers via het station en passeren

jaarlijks meer dan 26,5 miljoen reizigers de Haagse OV-terminal.

Direct boven dit knooppunt ligt Metra. Een kantoorlocatie waar bereikbaarheid, duurzaamheid en stedelijke dynamiek

samenkomen. Van trein naar werkplek in twee minuten, midden in het centrum van Den Haag en uitstekend bereikbaar vanuit Rotterdam, Utrecht, Schiphol en Amsterdam.

De toekomst ziet er veelbelovend uit: Den Haag Centraal blijft zich ontwikkelen als één van de belangrijkste mobiliteitshubs van Nederland. Een werkplek waar stad, mobiliteit en ontmoeting samenkomen.

80.000+

TREINREIZIGERS PER DAG

29 miljoen

TREINREIZIGERS PER JAAR

12

TREINSPOREN OP STATION DEN HAAG CENTRAAL

2 minuten

VAN HET PERRON NAAR METRA



COLOFON

Dit is een uitgave van NS Stations
Juni 2026
© NS Stations

Coördinatie
Jets Enterprise BV en I am Lila

Design
Studio Chris Wittkampf

Redactie
Studio Chris Wittkampf

Merkidentiteit
Saentys

Beeld
De in Metra gebruikte afbeeldingen zijn afkomstig uit vrij beschikbare bronnen, zijn aangekocht via beeldbanken, of zijn aangeleverd door betrokken partijen.

© 2026 Metra.
Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

Disclaimer
De informatie in Metra is door de redactie met zorg en te goeder trouw samengesteld. Hoewel wij ernaar streven de inhoud zo juist en actueel mogelijk te houden, kunnen onbedoeld onjuistheden of onvolledigheden voorkomen. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Metra is niet aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit het gebruik van de gepubliceerde informatie.

A PLACE TO MEET EXCHANGE TO THRIVE & BELONG



Metra is meer dan alleen een kantoorgebouw. Het is een knooppunt van mensen, ideeën en mobiliteit, op de beste plek van Den Haag. Twee minuten van het perron, Paris Proof, en ontworpen voor de manier waarop we nu én morgen werken.

Totaal	Circa 26.000 m ² v.v.o.
Units	Beschikbaar vanaf 2.300 m ² v.v.o.
Voorzieningen	Premium amenity & hospitality concept
Duurzaamheid	Hoogwaardige herontwikkeling met sterke ESG-positionering
Certificeringen	BREEAM Excellent, WELL Core Gold Ready en A+++ energielabel
Oplevering	Q1 2028
Bereikbaarheid	Directe ligging op station Den Haag Centraal, uitstekende bereikbaarheid per OV, fiets en auto. Tevens voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

NEEM CONTACT OP



BNP PARIBAS
REAL ESTATE

Thijs Heijkoop
+31 (0)20 305 97 20
renl.leasing@realestate.bnpparibas

METRA

[METRADENHAAG.NL](https://metradenhaag.nl)

