

CENTRAAL STATION

Met dit artikel over het belangrijkste van de zes Haagse spoorwegstations sluiten wij deze vijfdelige reeks af.

De opkomst van het vervoer per trein ging niet van een leien dakje in 19^e-eeuws Nederland, ondanks het aange-
toonde succes van deze noviteit in Engeland en België. Jarenlang mengde het hele land zich in de discussie, die in 1860 zelfs leidde tot het aftreden van de regering.

De strijd om de reiziger in de tweede helft van de 19^e eeuw was hevig. Bestaande stations werden verbouwd en nieuwe gebouwd. Dit laatste gebeurde vrijwel altijd in de classicistische stijl. De maatschappijen voorzagen hun gebouwen van zuilen, ruime wachtkamers voor de verschillende klassen en luxueuze restaurants. En, zoals in geval van het Haagse station van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS), van ruimtes voor koninklijke reizigers.

Station Staatsspoor

In 1868 ontwierp architect A.W. van Erkel aan de Rijnstraat het Haagse station van de NRS, na de overname door de Staatsspoorwegen in 1890 omgedoopt tot Station Staatsspoor. Het was een hoog middengebouw met twee lagere vleugels die aan elke kant eindigden in een naar voren springende vleugel. De gevel van het gebouw kende een



Station Staatsspoor april 1948.

Foto verzameling Haags Gemeentearchief

strakke eenheid, maar de schoonheid daarvan werd eigenlijk wat ontsierd door de brede luifel die van zijvleugel tot zijvleugel liep. Ook het NRS-station Utrecht kende in die tijd zo'n verandaluifel. Het Rhijnspoorstation was een vrij groot, mooi gebouw voor die tijd en het ging hier ook echt om de PR: een mooi gebouw leverde meer reizigers op. De Koninklijke Salon, ontworpen door de Haagse firma H.P. Mutters & Zn, was natuurlijk in eerste instantie bedoeld voor koninklijke gasten, maar de NRS was zich er terdege van bewust dat zo'n ruimte vanuit marketingoogpunt niet te onderschatten was.



Rijnstraat met Station Staatsspoor. Centraal Station in aanbouw, 1973. Foto verzameling Haags Gemeentearchief

Het NRS-stationsgebouw van Van Erkel aan de Rijnstraat heeft ruim 100 jaar dienst gedaan. Vrijwel niemand was er dan ook rouwig om toen in het midden van de vorige eeuw besloten werd tot afbraak van dit Station Staatsspoor uit 1868 ten behoeve van een volledig nieuw station.

Een nieuwe tijd

Tussen 1868 en 1975 had zich namelijk een stormachtige ontwikkeling op het gebied van personenvervoer voltrokken. Waren er in 1950 in Nederland 140.000 auto's, in het



Gespiegelde impressie in de oostgevel van de stationshal. Foto Piet Vernimmen

jaar 1970 waren dat er iets meer dan 2.500.000. “Ieder heeft recht op een eigen auto”, riep een links politicus. De auto was een stevige concurrent van het openbaar vervoer geworden en de NS had onder andere daardoor aanzienlijk minder geld beschikbaar voor kostbare nieuwe stationsgebouwen.

De stations in de jaren 1960 waren centra in het centrum van een stad geworden. Iedereen wilde dicht bij het station parkeren voor het ophalen en wegbrengen van reizigers. Lokale en interlokale tram- en busmaatschappijen wilden zo dicht mogelijk tegen het station aan zitten. De stationspleinen waren druk, onveilig, voetgangersonvriendelijk en ondanks de grootte vaak unheimisch. En dan te bedenken dat de grond op die locaties enorm duur was. De situatie in Den Haag was niet veel anders.

Een nieuwe visie

Voor Den Haag ontwierpen K. van der Gaast en J. Bak in opdracht van de NS een stationsgebouw dat alle vormen van openbaar vervoer onder één dak aanbood. Het gebouw werd in 1975 feestelijk geopend. De voorzieningen waren niet in de buurt van het gebouw maar - zoveel als mogelijk - in het gebouw zelf: fietsenstalling, parkeergarage, kaartverkoop, winkels, perrons, trambanen en busplatform. Het was het ‘centrale station’ van Den Haag, maar what’s in a name. Voor snelle reizen naar Amsterdam en België gaan veel reizigers anno 2017 nog steeds liever naar HS en dat zal rond 1975 niet veel anders zijn geweest. Er was nog iets opmerkelijks aan het nieuwe CS. Om het gebouw te kunnen bekostigen was een samenwerkingsproject aangegaan met

SHELL. De gevel van ‘Den Haag CS’ bestond uit een kantoorgebouw van Shell van 12 verdiepingen. Een fantasieloze betonnen muur van 60 meter hoog.

De omgeving

De stad, het rijk, de NS en particuliere ondernemingen: iedereen was betrokken geweest bij de bouw in en rond Den Haag CS. Dat leidde tot wat ‘schoonheidsfoutjes’. Was de uitgang van Station Staatsspoor naar de binnenstad gericht, het nieuwe station had de voorzijde aan het Koningin Julianaplein. De toegangen naar de rijksgebouwen schuin achter het CS waren enkel bereikbaar via een kleine zijuitgang en de ambtenaren moesten tussen pilaren door naar de hal. Een goede gedachte leek de bouw van het complex Babylon, maar reizigers die de stad wilden bezoeken, lieten Babylon ‘links’ liggen. Er verrezen tientallen kantoorkolossen in het Bezuidenhout en het stationsgebouw van Van der Gaast en Bak maakte daar visueel steeds meer als anoniem gebouw deel van uit. Sterker: over Den Haag CS werd in vakkringen gesproken in termen van ‘het einde der stationsarchitectuur’.

OV-terminal

Voor de bouw van het nieuwe ‘Den Haag Centraal’ tussen 2011 en 2016 was niet enkel de groei van het aantal treinreizigers aanleiding. De stad Den Haag dacht in ‘gebiedsvisies’, ProRail werkte samen met andere vormen van openbaar vervoer en het Rijk ondersteunde het bouwproject vanwege de economische en sociale impact. Het Beatrixkwartier, de instellingen bij het Anna van Buerenplein, de looproute naar het centrum, alles was



Dit symboliseert de multimodaliteit van het openbaar vervoer. Foto Piet Vernimmen

gelinkt aan de bouw van de nieuwe terminal. Kortom: de bouw van de nieuwe vervoersterminal was geen zaak van ProRail alleen.

Voor de OV-terminal ontwierp Z.J.A. Zwarts & Jansma boven het busplatform een eigen halte voor de Erasmuslijn, een bijna futuristisch glazen, stijlvol gebouw. Het meest opvallend in de stationshal is het glazen dak van 100 bij 120

meter van Benthem Crouwel Architecten. In de hal is een OV-servicepunt voor alle vormen van openbaar vervoer die hier samenkomen. De lichtval maakt de hal vriendelijker. Dat de onpersoonlijke uitstraling van de oude hal is verdwenen, komt natuurlijk ook door de vernieuwde winkelpassages en horecazaken. De wervende teksten op de glaswanden van horecagelegenheden "STATIONS HUIS KAMER" zijn wat dat betreft illustratief: "Ontmoeten, ontspannen en werken. Doe alsof je thuis bent." De menselijke maat is weer teruggekeerd in de hal.

En die gevel van 60 meter hoog? Die gaat voor een groot deel verdwijnen achter spectaculaire nieuwbouw, tenminste als we de flitsende art-impression foto's mogen geloven. De 'M' van Koolhaas heeft het niet gered, maar achter de schutting op het Koningin Julianaplein is alvast gestart met de werkzaamheden voor de 'L' (in de vorm van een 'U') van architectenbureau Powerhouse Company. Het wordt elegant en chique. Rotterdam zal er jaloers op wezen.

[Piet Vernimmen](#)



De hal van Centraal Station in 2017 met de piano. Foto Piet Vernimmen