



# De HS

Station

---

Den Haag HS

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

SteenhuisMeurs

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

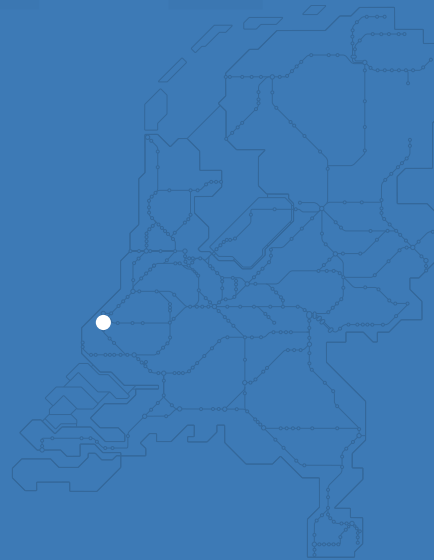
De  
HS

Station

---

## Den Haag HS

Onderdeel van  
De Collectie



**Redactie**

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester  
Noor Scheltema - NS Stations  
Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**SteenhuisMeurs** 12 november 2010

---



**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

## Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

## Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



# HOLLANDS SPOOR - DEN HAAG

BESCHRIJVING EN ANALYSE



STEEN  
HUIS  
MEURS

# INHOUD

<b>VERANTWOORDING</b>	<b>3</b>
<b>VOORGESCHIEDENIS</b>	<b>4</b>
<b>ARCHITECT D.A.N. MARGADANT</b>	<b>10</b>
<b>FASE 1: EEN MONUMENTAAL ENSEMBLE</b>	<b>12</b>
Situatie	13
Stationsensemble	15
Hoofdgebouw	17
Ontsluiting	27
Spoor	31
Hofpleinlijn	33
<b>FASE 2: UITBREIDING EN RESTYLING</b>	<b>34</b>
Situatie	35
Stationsensemble	37
Hoofdgebouw	39
<b>FASE 3: CAPACITEIT EN FUNCTIONALITEIT</b>	<b>44</b>
Situatie	45
Stationsensemble	47
Hoofdgebouw	49
Ontsluiting	55
Spoor	63
<b>2010: SPOREN VAN DE TIJD</b>	<b>64</b>
Routing	64
Beeldimpressie eerste en derde bouwfase	68
Toevoegingen na 1989	70
Hoofdgebouw situatie 2010	73
<b>KWALITEITEN</b>	<b>79</b>
<b>KNELPUNTEN</b>	<b>80</b>
<b>AANBEVELINGEN</b>	<b>84</b>
<b>BRONNEN EN VERANTWOORDING ILLUSTRATIES</b>	<b>86</b>
<b>BIJLAGE: REDEGEVENDE OMSCHRIJVING MONUMENT</b>	<b>88</b>
<b>COLOFON</b>	<b>93</b>





# VERANTWOORDING

Station Den Haag Hollands Spoor is al bijna 120 jaar oud en twee keer ingrijpend verbouwd: in 1950 en in de vroege jaren negentig. Bij oplevering was het een monumentaal station, zowel wat betreft de ruimtelijke opzet van de verschillende onderdelen van het stationsensemble als in de architectonische uitwerking. Het complex van spoorbouwmeester D.A.N. Margadant was een vlaggenschip van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) en is sinds jaren een rijksmonument.

Anders dan bijvoorbeeld Amsterdam CS is station Den Haag Hollands Spoor veel meer dan een poortgebouw voor een stationsempacement. Margadant ontwierp het hele ensemble en zijn monumentale architectuur begeleidde de reizigers vanaf het Stationsplein tot op de perrons. Hij besteedde veel zorg aan wat in termen van nu reizigersbeleving wordt genoemd. Door de verbouwingen, verbredingen en uitbreidingen zijn de routes van Margadant door het station ingrijpend veranderd - ook omdat latere architecten zich soms weinig van het concept van Margadant aantrokken. Het resultaat is dat veel onderdelen van het station historisch en monumentaal zijn - en de kenner of ervaren reiziger aan een oogopslag genoeg heeft om te weten waar hij is. Andere onderdelen van het station zouden overal kunnen zijn en sluiten op geen enkele manier aan op de route en verfijning van het rijksmonument.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het station Den Haag Hollands Spoor is er behoefte aan een beschrijving en analyse van de het station en zijn geschiedenis. Behalve een overzicht van het oorspronkelijke stationsensemble en de belangrijkste ruimtelijke ingrepen gaat het over het benoemen van de belangrijkste kwaliteiten. Daarmee kunnen aanbevelingen worden gemaakt en suggesties worden gedaan voor de toekomst.

STEENHUISMEURS  
Oktober 2010

# VOORGESCHIEDENIS

## HOLLANDSE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ

De eerste Nederlandse trein reed in 1839 van Amsterdam naar Haarlem. Volgens plan trok de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) de spoorlijn door: eerst naar Leiden (1842) en daarna via Den Haag (1843) naar Rotterdam (1847). De spoorlijn passeerde Den Haag op relatief grote afstand van het centrum, waardoor het station verwaald leek in de weilanden. De HSM bouwde in Den Haag, net als in de andere steden op de lijn, een groots en monumentaal station. Nadat de overheid een Spoorwegwet had aangenomen in 1860 openden de Staatsspoorwegen in 1870 ook in Den Haag een station, voor de lijn naar Gouda. In tegenstelling tot andere steden, waar de stations van de verschillende maatschappijen uiteindelijk werden samengevoegd in één centraal station, bleven in Den Haag de twee stations naast elkaar bestaan als gelijkwaardige hoofdstations.

Bijna een halve eeuw na de opening van het eerste Haagse station gaf de HSM opdracht voor een vervangend station. Aanleiding was de wens tot verhoging van de spoorbaan om de vele gelijkvloerse kruisingen met weg-, tram- en waterverkeer te vermijden. Architect D.A.N. Margadant, als spoorbouwmeester in dienst bij de HSM, maakte het ontwerp. Den Haag was inmiddels buiten de oude grenzen gegroeid en het station lag niet meer verlaten in het open landschap, maar vormde nu de grens van de stad. Margadant ontwierp een complex als een poort naar de stad, met een duidelijke voor- en achterkant. Om logistieke redenen bouwde de HSM eerst de verhoogde spoorbaan met eilandperron, opgeleverd in 1888 en daarna het hoofdgebouw ervoor, geopend in 1894.

Het Haagse stationsgebouw was niet alleen een knooppunt tussen de nationale trein- en lokale tramlijnen, maar breidde in 1907 ook uit met een kopstation aan de oostkant voor de Hofpleinlijn naar Rotterdam.

Kort voor de Tweede Wereldoorlog, in 1937, was de enig overgebleven particuliere spoorwegmaatschappij, de HSM, opgegaan in het staatsspoorbedrijf met als nieuwe naam de Nederlandse Spoorwegen (NS). De toevoeging Hollands Spoor herinnert nog steeds aan de oorspronkelijke opdrachtgever van het eerste station in Den Haag. Na de oorlog stelden de NS andere eisen aan stationsgebouwen en besloot daarom tot renovatie en modernisatie van het station Den Haag HS. De architect in dienst van de NS, H.G.J. Schelling, maakte hiervoor het ontwerp. In 1950 was de renovatie voltooid. De grootste verandering vond plaats in de hal, die conform de architectuur van de jaren vijftig, strak met veel glas in stalen kozijnen en TL-buizen, werd vormgegeven.

Eind jaren tachtig werd het stations voor de tweede keer gerenoveerd. De hal kreeg weer een nieuw gezicht, nu volgens de architectonische mode van de vroege jaren negentig met imposante tegeltableaus en roze marmer. Ook de perrongebouwen kregen een nieuwe inrichting. Belangrijke ruimtelijke ingrepen waren de verbreding van de passagierstunnel van het hoofdgebouw naar de perrons en de aanleg van een fietserstunnel naast het hoofdgebouw en de oude rijksoverkapping.



Het eerste station van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, gebouwd in 1843. Voor het station vertrok de paardentram naar Scheveningen. In 1888-1894 werd het station vervangen door het huidige station.

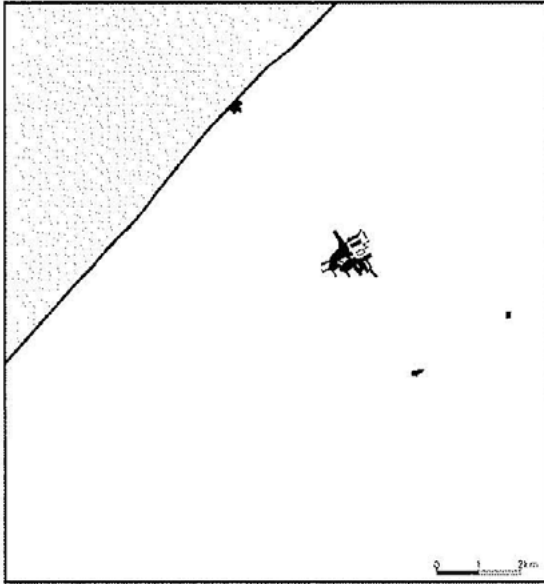
## CHRONOLOGIE

- |      |   |
|------|---|
| 1843 | Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) opent eerste station in Den Haag |
| 1888 | Bouw van verhoogd emplacement en perron                                       |
| 1893 | Bouw van nieuw stationsgebouw   |
| 1907 | Aanbouw van sporen, perrons en overkappingen voor de Hofpleinlijn             |
| 1950 | Renovatie van het stationsgebouw  |
| 1975 | Hofpleinlijn naar nieuwe Den Haag CS  |
| 1988 | Start renovatie van stations- en perrongebouwen                               |
| 1989 | Brandstichting  |

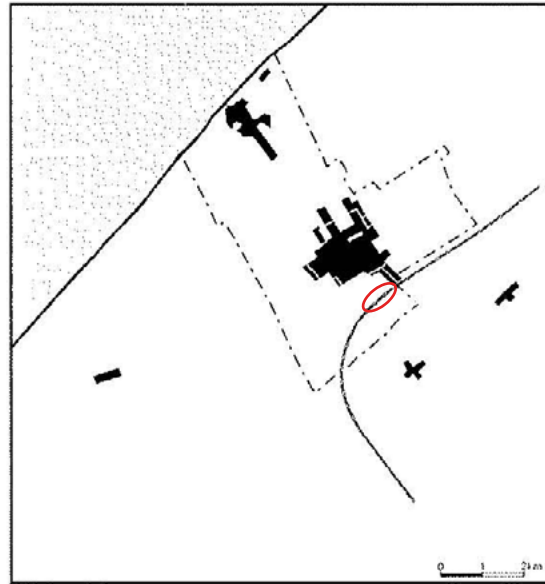




Een leeg Stationsplein, met op de voorgrond tramrails. Jaartal onbekend.



1560



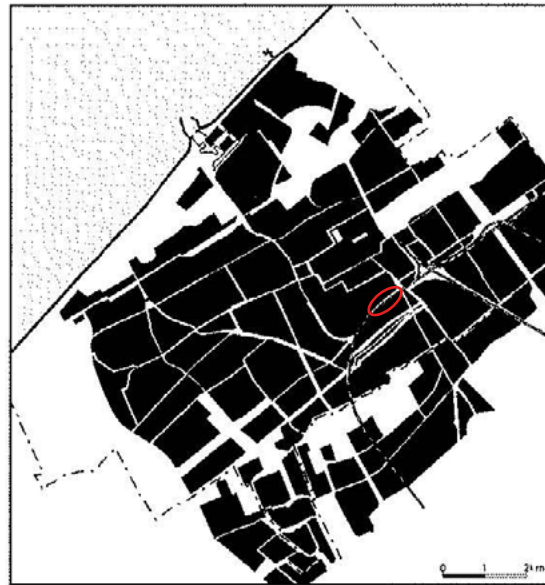
1850



1900



1940



2000

Ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag van 1560 tot 2000. Bij de aanleg van de spoorlijn (1843) lag het station buiten de stad, in de weilanden. Ten tijde van de bouw van het nieuwe station (1894) markeerde het spoor de grens van de stad. Vervolgens werd het station omsloten door de stedelijke groei van Den Haag. Kaarten door Theo Timmermans van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag.

### DEN HAAG

Tot halverwege de negentiende eeuw breidde Den Haag slechts geleidelijk uit van een Middeleeuwse kern tot een moderne stad bereikbaar per spoor. De Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij verbond sinds 1843 Amsterdam met Rotterdam via Den Haag, maar bouwde het station

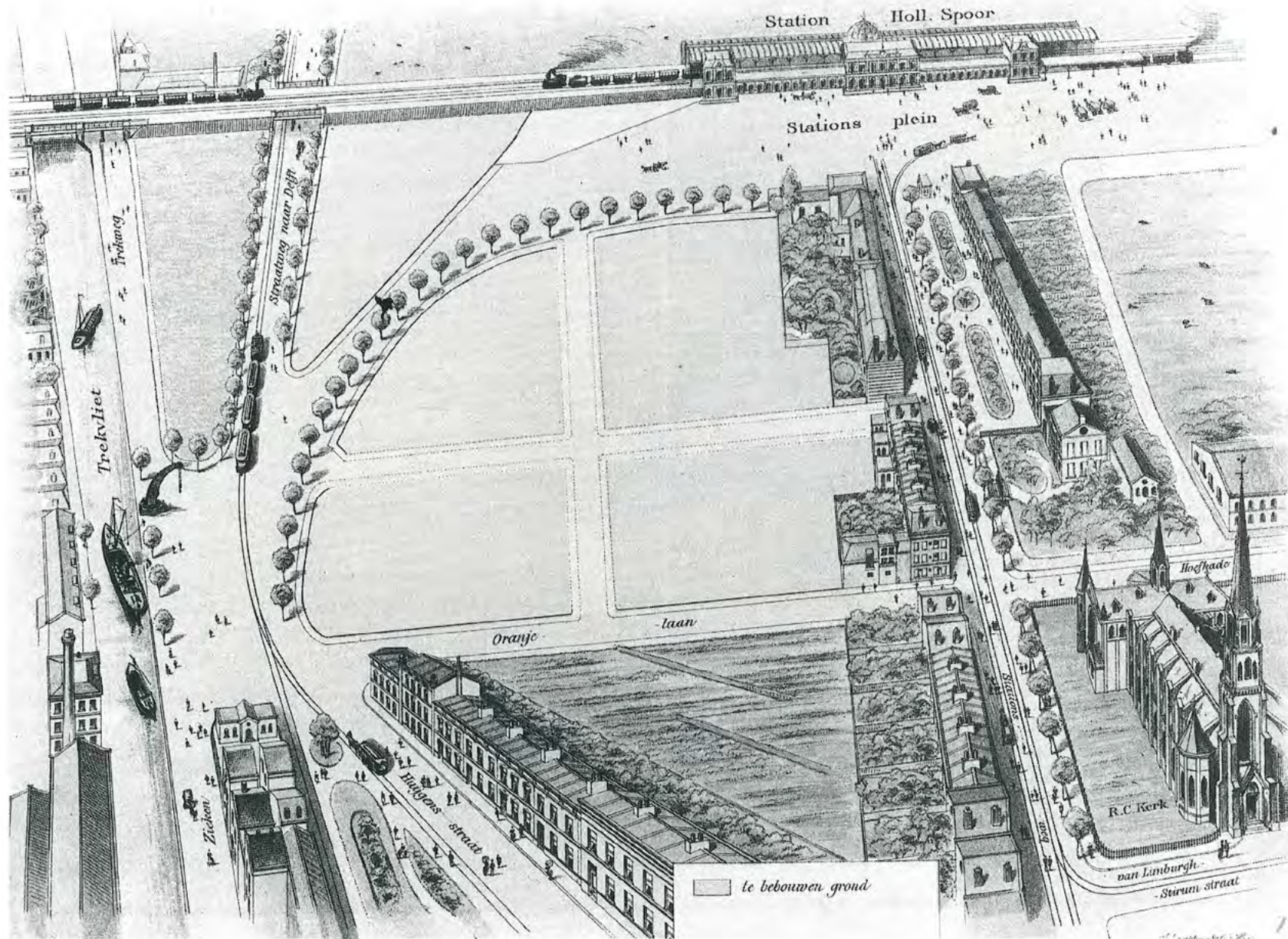
op enige afstand van de stad. Het station lag zelfs net op Rijswijks grondgebied door moeilijkheden met aankoop van de benodigde grond voor zowel het spoor als het station en door de noodzakelijke ruime bochten voor het spoor. Al een jaar later werd het station echt Haags door een annexatie.

Na de aanleg van het spoor en de bouw van het station ontstonden plannen om een chique woonbuurt te bouwen aan weerszijden van de Stationsweg, de verbinding met de stad. Met het Oranjeplein en het Huygenspark werd hiermee ene begin gemaakt. De ligging van het spoor en het station op enige afstand van de stad en in de nabijheid van belangrijke verbindingen als de Rijswijkseweg en de Trekvlies was het gebied echter erg aantrekkelijk voor de industrie. De metaalfabriek De Prins van Oranje en meubelfabriek Horrixhadden zich reeds gevestigd aan de Stationsweg. De aanwezigheid en voorname de overlast die deze industrie veroorzaakte, doorkruiste de plannen voor de ontwikkeling van een deftige wijk.

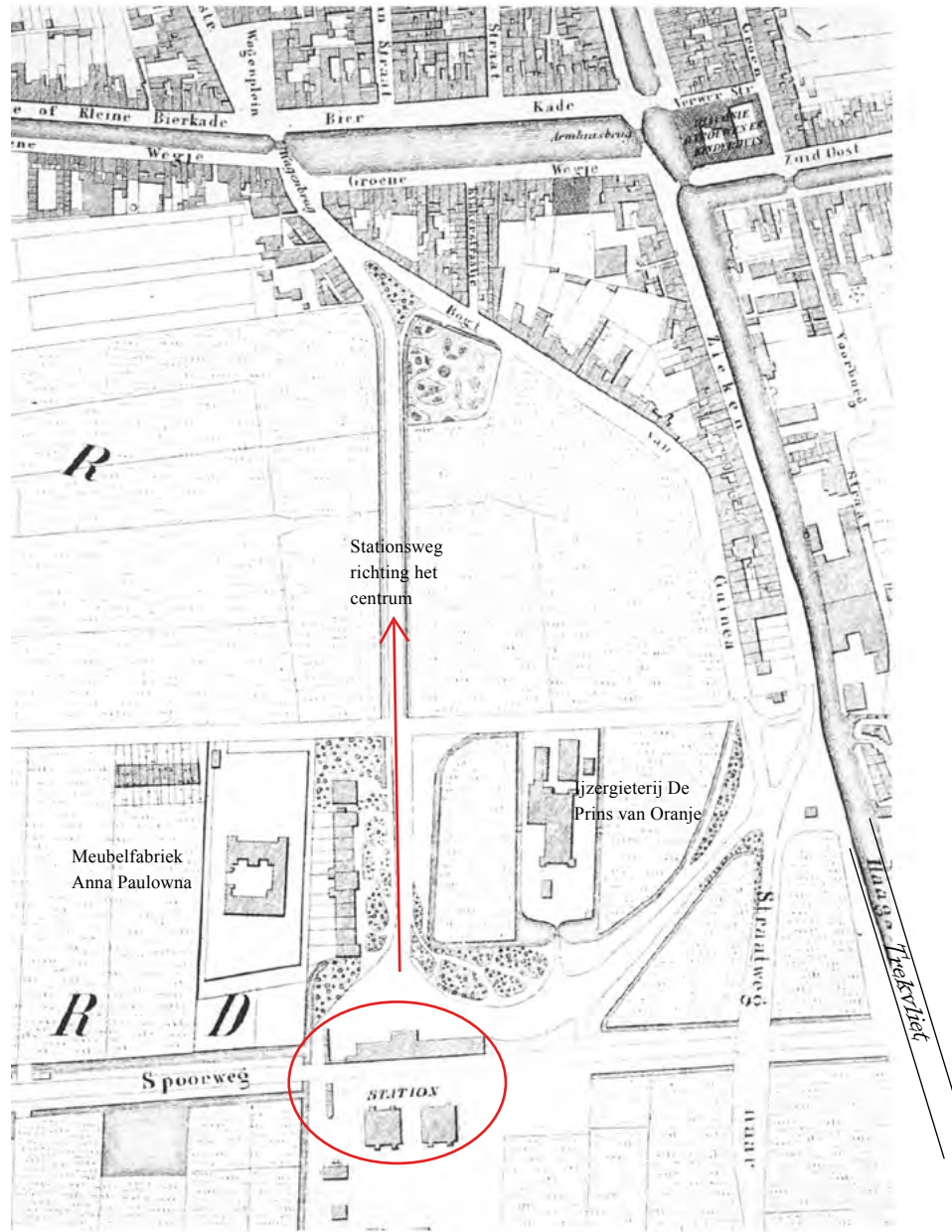
Het tweede station, ontworpen door Margadant, was net als het eerste station eenzijdig georiënteerd op de stad en vormde samen met de spoorlijn een grens naar het achterliggende polderlandschap. De ontwikkeling van het Laakkwartier tot industrieel gebied achter het station vanaf 1910 maakte het station meer tot onderdeel van de stad, maar het bleef een grens. Het spoor was echter niet meer de grens tussen stad en platteland, maar tussen oude stad en nieuwe ontwikkellocaties. Pas in de jaren negentig van de vorige eeuw werd een verbinding tussen beide stadsdelen gemaakt door het doorbreken en verlengen van de fietserstunnel richting de Haagse Hogeschool en het Laakkwartier.

Uitbreidingsplan voor Den Haag door I.A. Lindo, 1905. Lindo legde de basis voor de ontwikkeling van het Laakkwartier tot industrieel gebied.





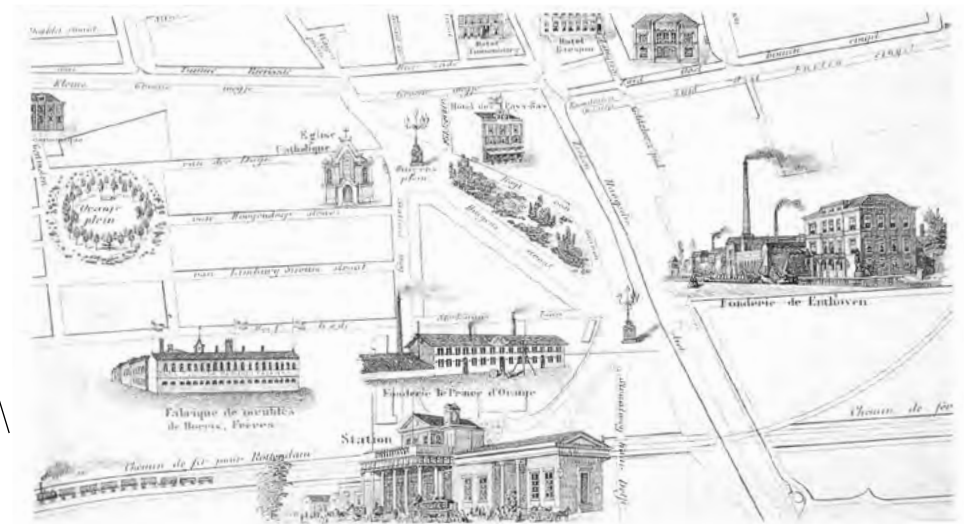
Reclame waarmee ijzergieterij Prins van Oranje in 1887 adverteerde voor de verkoop van zijn fabrieksterreinen. Als een koper het hele terrein zou kopen, zou Prins van Oranje zijn ijzergieterij willen verplaatsen. De Stationsweg was bebouwd met herenhuizen, maar de terreinen erachter, op de afbeelding leeg gelaten, waren uitgebreide fabrieksterreinen die verdere ontwikkeling tot een chique woonbuurt in de weg stonden.



Omgeving station Hollands Spoor, 1858. Aan weerszijden van de Stationsweg waren fabrieken gevestigd, mede door de goede verbinding over de weg (Rijswijkseweg), het spoor en het water (Trekvlies).



Plan van den nieuwen aanleg in het zuidelijk gedeelte van 's Gravenhage door W.C. van der Waeyen, 1859. Tegenover het station had zich al aan weerszijden van de Stationsweg industrie gevestigd. In dit plan werd een deftige woonbuurt ontworpen rond het Oranjeplein, aan de overkant van de Hoefkade. Vanwege de aan de industrie gelieerde arbeiderswoningbouw werd de buurt niet zo chique als gedacht.



De Stationsbuurt in 1870 met de industrie aan weerszijden van de Stationsweg en verderop het chique Huygenspark en Oranjeplein.

# D.A.N. MARGADANT

De aanleg van spoorlijnen had doorgaans gevolgen voor de ontwikkeling van steden en dorpen. Het station fungeerde als een nieuwe stadspoort en werd vaak ook als zodanig ontworpen. Spoorwegmaatschappijen gaven opdracht aan architecten of namen in enkele gevallen architecten in vaste dienst. De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij trok rond 1880 twee architecten aan: C. Posthumus Meyjes (1858-1922) en D.A.N. Margadant (1849-1915). De eerste bleef slechts acht jaar, terwijl Margadant tot zijn pensioen bij de HSM zou werken. Beide architecten ontwierpen stations, maar ook andere gebouwen van de HSM zoals het hoofdkantoor in Amsterdam en reiskantoren in de grote steden. De belangrijkste stations die Margadant ontwierp waren Leiden (1879), Schiedam (1888), Den Haag (1888), Amersfoort (1901) en Haarlem (1905).

Uit een vergelijking van de belangrijkste stations van Margadant blijkt dat de negentiende-eeuwse standaardstations in uiteenlopende 'klassen', zoals bijvoorbeeld het Staatsspoor ze met tientallen tegelijk realiseerde, alleen aan het begin van zijn carrière (Leiden) van invloed zijn geweest. Later ontwierp hij vooral unieke stations met asymmetrische gevels, een bijzondere compositie van bouwdelen en eigentijdse architectuur.

Dit gaf hem meer ruimte om met name de aansluiting van de hal naar de perrons vorm te geven, met een tunnel (Den Haag, Haarlem) of luchtbrug (Amersfoort). Bij deze stations werd de verbinding opgenomen in het ontwerp als onderdeel van het gebouw, wat niet mogelijk was bij de standaardstations, zoals in Leiden.

De stations waren eenzijdig georiënteerd op de stad. Dit is eenvoudig te verklaren door de ligging van de

spoorlijnen net buiten de steden, waarbij het logisch was dat het stationsgebouw zich richtte op de stad en niet op het platteland erachter. Alleen in Schiedam ontwierp Margadant een entree in de zijgevel vanwege een bestaande verbinding met de stad, iets ten westen van het station.

De erfenis van Margadant in de huidige collectie stations bestaat uit Haarlem en Den Haag HS, twee stations die zich onderscheidden in de architectuur en vooral de routebeleving voor de reiziger, van het voorplein tot op de perrons.



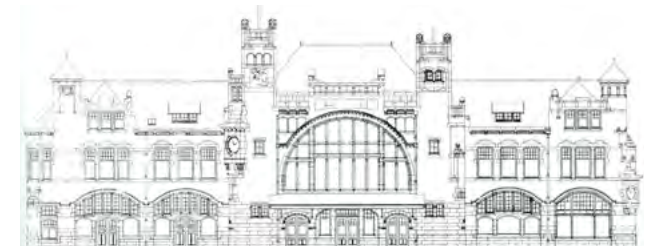
**Den Haag HS** 1888/1894

- Station Den Haag is een variant op de gangbare negentiende-eeuwse stationstypologie: een centrale entree in een hoog en risalerend middendeel en lage zijvleugels, maar van ongelijke lengte en compositie.
- Station Den Haag bestaat uit een ensemble van gebouwen: een hoofdgebouw, een eilandperron met bijgebouwen, een perronoverkapping over alle sporen en een ruituigoverkapping.
- Margadant paste de negentiende-eeuwse utilitaire architectuur minder strikt toe en gebruikte baksteen en asymmetrische gevels.
- Sporen liggen op een spoordijk en de perrons zijn bereikbaar via een tunnel onder de sporen. De tunnel en het stationsgebouw liggen op hetzelfde niveau.



**Schiedam** 1888 (gesloopt 1963)

- Station Schiedam was een vroeg voorbeeld van de omslag van de negentiende-eeuwse standaardstations naar unieke gebouwen. Het station week af van de gangbare negentiende-eeuwse stationstypologie, versterkt door de excentrische hoofdentree in de linkerzijgevel.
- Station Schiedam bestond uit een ensemble van gebouwen: een hoofdgebouw, een overdekte trap, een eilandperron met bijgebouwen en een perronoverkapping.
- Margadant paste de negentiende-eeuwse utilitaire architectuur minder strikt toe en gebruikte baksteen, asymmetrische gevels en meer variatie in venstervormen.
- Sporen lagen op een spoordijk en het perron was bereikbaar via een overdekte trap in een bouwdeel achter het stationsgebouw.

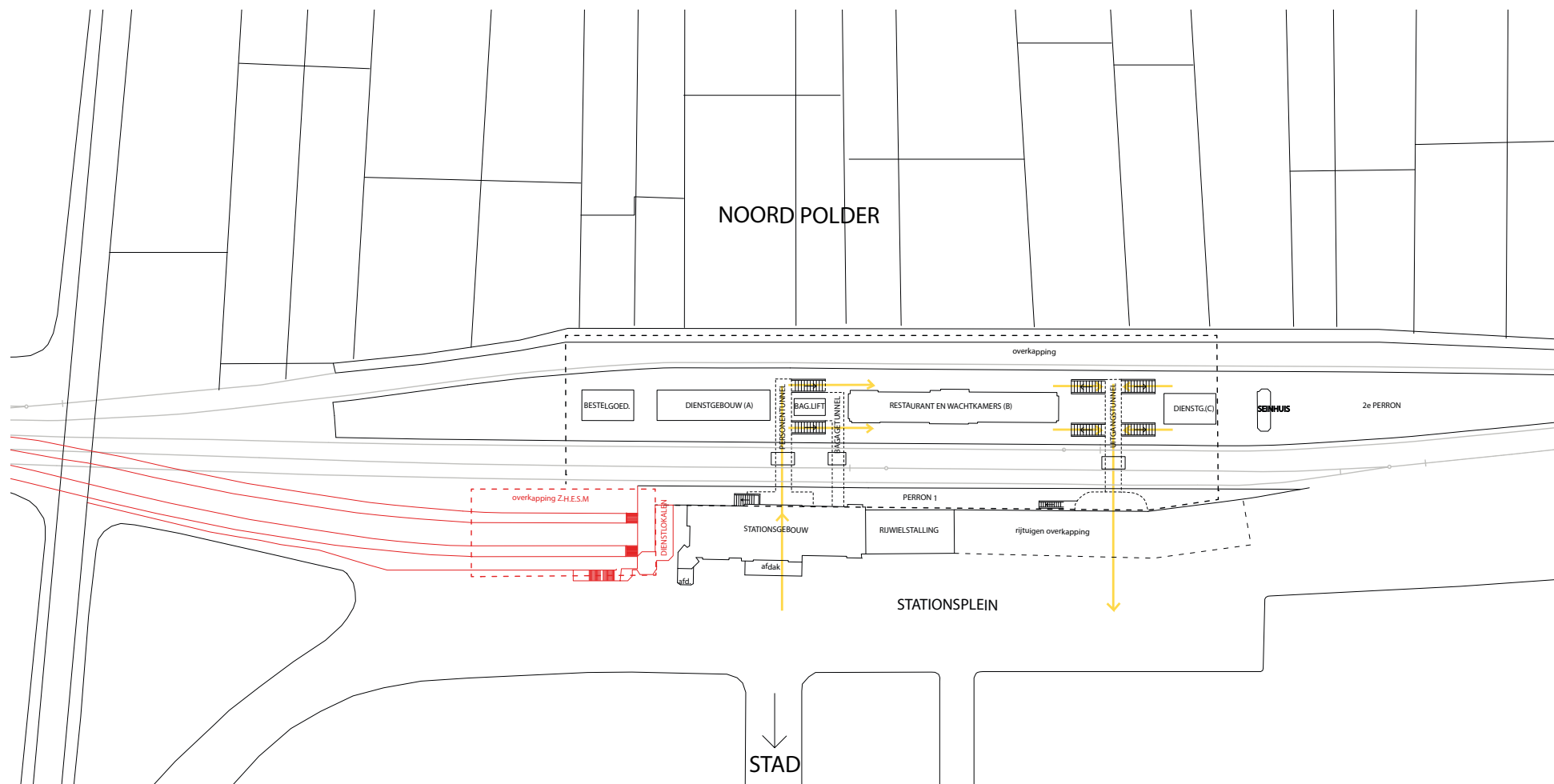


- Leiden** 1879 (gesloopt 1951)
- Station Leiden stond in de traditie van de vroegste (HSM-)stations: een hoog middendeel met symmetrische lagere zijvleugels, met een kleine variatie door hogere eindgebouwen.
  - Station Leiden bestond uit enkel een hoofdgebouw met daaraan het eerste perron.
  - Margadant gebruikte een vormentaal kenmerkend voor negentiende-eeuwse utilitaire architectuur (neoclassicisme): strenge symmetrie, geleding van de gevel, rustica-plint, rondboogvensters, pilasters, pleisterwerk.
  - Sporen lagen op maaiveld. Een overdekt perron aan het hoofdgebouw gaf toegang tot het eerste spoor, dat overgestoken moest worden om de overige sporen te bereiken.

- Amersfoort** 1901 (gesloopt 1995)
- Station Amersfoort is een voorbeeld van de twintigste-eeuwse praktijk om voor ieder nieuw station een uniek gebouw te ontwerpen, waarbij de negentiende-eeuwse typologie volledig is losgelaten.
  - Station Amersfoort bestond uit een ensemble van gebouwen: een hoofdgebouw, een eilandperron met bijgebouwen, een perronoverkapping over alle sporen, een rijtuigoverkapping en een luchtbrug.
  - Margadant gebruikte een eigentijdse architectuur die voor andere openbare gebouwen, maar ook voor woningen werd toegepast.
  - Sporen lagen dieper en een luchtbrug maakte de verbinding tussen hoofdgebouw en perrongebouw.

- Haarlem** 1905
- Ook Station Haarlem is is een uniek gebouw, waarin de negentiende-eeuwse typologie volledig is losgelaten.
  - Station Haarlem is een ensemble van gebouwen: twee gebouwen met daartussen een rijtuigoverkapping vormen het hoofdgebouw, een eilandperron met bijgebouwen, een perronoverkapping over alle sporen.
  - Margadant gebruikte een eigentijdse architectuur die voor andere openbare gebouwen, maar ook voor woningen werd toegepast.
  - Sporen liggen op een spoordijk en de perrons zijn bereikbaar via een tunnel onder de sporen. De tunnel en het stationsgebouw liggen op hetzelfde niveau.

# FASE 1: EEN MONUMENTAAL ENSEMBLE



## Station Hollands Spoor, 1888-1950

Gele pijlen: Routing van de passagiers naar de treinen via het stationsplein door de stationshal en de personentunnel over de trappen naar het perron waar zich de wachtruimten bevonden. Routing van de passagiers naar de stad over de trappen door de uitgangstunnel naar de rijtuigenkap op het stationsplein.

Rode lijnen: Kopstation en sporen voor de in 1908 aangelegde Hofpleinlijn.



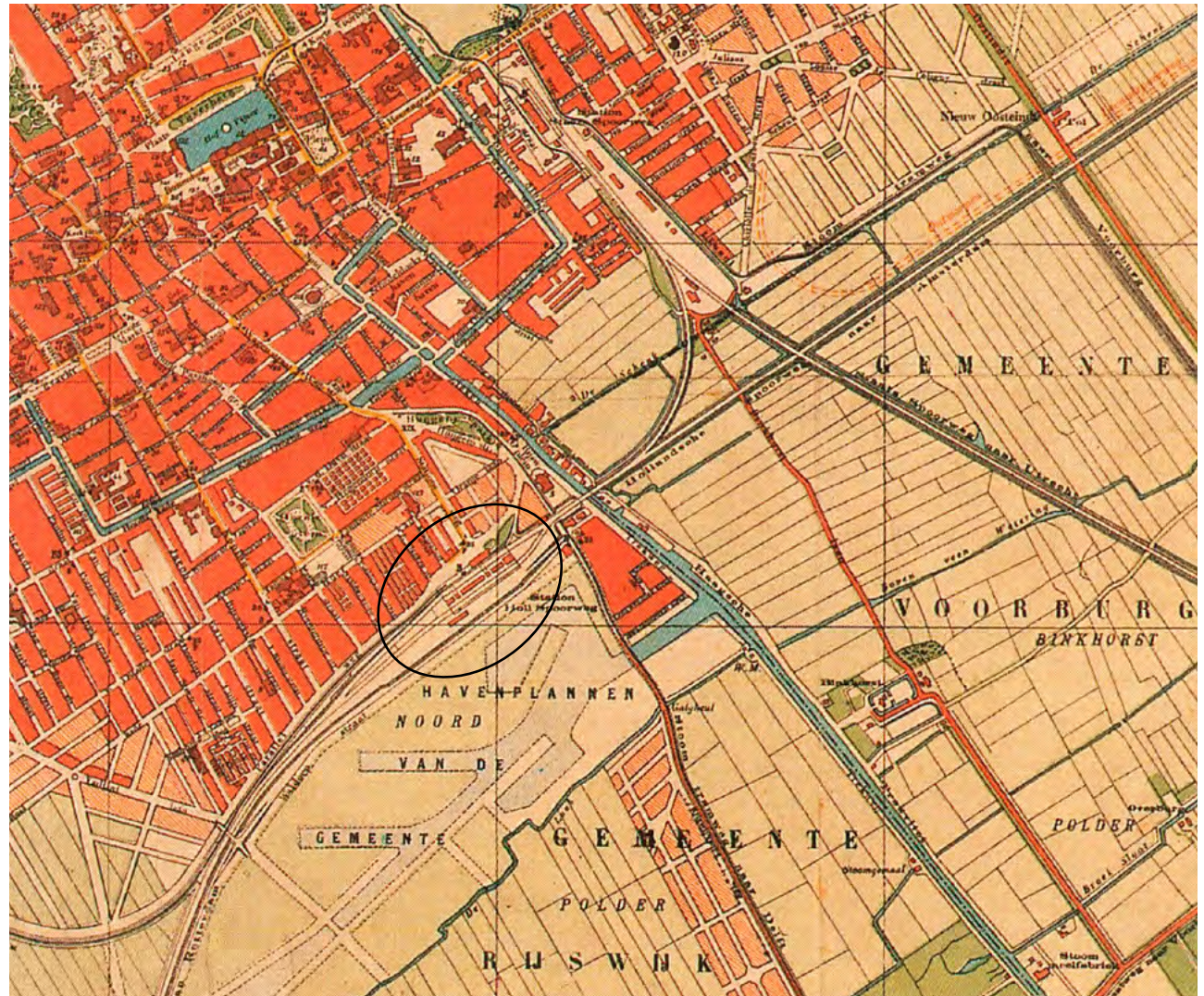
## SITUATIE

### Stad < station als grens > Noord Polder

Het station van Margadant verving het oorspronkelijke station uit 1843. Het nieuwe station werd in twee gedeelten opgeleverd: in 1888 kwam het eilandperron met gebouwen gereed en in 1894 het stationsgebouw. De belangrijkste wijziging hierna was de toevoeging van het kopstation van de Hofpleinlijn in 1908, de verbinding van de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM) tussen Rotterdam en Scheveningen. Deze uitbreiding bevond zich aan de linkerkant van het stationsgebouw en is inmiddels gesloopt.

Halverwege de negentiende eeuw stond aan het Stationsplein en aan de Stationsweg nauwelijks bebouwing, waardoor de verbinding met de stad ruim van opzet was. Met de groei van de stad raakte ook het gebied tussen stad en station bebouwd en werden de rooilijnen van het Stationsplein bepaald. Voor het station kwam een rechthoekig plein met een geringe diepte maar over de gehele breedte van het station, de rijtuigoverkapping en de Hofpleinlijuitbreiding. Het plein was vooral een brede weg waar trams en rijtuigen passeerden en later auto's en taxi's. De verbinding tussen plein en stad, de Stationsweg, lag in de as van het hoofdgebouw en was meer ingericht als een laan met een groenstrook en bomen.

Het station vormde eind negentiende eeuw nog steeds een duidelijke grens tussen de stad en de polder, versterkt door de groei van de stad richting het station. Gedurende de twintigste eeuw veranderde de polder geleidelijk in een industrieel gebied met havens.



De polder achter het station werd na de bouw van het station van Margadant ontwikkeld tot industrieel havengebied. Op deze kaart uit 1899 is de Laakhaven zichtbaar.



1. Stationsplein rond 1908, groot open verkeersplein.



2. Stationsplein rond 1912, toename verkeersdrukte.



3. Stationsplein rond 1930.

#### Ontwikkeling Stationsplein eerste bouwfase:

1. Het Stationsplein aan het begin van de twintigste eeuw. Het plein was een stenige ruimte gericht op verkeer (rijtuigen), maar was door het geringe verkeer ook toegankelijk voor voetgangers. Links op de afbeelding is de uitbreiding voor de Hofpleinlijn zichtbaar.
2. Enkele jaren later werd het plein doorkruisd door meerdere tramlijnen, de verkeersdrukte op het plein nam snel toe met de jaren.
3. De Stationsweg richting het station, omstreeks 1930. De Stationsweg als verbinding tussen stad en plein was ingericht als een brede laan met een groenstrook en bomen.

## STATIONSENSEMBLE

Bijzonder aan het nieuwe station van Margadant was de verbinding tussen het stationsgebouw en de perrons op de spoordijk. Hij ontwierp een tunnelstelsel waarmee het ruime eilandperron, met wachtkamers en restauratie, ontsloten werd. Het geheel van plein, stationshal, tunnel, perron, overkapping en trein had een sterke ruimtelijke samenhang. Margadant voerde zo de reiziger met een natuurlijke beweging van "plein tot trein". Later deed Margadant in Haarlem hetzelfde, waar een vergelijkbare ontworpen route tussen stad en perrons werd gemaakt..

Het station was ontworpen als een ensemble bestaande uit een voorplein, hoofdgebouw met stationshal, tunnels (bagagetunnel, ingangstunnel vanuit het stationsgebouw naar het perron en een uitgangstunnel van het perron naar de rijtuigenoverkapping), een eilandperron met perrongebouwen en de perronoverkapping.

**Hoofdgebouw:** drie ruimtelijke eenheden

- Oostvleugel - Koninklijk Paviljoen
- Middenrisaliet - Stationshal
- Westvleugel - Bagagevleugel

**Ontsluiting**

- personentunnel en bagagetunnel
- uitgangstunnel, keermuur en rijtuigoverkapping

**Spoor**

- perroneiland
- perrongebouwen
- perronoverkapping

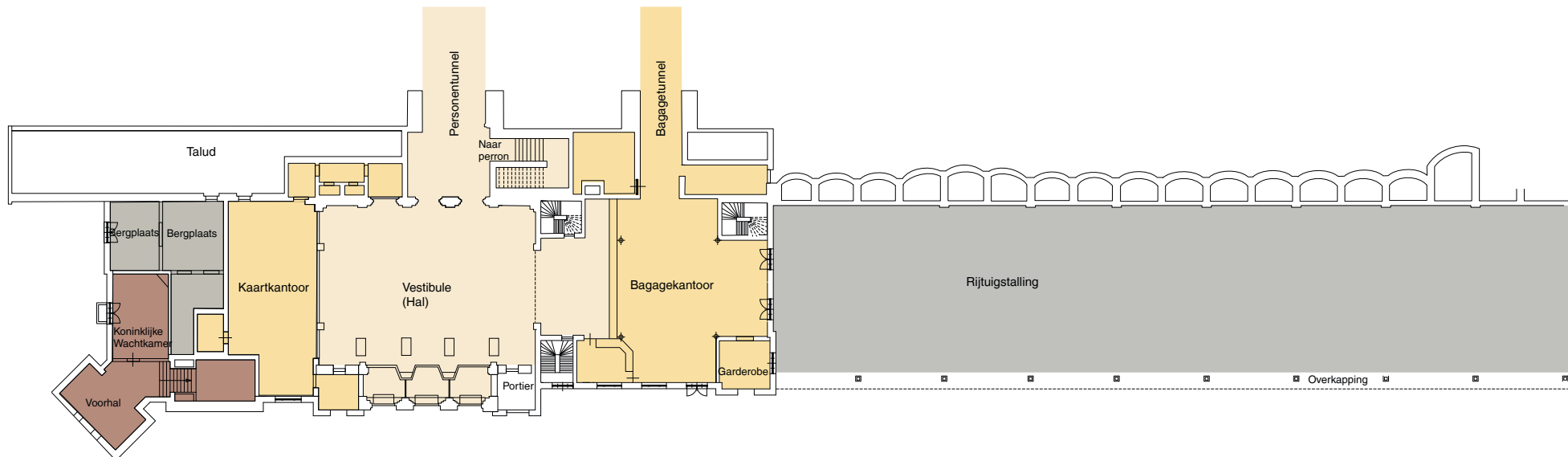
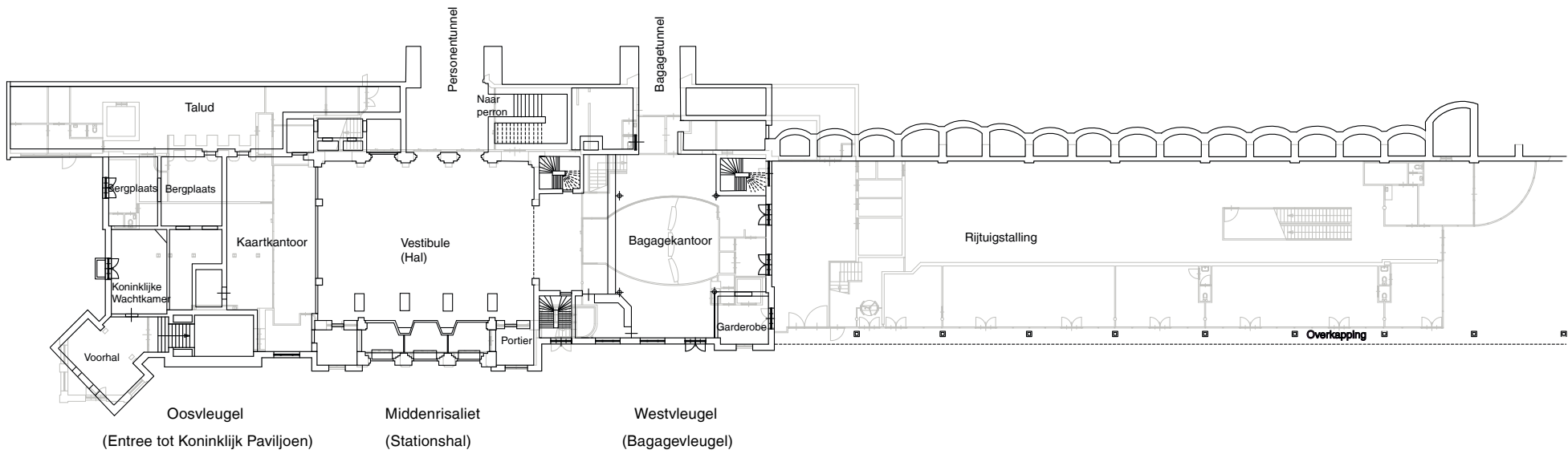
**Hofpleinlijn**



Spoor drie met links de wachtruimte op het perroneiland, Jaartal onbekend.



Spoorwegpersoneel verzameld voor perrongebouw B (met dienstruimtes) omstreeks 1930



## HOOFDGEBOUW

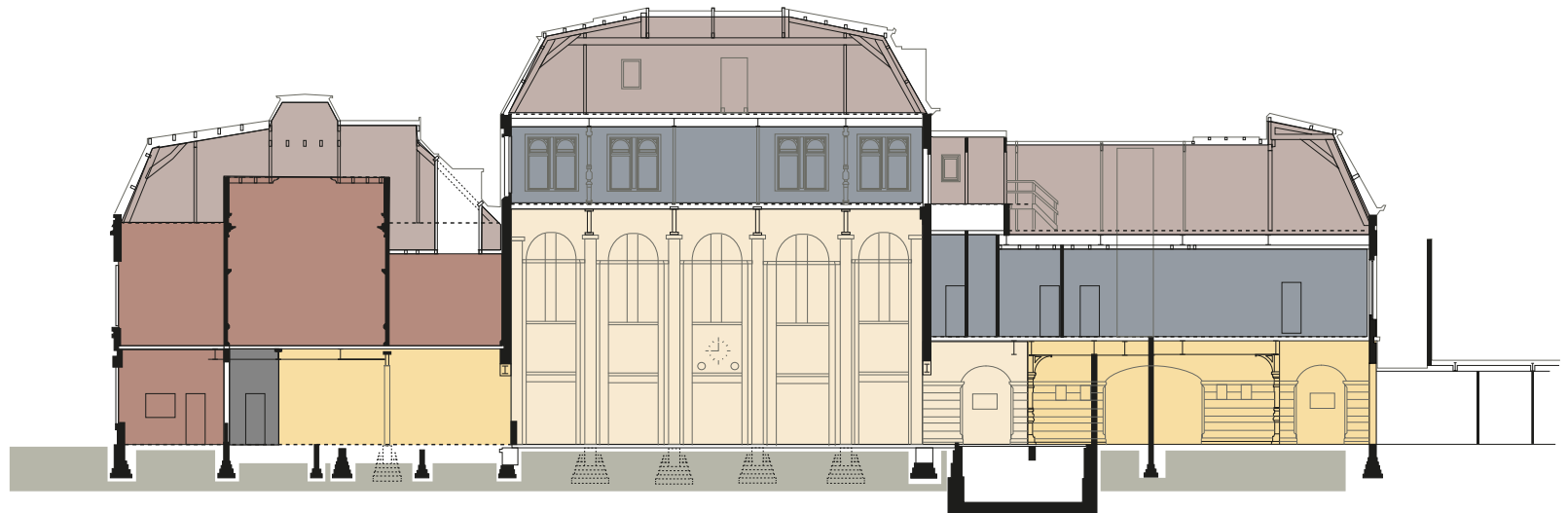
### Algemeen

Het hoofdgebouw was een variatie op de gestandaardiseerde negentiende-eeuwse stationsgebouwen zowel wat betreft de massacompositie, de indeling van de plattegronden en de architectuur. De massacompositie is vergelijkbaar met de standaardstations met een hoog en risalerend middendeel en lagere zijvleugels, maar wijkt af wat betreft de asymmetrie.

De indeling van de plattegrond was overzichtelijk: de centrale hal was voor de reizigers, met toegang naar de tunnel en in de vleugels bevonden zich dienruimtes voor het spoorwegpersoneel. De begane grond van de westvleugel was bestemd voor logistiek: hier werd de bagage verwerkt van en naar de treinen door tunnels en

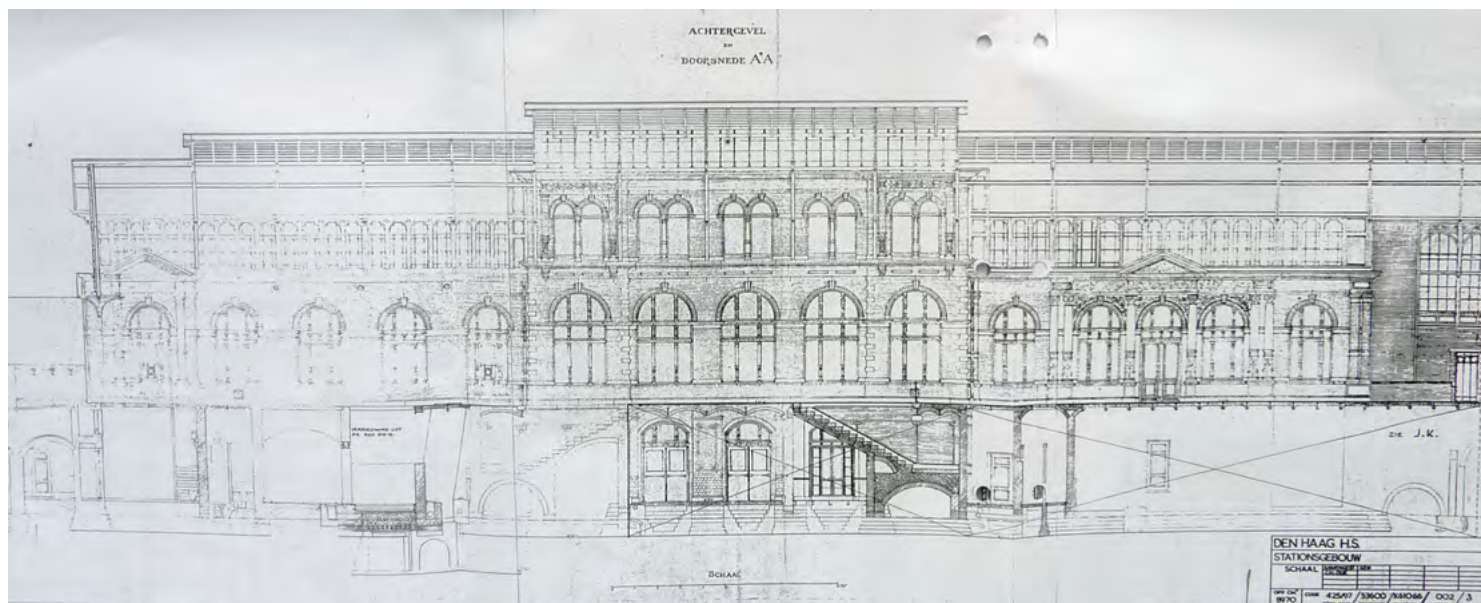
liften naar het perroneiland. In deze vleugel bevonden zich ook de ontsluiting naar de bovenliggende verdiepingen. De begane grond van de oostvleugel was bestemd voor kantoren, de kaartenadministratie en de entree naar de koninklijke wachtruimten (Koninklijk Paviljoen). De centrale stationshal was een hoge open ruimte met banken voor reizigers langs de wanden.

Al na een korte periode voldeed de stationshal niet meer aan de eisen van het in hoog tempo moderniserende spoorbedrijf. De stationshal vulde zich in de eerste helft van de twintigste eeuw met steeds meer semi-permanente ruimten voor kaartverkoop, kaartcontrole, inlichtingen, een sigarenwinkeltje en een kapperssalon.





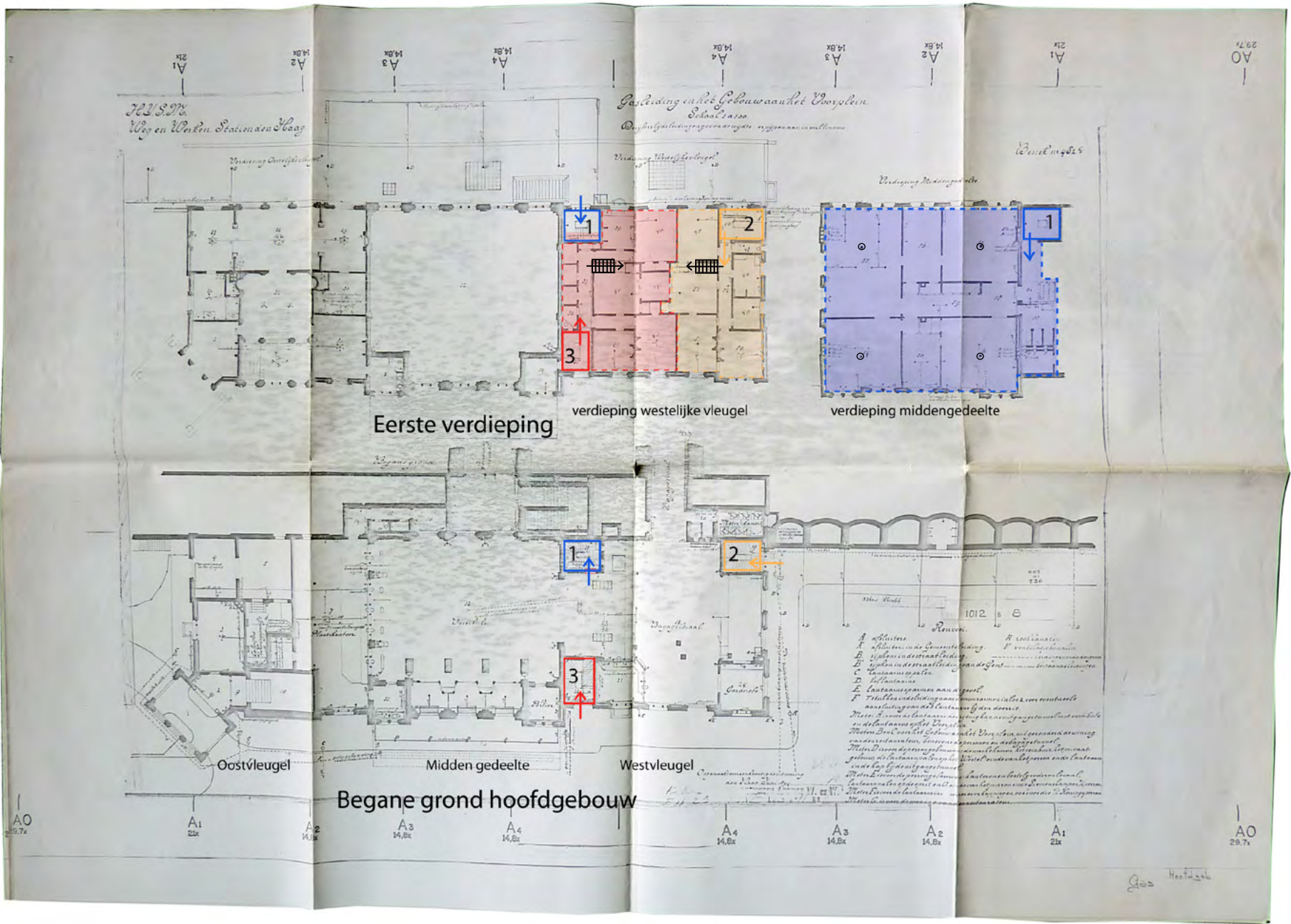
Definitief ontwerp van de voorgevel van het station Hollands Spoor, 1894.



De achtergevel van het hoofdgebouw met links de dienstvertrekken, in het midden de stationshal en trappen naar het eerste perron en rechts het Koninklijk Paviljoen. Uiterst rechts is de uitbreiding met het perron voor de Hofpleinlijn zichtbaar.



Interieur oude plaatskaartenkantoor, zoals het in de eerste bouwfase was gemaakt.



N.N.S.P.  
Vlag en Winkler Station van Haag

Geleiding in het Gebouwaanhoef Voorplein  
Schaal 1:100  
Dit plan geeft de leiding van de gangen en de opgaans en afgaans van de trap

1012

Eerste verdieping

verdieping westelijke vleugel

verdieping middengedeelte

Begane grond hoofgebouw

Oostvleugel

Midden gedeelte

Westvleugel

1012

A. Afleiden van de overvloedswater...  
B. Afleiden van de overvloedswater...  
C. Afleiden van de overvloedswater...  
D. Afleiden van de overvloedswater...  
E. Afleiden van de overvloedswater...  
F. Afleiden van de overvloedswater...  
G. Afleiden van de overvloedswater...  
H. Afleiden van de overvloedswater...

Gez. Hoofdgeb.



## HOOFDGEBOUW

### Verdiepingen

De eerste verdieping van de oostvleugel was waarschijnlijk in gebruik als woonruimte voor twee gezinnen van spoorwegmedewerkers. Op oude plattegronden is een indeling zichtbaar met verschillende kamers met rookkanalen (woonkamers en slaapkamers), keukens, een badkamer en toiletruimten. Het is ook mogelijk dat het ging om één woning en een kantoor. De twee woningen op deze verdieping hadden ieder een eigen trapopgang in respectievelijk de voorgevel en de rechterzijgevel van het stationsgebouw (op de plattegrond aangegeven met 2 en 3) en bovendien een eigen trap naar de zolderverdieping.

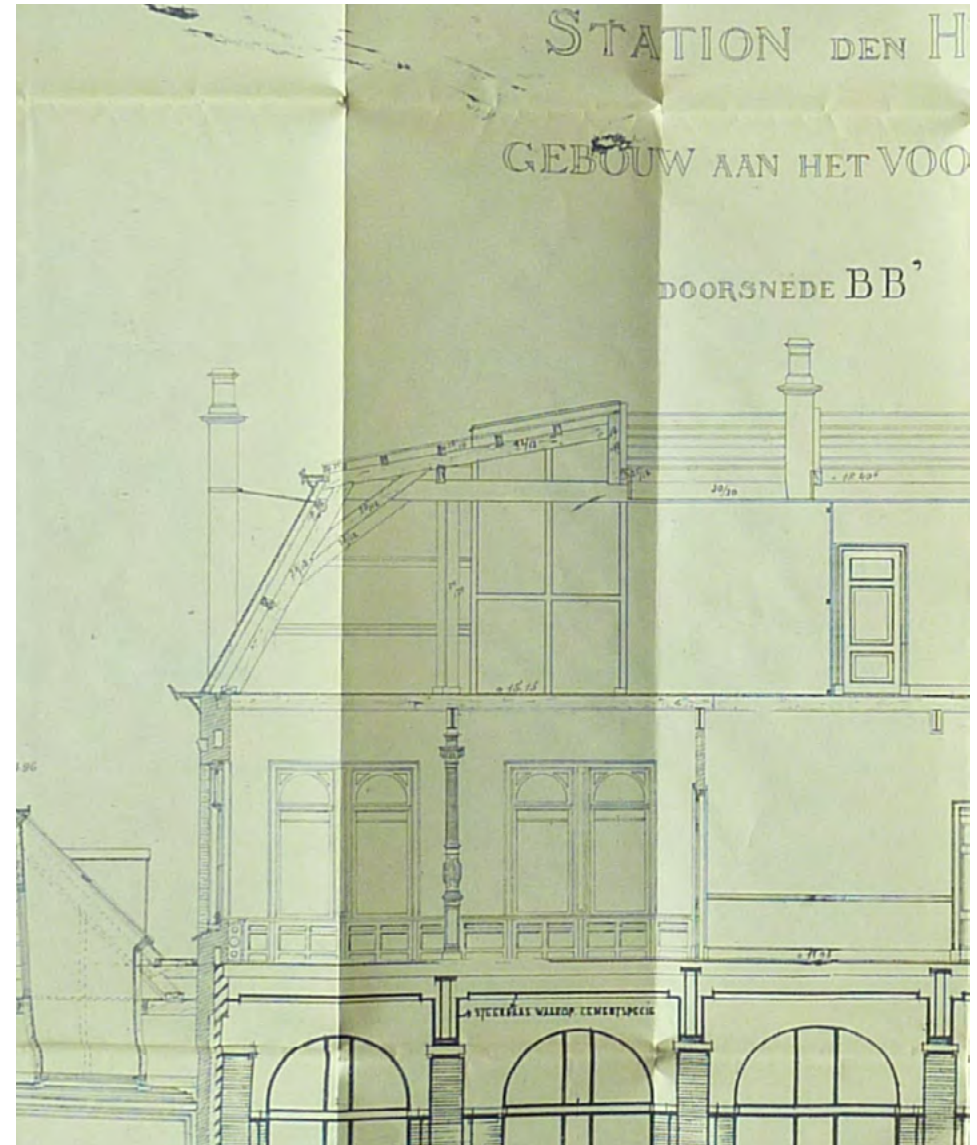
Halverwege de twintigste eeuw verloor de verdieping zijn woonfunctie en werd de indeling gewijzigd. De trap van de begane grond naar de verdieping boven de stationshal (1) werd op de begane grond omgebouwd tot garderobe, zodat de trap pas op het perronniveau bereikbaar was. De trap naar de rechterwoning in de oostvleugel (2) werd verwijderd en alleen de trap met een entree in de voorgevel (3) bleef bestaan.

De verdieping boven de stationshal lag op een hoger niveau dan de verdiepingen in de zijvleugels en werd daarom ontsloten met een eigen trap, bereikbaar vanuit de stationshal en vanaf het eerste perron (1). De functie van deze ruimte is onbekend, maar vanwege de fraaie kolommen en grote vensterpartijen zou deze ruimte voor representatieve doeleinden als vergaderzaal of kantoor voor hoge ambtenaren gebruikt kunnen zijn.

De zolderverdieping op beide zijvleugels was niet bestemd voor dagelijks gebruik en functioneerde vooral als opslagruimte met een natuurlijke isolerende werking.



Rijk gedetailleerde kolom op de verdieping boven de stationshal.



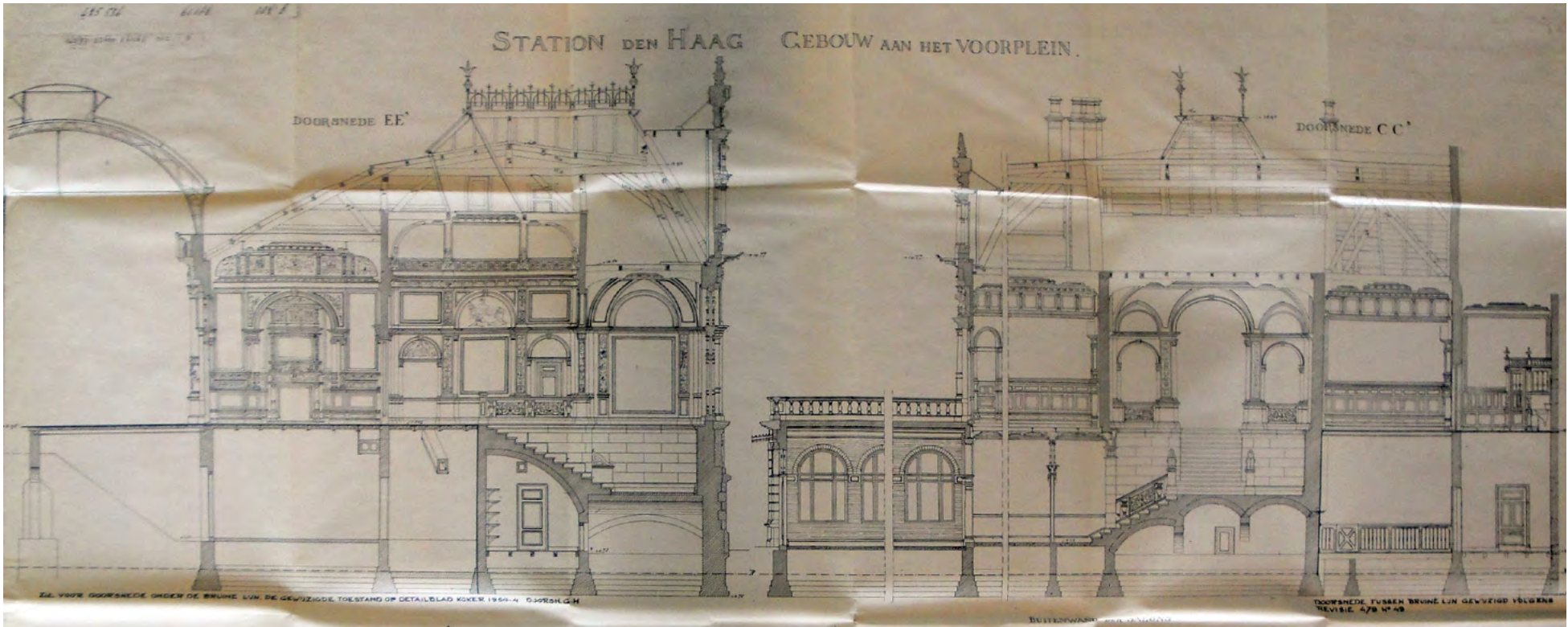
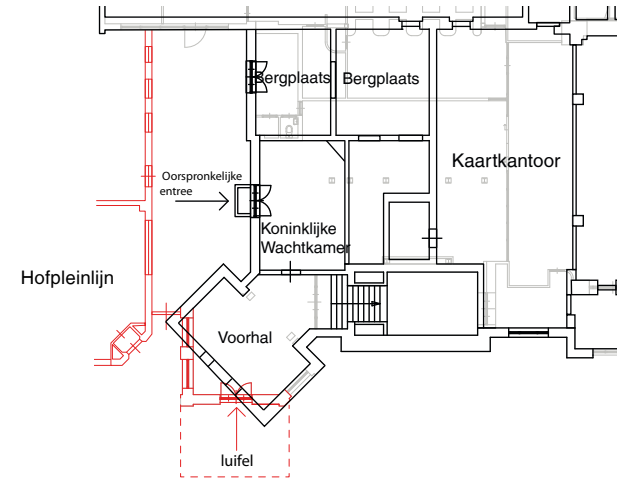
Doorsnede over de ruimte boven de stationshal, zichtbaar zijn de kolommen en wandbekleding



Foto van voor 1900. Voor de uitbreiding voor de Hofpleinlijn bevond zich links van de uitbouw de entree naar het Koninklijk Paviljoen.



Links de entree naar het Koninklijk Paviljoen met de in 1907 aangebouwde nieuwe entree en luifel.



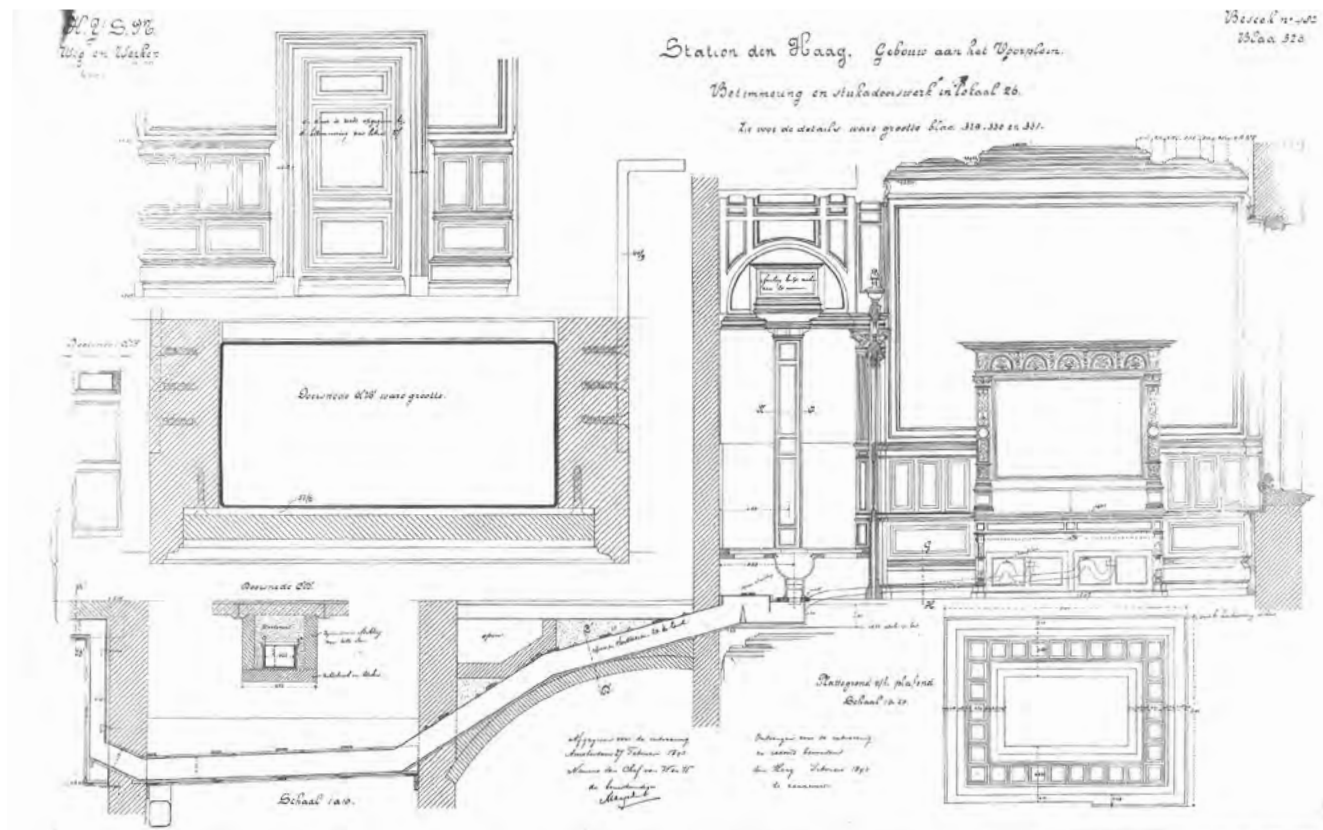
Doorsnede over de linkerzijvleugel met het Koninklijk Paviljoen.

### Koninklijk Paviljoen

Het Koninklijk Paviljoen werd in de linkzijdige vleugel van het hoofdgebouw gesitueerd, met een eigen entree in de linkzijde. Voor de bouw van de uitbreiding voor het kopstation van de Hofpleinlijn in 1908 werd de entree verplaatst naar een vernieuwd bouwdeel op de linkerhoek van het stationsgebouw. Oorspronkelijk bevond zich hier één van de wachtruimten in een vierkant bouwvolume, dat in 1908 gewijzigd is door het bouwvolume 45 graden te draaien en uit te breiden met een luifel boven de entree. In het Koninklijk Paviljoen waren wachtruimtes, vestibules en toiletruimtes, slechts toegankelijk voor leden van het Koninklijk Huis. Het interieur werd fraai versierd met beeldhouwwerk, pleisterwerk, glas-in-lood en natuursteen.

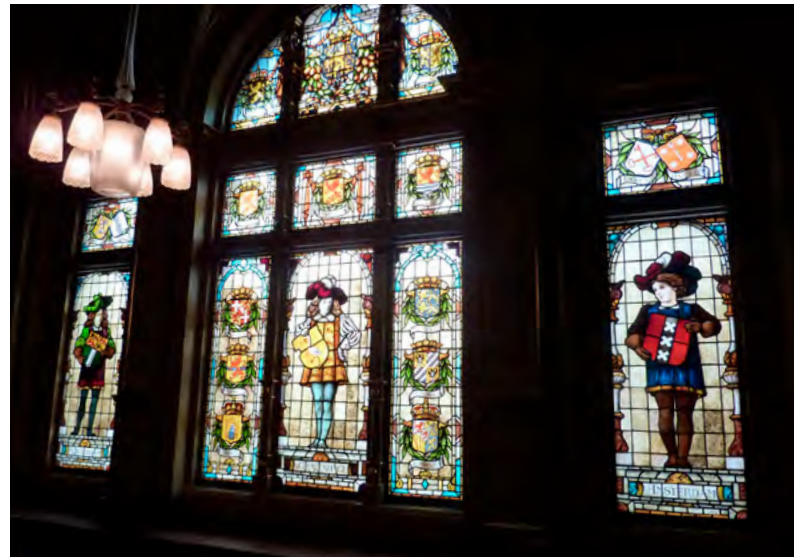
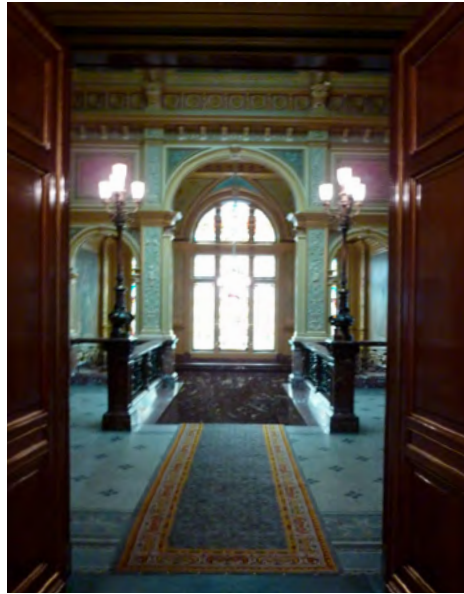


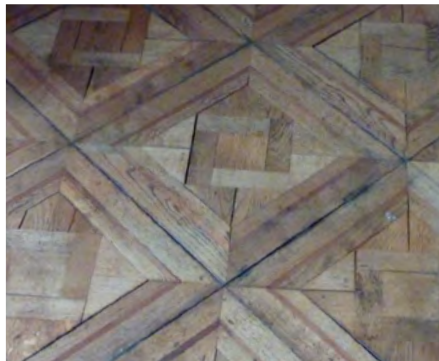
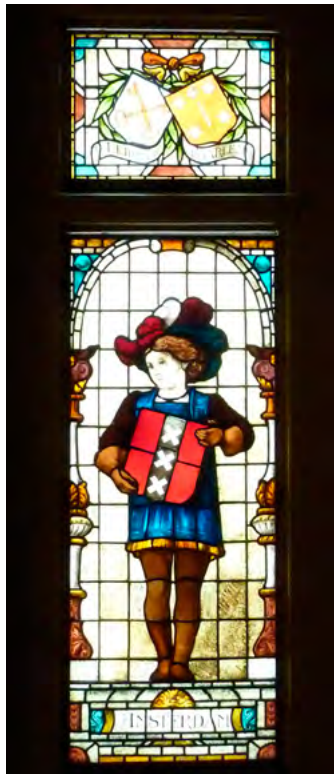
Entree Koninklijk paviljoen vanaf Perron 1.

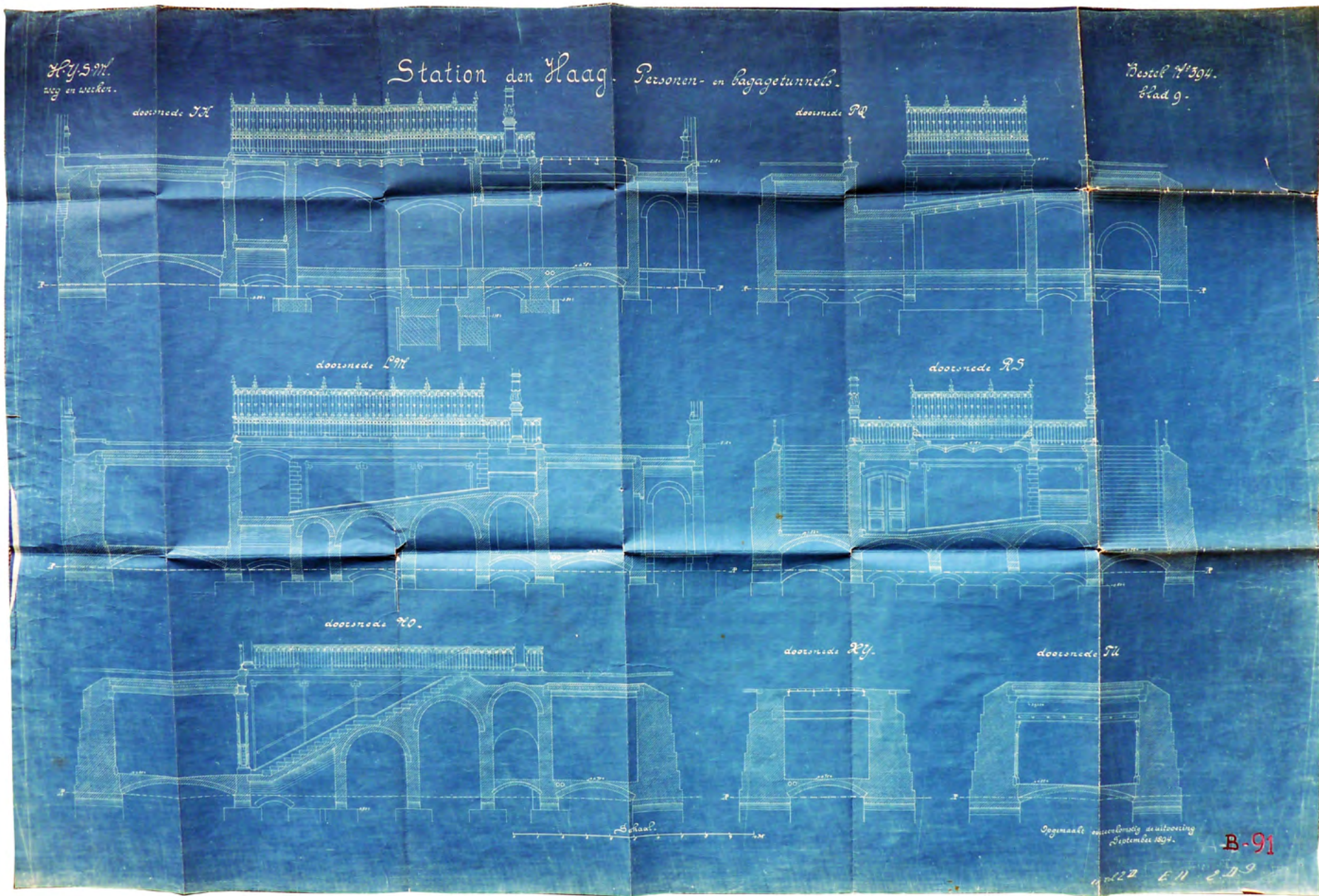


Tekening van het timmer- en stucadoorswerk voor één van de ruimten van het Koninklijk Paviljoen, 1893.

INTERIEUR KONINKLIJK PAVILJOEN.







Tekeningen van de personen- en bagagetunnels: afwerking met hekwerken, trappen, doorsneden, 1894.

## ONTSLUITING

### Personentunnel en bagagetunnel

De personentunnel was oorspronkelijk 5 meter breed met twee trappen van 3 meter breed naar het perroneiland.

Tussen de trappen bevond zich een hellingbaan van 30 meter lengte naar het perroneiland.

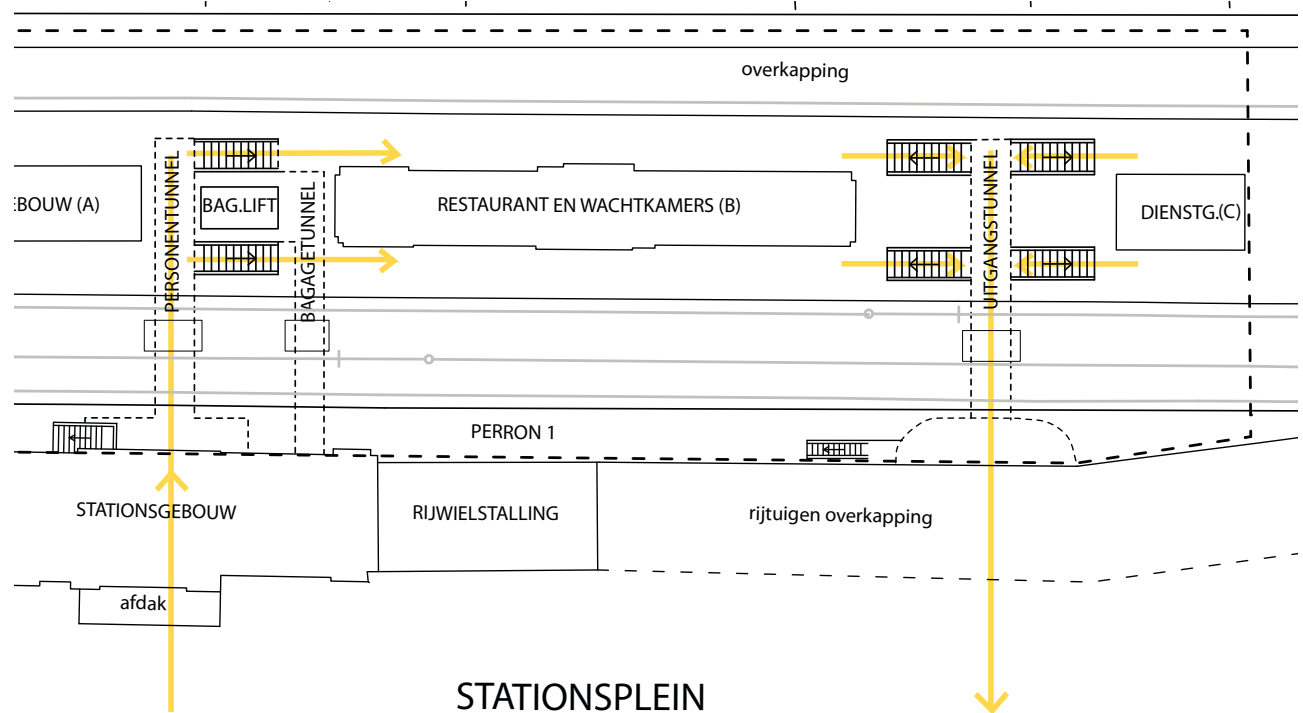
De bagagetunnel verbond de bagageruimte in het hoofdgebouw met het perroneiland, waar met een lift de bagage op het perron werd gebracht.

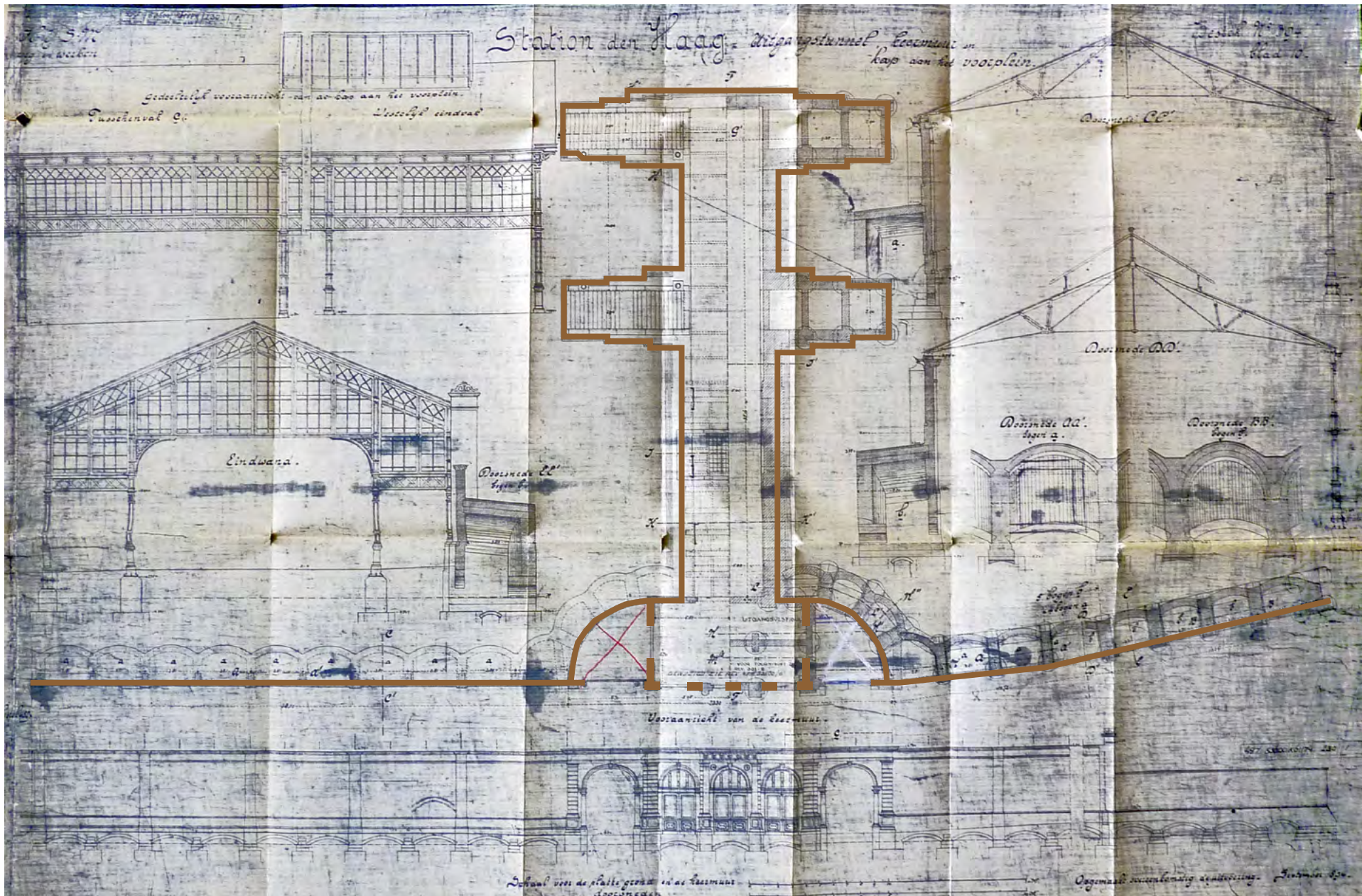
### Uitgangstunnel, keermuur en rijtuigoverkapping

De uitgangstunnel lag ter hoogte van de huidige fietserstunnel en verbond via vier trappen het eilandperron met de overdekte ruimte onder de rijtuigoverkapping. Hier stonden rijtuigen en de stoomtram naar Scheveningen klaar voor verder vervoer.

De rijtuigoverkapping is de oorspronkelijke perronkap van het eerste station. In 1887 werd de kap verplaatst naar de huidige plaats.

De achterwand van de rijtuigoverkapping is een gemetselde keermuur die overgaat in de verdiepte en halfronde entree naar de uitgangstunnel.





De uitgangstunnel aan de westkant van het perron. Trappen gaven toegang van het perron naar de tunnel, die tot onder de rijtuigenoverkapping aan het Stationsplein voerde. De overgang van de tunnel naar de overkapping was ontworpen met poorten en een ovale voorruimte.

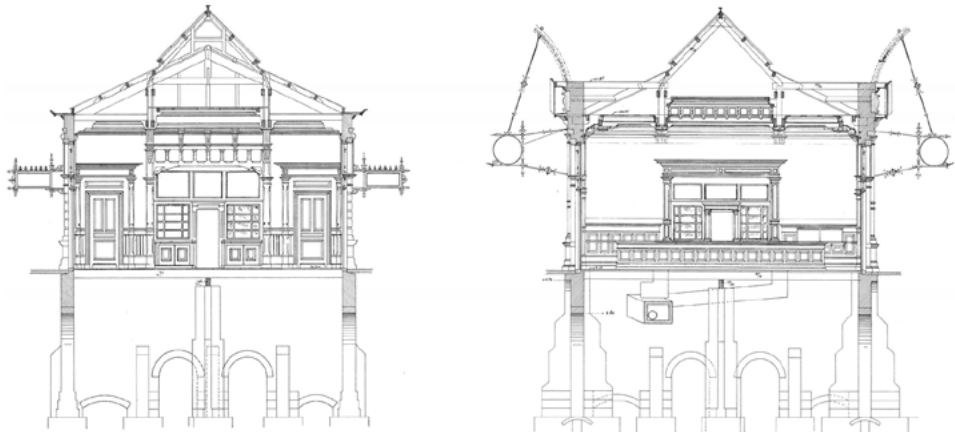
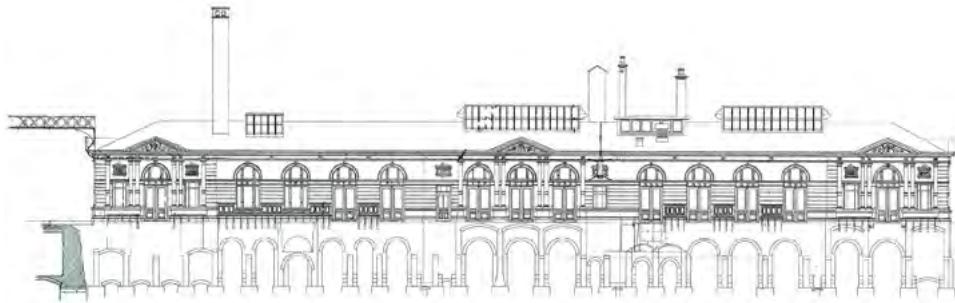




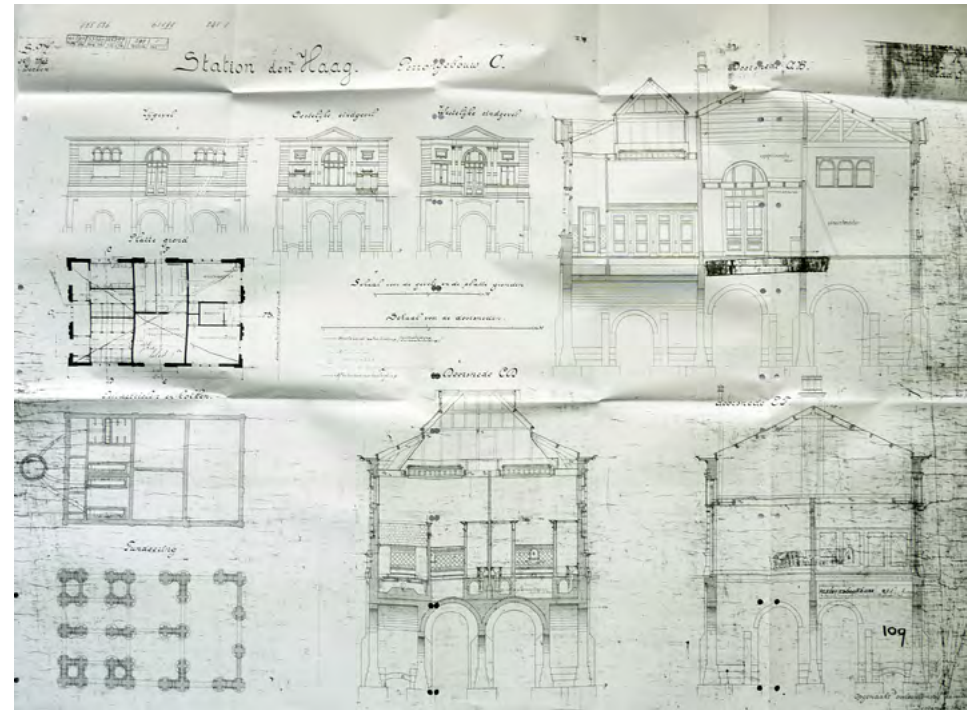
Rijtuigenoverkapping station H.S.M. 1941. Onder de rijtuigenoverkapping stonden paardenkoetsen en taxi's te wachten op aankomende reizigers. De koetsen stonden er eigenlijk al niet meer toen de oorlog begon maar door de benzinetekorten kwamen ze tijdelijk terug. De huizen aan de overkant zijn inmiddels gesloopt.



Rijtuigenoverkapping 1941 deels in gebruik als fietsenstalling.



Gevelaanzicht en doorsneden van perrongebouw B, waar zich de wachtkamers en restauratie bevonden.



Gevelaanzichten, plattegronden en doorsneden van perrongebouw C, waar zich dienstruimten bevonden.



Perrongebouw A



Perrongebouw B



Perrongebouw C

## SPOOR

### Perroneiland

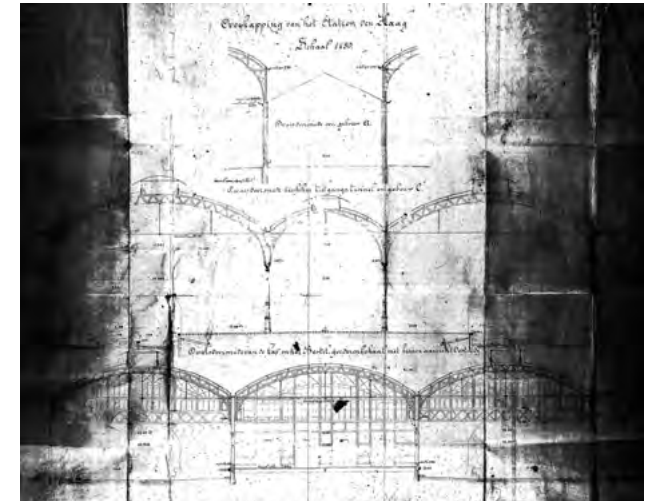
Met een perroneiland konden twee perrons gebruik maken van dezelfde voorzieningen als wachtruimte en restauratie. Bij kleine stations moesten reizigers vaak het spoor oversteken om het perron te bereiken, maar bij grote stations zoals Den Haag Hollands Spoor maakte een tunnel de verbinding tussen de stationshal en het perron. Daarnaast beschikte het Haagse station ook over een perron gebouwd aan het stationsgebouw. Het perroneiland was bij de bouw ongeveer 200 meter lang en 24 meter breed. De perrongebouwen kregen een breedte van 10 meter, zodat voor de perrons ieder 7 meter overbleef. Het perroneiland met de perrongebouwen werd opgeleverd in 1888.

### Perrongebouwen

De belangrijkste wachtruimte voor de reizigers bevond zich niet in de hal, maar op de perrons. Van links naar rechts stonden de volgende gebouwen op het perroneiland: een bestelgoederenloods, een bureau voor beampten (gebouw A), een wachtruimte en restauratie (gebouw B) en een gebouw met toiletruimtes (gebouw C). Gebouw B was ingericht met wachtkamers en een restauratie.

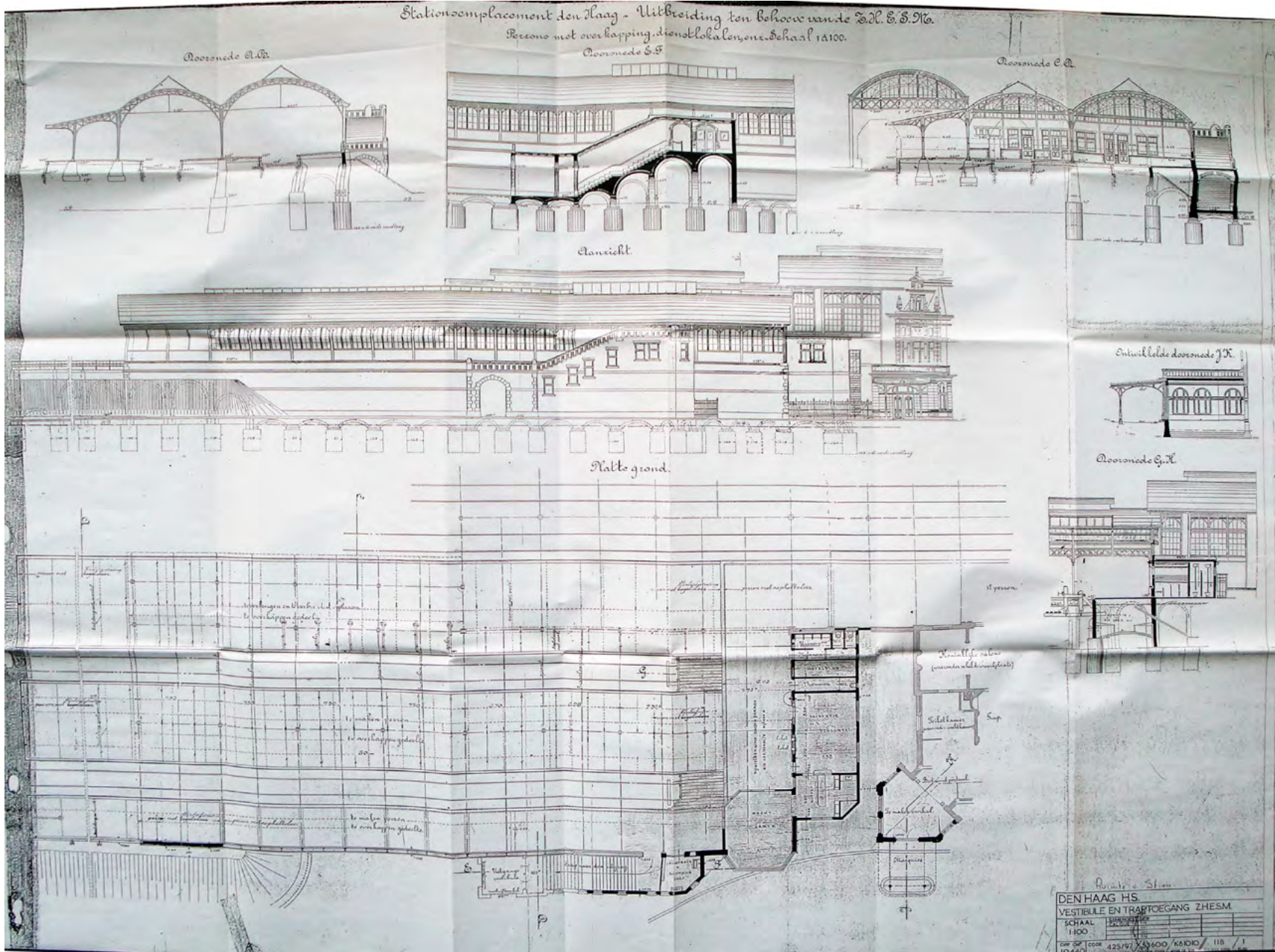
### Perronoverkapping

Vanaf de perrongebouwen op het perroneiland overkapten vanaf 1888 twee monumentale kappen de sporen: van het stationsgebouw naar het perroneiland en van het perroneiland over het derde spoor. Het perroneiland werd, daar waar geen gebouwen stonden, ook overkapt door een derde minder brede kap. Ter hoogte van het wachtgebouw was de overkapping hoger en bekroond met een lantaarn.



Doorsneden over de perronoverkapping, 1888.

Stationsrestauratie in perrongebouw B rond 1935



Gevelaanzichten, plattegronden en doorsneden van de uitbreiding met sporen en perrons voor de Hofpleinlijn, 1907.

## HOFPLEINLIJN

Vanaf 1907 verbond een spoorlijn van de Zuid-Hollandsche Electricche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM) Rotterdam met Scheveningen, via Den Haag. Station Hollands Spoor werd voor de aanleg van deze Hofpleinlijn uitgebreid met een kopstation aan de westvleugel. De uitbreiding bestond uit een verhoogd spoor, op gelijk niveau met de reeds bestaande sporen. Het perron had een eigen opgang aan het stationsplein. Het station was voorzien van een perron- en spooroverkapping.

De uitbreiding grensde direct aan de linkerzijgevel van het hoofdgebouw, waar zich de entree naar het Koninklijk Paviljoen bevond. Deze entree werd verplaatst naar een uitbouw op de linkerhoek van het hoofdgebouw en benadrukt door een luifel.

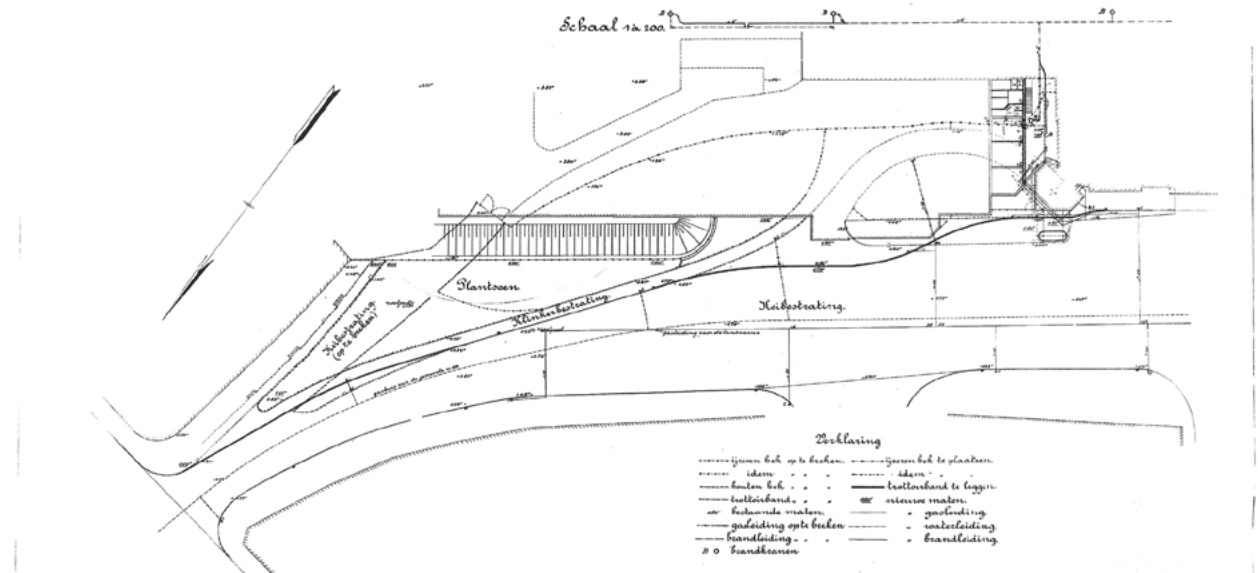
Nadat het nieuwe Den Haag Centraal midden jaren zeventig klaar was, werd dit het nieuwe Haagse station voor de Hofpleinlijn. De uitbreiding voor de Hofpleinlijn is hierna gesloopt.

Links van het station is de uitbreiding voor de Hofpleinlijn zichtbaar: een verhoogd spoor met perron, geheel overkapt en bereikbaar met een eigen opgang.

N.V.S.M.  
Wagen Werven

Stationsemplacement den Haag. Uitbreiding ten behoeve van de Z.H.E.S.M.  
Wijzigen van het voorplein.

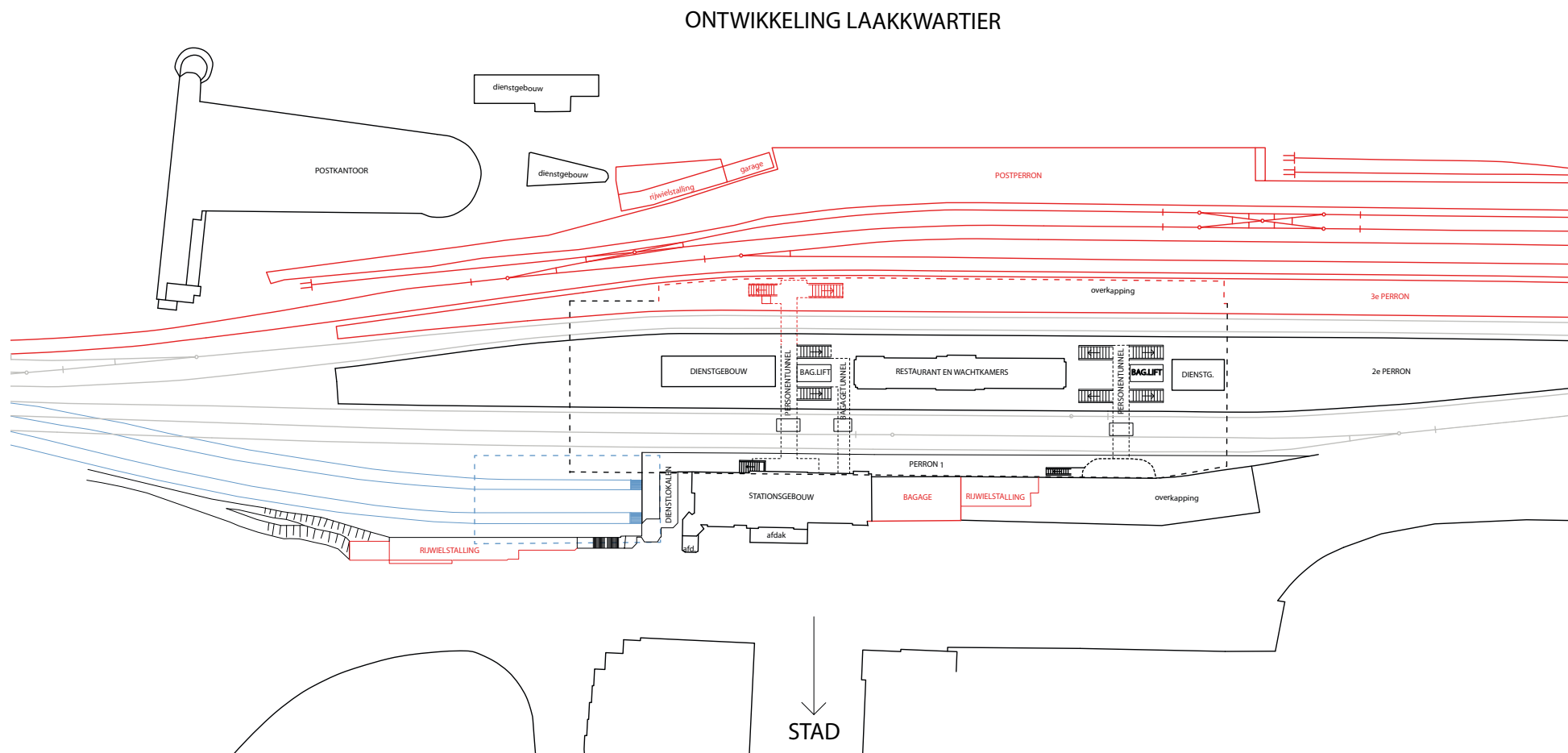
Bestek: 1905  
Detail: Blad N° 35



Ontwerp voor de aanpassingen van het stationsplein in verband met de uitbreiding voor de Hofpleinlijn.



# FASE 2: UITBREIDING EN RESTYLING



## Station Hollands Spoor: 1950-1989

Blauwe lijnen: Kopstation en sporen van de Hofpleinlijn. Nadat Den Haag Centraal was opgeleverd midden jaren zeventig stopten de treinen van de Hofpleinlijn niet meer op Den Haag Hollands Spoor.

Rode lijnen: Wijzigingen ten opzichte van de situatie in 1950. In deze periode werd een derde perron met eenvoudige overkapping in gebruik genomen. Hiervoor werd de passagierstunnel verlengd. Een deel onder de rijtuigenkap werd bij de westvleugel getrokken voor extra bagagecapaciteit.

## SITUATIE

### Stad < station als grens > ontwikkeling Laakkwartier

Het Laakkwartier achter het station ontwikkelde zich in deze periode van een industrieel gebied tot een meer stedelijk gebied met de komst van een groot postgebouw.

Het Stationsplein had vanaf het einde van de negentiende eeuw een stenig karakter en was vooral bestemd voor het verkeer. Door de flinke toename van het autoverkeer in de tweede helft van de twintigste eeuw waren de auto en vervolgens de tram de belangrijkste gebruikers van het plein en werden voor de veiligheid van voetgangers zebrapaden en vluchtheuvels aangelegd.

In de tweede bouwphase werd het station gemoderniseerd: het aantal sporen werd uitgebreid waarvoor een derde perron en postperron nodig waren en het interieur werd ingrijpend gewijzigd.



Zebrapaden en vluchtheuvels scheidde de verkeersstromen op het Stationsplein, 1963.



Rond 1958 werd het Stationsplein gedomineerd door trams.



Later namen auto's en bussen het Stationsplein grotendeels in beslag (jaren zeventig).



De oorspronkelijke perronoverkapping reikte tot op het derde perron. Rechts is de overkapping van de Hofpleinlijn nog zichtbaar, terwijl de lijn al was opgeheven.



Vernieuwd interieur restauratie .



De perronkap in 1974, het derde perron is hier nog niet aanwezig .



De perronkap na 1989, na realisatie derde perron en aanbouw van luifel. De trap met hekwerk vanuit de uitgangstunnel (links op de foto) werd tijdens de derde bouwphase toegevoegd.



## **STATIONSENSEMBLE**

### **Hoofdgebouw**

Het interieur van het hoofdgebouw onderging in de jaren vijftig een ingrijpende renovatie. Zowel de indeling als de afwerking van de ruimten werden gewijzigd. Op de verdiepingen bleef de indeling voor een belangrijk deel gelijk. De ruimte boven de stationshal kwam midden jaren zeventig in gebruik van de Sport- en Ontspanningsvereniging voor spoorwegpersoneel. Het Koninklijk Paviljoen bleef intact.

### **Ontsluiting**

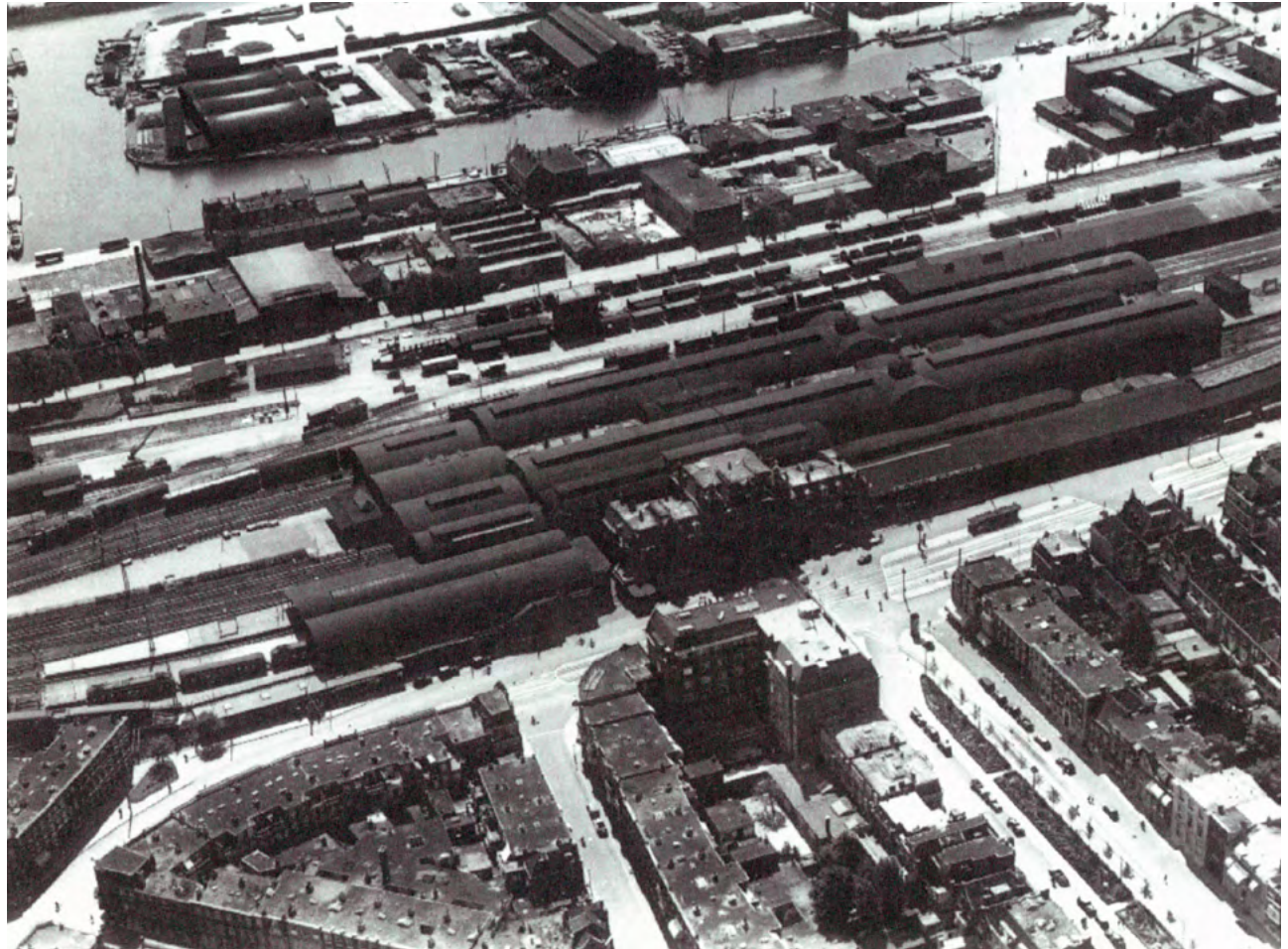
De personentunnel van de stationshal naar de perrons werd midden jaren zeventig verlengd vanwege de aanleg van een derde perron. De uitgangstunnel bleef ongewijzigd, maar van de rijtuigoverkapping werd een deel aan de linkerkant afgesloten voor publiek. De overkapping was in gebruik als fietsenstalling.

### **Spoor**

In deze periode werden een bestelgoederenloods en een seinhuis op het perroneiland afgebroken. Vanwege de toename van het treinverkeer kwam er een derde perron en bovendien een postperron aan de achterkant, dat aansloot op een nieuw postsorteergebouw achter het stationsensemble. Het interieur van de restauratie in sporgebouw B werd gewijzigd.

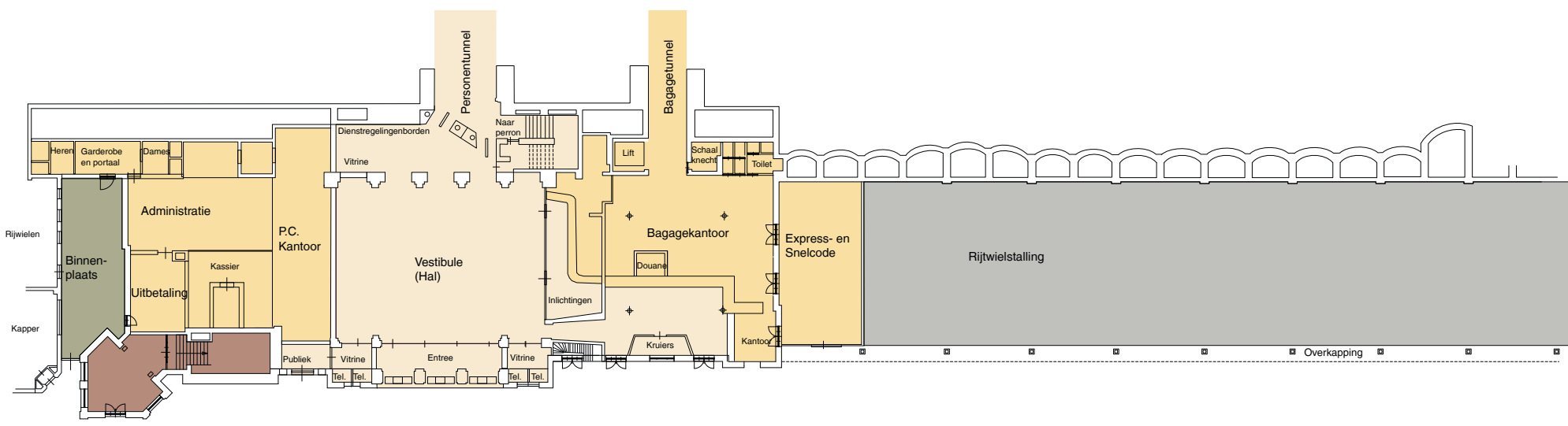
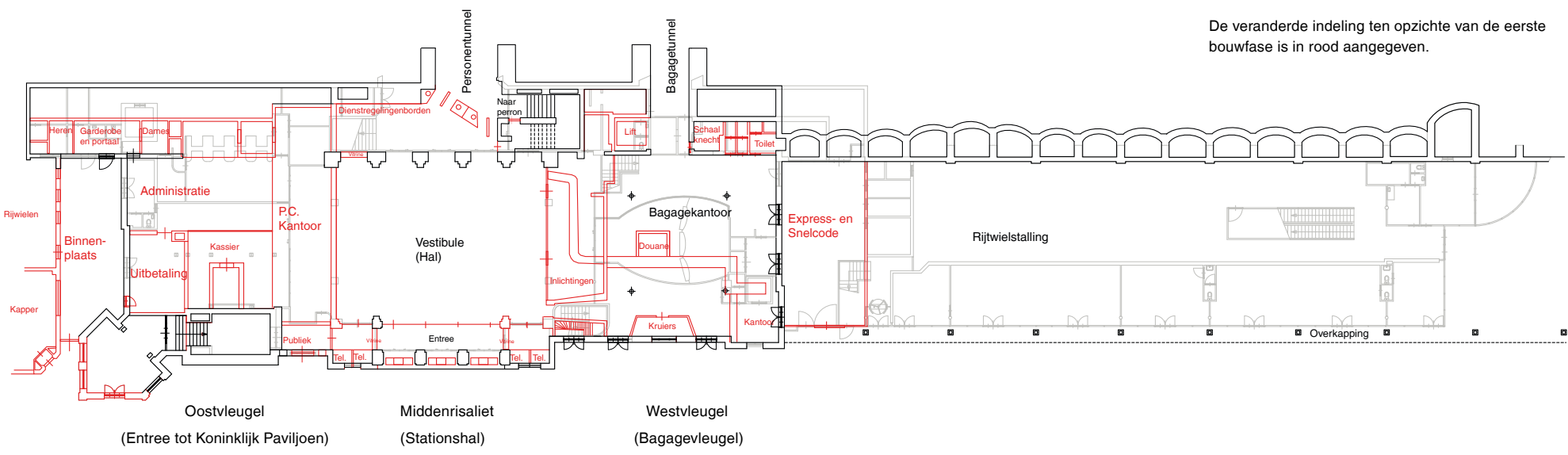
### **Hofpleinlijn**

Na de Tweede Wereldoorlog ging de Hofpleinlijn niet meer verder naar Scheveningen en uiteindelijk werd Den Haag Centraal in plaats van Den Haag Hollands Spoor het eindpunt. De uitbreiding voor de Hofpleinlijn werd afgebroken, slechts een deel van de kap bleef bewaard.



Stationensemble met op de achtergrond de industriële bedrijvigheid aan de Laakhaven. Het postgebouw en het bijbehorende spoor met postperron was nog niet gebouwd. Jaartal onbekend.

De veranderde indeling ten opzichte van de eerste bouwphase is in rood aangegeven.



## HOOFDGEBOUW

### Algemeen

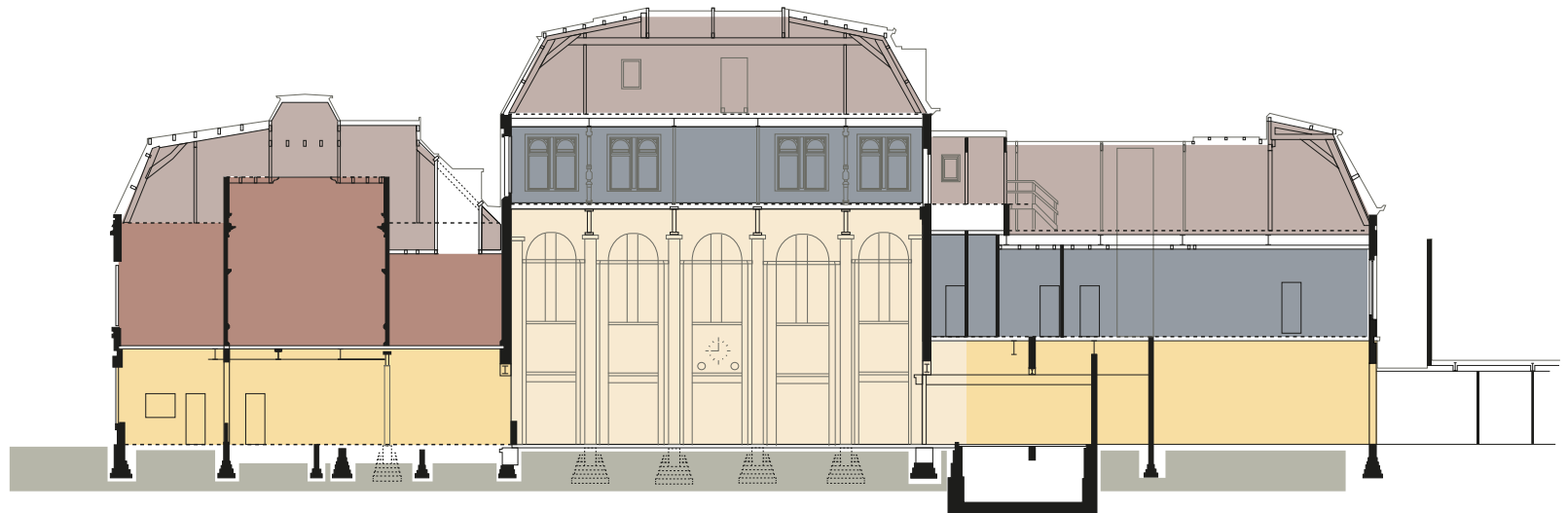
In 1950 kreeg de spoorbouwmeester van de Nederlandse Spoorwegen, ir. H.G.J. Schelling, opdracht voor de renovatie van voornamelijk het hoofdgebouw van station Den Haag Hollands Spoor. Het programma van eisen voorzag in een vergroting van de lokettencapaciteit, meer licht en ruimte in de als somber ervaren hal, moderne werkruimten voor spoorwegbeambten en een moderne en overzichtelijke bagageruimte.

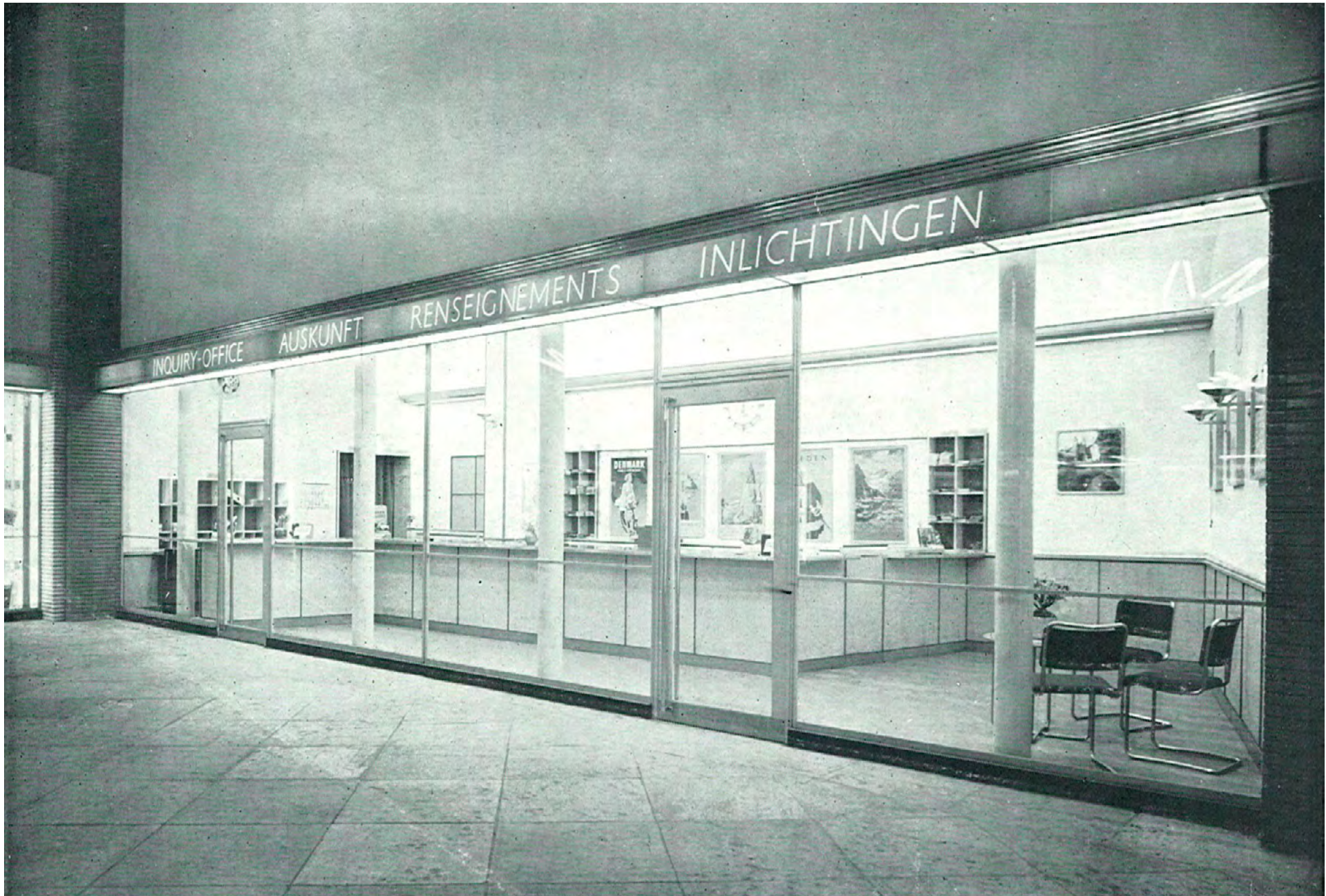
Uit een beschrijving in *Bouwkundig Weekblad* 25 april 1950 ('Verbouwing Station Hollands Spoor te 's-Gravenhage'): 'Wanneer wij de oude en nieuwe indeling vergelijken, dan zien we dat de oppervlakte van de hal praktisch hetzelfde is gebleven, en dat de trap naar het eerste perron opgeofferd is, waardoor onder dit perron een verruiming van de hal

verkregen werd, zodat hier drie loketten konden worden ondergebracht. Om te bereiken, dat alle dienstregelingen op een betrekkelijke kleine lengte een plaats konden vinden heeft men een vernuftige schuifconstructie bedacht. In de oude toestand zien wij verder, dat de reizigerstunnel asymmetrisch lag ten opzicht van de in vijf traveeën verdeelde achterwand van de hal. Door de verruiming van de hal tengevolge van de opruiming der trap werd het mogelijk drie in plaats van twee openingen te bestemmen voor toegang "naar de treinen", zodat een harmonische toestand verkregen werd. Om de reizigers zoveel mogelijk deuren te besparen is het tochtportaal opgeofferd en veranderd in een open portiek met ver teruggeplaatste glaswand. Tegenover de loketten is een ruim inlichtingenbureau gemaakt met doorgang naar de vernieuwde bagageruimte.'

Schelling ontdeed de stationshal van nagenoeg alle negentiende-eeuwse decoraties en moderniseerde de ruimte met strak pleisterwerk, metselwerk van geglazuurde baksteen, glazen wanden in stalen kozijnen, tegelwerk van natuursteen en futuristische kroonluchters van TL-lampen. Aan de functionele indeling veranderde Schelling niet veel: de loketten voor treinkaartjes bleven in de westvleugel, maar iets minder diep gelegen. Daarachter in de westvleugel bevonden zich de administratieve dienst ruimten. In de oostvleugel kwam een balie voor inlichtingen en daarachter een nieuwe ontsluiting naar de verdiepingen en een ruimte voor bagagetransport.

De ruimte boven de stationshal werd in de 1976 verbouwd tot uitvalsbasis voor de Sport- en Ontspanningsvereniging voor Spoorwegpersoneel.







Het interieur na de ingreep van Schelling: de trap naar perron één is opgeofferd voor drie extra lokketten (buitenland en abonnementen), rechts op de foto zijn de dienstregelingborden zichtbaar

Linkerpagina: het inlichtingenkantoor en de loketten werden bij de renovatie van het interieur in 1950 in de oost- en westvleugel van de stationshal ondergebracht.

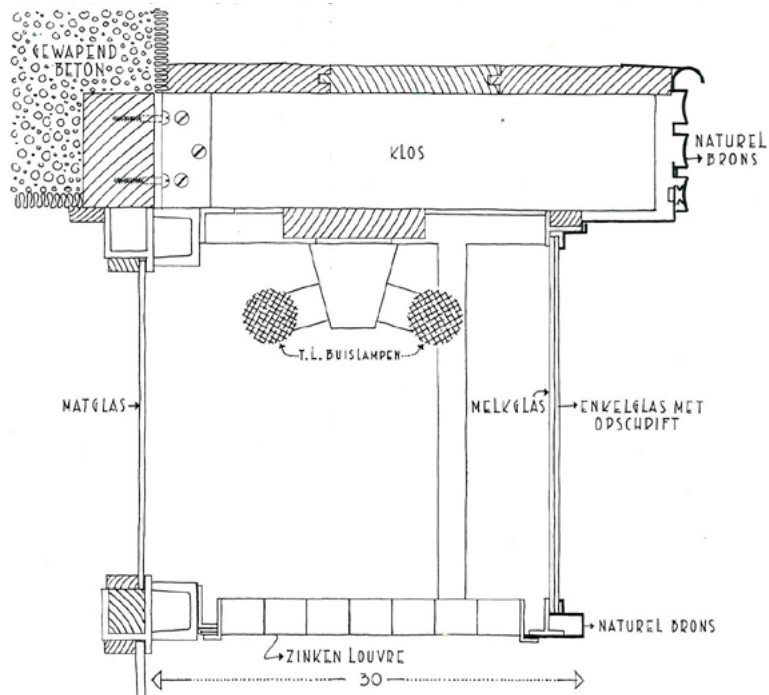
Rechts een detailtekening van de doorsnede van de verlichting boven de plaatskaartenloketten.

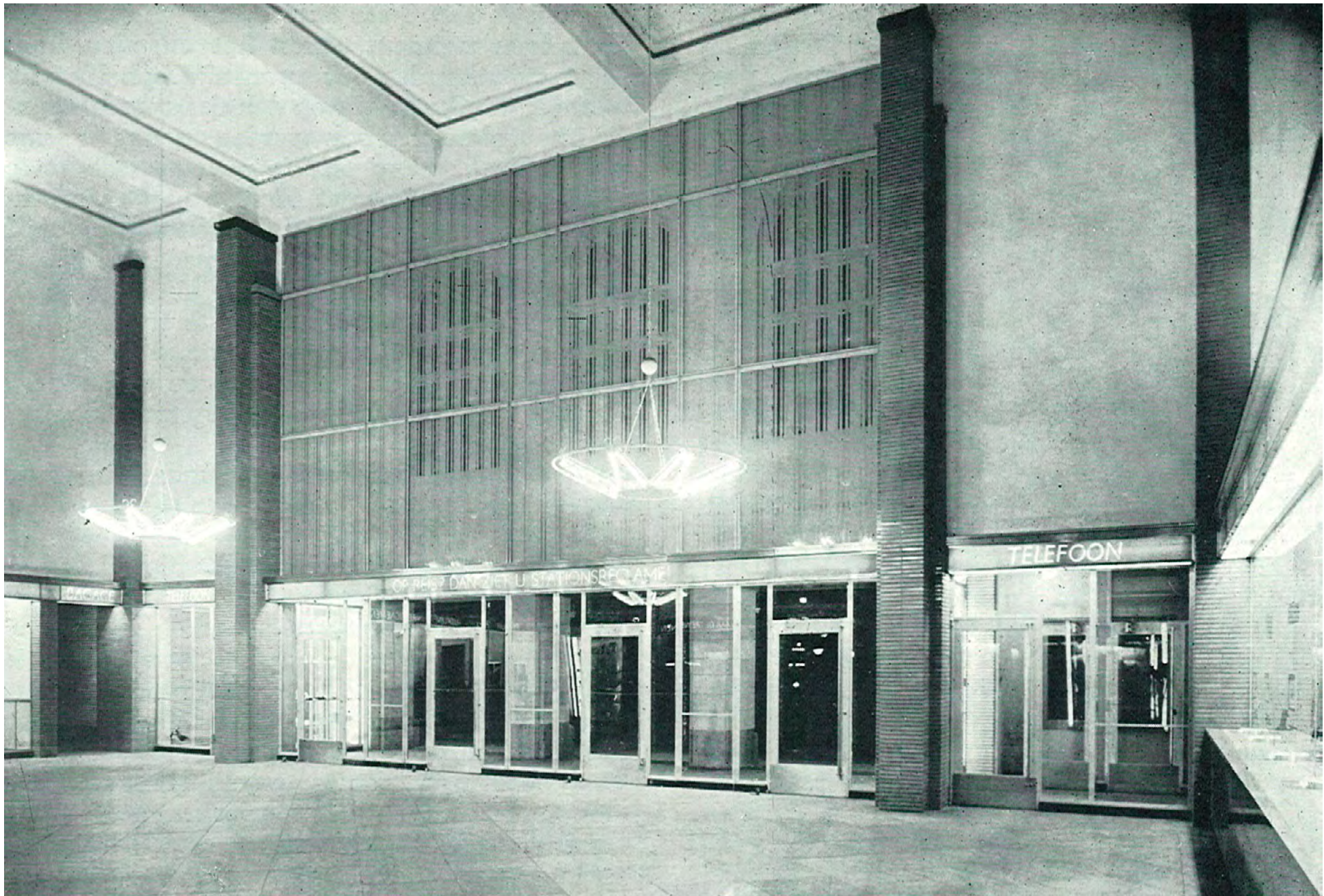


Plaatskaartenloketten



Interieur plaatskaartenloket







Plaatskaartenloket

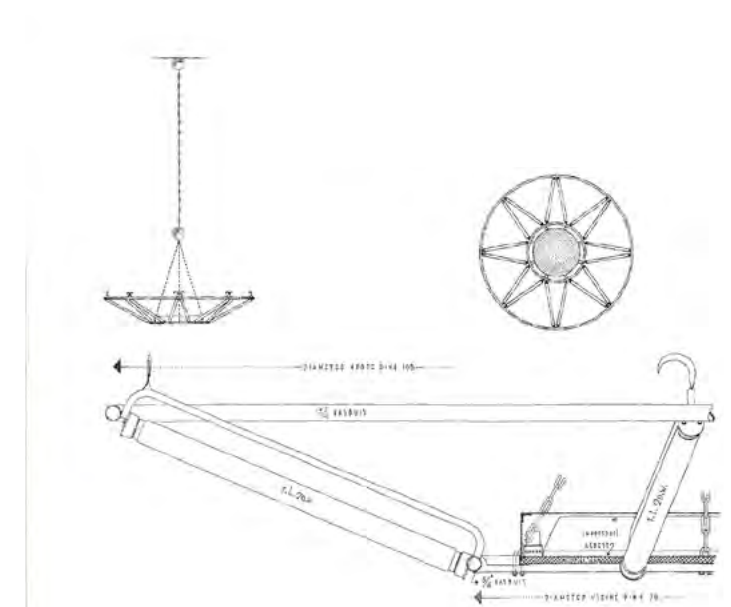


Kantoren

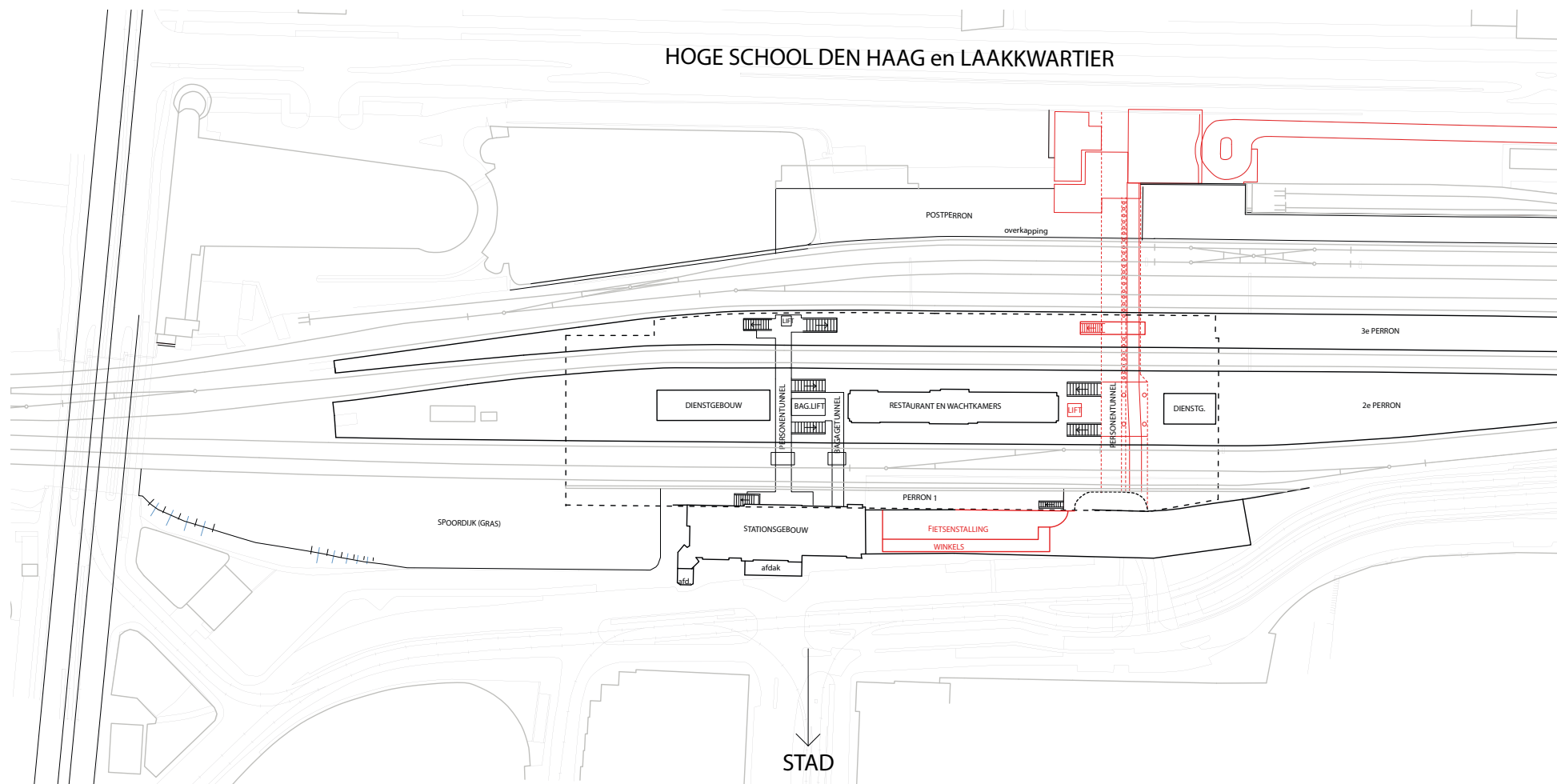


Doorgang naar de treinen

Hierboven: de dienruimten in het station  
 Linkerpagina: de gerenoveerde stationshal.  
 Rechts: detailtekening van de kroonluchters.



# FASE 3: CAPACITEIT EN FUNCTIONALITEIT



## Station Hollands Spoor tijdens de derde bouwphase, 1989-heden

Rode lijnen: Wijzigingen ten opzichte van de situatie van voor 1989. Nieuw zijn de overdekte fietsenstalling en winkels in de rijtuigoverkapping, de doorgebroken tunnel naar het Laakkwartier en tenslotte de bouw van een nieuw entreegebouw, met een kiss and ridestroom en fietsenstalling aan de achterkant.



## SITUATIE

### Stad < verbinding > Laakkwartier

Tijdens de derde ingrijpende verbouwing, in de jaren tachtig en negentig, veranderde het station van een grens tussen de stad en het achterland in een verbinding tussen de stad en het nieuw ontwikkelde Laakkwartier met als belangrijke bestemming de Haagsche Hogeschool en een winkelcentrum. De verbinding werd gemaakt door de oorspronkelijke uitgangstunnel door te breken aan de achterkant en vervolgens te verbreden tot fietsers- en voetgangerstunnel met toegangen naar de perrons. Het station kreeg een hele nieuwe achterkant met een nieuw entreegebouw, een fietsenstalling en kiss and ride-strook.

Het Stationsplein veranderde nauwelijks ten opzichte van de vorige bouwphase. Op de plaats van het inmiddels afgebroken kopstation voor de Hofpleinlijn kwam een taxi-standplaats, waarmee de verkeersdrukte nog meer toenam. Interne wijzigingen waren de verbreding van de personentunnel van de stationshal naar de perrons en de installatie van roltrappen naar de perrons. Andere wijzigingen waren de bouw van een bewaakte fietsenstalling en van winkelruimten onder de rijtuigoverkapping.



Het Laakkwartier achter het station is door de bouw van de Haagse Hogeschool en andere nieuwbouw een stedelijk en ontwikkeld gebied geworden. Linker foto: vogelvlucht gezien vanaf de achterkant

Rechter foto: vogelvlucht gezien vanaf de voorkant station.





### **STATIONSENSEMBLE:**

Door belangrijke wijzigingen in de hoofdonderdelen van het stationsensemble wijzigde de door Margadant ontworpen samenhang. De wijzigingen stonden vooral in het teken van het vergroten van de reizigerscapaciteit en het doortrekken van de reizigersroutes naar de achterzijde van het station. Concreet ging het om het doorbreken en verbreden van de uitgangstunnel met een entree/uitgang, kiss and ride zone en fietsenstalling aan de achterkant van het station. De persontunnel werd eveneens verbreed. Tijdens de renovatie werd brandgesticht, waardoor er een ongeplande restauratie aan de perronoverkapping nodig was. Rond 1996 werd onder de rijtuigkap een bewaakte fietsenstalling en winkelruimten gebouwd.

### **Hoofdgebouw**

Het interieur van het hoofdgebouw werd ingrijpend gerenoveerd. Zowel de indeling als de afwerking van de ruimten wijzigden. Het openbare deel van de stationshal werd vergroot. Op de verdiepingen bleef de indeling voor een belangrijk deel ongewijzigd. Ook het Koninklijk Paviljoen veranderde niet.

### **Ontsluiting**

De uitgangstunnel werd verbreed en doorgebroken naar de achterkant. Vanuit de vernieuwde tunnel werden de perrons toegankelijk en kreeg de achterkant van het station een entree en gezicht. Ook de persontunnel werd verbreed en voorzien van liften en roltrappen naar de perrons. Onder de rijtuigenoverkapping kwam eind jaren '90 een bewaakte fietsenstalling en een aantal winkelruimten.



### **Spoor**

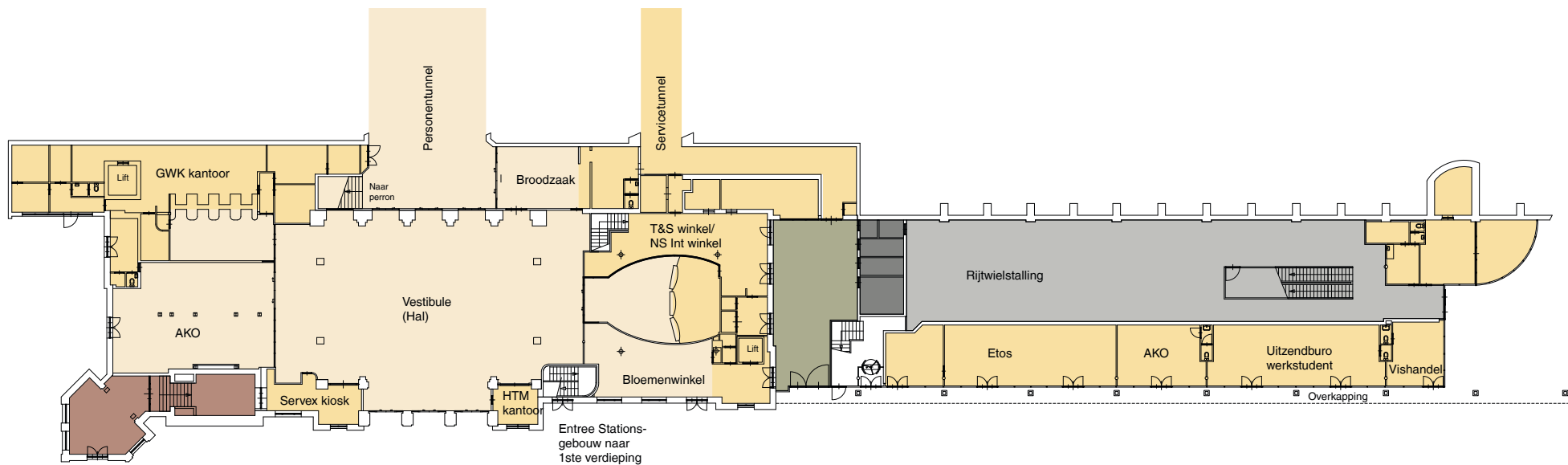
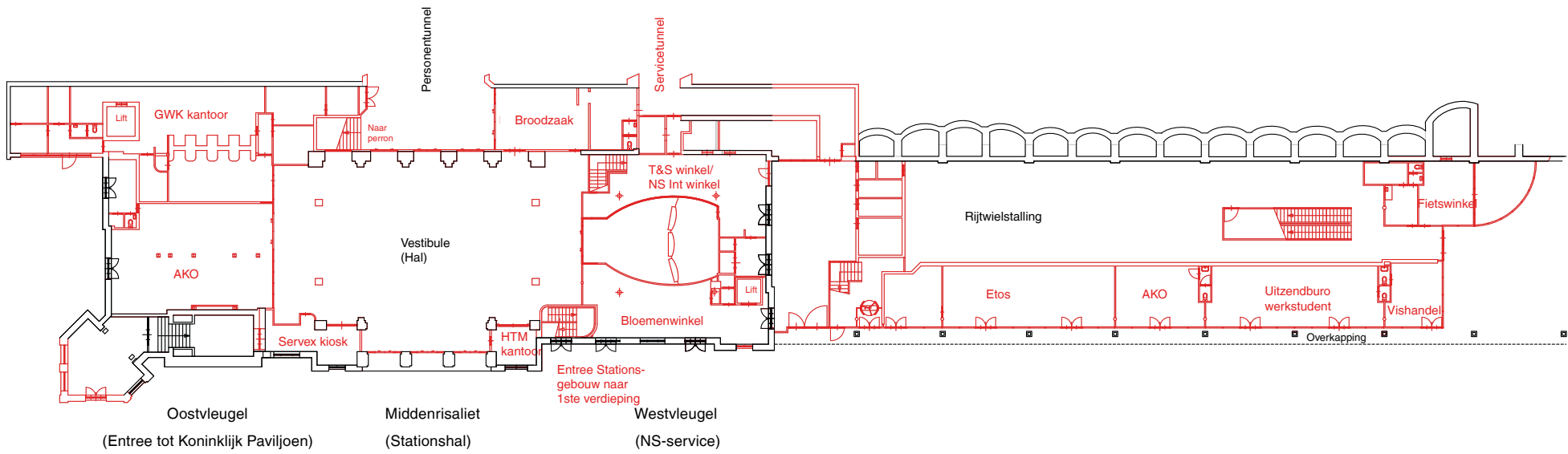
Het interieur van perrongebouw B werd ingrijpend gerenoveerd. De grote wachtruimte werd verkleind door een verbouwing tot kantoorruimtes.

Boven: verbouwing en vergroting persontunnel.

Linkerpagina: verbouwing en vergroting uitgangstunnel/ fietsertunnel.

Rechts: Restauratie perronoverkapping na brandstichting.

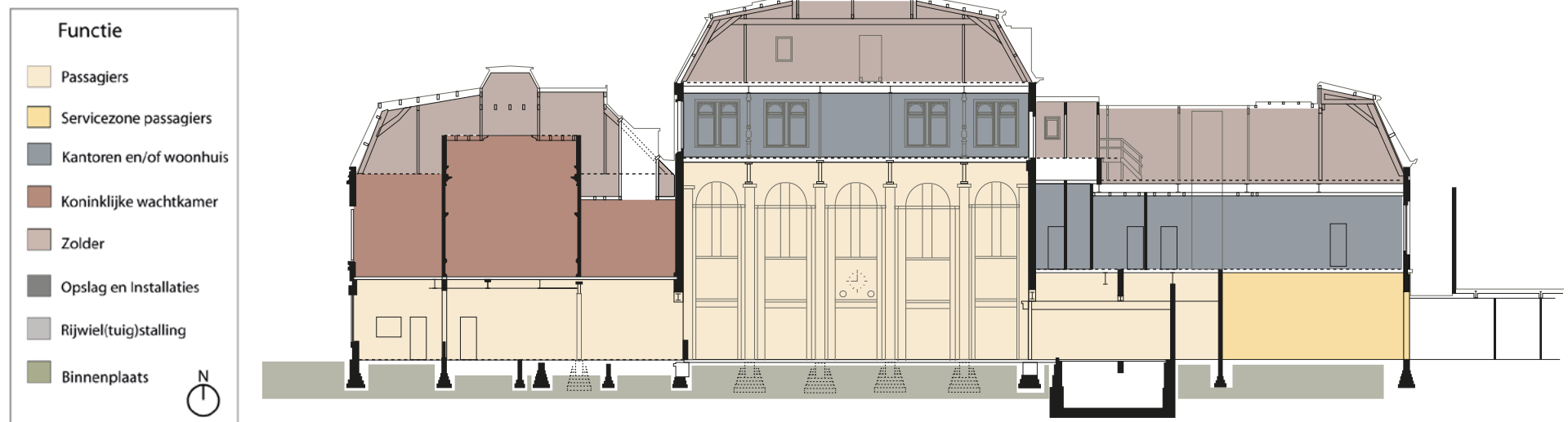




## HOOFDGEBOUW

De indeling van de begane grond van het hoofdgebouw werd sterk gewijzigd door ingrepen in de tunnels en in de stationshal. De ruimte voor de reizigers nam toe en dat ging ten koste van de ruimtes die oorspronkelijk voor spoorwegpersoneel waren. Hier kwamen een boekwinkel, geldkantoor, bakker, bloemenwinkel en NS-service.

Behalve de indeling veranderde ook de afwerking. Het plafond, de wanden en de vloer werden vernieuwd met moderne materialen en kunstwerken. Van de renovatie uit 1950 zijn geen sporen meer over. Van de architectuur van Margadant zijn binnen alleen de vensters nog zichtbaar. Het gevolg is het station van buiten de oorspronkelijke monumentaliteit behield, maar van binnen letterlijk werd uitgehold. De door Margadant ontworpen route door het ensemble werd onherkenbaar en geabstraheerd met een functionele en glatte afwerking.





Broodzaak



T&S winkel/NS internationale winkel in westvleugel



Bloemenwinkel



Verbrede hal, kolom scheidt stationshal met westvleugel



Kiosk in oostvleugel naast de entree



AKO winkel in oostvleugel



Zicht op schuifdeuren vanuit de personentunnel richting de stationshal







## HOOFDGEBOUW

### Interieur

Het interieur van het hoofdgebouw werd in de fase 3 vernieuwd. In de opzet van het gebouw trad een schaalvergroting op, die in de afwerking werd vertaald in een nieuwe laag, die de oude fragmenten en bouwsporen afdekt. Het plafond werd bedekt met houten platen, de binnengevels en pilaren met roze natuursteen en langs de bovenranden van de gevels kwamen tegeltableaus van de kunstenaar Josephine Sloet. Licht werd aangebracht via metalen driehoekige wandlichten rond de pilasters in de hal en armaturen gedragen door een stalen frame dat is opgehangen in de hal aan het plafond.

Interieur, detail materialisering en tegeltableaus van Josephine Sloet in de stationshal





## ONTSLUITING

### Personentunnel en bagagetunnel

De personentunnel van de stationshal naar de perrons werd verbreed en de perrons zijn beter toegankelijk door roltrappen en liften. Door de sterk gewijzigde verhouding tussen de breedte en hoogte veranderde het karakter van de tunnel: het werd een lage, besloten ruimte, versterkt door het doodlopende einde.

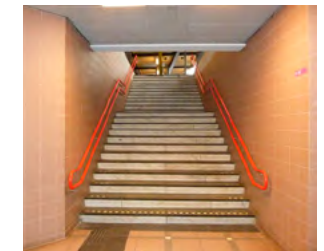
De oorspronkelijke bagagetunnel, niet openbaar toegankelijk, bleef behouden, en werd via een nieuwe gang verbonden met de rijtuigoverkapping in plaats van direct naar de rechtereuleug.



Nieuwe gang verbonden met overgebleven deel bagagetunnel

De oorspronkelijke toegang tot het eerste perron, een trap met bordes direct links in de tunnel (verdwenen in 1950 voor de uitbreiding van buitenlandse kaartenloketten) werd weer hersteld door een nieuwe trap direct links in de tunnel.

Tijdens de voorgaande verbouwingen veranderden de stijgpunten in de westvleugel steeds. Er bleven uiteindelijk twee trappen over: een trap direct achter de voorgevel, rechts van het HTM-kantoor en een trap direct achter de achtergevel, bereikbaar vanuit het kantoor voor NS-personeel.





## ONTSLUITING

### Uitgangstunnel, keermuur, rijtuigoverkapping en achterkant station

Roze tegels op wanden en vloeren

Rode leuningen

Glazen liften met stalen kap

Betonnen kolommen

Verlaagd plafond

Duidelijk is gekozen voor een eigentijds architectonisch vocabulair in de tunnels. Vanuit de schaalvergroting is dat goed te beargumenteren, maar het gevolg is wel dat van de ontworpen route door het ensemble en de ruimtelijke samenhang die het ontwerp van Margadant kenmerkte weinig is overgebleven.



Fietserstunnel met winkels en betonnen draagkolommen

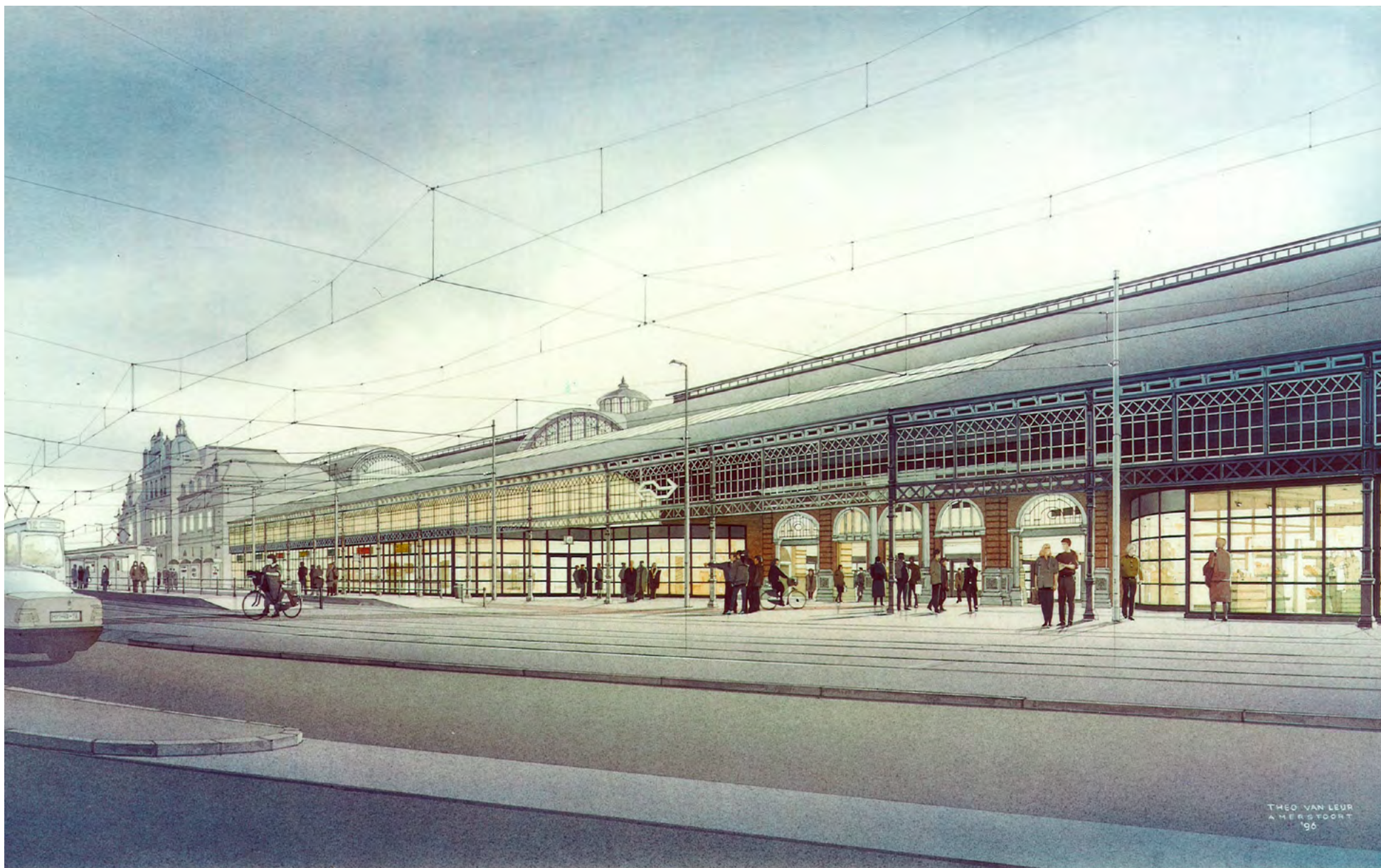


Fietsenstalling achterkant station



Linkerpagina: Doorgetrokken uitgangstunnel verbreed met fietserstunnel

Entree/uitgang achterkant station



Ontwerptekening voor de invulling van de rijtuigenkap. Links de entree voor de bewaakte fietsenstalling en winkels grensend aan het stationsplein. De winkels rechts van de tunnel zijn niet uitgevoerd. Hiervoor in de plaats is een onbewaakte fietsenstalling gekomen.

## ONTSLUITING

### Rijtuigoverkapping

De rijtuigkap was in de jaren vijftig al grotendeels in gebruik als fietsenstalling, met helemaal rechts, tegen het hoofdgebouw, een afgesloten ruimte voor expresgoederen. In de derde fase werd deze afgesloten ruimte gehandhaafd, maar als afgesloten binnenplaats voor tijdelijk opslag. De fietsenstalling wijzigde: door de bewaakte stalling over twee verdiepingen te verdelen, kwam er op de begane grond ruimte vrij voor winkels. Hiermee is een groot deel van de oorspronkelijk open gevel van de rijwielstalling gesloten. Slechts de onbewaakte stalling rechts van de fietserstunnel laat het oorspronkelijke gevelaanzicht van de rijtuigoverkapping zien..



Fietsenstalling onder rijtuigkap



Winkels onder rijtuigkap



Bewaakte fietsenstalling



Oorspronkelijke entree uitgangstunnel;



Vogelvlucht van nieuw aangebouwde achterkant Station Hollands Spoor. Daarachter het station van Margadant. Links de Kiss and Ride zone (Laakplein) en vooraan de Waldorpstraat.

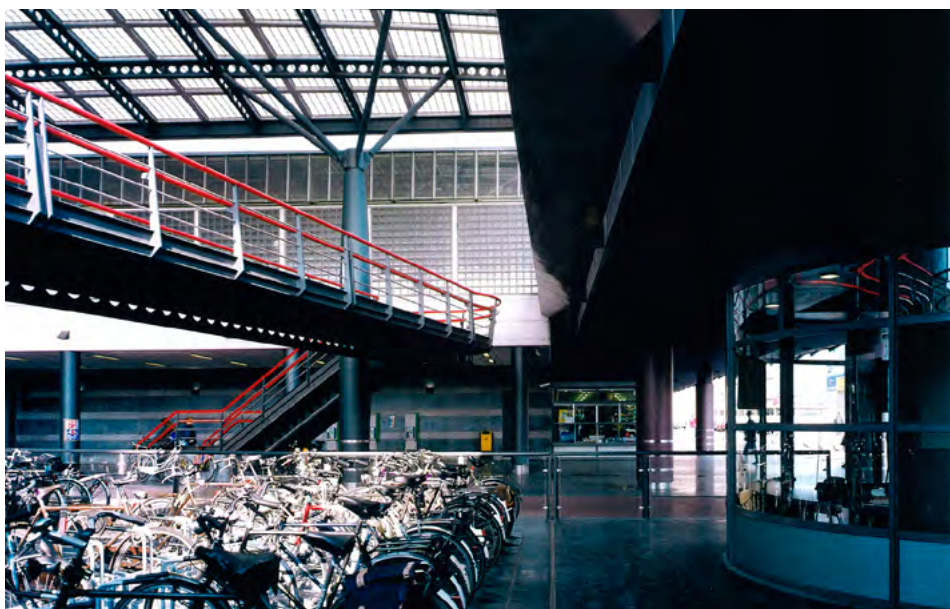




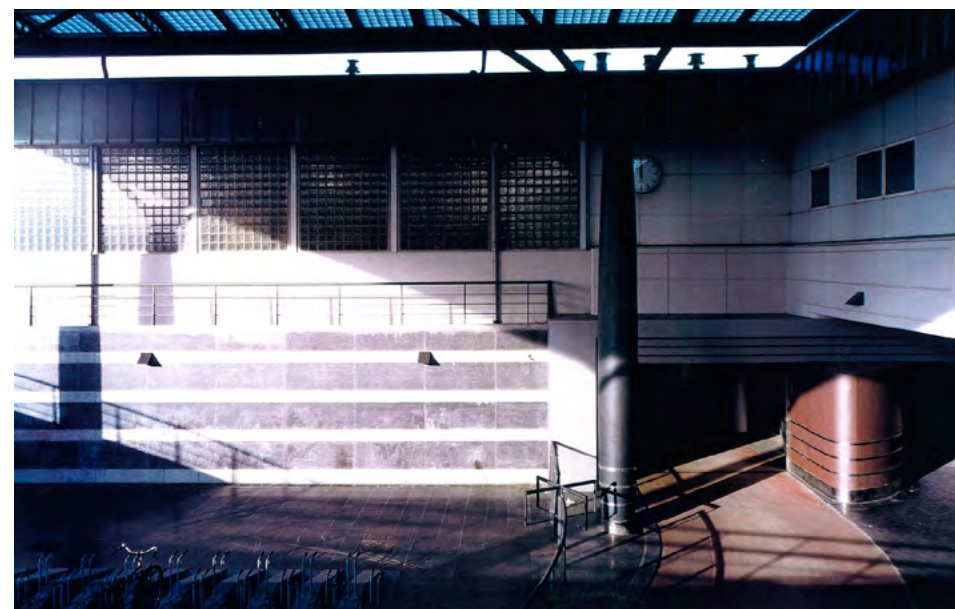
Wegenstructuur aan achterkant station



Kiss and ride zone aan achterkant station



Trap en hellingbaan naar de fietsenstalling aan de achterkant van het station en uitgang- en fietstunnel .





## SPOOR

### Spoorgebouw

Net als het hoofdgebouw werden de perrongebouwen sterk gewijzigd. Ook hier kregen zowel de wanden als vloer en plafond een afwerking met moderne materialen. In het voormalige restauratiegebouw kwamen op de kopse kanten kiosken met daartussen een verkleinde wachtruimte en kantoren voor spoorwegpersoneel.

Links: interieur wachtruimte in spoorgebouw B



Entree wachtruimte



Kiosk op de kop van het voormalige restauratiegebouw

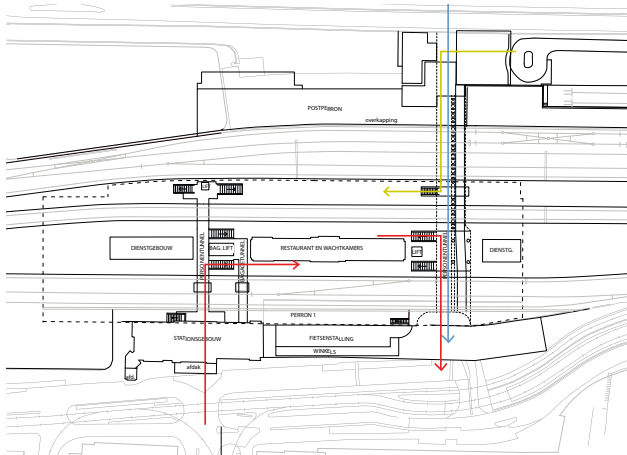


Interieur kiosk



Alleen het middendeel van het perrongebouw is toegankelijk voor publiek. Langs het gebouw bevinden zich banken.

# 2010: SPOREN VAN DE TIJD



VERTREKROUTE DOOR HET ENSEMBLE (RODE LIJN, ONTWERP MARGADANT), SITUATIE 2010



1. Stationsplein



2. Stationshal



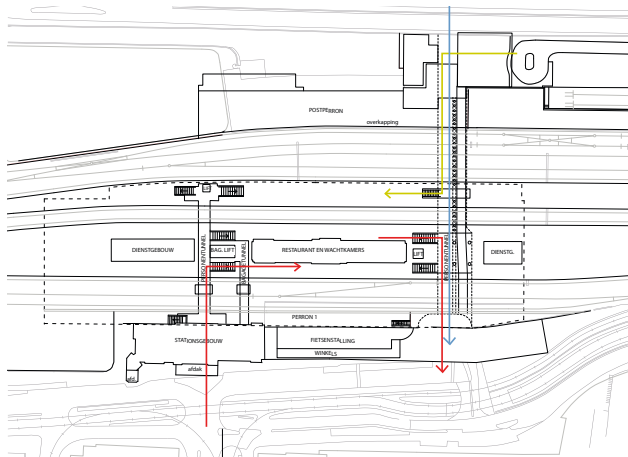
3. Toegang tot personentunnel



4. Personentunnel



5. Aankomst op het tweede perron



**AANKOMSTRUTE DOOR HET ENSEMBLE (RODE LIJN, ONTWERP MARGADANT), SITUATIE 2010)**



1. Aankomst op het tweede perron



2. Trap naar uitgangstunnel/fietsertunnel



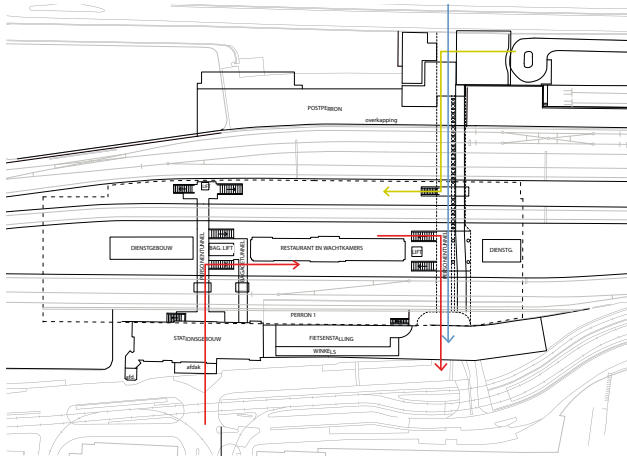
3. Uitgangstunnel



4. Uitgang station



5. Fietsenstalling onder rijtuigkap



**ROUTE VANAF ACHTERZIJDE STATION (GROENE LIJN, FASE 3), SITUATIE 2010**



1. Kiss and ride zone, via trap naar fietsenstalling



2. Entree achterkant station



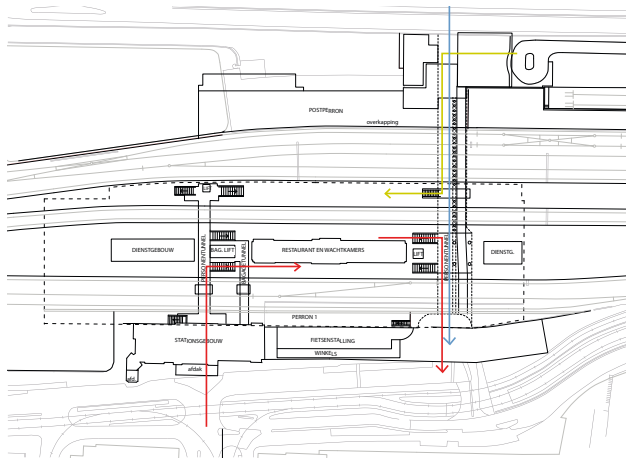
3. Uitgangstunnel/fietsertunnel



4. Trap naar het derde perron



5. Wachten op het derde perron



**FIETSERROUTE DOOR HET STATION (BLAUWE LIJN, FASE 3), SITUATIE 2010**



1. Achterkant station



2. Entree achterkant station



3. Links: fietserstunnel



4. Fietserstunnel onder het tweede perron



5. Aankomst onder rijtuigenkap

## BEELDIMPRESSIE EERSTE BOUWFASE



Voorkant station



Perronoverkapping



Getoogd plafond van gele baksteen, keerwand uitgangstunnel

## BEELDIMPRESSIE DERDE BOUWFASE



Achterkant station



Bovenaanzicht uitgangstunnel



Uitgang- en fietserstunnel met links winkels/horeca, betonnen draagkolommen en laag plafond bekleed met platen



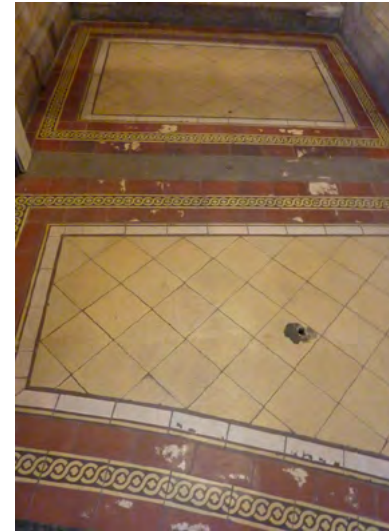
**FRAGMENTEN EERSTE BOUWFASE**



Trap naar het eerste perron vanuit de uitgangstunnel



Metalen draagconstructie NS ticketadministratie



Vloertegelpatroon bij uitgangstunnel



Entree uitgangstunnel

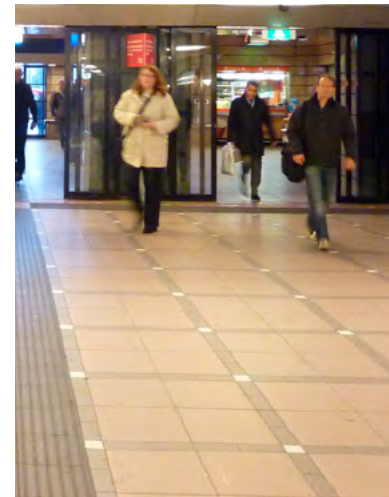
**FRAGMENTEN DERDE BOUWFASE**



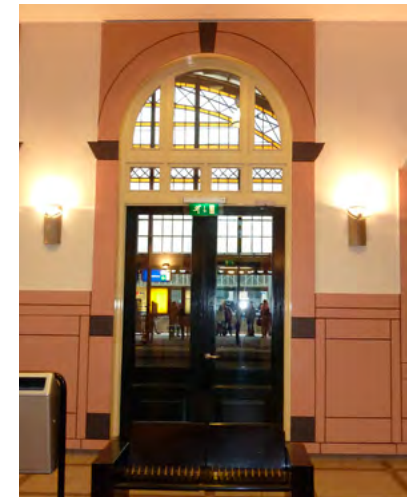
Trap naar het tweede perron vanuit de uitgangstunnel



Draagkolom spooroverkapping op nieuwe betonnen draagkolom.

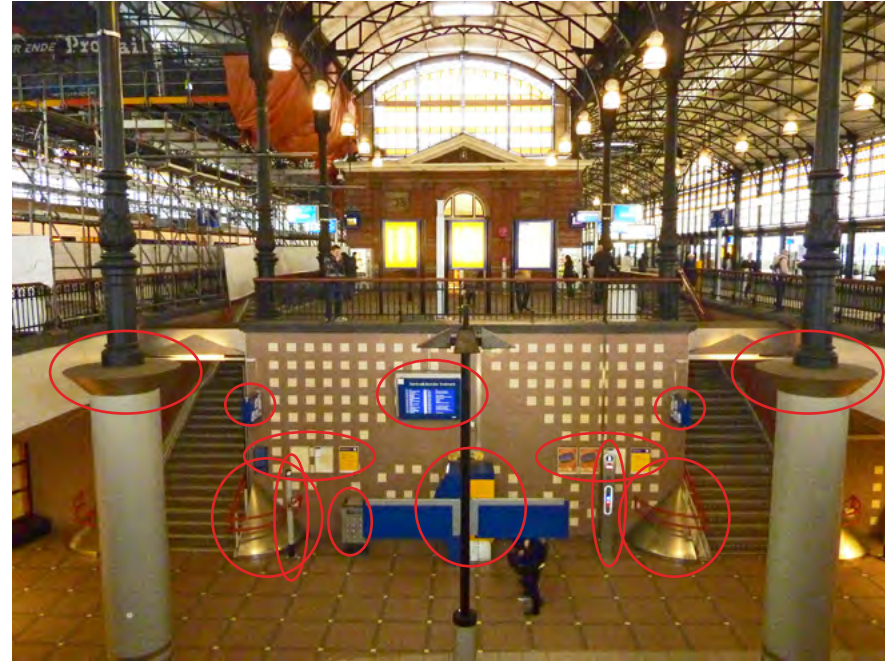


Vloertegelpatroon personentunnel



Wachtkamerdeur, gezien vanuit het interieur

## TOEVOEGINGEN NA 1989



### Uitgangstunnel/fietserstunnel

Na de oplevering van de doorgetrokken uitgangstunnel en de toegevoegde fietserstunnel, zijn er in de loop der jaren meerdere toevoegingen gedaan. Zo werden stalen elementen rond de kolommen en bij het begin van de trapleuningen geplaatst. Ook zijn er kaartautomaten bij gekomen en overzichtsboards.

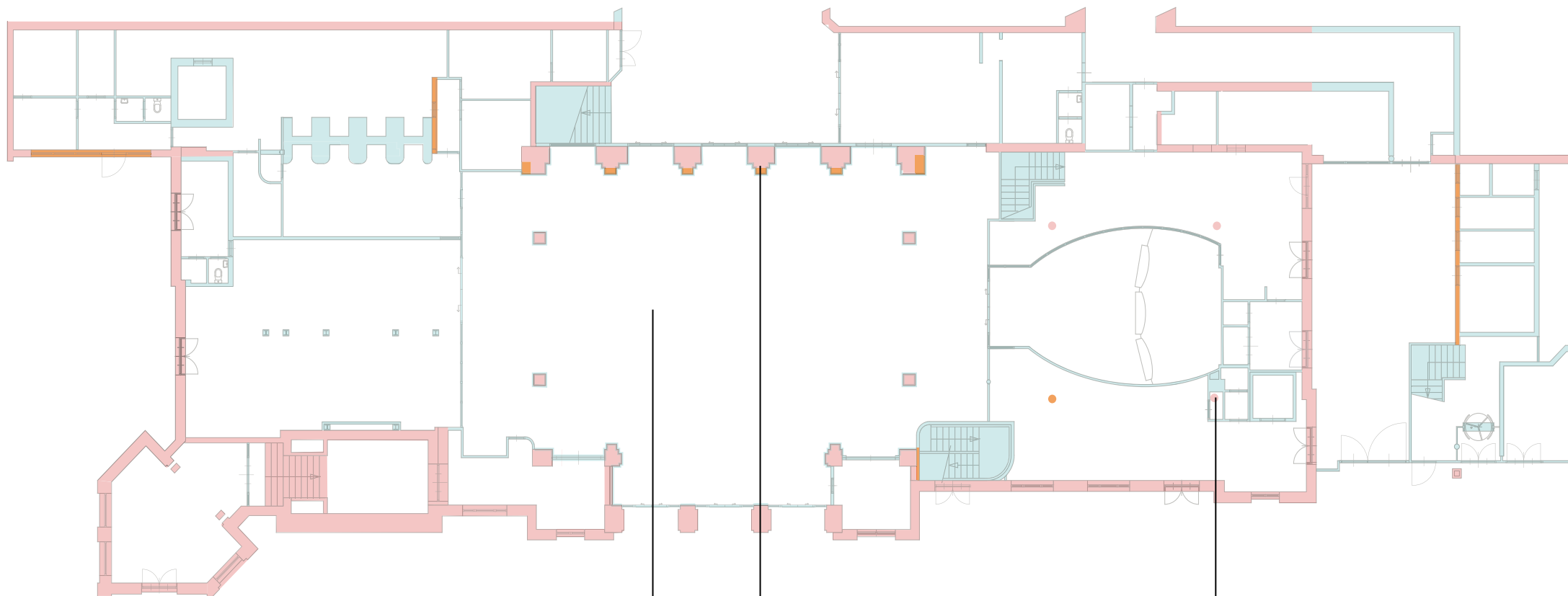
De tegels op de wanden van de tunnels zijn uitgevoerd met opschriften van jaartallen en teksten; '1994' en 'hollandspoor'. Door de vele toevoegingen werd deze grafische laag nauwelijks meer te ervaren.






### Stationshal

Ook in de stationshal werden in de afgelopen jaren toevoegingen aangebracht.

# HOOFDGEBOUW 2010



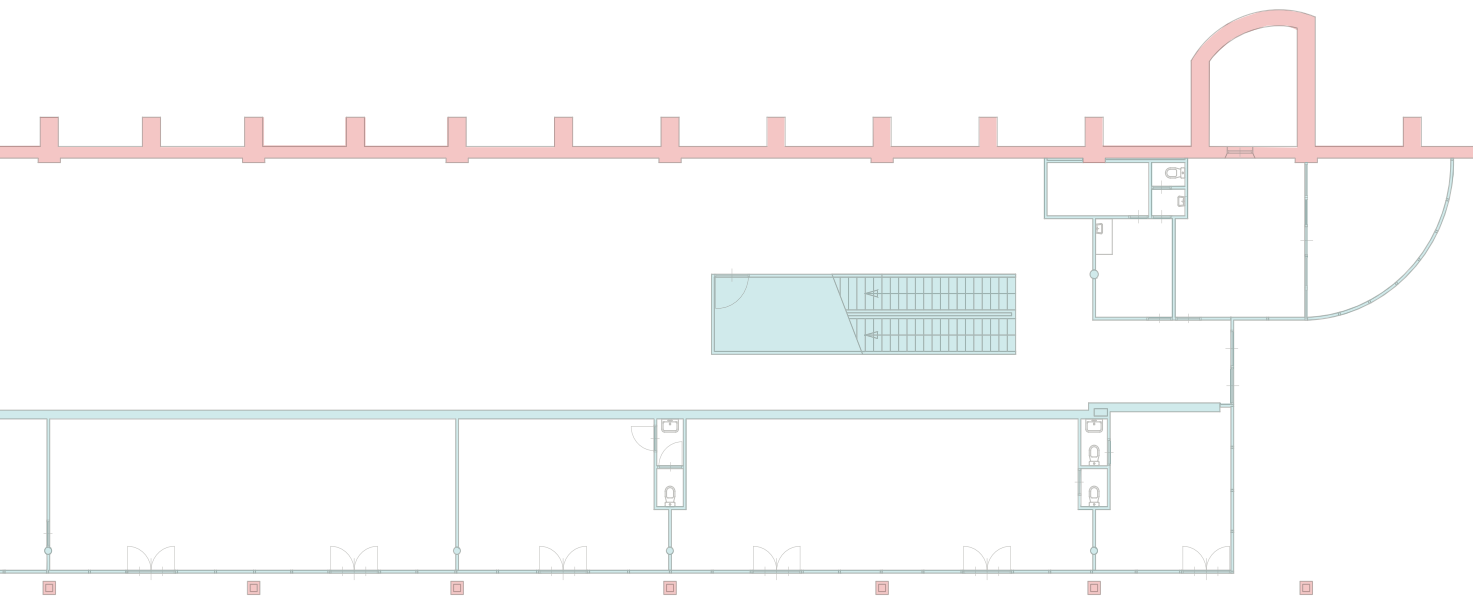
## Begane grond

-  Eerste bouwphase (1888-1950)
-  Tweede bouwphase (1950-1989)
-  Derde bouwphase (1989-heden)

Plafond in de centrale hal is verlaagd, maar het grid van grote en kleine balken is oorspronkelijk. Hoge verwachting dat (delen van) het plafond uit de eerste bouwphase zich achter het huidige plafond bevinden.

De kolommen uit de eerste bouwphase zijn bekleed met natuursteenplaten. Mogelijk zijn delen van de oorspronkelijke bekleding hierachter terug te vinden.

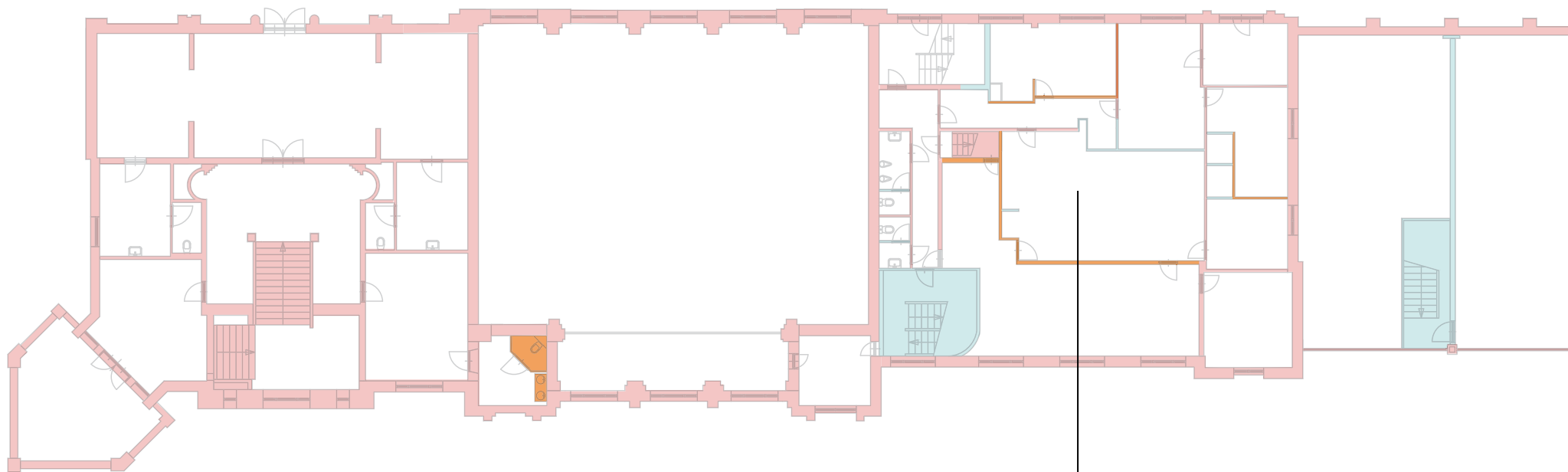
De kolommen in de kantoorruimte zijn uit de eerste bouwphase en zijn rijk geornamenteerd. De kolom in de bloemenwinkel is vervangen in een latere bouwphase. Lage verwachting dat deze kolom nog uit de eerste bouwphase dateert en ornamenten heeft.






Station Hollands Spoor heeft drie bouwfasen: de bouw van het station naar ontwerp van D.A.N. Margadant eind negentiende eeuw, daarna een renovatie door H.G.J. Schelling in de jaren vijftig en tenslotte een renovatie in de jaren negentig. Uit alle bouwfasen zijn in meer of mindere mate nog bouwsporen aanwezig. Deze kaarten brengen in beeld waar nog bouwsubstantie uit de eerste en tweede bouwfase verwacht kan worden. Zonder destructief onderzoek is niet mogelijk om te voorspellen waar nog monumentale interieuronderdelen aanwezig zullen zijn. Wel wordt op grond van de bouwfaserings duidelijk waar dat beslist niet het geval is.

Uit de eerste bouwfase zijn voornamelijk de buitengevels bewaard gebleven en constructieve elementen in het interieur als kolommen en enkele binnenwanden. Het Koninklijk Paviljoen bleef in zijn geheel gaaf bewaard.

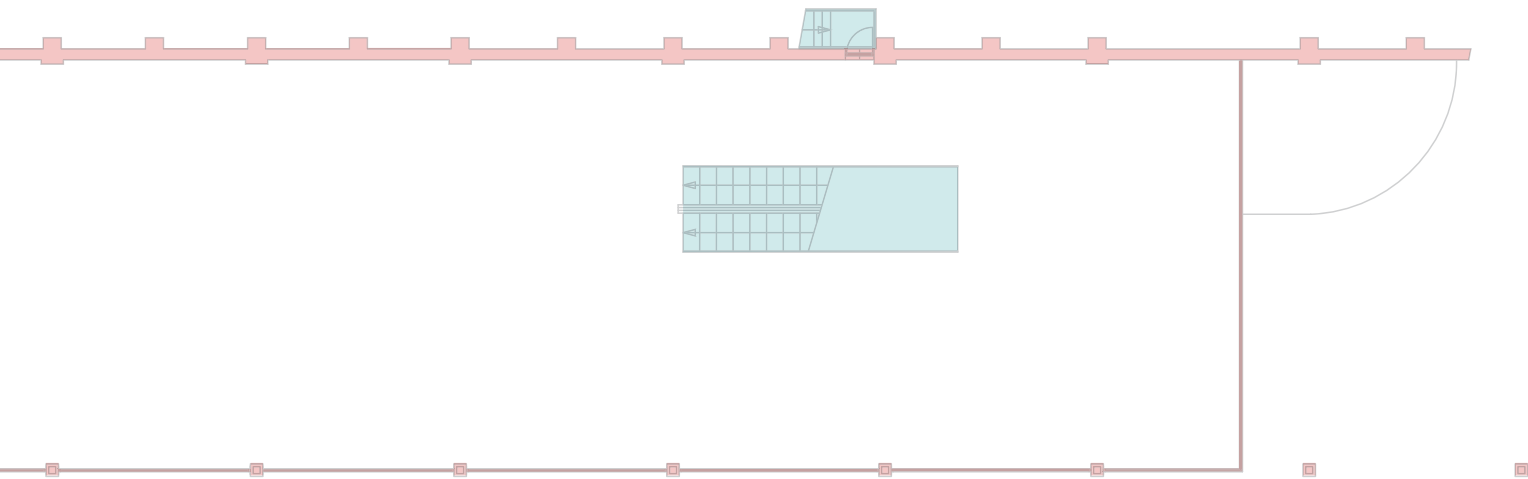
Uit de tweede bouwfase zijn nog enkele tussenwanden op de begane grond en eerste verdieping zichtbaar. Bovendien is de ruimte boven de centrale hal in zijn geheel in deze bouwperiode verbouwd.

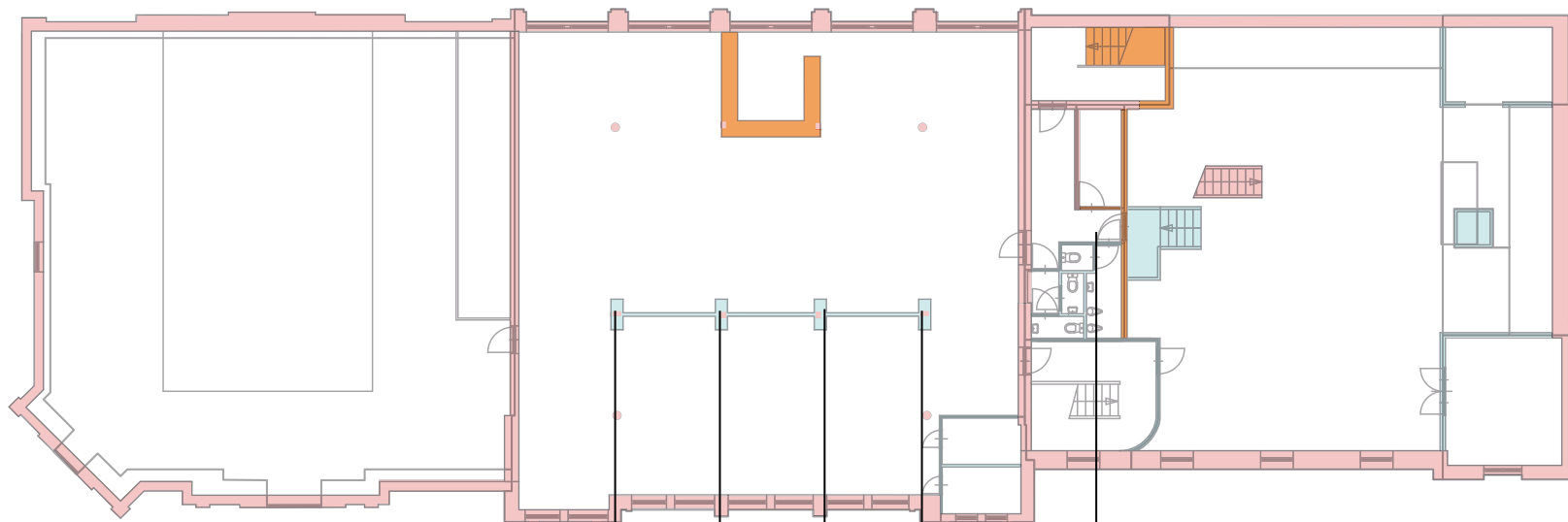


Eerste verdieping

-  Eerste bouwphase (1888-1950)
-  Tweede bouwphase (1950-1989)
-  Derde bouwphase (1989-heden)

De indeling van het rechterbouwdeel is flink gewijzigd in alle bouwfasen. Gemiddelde verwachting voor tussenwanden uit de eerste bouwphase. Gemiddelde verwachting voor plafonds uit eerste of tweede bouwphase achter de huidige verlaagde plafonds.





Tweede verdieping

- Eerste bouwphase (1888-1950)
- Tweede bouwphase (1950-1989)
- Derde bouwphase (1989-heden)

De centrale ruimte was oorspronkelijk rijk gedocoreerd (zie pagina ). In 1980 vond een verbouwing plaats ten behoeve van de SOV-ruimte. Hoge verwachting dat in de brede kolommen nog oorspronkelijke stalen kolommen (H-profielen) zitten, gelijk aan de kolommen in het bargedeelte.

Oorspronkelijk had alleen de linkerstrook van deze zolder een functie. voor de logistiek van de ruimte boven de centrale hal. De toevoegingen in het rechtergedeelte zijn uit de tweede of derde bouwphase.





Kolommen uit de eerste bouwphase in de kantoorruimten op de begane grond.



Vergroot trappenhuis, waarvoor een muur tegen het venster is geplaatst.



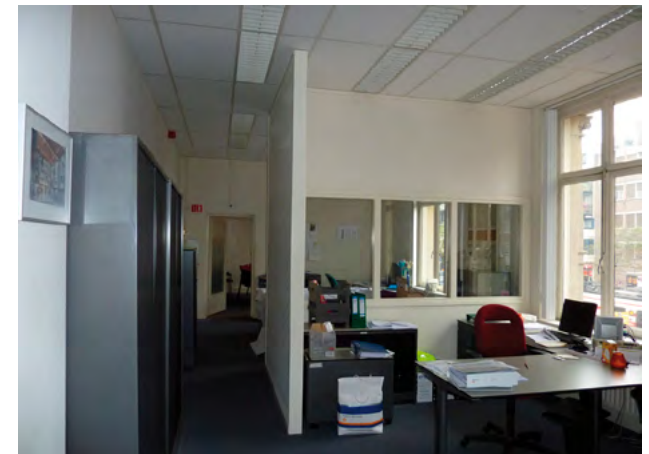
Kolommen uit de eerste bouwphase in de SOV-ruimte. De buitenste kolommen zijn geornamenteerd, de middelste twee niet, omdat deze oorspronkelijk waren opgenomen in een scheidingswand.



Plafond zoals aangebracht in de derde bouwphase.



Bekleding van de kolommen met natuursteenplaten, uitgevoerd in de derde bouwphase.



Nieuwe indeling van de kantoorverdieping in het rechterbouwdeel.



1. Icoon in de stad



2. Schakel naar het Laakkwartier voor fietsers en voetgangers.



3. Een ensemble, dat is ontworpen op de reizigersbeleving van de stad tot aan de trein.



4. Monumentale architectuur



5. Gaaf bewaarde opzet van de gebouwen (exterieurs)



6. Verborgen rijkdom: de verdiepingen van het hoofdgebouw.

# KWALITEITEN

1. Het station was oorspronkelijk de grens van de stad met het Stationsplein en de Stationsweg als verbindende elementen. Het monumentale stationsgebouw is nog steeds een belangrijk icoon voor Den Haag. Het voorplein is een belangrijk plein, hoewel de aansluiting op de stad en het gebruik van het plein niet optimaal zijn.

2. Het station was oorspronkelijk de grens van de stad, maar door de ontwikkeling van het Laakkwartier en de doorbraak van de oorspronkelijke uitgangstunnel functioneert het station nu als een schakel in de stad.

3. Het station is ontworpen als een ensemble zonder scheiding tussen het hoofdgebouw en de technische verkeersstructuur. Margadant ontwierp een vloeiende overgang voor de reizigers van plein naar trein. Bijzonder in deze opzet is de ruimtelijke samenhang tussen de stationshal, het verhoogde spoor en het brede perroneiland, waarvan veel onderdelen bewaard bleven.

4. Het stations heeft een monumentale architectuur, in de compositie, de gebouwdelen en details (bijvoorbeeld samengestelde vensters, luifels, kroonlijsten, reliëfs, gevelgeleding, risalerende geveldelen).

5. Het exterieur van het hoofdgebouw, van de perrongebouwen, van de perronoverkapping en de rijtuigoverkapping bleven in hun oorspronkelijke opzet herkenbaar.

6. De indeling en functie van de verdiepingen van het hoofdgebouw zijn globaal bewaard gebleven (linkervleugel met Koninklijk Paviljoen; centraal gelegen stationshal; rechternleugel met dienstruimten).

# KNELPUNTEN

## STATIONSPLEIN

1. Stationsplein en Stationsweg zijn vooral in gebruik door het verkeer. De oorspronkelijke groene aanlooproute naar het station toe is verdwenen, zonder dat er een nieuwe routing of verbinding tussen stad en station voor in de plaats kwam.

2. De verbinding tussen de Stationsweg via het Stationsplein naar het hoofdgebouw is onoverzichtelijk en onveilig vanwege de dubbele trambaan met haltes en de dubbele rijbaan met fietspad.



1. De Stationsweg is teloor gegaan als verbinding tussen station en binnenstad. Links: de groene loper in 1920, rechts de situatie nu.



2. Het Stationsgebouw is rommelig en onoverzichtelijk vanwege de vele haltes en trambanen. Als verblijfsruimte en voorplein voor het station voldoet het plein niet meer.

# KNELPUNTEN

## STATIONSEMBLE

3. De wijzigingen aan de structuur van het station hebben de oorspronkelijke ruimtelijke samenhang aangetast. Het station functioneert niet meer als een geheel (een ontworpen route van de stad tot het perron), maar als een reeks zelfstandige onderdelen, met abrupte overgangen en verschillende sferen.

4. Het station heeft een dubbelzijdige oriëntatie, op de stad en op het Laakkwartier. De oriëntatie op de stad is monumentaal vormgegeven, maar die op het Laakkwartier mist een duidelijk gezicht. Er is geen goede ruimtelijke overgang tussen de voor- en achterzijde van het station en geen goede aansluiting op de routing van Margadant.

5. Door de wijzigingen ontbreekt de ruimtelijke samenhang tussen exterieur en interieur. De interieurkwaliteit van het monument is geërodeerd. Dit geldt voor de stationshal (verbreed en gestileerd), de tunnels (verbreed en betegeld) en de stationsgebouwen (indifferent ingericht). Dit geldt niet voor het Koninklijk Paviljoen.

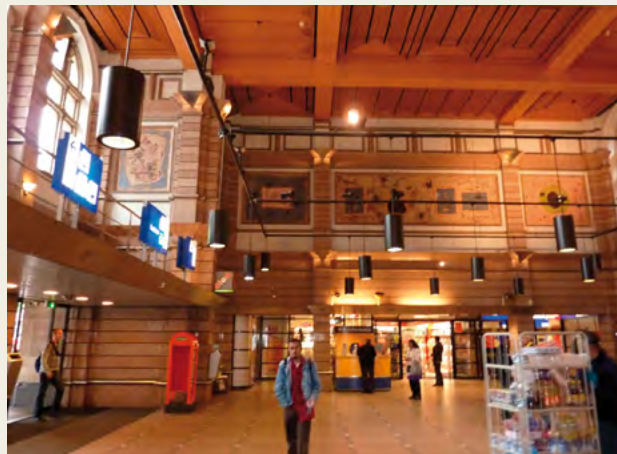
6. De oorspronkelijke routing door het stationsensemble is totaal gewijzigd door het doortrekken van de uitgangstunnel (nu fietserstunnel) naar de achterkant en door het maken van een entree met kiss and ride-strook aan de achterkant. De relatie tussen de toevoegingen met het ruimtelijk concept en de architectonische uitwerking van Margadant is problematisch.



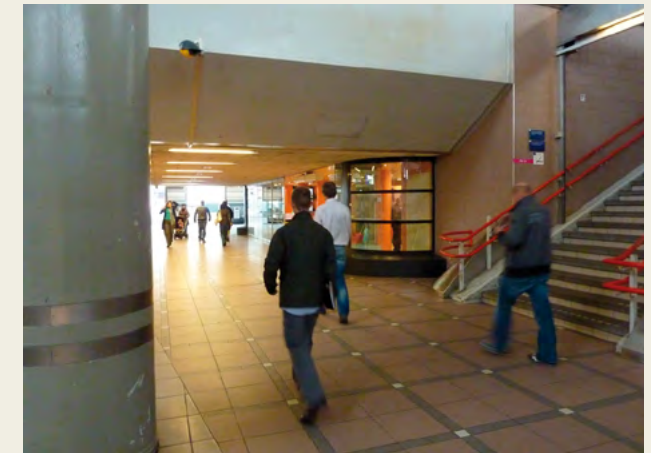
3. Aantasting ruimtelijke samenhang van het ensemble door indifferente doorbraken en uitbreidingen.



4. Twee gezichten: de wereld van Margadant sluit niet logisch aan op de routing vanuit het Laakkwartier.



5. Erosie kwaliteit interieurs



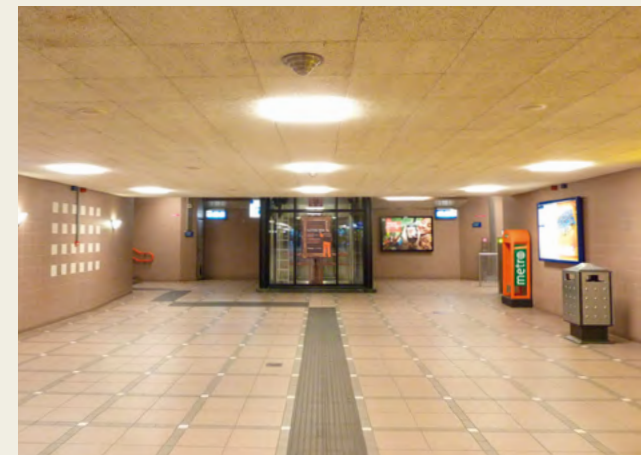
6. Matige reizigersbeleving door bruuske overgangen in de routing van Margadant.



7. Stationshal sluit niet meer goed aan op monumentaliteit van het gebouw.



8. Onoverzichtelijke ontsluiting verdiepingen hoofdgebouw



9. Personentunnel is wezensvreemd voor de plek.



10. Verdwenen ruimtelijkheid rijtuigenkap



11. Uitgang fietserstunnel (uitgangstunnel) sluit niet goed aan op het Stationsplein.



12. Teloorgang architectonische kwaliteit wachtruimtes.

# KNELPUNTEN

## HOOFDGEBOUW

7. De stationshal is niet alleen vergroot, maar daarbij ook vervreemd geraakt van de architectuur van Margadant en de route die hij ontwierp, waarbij de hal niet alleen functioneel, maar ook architectonisch en symbolisch de schakel was tussen het stationsplein en de passagierstunnel.

8. De ontsluiting van de verdiepingen in het hoofdgebouw is in elke bouwfase gewijzigd en onoverzichtelijk en inefficiënt geworden.

## ONTSLUITING

9. De verbreding en het herontwerp van de personentunnel en fietserstunnel is uitgevoerd in een op zichzelf staande architectuur die zich op geen enkele manier verhoudt tot de ontwerpthema's, de tactiliteit, de materialisatie en de detaillering van het monument.

10. De oorspronkelijke rijtuigkap is grotendeels dichtgezet door gevels van winkelruimtes. Hiermee is de oorspronkelijke ruimtelijk open verbinding met de uitgangstunnel (nu fietserstunnel) verloren gegaan.

11. De uitgang van de fietserstunnel levert een onoverzichtelijke verkeerssituatie op, waarbij het tram- en autoverkeer weinig ruimte overlaat voor voetgangers.

## SPOOR

12. De verblijfsruimte voor de passagiers op het perroneiland is geminimaliseerd en heeft niet meer de verblijfskwaliteit die het oorspronkelijk had. Het ontwerp van de ingreep verhoudt zich niet tot de monumentwaarde.

# AANBEVELINGEN

## **Maak de cultuurhistorie tot leidend gegeven van de reizigersbeleving.**

Koester de historische gelaagdheid in het stationensemble en maak deze op een subtiële en samenhangende manier duidelijk, bijvoorbeeld door het integreren van bouwdelen, bouwsporen en relictten uit vorige bouwfases in de interieurs. Zo kan meer samenhang tussen binnen en buiten ontstaan.

### **Stationsensemble**

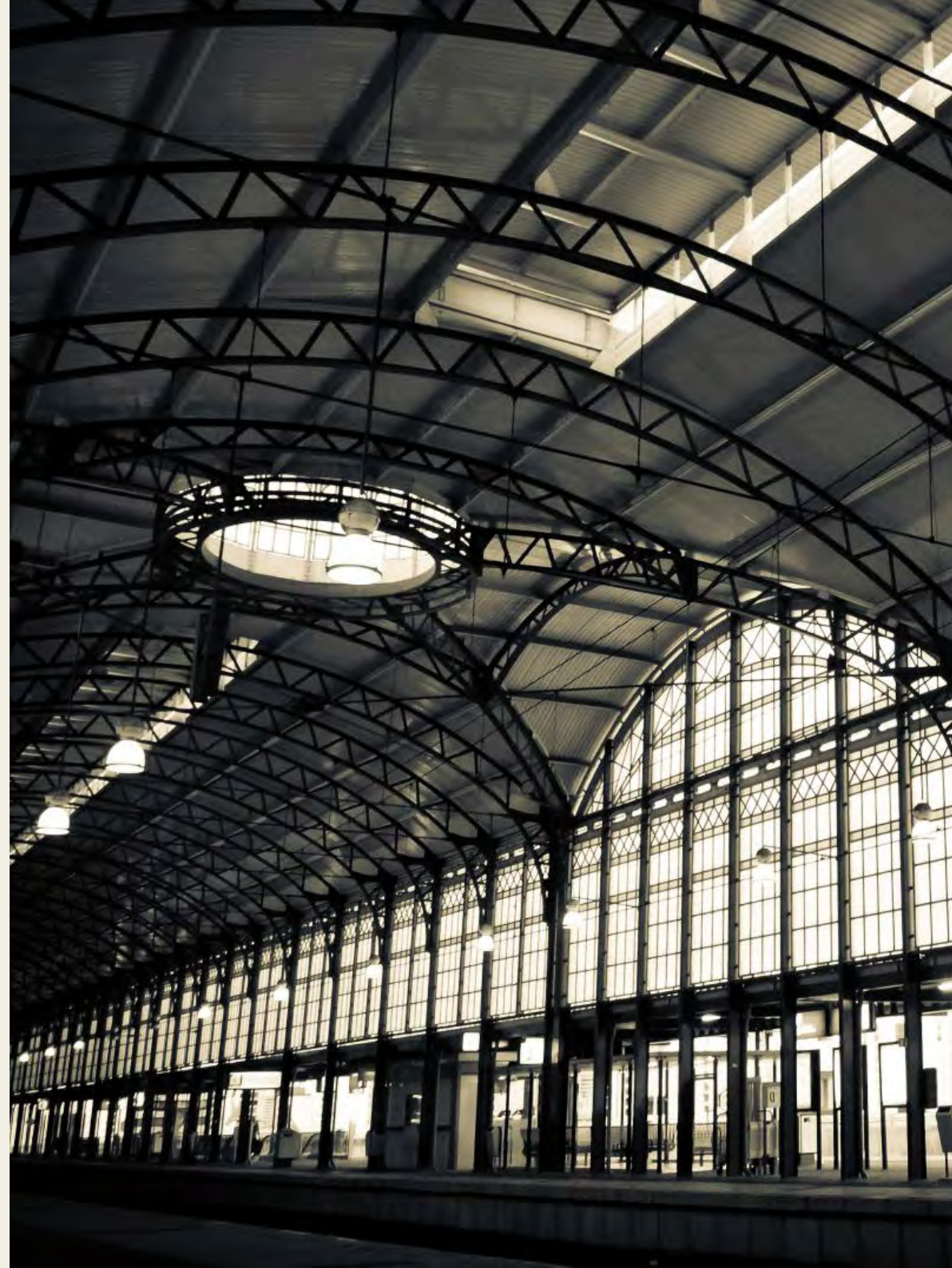
Zoek naar samenhang van voorplein, stationsgebouw, stationshal, tunnels, stijpunten, perrons, perrongebouwen en kapconstructie. Deze hebben een belangrijke monumentwaarde.

Breng een samenhangende routing terug in het stationensemble, zodat er door de routing weer samenhang kan ontstaan tussen de verschillende onderdelen. Dit impliceert niet dat terug gegrepen zou moeten worden op de architectuur van Margadant. Wel dat er meer samenhang in de route mogelijk is, waarbij nieuwe elementen worden vormgegeven in relatie tot de route, het idioom en het architectonische handschrift van Margadant.

Verzoen voor- en achterzijde van het station, het ensemble van Margadant en de nieuwe route naar het Laakkwartier en de fietserstunnel. Dit betekent het zorgvuldig aansluiten en beleefbaar maken van de nieuwe routes, en de overgangen naar het ensemble van Margadant.

Zoek naar samenhang tussen hoofdgebouw en tunnel.

Zoek naar samenhang tussen exterieur en interieur. (Vergelijking met Haarlem, waar het monument wel intact is gebleven. Het is geen optie om helemaal terug te gaan in de tijd, maar wel terug naar symbiose tussen station en technisch kunstwerk in plaats van een gebouw dat los staat van technische ontwikkeling.)







### **Hoofdgebouw**

Terugbrengen van heldere opzet, verdeling in drie bouwdelen met eigen functie, waarbij de hal weer het gevoel moet geven van “vrij en frank”.

### **Verblijfsruimte**

Verbeter de verblijfskwaliteit zowel op het stationsplein als op de perrons en in de perrongebouwen.

### **Materiaalgebruik**

Zoek naar een duurzame en samenhangend materiaal gebruik van exterieur als interieur.

# BRONNEN

## LITERATUUR

*Den Haag beelden van toen & nu*, Den Haag 1992.

*Enige grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van 's-Gravenhage*, Den Haag 1948.

V. Freijser (red), *Het veranderend stadsbeeld van Den Haag*, Zwolle 1991.

*Grote Historische Atlas van Nederland, Deel I West-Nederland 1839-1859*, Groningen 1990.

*Grote Historische Topografische Atlas ± 1905, Zuid-Holland*, Tilburg 2005.

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980, Variatie in standaardisatie*, Utrecht, 1998. Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis, Universiteit Utrecht.

M.H.M. Marijs, *'s-Gravenhage in beeld*, Den Haag 1979.

P. Meurs, W. Vanstiphout, *De Collectie, bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009.

'Nieuwe hal voor Hollands Spoor', *De Koppeling* (1997) nr. 1471, 30 mei, p. 1.

K. Nieuwenhuijzen, *Den Haag en omstreken in de 19de-eeuwse foto's*, Amsterdam 1975.

'Het nieuwe stationsgebouw der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij te 's Gravenhage', *De Opmerker* 23 (1888) 26 mei, pp 167-168.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed, *Beschrijving Rijksmonument Station Den Haag HS*.

H.G.J. Schelling, 'Verbouwing Station Hollands Spoor te 's-Gravenhage', *Bouwkundig Weekblad* 68 (1950) 17, pp 269-278.

K. Stal, *Den Haag in kaart gebracht*, Den Haag 1998.

'Vuurzee verwoest deel Hollands Spoor', *Algemeen Dagblad*, 16 oktober 1989.

## ARCHIEF

Het Utrechts Archief (HUA)  
*Archief Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten (959)*  
*Beeldbank*

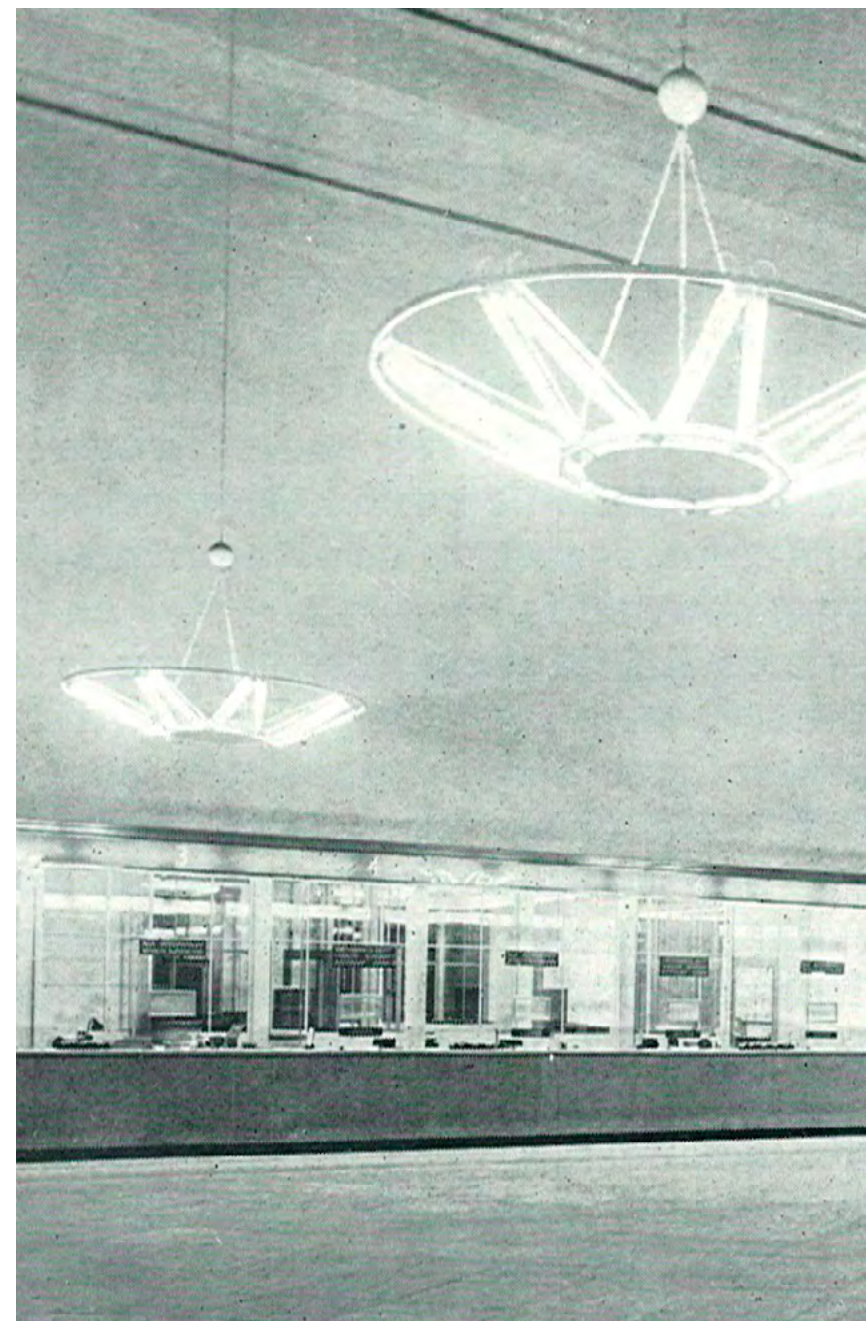
Gemeentearchief Den Haag  
*Beeldbank*

Bureau Spoorbouwmeester  
*Documentatie Station Den Haag Hollands Spoor*

NS Poort  
*Bouwtekeningen Station Den Haag Hollands Spoor*

## INTERNET

Stationsweb, <http://www.stationsweb.nl>





# AFBEELDINGEN

- Foto's SteenhuisMeurs: 21 L, 23 L, 24, 25, 30 O, 50, 51, 55, 57, 59, 61 LB, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 74 O, 75, 76.

- Documentatie Spoorbouwmeester Station Den Haag HS: 46, 47, 49, 52, 53, 54, 56, 58, 60, 61 RB, 61 RO, 61 LO

- NS Poort: 18 O, 20, 21 R, 22 O, 26, 28, 30 RB, 32.

- H.G.J. Schelling, 'Verbouwing Station Hollands Spoor te 's-Gravenhage', Bouwkundig weekblad 68 (1950) 17, pp 269-278: 19, 40, 41, 42, 43, 80, 81.

- Gemeentearchief Den Haag: 36 RB

- Het Utrechts Archief: 18 B, 23 R, 31 R, 33 B, 35 B.

- Den Haag beelden van toen & nu, Den Haag 1992: 74 LB, 74 RB

- V. Freijser (red), Het veranderend stadsbeeld van Den Haag, Zwolle 1991: 7, 8, 13.

- H. Romers, Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen 2000: 5, 10 LO, 10 RO, 11 LO, 11 MO, 11 RO, 30 LO

- K. Stal, Den Haag in kaart gebracht, Den Haag 1998: 4, 6, 9 LO, 9 RB, 9 RO

- Stationsweb: 10 RB, 11 LB, 11 MB, 11 RB, 14 LB, 14 LO, 22 LB, 30 O, 35 O.

- Harry van Reeken: 57 LB

- Flickr: 14 RB, 15 B, 15 O, 22 RB, 29, 31O, 36 LO en RO, 45 LO, 36RO, 45LO en RO, 47 RO 87,

B: boven	L: links	LB: linksboven	RB: rechtsboven
O: onder	R: rechts	LO: linksonder	RO: rechtsonder

# BIJLAGE

## REDEGEVENDE OMSCHRIJVING RIJKSMONUMENT

Station Den Haag Hollands Spoor heeft de status van rijksmonument. De onderdelen van het station zijn apart beschreven en beschermd. Hier staat de volledige beschrijving van alle onderdelen van het rijksmonument met bijbehorende monumentnummers.

407956	Stationsgebouw
407995	Koninklijk Paviljoen
407996	Perrongebouw A
407997	Perrongebouw B
407998	Perrongebouw C
407999	Perronoverkapping
408000	Rijtuigoverkapping
408001	Stationsvleugel Hofpleinlijn
408002	Overkapping Leidse zijde met keermuur

### Stationsgebouw

Het uit drie verschillende bouwvolumes samengestelde hoofdgebouw (1891-93) is opgetrokken in rode baksteen met rijkelijke toepassing van graniet en zandsteen voor de plint, ornamentele Renaissancistische en sculpturale details. Naast het drie bouwlagen en kapverdieping tellende middendeel, waarbij ter hoogte van de eerste verdieping de Ionische orde is toegepast en bij de tweede verdieping de Composiete orde, bestaat het hoofdgebouw uit een twee bouwlagen en vijf vensterassen tellende rechtervleugel en een kortere tot Koninklijk Paviljoen bestemde linkervleugel, die als monumentnummer 407995 afzonderlijk is beschreven.

Het onder samenstel van leien mansardekappen gebouwde, vijf assen brede middendeel heeft nog de oorspronkelijke doorgaande ijzeren luifel met sierlijk gesmede ornamenten over de volle breedte van de voorgevel boven de drie ingangen naar de reizigershal, bevat voorts een rijk bewerkte topgevel met stationsklok in het midden en een fries met inscriptie 'HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ' boven de drie grote rondboogvensters op de eerste verdieping en wordt geflankeerd door twee als hoektorens behandelde zijrisalieten met leien koepeldaken en houten lantaarns. In de zwikken bij de van stenen onderverdelingen voorziene rondboogvensters in het midden en boven de recht afgesloten vensters van de zijrisalieten allegorische reliëfs met voorstellingen van de Wetenschap, Handel, Nijverheid en Kunst, respectievelijk de Energie tussen hemel en aarde, en de Stoomkracht tussen water en vuur, alle vervaardigd door de Amsterdamse firma Van den Bossche en Crevels, evenals de overige reliëfs.

De telkens gekoppelde, kleine rondboogvensters van de tweede verdieping hebben alle deelzuiltjes; boven en naast de flankerende pilasters zijn in het middendeel zes kleine en twee grotere rozetstenen aangebracht. Het middendeel wordt verder afgesloten door een omlopende, gekorniste kroonlijst met voluten. De door een aedacula bekroonde middentopgevel bevat voorts nog een reliëf met het toenmalig spoorweg-embleem: een gevleugeld wiel, alsmede halfzuilen, hoofdgestellen, zijvoluten en obelisk.

De zijrisalieten hebben boven de gekoppelde tweede verdiepingvensters gebeeldhouwde festoenen; de koepeldaken hebben voorts elk aan de voorzijde en zijgevel een dakkapel met boogvenster, halfzuilen, voluten, fronton en obelisk, alsmede een achtzijdige, opengewerkte lantaarn met sierbekroning.

De twee bouwlagen tellende gevel aan de perronzijde heeft op de verdieping dubbelvensters met deelzuil van de Ionische orde en beneden - ter verlichting van de vide van de reizigershal - grote rondboogvensters met natuurstenen geprofileerde omlijsting en sluitstenen; bij de hoeken rusticablokken.

Inwendig is de dubbelhoge reizigershal meermalen gewijzigd; de oorspronkelijke door de Haagse firma Rozenburg vervaardigde tegeltableaux met voorstellingen van de Oude en Nieuwe Tijd zijn daarbij verwijderd.

De soberder uitgevoerde rechterzijvleugel, in oorsprong bestemd voor dienstruimten, heeft rechts een zijrisaliet met rusticahoekblokken en een natuurstenen dakkapel met halfzuilen, obelisk en aedacula-bekroning. De

door geprofileerde lijsten afgesloten rondboogvensters op de beganegrond hebben een houten onderverdeling; in de tweede travee is een dubbele paneeldeur aangebracht. Boven de natuurstenen cordonlijst door Ionische pilasters en frontons omlijstte vierlichtvensters, waarbij boven het venster in de zijrisaliet een allegorisch reliëf is aangebracht met Caritas-voorstelling. Boven de gekorniste, omlopende kroonlijst een viertal kleine dakkapellen met frontons.

De achtergevel heeft grote rondboogvensters voorzien van geprofileerde natuurstenen omlijstingen met sluitstenen; boven de ingang een driehoekig fronton.

Complex-onderdeel van algemeen belang wegens architectuur-, kunst- en cultuurhistorische waarden.

### **Koninklijk Paviljoen**

Het als linkervleugel van het hoofdgebouw opgetrokken Koninklijk Paviljoen (1891-93), bestaande uit een vestibule met trappenhal, de Koninklijke wachtkamers, kabinetten met toiletruimten, hofdamesvestiaire en balconkamer, is opgetrokken op een rechthoekige plattegrond met afgeschuinde linkerhoek en daaraangrenzend, uitgebouwd voorportaal met luifel. De gevels aan de zijde van het Stationsplein hebben een verfijnde en rijke vormgeving in Neo-Renaissancetrant met tal van natuurstenen sierdelen. De lange noordwestgevel is voorzien van een risalerende hoofdpartij met verhoogde kap en topgevel, en rechts daarvan een travee in dezelfde trant als die van de rechterzijvleugel van het hoofdgebouw, zij het dat boven de omlijsting van het verdiepingvenster een fries is aangebracht in plaats van een fronton.

Het op natuurstenen rustica-sokkel opgetrokken risaliet heeft afwisselend natuursteenblokken op de hoeken, in het midden ter verlichting van het trappenhuis een groot rondboogvenster met geprofileerde stenen onderverdeling en rijke beeldhouwde natuurstenen omlijsting met renaissancistische pilasters en festoenen-fries; tussen dit venster en de sokkel bevindt zich een allegorisch reliëf voorstellend de Huldiging van het Koningschap; te weerszijden elk een smal rechthoekig venster waarboven een allegorisch reliëf; voorts links een fries met inscriptie ANNO en rechts een met 1893, en nog twee staande reliëfs met respectievelijk een W en een E temidden van arabesken.

De topgevel met dakkapel bezit een rijke ornamentiek van paarsgewijze geplaatste zuiltjes, hoofdstellen, obeliskken, siervazen, bekronende aedacula en bovenin het boogveld boven het zoldervenster een allegorisch reliëf met voorstelling van de Vrede.

De schuin geplaatste noordgevel heeft boven het uitgebouwd portaal geblokte pilasters op de hoeken, in het midden een recht afgesloten venster geflankeerd door Ionische zuilen en bekroond door een reliëf met Koninklijk wapen. De topgevel met dakkapel daarboven is voorzien van vleugelstukken met rolwerk, obeliskken, zuiltjes en een aedacula.

Het lage, uitgebouwd ingangsportaal met balconbalustrade heeft een afgeschuinde zijde haaks op de noordgevel van het paviljoen, met groot rondboogvenster voorzien van houten onderverdeling, geprofileerde natuurstenen omlijsting, beeldhouwde fries en rustica-hoekpilasters; in de noordwestgevel de ingangspartij met

van renaissancistisch houtsnijwerk voorziene deuren, geprofileerde natuurstenen omlijsting en beeldhouwde zwikdecoraties.

Aangrenzend de in 1908, in verband met de bouw van het station voor de Hofpleinlijn, aangebrachte luifel, met sierlijk gesmede randen en op het trottoir steunend op twee gietijzeren zuilen met leeuwepkop-motief.

De vijf traveeën tellende gevel aan de perronzijde heeft een breed, van rijk renaissancistisch beeldhouwwerk en Composiete zuilen voorzien middenrisaliet met dubbele deur in het midden met rondboogvormig bovenlicht, bekroond door een fronton met het Rijkswapen temidden van lofwerk en in geprofileerde omlijstingen gevatte rondboogvensters met houten onderverdeling; terzijden dubbele Dorische pilasters.

Inwendig bevat de entreehal Toscaanse zuilen; het aansluitende monumentale trappenhuis heeft een kleurige marmeren bekleding, bronzen sierhekken en sierlantaarns, wandpilasters met kandelabermotieven en putti, beschilderde kroonplafonds en zijwanden, glas-in-loodvensters en een marmeren staatsietrap met tussenbordes. Het grote rondboogvenster en de twee kleine flankerende vensters tonen de wapens van de provincies en steden langs de 'oude HIJSM-lijn', waarbij die van de drie grote steden elk door een schildknaap worden vastgehouden, alsmede het Rijkswapen; het glas-in-lood is naar ontwerp van J.L. Schouten uitgevoerd door het Delftse atelier Prinsenhof. De zijwanden hebben allegorische schilderijen met personificaties van Justitia, en Handel en Nijverheid in combinatie.

Bovenaan de staatsietrap een eveneens in zeer rijke neo-Renaissancestijl gedecoreerde hal met gepolychromeerde uitmontering, reliëfs, deels verguld stucwerk, consoles met gekroonde vrouwenkoppen, en een mozaïekvloer; tot de wandschilderingen behoren ondermeer wapentrofeen en grotesken, tot de reliëfs allegorische voorstellingen van de Overvloed en de Vrede in boogvelden, en het boven de deuren naar de wachtkamers geplaatste Rijkswapen met allegorische dragers; voorts in de twee zijwanden bij het bovenbordes elk een nis met marmeren piedestal met bronzen reliëfs. De evenwijdig aan het hoge perron gelegen koninklijke wachtruimten bestaan uit drie door middel van bogen en halfzuilen gescheiden vertrekken die worden verlicht door rondboogvensters; zij hebben wandbespanningen met bloemmotieven boven een hoge lambrizing, houten parketvloeren met tapijten, en aan de plafonds rijk geornamenteerde metalen lampen; het bijbehorend meubilair in neo-Lodewijk XVI-stijl is door de Haagse firma Mutters vervaardigd. De middenruimte die groter is dan die van de flankerende, in spiegelbeeld uitgevoerde, zijruimten, wordt overdekt door een rijk versierd koofplafond met cassetten en schilderijen van putti, grotesken en provinciewapens en rijkswapen. In de zijruimten elk ondermeer een marmeren schouw waarboven allegorische voorstellingen en verguld stucwerk op hout; het beeldhouwwerk is van Van den Bossche en crevels, de schilderijen van M.A. Hendriks. De aansluitende toiletkamers zijn ondermeer voorzien van betimmeringen, cassettenplafonds en wandbeschilderingen met een zich herhalend motief van een gekroonde W, en bij een een glas-in-loodbovenlicht; voorts in marmer en hout uitgevoerde wastafels met spiegels en sierlampen te weerszijden, met pilasters en balustrade versierde schermen met paneeldeur en een

tegellambrizing, waarvan een nog origineel is.

Vanaf het bovenbordes zijn tevens de hofdamesvestiaire en de balconkamer bereikbaar die beide ondermeer parketvloeren, imitatiewandbespanningen boven een lambrizing en een cassettenplafond hebben, alsmede marmeren schoorsteenpartijen met Delfts blauwe tegels, rijk gedecoreerde ijzeren gaskachels en een allegorische schildering in het houten bovenstuk en bronzen deurknoppen; de hofdamesvestiaire heeft voorts nog een aansluitende, in vereenvoudigde vorm uitgevoerde toiletruimte, en een schilderstuk met putti in het plafond, terwijl de balconkamer nog een kapstok en smeedijzeren lamp uit de bouwtijd heeft.

Complex-onderdeel van algemeen belang wegens grote architectuur-, cultuur- en kunsthistorische waarden van ex- en interieur en bijbehorende onderdelen.

#### **Perrongebouw A**

Op het langgerekte eilandperron aan de Leidse zijde gesitueerd perrongebouw A, bestemd als dienstgebouw en uitgevoerd in neo-Renaissance-trant onder flauwhellend schilddak. De lange gevels tellen negen traveeën, met telkens dubbele deuren met boogramen waarboven een gebeeldhouwd fries met afwisselend een festoen of een open fronton, in het midden een fronton met Rijkswapen. De kopgevel aan Leidse zijde heeft drie dubbele deuren met rondbogen waarboven de segmentvormige kap aansluit, voorzien van gele glasstroken. De kopgevel aan Delftse zijde bevat drie negenruitsvensters waarboven respectievelijk een gebeeldhouwd fries met drukpers, een fronton met

gepolychromeerd Rijkswapen en een fries met het gevleugeld wiel-embleem.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarden.

#### **Perrongebouw B**

Midden op het langgerekte eilandperron gesitueerd perrongebouw B, in oorsprong bestemd als wacht- en restauratieruimte voor het reizend publiek (1e en 2e klasse) en uitgevoerd in rijke neo-Renaissance-trant onder flauwhellend schilddak, doch in 1989 door brand getroffen en nadien met zoveel mogelijk behoud van de oorspronkelijke onderdelen hersteld.

De lange gevels tellen negentien traveeën en zijn van zij- en middenrisalieten voorzien, alsook van rusticawerk, natuurstenen banden en geprofileerde rondbogen, rozetten en acanthusvoluten; de van Toscaanse pilasters voorziene risalieten bevatten telkens een stel dubbele deuren met half rond, onderverdeeld bovenlicht in het midden en een recht afgesloten venster met drieledige onderverdeling te weerszijden en worden bekroond door een gebeeldhouwd fronton waarin het gevleugeld wiel-embleem; boven de zijvensters telkens een reliëf met handels-, landbouw- en ambachtelijke attributen; in het midden te weerszijden van de ingang twee plaquettes met respectievelijk ANNO en 1888.

De drie traveeën brede kopgevels zijn in dezelfde trant als de zijrisalieten uitgevoerd, waarbij de frontons van een verguld stadswapen zijn voorzien.

De langgerekte kap had in oorsprong enkele lichtkappen en een boogvormige steekkap overdwers aansluitend op de dwarskap met lantaarn in de perronoverkapping.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarden.

### **Perrongebouw C**

Op het langgerekte eilandperron aan de Delftse zijde gesitueerd perrongebouw C, in oorsprong bestemd als seinhuis en uitgevoerd in sobere neo-renaïssancistische trant onder samenstel van flauwhellende schild- en zadeldaken met gebosseerde hoekpilasters aan de uiteinden; de lange gevels bevatten in het midden een stel dubbele deuren met half rond, onderverdeeld, bovenlicht en te weerszijden drie halfronde bovenlichten in een overigens blinde gevel, zij het dat aan de stadszijde naderhand een extra stalen vensters is aangebracht; de kopgevels zijn in verwante trant als die van perrongebouw B uitgevoerd, met dit verschil dat het fronton aan de Delftse zijde een stervormig wiel met griffioenen bevat en dat aan de Leidse zijde twee nieuwe ingangen zijn aangebracht en de friezen geen reliefs hebben.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarden.

### **Perronoverkapping**

Aansluitend aan het hoofdgebouw en de perrongebouwen is in twee fasen een reeks van vier evenwijdige overkappingen aangebracht in de lengterichting van het complex, waarbij de segmentboogvormige kappen

afwisselend ca. 9,5 m en 17,5 m breedte overspannen en merendeels worden ondersteund door de oorspronkelijke gietijzeren balusterzuilen met Composiet-kapiteel, zowel op de perrons als in de spoorvakken. Deze door de Haagse firma Enthoven & Co vervaardigde zuilen dienden in oorsprong tevens voor de regenwaterafvoer; elders dienen moderne (buiten de bescherming vallende) kolommen van profielstaal ter ondersteuning. De kappen zijn samengesteld uit ijzeren, deels geklonken, deels van a-jourwerk voorziene, vakwerkbogen en -liggers met trekstangen en gewelfde, thans witgeverfde, dakvlakken van hout. Over de lengterichting bevinden zich verhoogde lichtkappen, in de dwarsrichting aan de Delftse zijde een gebogen dwarskap met in oorsprong twee opengewerkte ronde lantaarns midden boven de spoorvakken ter hoogte van het midden van perrongebouw B. De kappen hebben aan de uiteinden en bij de verbindingswanden boven het hoofdgebouw en het perrongebouw een vulling van glasruiten, deels voorzien van horizontale gele glasstroken, in een ijzeren raamwerk. Voor zover getroffen door de brand van 1989 worden de kappen zoveel mogelijk in oude vorm hersteld. De kap aan de stadszijde, uitgevoerd in 1891-93, heeft dezelfde lengte als het direct daaraangrenzend hoofdgebouw (ca. 96,7 m), terwijl de drie overige kappen, uitgevoerd in 1888-89, langer zijn (ca. 210 m) en daardoor vanaf de straat in het zicht komen.

### **Rijtuigoverkapping**

In 1887 naar de huidige plaats, tegen de rechtervleugel van het hoofdgebouw aan het Stationsplein, verplaatste overkapping met een licht geknikte lengte-as, in oorsprong gebouwd als treinhuis van het vroegere Hollandse Spoorstation in 1862 ter lengte van achttien traveeën

(ca. 99 m) en met een overspanning van 15 m. Van de op de nieuwe plaats als rijtuig- en Scheveningse stoomtramoverkapping bestemde treinhuis zijn de vier aan het hoofdgebouw grenzende traveeën naderhand dichtgemetseld ten behoeve van een rijwielstalling (nr. 24 E); de pijlers dragen hier het opschrift PLETTERIJ DEN HAAG 1892.

De zadeldakvormige overkapping heeft houten dakvlakken, per travee verdeeld in drie velden door ijzeren Polonceauspanten; de constructie rust aan de spoorzijde op een bakstenen keermuur en aan de pleinzijde op een reeks slanke vierkante kolommen, die in de lengterichting zijn verbonden door een gietijzeren tralieligger; tussen de liggers en de kapvoet een glazen windscherm met in vierkanten en ruitvormen onderverdeling in ijzer aan de lange zijde; aan de korte zijde een soortgelijke vulling, doch zonder glasruiten. In de bakstenen keermuur bevindt zich in het midden de - inmiddels dichtgezette - uitgang, omlijst door Dorische zuilen en voorzien van een rondbogheuk met siersmeedwerk in Art Nouveau-trant.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en bouwhistorische en typologische waarde.

### **Stationsvleugel Hofpleinlijn**

Aan de Leidse zijde aan het Stationsplein in Overgangs-architectuur gebouwde stationsvleugel, uitgevoerd in 1907-08 in opdracht van de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij ten behoeve van de Hofpleinlijn en bestaande uit twee bouwlagen met uitgebouwd trapportaal in het midden, rechts op de verdieping een driezijdig uitgebouwd erker, en voorts een smalle,

teruggerooid en plat afgedekte dienst- en winkelvleugel aan de rechterzijde met afgeschuinde hoek, van het Koninklijk paviljoen gescheiden door middel van een steeg. De onderste bouwlaag van de stationsvleugel is hoofdzakelijk bestemd als onderbouw van het perron met keermuur, opgetrokken in helderrode baksteen met siermotieven in gele steen. De bovenste bouwlaag wordt grotendeels gevormd door de dubbele (deels afgebroken) perron-overkapping, in oorsprong met een lengte van acht traveeën (ca. 56 m) en bestaande uit geklonken vakwerkliggers en -boogspanten, steunend op geklonken ijzeren profiel-kolommen en voorzien van trekstangen, en voorts uit gebogen houten dakvlakken met lichtkap in het midden (met een overspanning van 11,5 m, respectievelijk 9,5 m) en een gedeeltelijk (bij de vier uiterste traveeën) aangekapte luifel aan de spoorzijde. Boven de bakstenen muur aan de pleinzijde een lichtbeuk met slanke ijzeren onderverdeling. Het - inmiddels buiten gebruik gestelde - trappenhuis heeft een boogvormige toegang naar een door troggewelven overkluisde hal, met kleurig - met gele lambrizing, en witte bovenwand afgewisseld door blauwe siersteen - uitgevoerde bakstenen wanden; de poort heeft evenals de H-vensters een natuurstenen omlijsting; het geheel wordt afgesloten door een in natuur- en baksteen uitgevoerde balustrade. Op het perron, aan de zijde van het hoofdgebouw, de dienstlokale.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en bouwhistorische waarde en uit oogpunt van vervoersgeschiedenis.

#### **Overkapping Leidse zijde met keermuur**

Aan de westzijde van het hoofdgebouw in 1907-08 ten behoeve van de Hofpleinlijn aangebrachte perron-overkapping ter lengte van negen traveeën (ca. 63,5 m), met een overspanning van ca. 4,1 m, en bestaande uit geklonken vakwerkliggers en -boogspanten, steunend op geklonken ijzeren profiel-kolommen aan de spoorzijde en een bakstenen keermuur met lichtbeuk aan de pleinzijde. De keermuur is voorzien van steunberen waarop de geklonken ijzeren stijlen van de overkapping rusten en van een ijzeren raamwerk met glasruiten. Aan de perronzijde is een aangekapte luifel met een overspanning van ca. 2,7 m. De zadeldakvormige kap heeft een houten dakbeschoot.

Complex-onderdeel van belang wegens architectuur- en bouwhistorische waarde en uit oogpunt van vervoersgeschiedenis. N.B. Alle moderne toegevoegde bouwwerken en -onderdelen worden uitgesloten van de bescherming.



# COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, oktober 2010.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Poort, namens NS Vastgoed BV.

Projectteam: prof. dr. ir. Paul Meurs,  
ir. Merel Stolker, drs. Chawwah Six.

SteenhuisMeurs  
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam  
[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.

