



HOLLANDS SPOOR

EEN KONINKLIJK TREINSTATION

KATHEDRAAL VAN DE TECHNIEK





CENTSPRENT UIT EEN SERIE

NIEUWE UITVINDINGEN

UITGEGEVEN DOOR HET NUT VAN

HET ALGEMEEN OVER DE

STOOMTREIN EN HET EERSTE

STATION HS, CA. 1845.

(Verzameling Nationaal

Onderwijsmuseum)

HOGЕ VERWACHTINGEN NIET GEHAALD

Met de lancering in 1859 van het gemeentelijke plan voor het Oranjeplein en omgeving leek de weg ingeslagen om een nieuwe wijk voor welgestelden te kunnen realiseren. Algemeen heerste ook wel het idee dat het gebied een goede vestigingsplaats zou kunnen worden voor luxueuze woningen voor onder meer ondernemers. Zo vestigde zich in 1862 de familie Horrix in een luxe woonhuis aan de Stationsweg³³. Dit was kort na de grote brand die een groot deel van de nabij gelegen fabriek in de as legde. Bij de herbouw verrees een woonhuis met stalling voor één van de vennoten, Willem Horrix. Het witte statige woonhuis staat nog steeds als één van de weinige herinneringen aan het industriële verleden in deze wijk aan de brede Stationsweg nr. 135.

In 1863 vestigde mr. Th. van Stolk, telg uit het Rotterdamse geslacht van scheepsmagnaten zich aan de Stationsweg³⁴. Hij nam deze beslissing vanwege gezondheidsredenen, maar na de cholera-epidemie in 1866 in Den Haag kocht hij een groot stuk grond op de zandgrond bij de Scheveningse Bosjes. Uiteindelijk verhuisde hij daar ook heen en ging wonen in het naar hem vernoemde van Stolkpark. In die jaren verrezen ook luxe woningen in het Bezuidenhout aan de rand van het Haagse Bos. Zo kwamen er voor de welgestelden veel betere alternatieven om zich te vestigen dan het gebied rond het Oranjeplein.

Parallel aan deze ontwikkelingen kocht de 'Vereeniging tot Verbetering der Woningen van de Arbeidende Klasse' grond aan in het gebied tussen de Stationsweg en het Oranjeplein³⁵. Architect E. Saraber maakte een ontwerp voor dit terrein voor 168 arbeiderswoningen. De woningen werden rug-aan-rug gegroepeerd in blokken van vier met er omheen tuintjes. Het woningtype was geïnspireerd op vergelijkbare woningen in de Franse stad Mulhouse. Het complex met woningen aan de Van der Duynstraat en Van Hogendorpstraat verrees tussen 1864 en 1868. De huizen werden snel betrokken door fabrieksarbeiders en ambachtslieden, die hier in de buurt hun werk vonden. Nog 56 van deze woningen resteren van de oorspronkelijke, voor die tijd, revolutionaire opzet.

Door de sterke opkomst van de industrie, de bouw van arbeiderswoningen en de alternatieven voor luxe woningen elders in de stad verdwenen de aanvalkelijk aantrekkelijke vestigingsredenen uit beeld. Dit werd al snel duidelijk in de bewoning van de herenhuizen rondom het Oranjeplein. In 1870 was slechts een deel van de oostelijke wand van het plein bewoond. In 1888 werd het plein pas helemaal bebouwd en opvallend daarbij was dat de laatste woningen geen herenhuizen meer waren, maar gesplitste woonblokken. Toen was de Stationsbuurt al volgebouwd met woningen voor een zeer diverse bevolking, wat in de architectuur ook duidelijk tot uitdrukking kwam.

Het plan van het Huygenspark ontwikkelde zich in dezelfde richting. Het beeld hier werd na verloop van tijd een gemengd gebied met grote woningen, met veel bedrijvigheid in de directe omgeving. Zo vestigde zich bijvoorbeeld in de zijstraat van het Huygenspark, de Kikkerstraat, in 1870 de smid J.B. van Heijst. Hier groeide de kleine smederij uit tot een groot bedrijf dat in 1877 vertrok naar de Malakkastraat. In de Stationsbuurt werd echter de kiem gelegd voor één van de grootste Haagse bedrijven in de 20^e eeuw. Een ander markant bedrijf en nog steeds prominent aanwezig in de stad, is het Duitse elektrotechnisch concern Siemens³⁶. De firma vestigde zich in 1891 aan de Hofsingel. Deze vestiging was daarmee het eerste technische bureau van het bedrijf buiten Duitsland. Door de groei van het bedrijf en de sluiting van de Siemens elektriciteitscentrale aan de Hofsingel verhuisde Siemens naar de in 1907 aangekochte villa aan het Huygenspark-Zieken. In 1922 verrees hier een nieuw gebouw, het Siemenshuis, dat later nog vele jaren in gebruik was door Gemeentewerken. Na de omvorming van Gemeentewerken tot de Dienst Stadsbeheer en het vertrek van de dienst naar het stadhuis werd het gebouw in 1997-1998 omgebouwd tot appartementencomplex DGM-Hof. Aan het eind van de 19^e eeuw vond een ingrijpende wijziging plaats van de buurt in de nabijheid van het station. Door de opheffing en het vertrek van de twee grote industrieën, de Prins van Oranje (in 1897) en Horrix (in 1890), kwam een groot terrein vrij voor woningbouw. Op beide terreinen zou een golf van speculatiebouw plaatsvinden. In 1904 werden op beide terreinen als revolutiebouw arbeiderswoningen gebouwd aan en in de omgeving van het Hofwijckplein en aan de andere kant van de Stationsweg in de Kraijenhoffstraat en Jan Blankenstraat. Daarmee werd de tendens in gang gezet van volkswoningbouw. Deze ontwikkeling zou in de eerste decennia van de 20^e eeuw zich verder voortzetten en zo verlieten de laatste welgestelden de Stationswijk, die vervolgens een arbeiderswijk werd met grote overeenkomst met de nabijgelegen Schilderswijk. Zo bleef van de enkele decennia daarvoor bedachte en ingezette opzet van een wijk voor welgestelden weinig meer over. Met de vernieuwingen de laatste jaren rondom het station zijn deze arbeiderswoningen inmiddels verdwenen.

INGEBRUIKNAME STATION HOLLANDS SPOOR

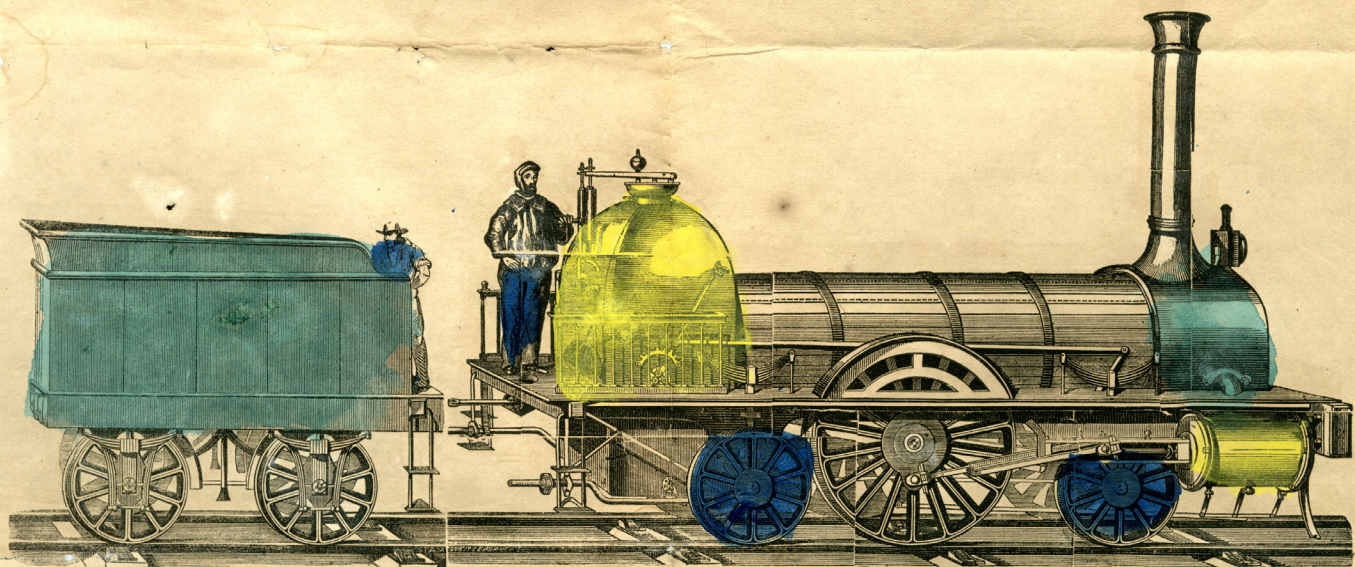
"...zeker is het, dat de zesden December 1843, steeds eene hoogst gedenkwaardige herinnering zal opleveren, als het groote aanvangspunt voor Nederland van die groote ontwikkeling in Nijverheid en snelle gemeenschap, welke sedert het begin onzer eeuw in immer voortschrijdende kracht, voorwaarts gaat en een middel, in des hoog-

Bekroond
DOOR DE
MAATSCHAPPIJ TOT NUT VAN 'T ALGEMEEN.

N^o. 12.

PRENTEN TOT NUT VAN HET ALGEMEEN.

NIEUWE UITVINDINGEN.



DE LOCOMOTIEF EN TENDER.

Jongens op zij' — Laat hem voorbij! — Zie hem eens hollen, — Hollen en rollen; — Hoor hem eens razen, — Razen en blazen, — Zie hem eens rooken, — Rookten en smoocken, — Hoor hem eens koken, — Koken en spoken, — Zie hem eens vlieden, — Vlieden en zieden, — Hoor hem eens gonzen, — Gonzen en bonzen, — Morren en knorren, — Brommen en grommen, — Dreunen en kreunen, — Gieren en tieren, — Schuiven en snuiven, — Stomlen en romlen, — Jongens op zij' — Laat hem voorbij!



DE WACHTER.



HET STATION TE 'S GRAVENHAGE.



DE CONDUCTEUR.



DAT ZICH OP ALLE PLAATSEN, WAAR ZIJ VOORBIJ STROOMDEN, EEN GROOT AANTAL NIEUWSGIERIGEN BEVOND, BEHOEFT GEEN VERMELDING.

sten hand is, tot het onderling nader brengen der Volken en Landen”³⁷. Zo kondigde de *Utrechtsche Provinciale en Stads-Courant* de feestelijke ingebruikname van het Haagse station op deze gedenkwaardige dag aan. Op deze dag was ook de aansluiting van de lijnen van de HIJSM en de Rijnspoor gerealiseerd waardoor er een verbinding kwam niet alleen met Amsterdam, maar via die stad ook met Utrecht. De krant jubelde over deze verbindingen waardoor Amsterdam al binnen enkele uren te bereiken was vanuit Den Haag. Voor Utrecht gold dit in slechts een luttele vier uur. Deze spoorlijn zou van groot belang worden zeker als ook de verbinding met het buitenland er zou komen en zou tevens het onderling verkeer bevorderen *“...en het binnenland van de meerdere wakkerheid en bloei de voordeelige terugwerking zal ondervinden”*.

De openingsdag van beide spoorlijnen was zorgvuldig gekozen. Het was om te beginnen de 51^e verjaardag van koning Willem II. *“Eene buitengewone plegtigheid zal bovendien, zoo in de residentie, als hier, benevens te Haarlem en te Utrecht, 's Konings jaarfeest ditmaal bijzonder gekenmerkt hebben: te weten den opening van den weg der Hollandsche Spoorweg-Maatschappij, geheel door van hier tot 's-Gravenhage en, in verband gebracht met den Rijnspoorweg, de opening van den Spoorweg, van 's-Gravenhage af, tot Utrecht toe, alwaar voorts het inwijdingsfeest van laatstgemelden weg gehouden zal worden”*. De feestrit begon in Den Haag. Alle genodigden uit de andere steden werden vooraf met de trein van 7 uur 's morgens [!] uit Amsterdam opgehaald, welke rit *“... in den korten tijd van een uur en vijftig minuten [werd] volbragt”*.

Nadat de minister van Binnenlandse Zaken, die de koning vertegenwoordigde, zich op het station had gemeld, namen de genodigden, waaronder de minister, de gouverneur van Noord-Holland en de leden van de Raad van Administratie van de HIJSM in het grote staatsierijtuig plaats, dat bekend stond onder de naam Koninklijke Berline. De andere genodigden, afgevaardigden van de lokale besturen, namen plaats in de andere acht rijtuigen. Daarmee kon de rit beginnen, die voerde langs met vlaggen feestelijk versierde stations en ook de *“treinen zelve waren evenzeer smakelijk op-*

geluisterd”. De publieke belangstelling onderweg was naar verwachting groot: *“Dat zich op alle plaatsen, waar zij voorbij stroomden, een groot aantal nieuwsgierigen bevond, behoeft geen vermelding”*.

Met deze feestelijke opening van het Haagse station ging ook de eerste dienstregeling van start. Dagelijks stonden er vier treinen op het tijdschema, zowel binnenkomende als vertrekkende treinen richting van en naar Amsterdam. Die eerste jaren was Den Haag nog een eindstation, dat betekende dat de locomotieven na aankomst losgekoppeld moesten worden en via een ander spoor weer naar voren gereden werden om daar weer van spoor te wisselen om vervolgens aan de andere kant van de wagons te worden gekoppeld. Tegenover het station verrees een locomotievenloods met twee sporen haaks op het hoofdspoor, dat voorzien was van een draaischijf om de locs te kunnen draaien. In 1847, na het doortrekken van de lijn in de richting van Delft, werd een nieuwe loods in gebruik genomen, evenwijdig aan het spoor, de oude loods werd gesloopt. De verlenging richting Delft trok in die jaren nog steeds veel aandacht en leverde veel stof tot discussie, zo blijkt wel uit een ingezonden dichtwerk in de *Delftsche Courant* van 8 juni 1847:


*“Die volksdrom, op elkaâr gepakt,
Gerokt, gehoed, gemutst, gejakt,
Van burgersen soldaten,
Die door de spoortreingeist bezielt,
Van uur tot uur zich bezig hield
om over stoom te praten.”*

SPOORWEGONTWIKKELINGEN TOT 1885

De aanvaarding van de stoomtrein door het publiek en de grote stroom reizigers bracht in de jaren '50 een kentering in de visie van de regering over de spoorwegen te weeg. De overheid werd actiever inzake de (co)financiering van de aanleg van spoorwegen. Deze nieuw ingeslagen weg leidde in 1859 tot de eerste spoorwegwet. Hiermee stelde de staat zich verantwoordelijk voor de aanleg van een aantal cruciale lij-

PUBLIEK STROOMT TOE BIJ DE FEESTELIJKE OPENING VAN HET NIEUWE SPOORTRAJECT VANAF HS RICHTING DELFT. VANAF DIT MOMENT WAS HET STATION NIET LANGER EEN KOPSTATION, MAAR EEN STATION AAN EEN DOORGAANDE LIJN.
Aquarel B.J. van Hove, 1847.

EEN VERTREKKENDE TREIN BIJ STATION HS IN EEN WINTERS DEN HAAG. VOOR HET STATION EEN MAST VAN DE OPTISCHE TELEGRAAF WAARMEE DE BERICHTGEVING TUSSEN DE STATIONS WERD VERZORGD.
SCHILDERIJ J.A. VAN DER DRIFT, 1847.

 Centre Georges Pompidou
Centre de Création Industrielle

LE TEMPS DES GARES



OMSLAG VAN DE TENTOONSTELLINGSCATALOGUS 'LE TEMPS DES
GARES' VAN HET CENTRE GEORGES POMPIDOU MET HET STATION ALS
MODERNE TOREN VAN BABEL, 1978.

Al vanaf het begin in 1843 was de spoorlijn een groot succes en in de loop van decennia groeide het aantal reizigers gestaag verder. In 1869 reden er dagelijks zeven treinen naar Rotterdam en ook naar Amsterdam, maar dat dagelijkse aantal nam gestaag toe. Ook het verkeer in de stad, zowel over water als over de weg, groeide fors en dit leidde in de nabije omgeving van het station tot knelpunten. Het aantal schepen die de draaibrug in het spoor passeerden groeide jaarlijks. Ook het wegverkeer richting het centrum van Den Haag en de stad uit richting Rijswijk over de Rijswijkseweg steeg sterk. Het passeren van een toenemend aantal treinen bracht voor al dit verkeer veel overlast teweeg en zorgde voor vertragingen. De HIJSM onderkende dit probleem en startte begin jaren '80 van de 19^e eeuw met een onderzoek om hier een oplossing voor te vinden. Een voor Nederland geheel nieuwe opzet kwam uit de bus, een verhoogd spoor en ook een nieuw station met verhoogde eilandperrons. Dit betekende een totaal nieuw concept voor het station. Door het toenemende personen- en goederenvervoer per spoor moest ook de omvang van het station groter worden. Door met name het stijgende aantal treinreizigers behoorde het spoor inmiddels tot een geheel aanvaarde nieuwe vervoersmogelijkheid. De trein had het karakter gekregen van moderniteit en was een essentiële factor voor de ontwikkeling van de moderne stad. Het stationsgebouw had mede hierdoor als type gebouw in die jaren een totaal andere status gekregen. Het nieuwe station Hollandsche Spoor zou deze allure ook in Den Haag gaan etaleren.

HET STATION, KATHEDRAAL VAN DE NIEUWE TECHNOLOGIE

In alles was het station een uiting van de moderne industriële maatschappij. Het uitgangspunt van de spoorwegen was in de beginjaren de uitbreiding van het bereik van mensen en de versnelling van het vervoer. Het station symboliseerde in de beeldvorming het ideaal van communicatie van goederen en personen en van de eenwording van de volkeren, eigenlijk een soort moderne Toren van Babel. Een beeld dat in 1978 in een rondreizende tentoonstelling over stations in Parijs werd geponneerd⁴¹. Het station toonde vaak een beeld van de mythen en realiteiten van de evolutie van de moderne tijd. Het was een soort microkosmos van de industriële samenleving geworden, een openbare plaats van samenkomst van alle sociale rangen en standen, die overigens nog steeds gescheiden behandeld werden. De restanten van deze standenmaatschappij zijn op de grote historische stations nog op diverse plekken af te lezen aan de aanduiding van de klasse van de wachtkamers.

Overigens waren er ook 19^e-eeuwers, zoals John Ruskin, die een geheel andere kijk op het station hadden. Hij zag het station meer als een wespennest of ratenhol en benadrukte daarmee vooral het utilitaire karakter van het stationscomplex.

Het station begon echter in de laatste decennia van de 19^e eeuw door de toepassing van moderne speciaal ontwikkelde technieken steeds meer een gewijde tempel of wel een kathedraal van de techniek te worden.

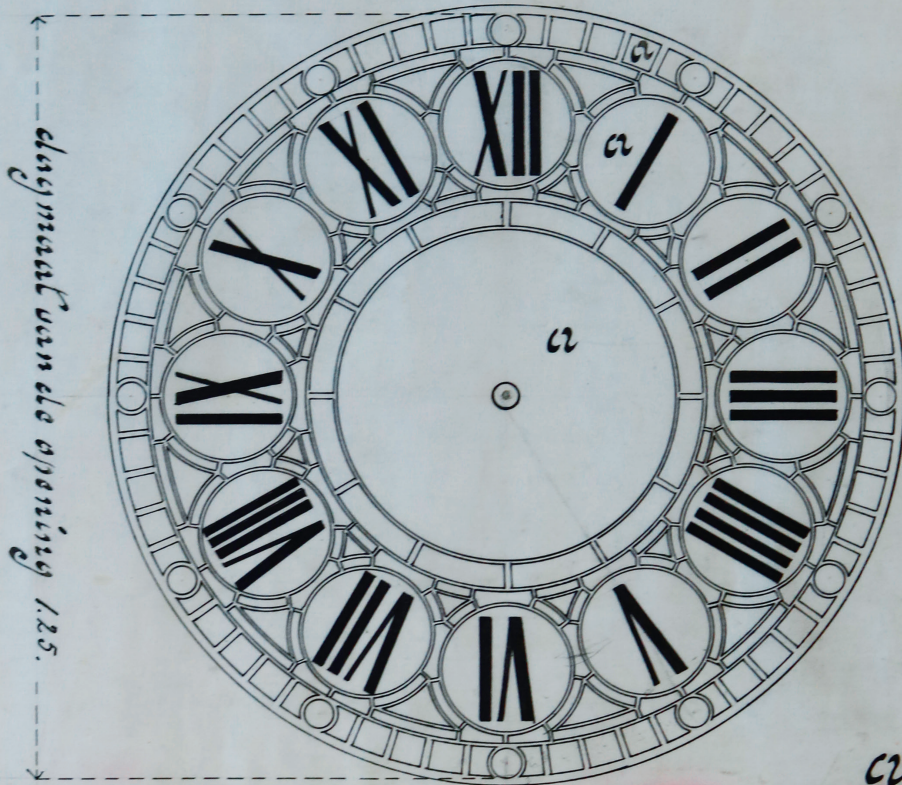
VOORBEELD VAN DE KLASSE-INDELING OP STATIONS, KERAMIEK TEGELTABLEAU VAN DE FIRMA ROZENBURG OP HET PERRON VAN STATION HAARLEM, 2010.

(Foto: Koos Havelaar)



H. J. S. M. C.
Weg en Werken.
6470

Station den Haag ~
Gebouw aan het voorplein ~
Wijzerplaat voor de klok in den voorgevel.



BESTEKTEKING VAN DE
STATIONSKLOK. DE ORIGINELE
CUJFERPLAAT IS HELAAS
VERVANGEN, 1892.

(Verzameling Het Utrechts
Archief, archief NS, bnr. 959, inv.
nr. 6470)

OBJECT 002
VOLGNo. 01
KNOOPP. 536
LIJN
LIJNGED.
EMPL.

u. melkglas.
hetoverige kathedraal.
glas. alles in lood.
de cijfers in goudbrons.

Schaal 1:10

TEEKENINGEN ARCHIEF W. en W.
KOKER 1010 BLAD 8

ROL 1 1066

DIT 'GROTE HORLOGE' MET DE
SPOORWEGTJD, DIE NIEUWE TJD,
BRACHT DUIDELJK HET MODERNE
LEVENSRITME NAAR VOREN.

BEELDHOUWERK AAN DE
VOORGEVEL MET UITBEELDING
VAN DE NIJVERHEID,
GESYMBOLISEERD ALS
VROUWENFIGUUR MET DIVERSE
SYMBOLEN: EEN BIJENKORF, EEN
TANDWIEL EN EEN HAMER MET
AANBEELD, 2017.



door elkaar of beter gezegd over elkaar heen. In de nacht van 5 op 6 juni 1888 kon de dienst van de persontreinen van het lage naar het hoge spoor worden overgebracht. Daarmee was de vergroting van de capaciteit een feit. Het verschil met het oude gebouw was enorm. Zo gingen de dienststruimten van 300 naar 750 m², de wachtkamers van 200 naar 700 m² en de overdekte perronruimte van 500 naar maar liefst 3.000 m². Daarmee was het gedaan met *“het gemoedelijke van het oude station met zijn kleine wachtkamers, zijn gegalonneerde dorpelwachters..., en vooral zijn vrij perron zullen in het nieuwe gebouw moeten plaats maken voor inrichtingen, die menigeen het oude station zal doen terug verlangen⁴⁶”*.

FASE 2 STATIONSGEBOUW AAN HET STATIONSPLEIN

Na de afronding van het perroneiland werd in 1890 begonnen met de sloop van het oude station en kon architect Margadant zich verder gaan richten op het hoofdgebouw aan het Stationsplein. Eind 1891 waren de plannen zover uitgewerkt dat de aanbesteding kon plaatsvinden. De Haagse aannemer M.J.A. Taverne won de gunning⁴⁷. Het gehele stationscomplex zou uiteindelijk voor 3 miljoen gulden worden gerealiseerd⁴⁸.

Van het ontwerpproces van het fraaie stationsgebouw is een serie tekeningen op zeer groot formaat in het NS-archief bewaard gebleven, die interessante informatie opleveren. Hiertussen bevinden zich drie zeer grote (ca. 130 x 60 cm) ingekleurde, geaquarelleerde, tekeningen van de voorgevel van het stationsgebouw. De tekeningen passen geheel in de klassieke architectuurtraditie van die tijd. De vermoedelijk eerste tekening is een stuk soberder in uitvoering dan de twee andere. Hier is het front van het station te zien verdeeld in dertien traveeën, waarvan de entreepartij, de Koninklijke Wachtkamer en de entree hiervan op een bijzonder wijze uitgewerkt zijn. De globale indeling van het gebouw is een lange gevel die aan beide uiteinden afgesloten wordt met een iets uitspringend hoekpaviljoen, waarbij het linker gedeelte met de Koninklijke Wachtkamer iets korter is. De eenvoudig uitgevoerde traveeën zijn op de begane grond voorzien van een raam met boogafsluiting en op de etage is het raam voorzien van pilasters en een fronton. De middenpartij is één etage hoger dan het omliggende gedeelte. Opvallend is hier dat de ingangspartij iets naar buiten springt in tegenstelling tot de andere twee tekeningen waar deze juist iets terug ligt en de hoekpartijen als lisenen zijn opgevat. De dakpartij is voorzien van een topgedeelte waarin de stationsklok prijkt en een afsluiting heeft met een boog waarop als ruimtelijk beeldhouwwerk het gevleugelde wiel staat afgebeeld. In dit ontwerp ontbreken torenelementen. Ook het deel van de Koninklijke Wachtkamer is sober

neergezet. De gevelindeling bestaat beneden uit een gesloten muurvlak in natuursteen, deels bestemd voor invulling met decoratie en op de etage uit drie hoge bogen. De bogen vormen een repeterend element met de ingangspartij. Het laatste gedeelte, de ingangspartij van de Koninklijke Wachtkamer, verschilt niet zo veel van de andere tekeningen. Ook hier staat dit bouwdeel onder een hoek van ca. 135° met de hoofdgevel en steekt ver uit de rooilijn. Op de kopse kant is de ingangspartij voorzien van dubbele deuren en aan de brede zijkant van drie boogramen. De plattegrond laat overigens zien dat aan de tegenoverliggende kopse kant ook deuren aanwezig waren, zodat de rijtuigen door dit voorgebouw konden rijden en de koninklijke gasten overdekt en uit het zicht konden in- en uitstappen.

De tweede tekening onderscheidt zich in de eerste plaats van de eerste door de kleurstelling. Hier is gekozen om de baksteen ook echt in tamelijk fel rood weer te geven waardoor een totaal andere impressie van het gebouw ontstaat. Gaf de eerste tekening door de meer donkerbeige inkleuring een klassiek neoclassicistische indruk, op de tweede tekening overheerst echt de Hollandse neorenaissance. Het opvallendste verschil met ontwerp 1 zijn de twee torenelementen, die de klokkartij flankeren. Dit topgedeelte is verder opgehoogd en rijker uitgevoerd. Ook is de entreepartij veel gedetailleerde uitgewerkt en dat geldt eveneens voor het gedeelte van de Koninklijke Wachtkamer, die een grootse kuif kreeg met een meelopende dakkap. De derde tekening is voorzien van een tekst: *“Station den Haag – gebouw aan het voorplein – voorgevel”*, rechtsboven: *“bestek no 482 blad n 3”* en linksboven: *“HIJSM weg en werken”*. Daarmee is duidelijk dat deze tekening het uitgangspunt vormde van het werk. De tekening verschilt maar in enkele opzichten van de tweede. Om te beginnen zijn alle plekken die voor reliëfs bestemd waren enigszins vaag ingeschetst met beeldhouwwerk. Verder is er minder natuursteen in de ingangspartij toegepast en is de luifel verbreed tot de volledige breedte van de ingang.

De overige tekeningen, die in het NS-archief in het Utrechts archief zijn bewaard gebleven, zijn vooral calques en een enkele blauwdrukken van de perronoverkappingen. Dit lijken vooral werktekeningen als bijlage van de bestekken die bij de uitvoering ook zijn gebruikt. Hier is niets schetsmatig meer in terug te vinden. Dat geldt ook voor de tekeningen die nog bij ProRail berusten.

De uiteindelijke voorgevel is zeer rijk gedetailleerd uitgevoerd, tot op zekere hoogte is er wel sprake van een ‘horror vacui’, een overdaad aan met name kleine decoratieve elementen waarbij vrijwel geen vlak leeg bleef. Vooral in de ingangspartij bij het gedeelte van de Koninklijke Wachtkamer is dit waar te nemen.

De ingangspartij is op de eerste verdieping voorzien



DE MIDDENPARTIJ VAN HET STATIONSGEBOUW MET BREDE LUIFEL EN RIJKE DETAILLERING IN NATUURSTEEN EN FELLE RODE BAKSTEEN, 2017.

DE STATIONSKLOK VORMT DE BEKRONING VAN DE MIDDEN-GEVEL. BOVEN DE KLOK HET GEVLEUGELDE WIEL, SYMBOOL VAN DE SPOORWEGEN IN DIE TIJD, 2017.

BEKRONING VAN DE GEVEL VAN DE KONINKLIJKE WACHTKAMER MET EEN VROUWENFIGUUR DIE DE VREDE UITBEELD. ONDER HET FRONTON BOVENIN DE W VAN WILHELMINA, 2017.





kalen lag een tunnel naar de lift waarmee de bagage naar de perrons kon worden gebracht.

De achterwand van de entreehal met de hoge ramen gaf via deuren toegang tot de tunnel naar de perrons voor de treinen naar Amsterdam of Rotterdam. Over een brede trap of langs een licht hellend vlak bereikten de perrons. In de tunnel bevond zich een 'controle lokaal' met deuren, die naar beide zijden te openen waren. Gezien de expliciete vermelding in het verslag in de krant was dit een noviteit voor die tijd. Men was erg te spreken over de indeling: *"Alles is even ruim, overal kan men zich gemakkelijk bewegen en is men door de portalen tegen den tocht beveiligd"*⁵⁰. In de hal stonden tegen de wanden grote zitbanken. In de linkerhoek van de achterwand van de lokettenruimte was een telefoonkantoor en daarmee haalde het station al weer een moderne techniek binnen ten gerieve van de reizigers. Ook bij de verwarming van het gebouw werd gebruikt gemaakt van de moderniteit van een centrale verwarming met warmwater en alleen de Koninklijke Wachtkamer kreeg stoomverwarming. Op de etage waren de kantoren van de verschillende

afdelingen van de stationsdienst met de bureaus van de inspectie, weg en werken en de hoofdopzichter.

Inwendig is de dubbelhoge reizigershal meermalen gewijzigd waarbij de oorspronkelijke details allen zijn verdwenen. Zelfs de fraaie oorspronkelijke tegeltableaus van de Haagse firma Rozenburg hebben het niet overleefd. Zij werden op brute wijze rond 1950 verwijderd voor de vernieuwing van de stationshal.

KONINKLIJKE WACHTKAMER

Den Haag had als residentie in deze periode ook behoefte aan een Koninklijke Wachtkamer op de lijn van de HIJSM. Het koningshuis had namelijk ook de gemakken van de trein ontdekt, maar de koninginnen konden zich vanzelfsprekend niet tussen het volk mengen of zoals G. Veenendaal het in zijn publicatie *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu zo* mooi formuleert: zodat *"...vorstelijke reizigers zich niet met het gewone volk hoefden te encanallere"*. Het station van de Rijnspoorweg-Maatschappij uit 1868, het latere station Staats Spoor, had in Den Haag de primeur met zijn Koninklijke Wachtkamer. Met de bouw van

GLAS IN LOOD RAAM VAN HET
ATELIER HET PRINSENHOF DELFT
IN DE ONTVANGSTHAL, 2017.

RECHTERPAGINA
DE WANDBETIMMERING VAN
DE SALON IN DE KONINKLIJKE
WACHTKAMER WERD
VERVAARDIGD DOOR DE HAAGSE
MEUBELFABRIEK MUTTERS, 2017.







GEÏNSPIREERD DOOR HET FLATIRON BUILDING
(FULLER BUILDING) UIT 1902 IN NEW YORK,
DAT EENZELFDE HOOFDVORM HEEFT OP EEN
VERGELIJKBARE KAVEL...

vormen denken aan de Van Nellefabriek van Brinkman en Van der Vlugt. Door de grootte en de architectuur van het geheel kreeg de Hogeschool ook een duidelijk industrieel karakter. De enorme hoeveelheid studenten die dit complex zou gaan bevolken vroeg ook om een adequate route van de binnenstad naar de Hogeschool. Een tunnel, recht tegenover de HHS uitkomend aan de Waldorpstraat vormde de oplossing. Atelier Pro, ook verantwoordelijk voor het stedenbouwkundige concept rond de HHS, ontwierp een ingang aan de Laakhavenzijde van het station. Daarmee kwam voor het eerst belangstelling voor de achterkant van het station en werden de eerste ideeën geformuleerd om ook deze stationskant een volwaardige entree te geven, een tweede 'voorkant'.

De HHS betekende een enorme trekker voor het gebied en allerlei ontwikkelingen kwamen rondom de school opgang. Aan de voormalige Beurtvaarthaven kwamen aan de Fijnjekade drie vierkante appartementen torens en aan de Leeghwaterkade een hoge wand met kantoren afgewisseld met appartementen en in de plint ruimte voor horeca. Dit geheel stak door tot aan de Waldorpstraat. Op de hoek met de Rijswijkseweg, aan het nieuwe Enthovenplein, streek de Consumentenbond neer, die voor die tijd in het hoofdgebouw van de firma Van Heijst was gevestigd. Aan de Waldorpstraat kwamen verder T-Mobile met haar hoofdvesting in Nederland en bevestigde daarmee de naam van Den Haag als telecomstad en het kantoor van de woningbouwvereniging Haag Wonen. Ook de gemeente kreeg een grote vestiging in het gebied met onder meer het stedenbouwkundig bureau. De levendigheid keerde, met name overdag, terug in dit gedeelte van de (historische) Laakhaven. Voor de rest van het gebied zou dat nog enkele decennia gaan duren. Daar loopt de herontwikkeling nog steeds door.

STUDENTENHUISVESTING

Een voor Den Haag vrij nieuwe trend, mede onder invloed van het succes van de HHS, maar ook door de komst van een dependance van de Leidse Universiteit, vormde de bouw van studentenwoningen. De eerste studentenflat in de stationsomgeving kwam aan de Rijswijkseweg vlakbij het spoortalud. De toren, een ontwerp van architect C.J.M. Weber, is 62 m hoog en heeft 380 wooneenheden. De buitengevel is voorzien van een kleurontwerp van de kunstenaar P. Struycken. Dit laatste leverde de flat de bijnaam De Struyck op. In 2003 volgde een studententoren van eveneens ruim 60 m aan het Stamkartplein. Dit maal een ronde toren in rode baksteen naar ontwerp van Atelier Pro. De studentenflat kreeg met een strip aansluiting op het uiteinde van de HHS en daarmee een plek bij het water. Naast 309 studentenwoningen en gemeenschappelijke voorzieningen werd de begane grond gedeeltelijk ingericht als kantoor van woningbouwvereniging DUWO. Direct aan de spoorlijn aan de Waldorpstraat

verrezen in 2013 twee 70 m hoge torens, een ontwerp van Architectenbureau K2, met 620 studentenappartementen, eveneens in beheer bij DUWO¹⁴⁷.

Aan het Stationsplein waren in de loop van de jaren '90 de eerste stappen gezet voor de stadsvernieuwing in dit deel van de Stationsbuurt aan de zijde van de Jan Blankenstraat en Kraaijenhoffstraat, zoals eerder aangeven. Aan de andere zijde van het Stationsplein aansluitend op het Rijswijkseplein lag een terrein waarvoor de gemeente in 1987 een besloten prijsvraag had uitgeschreven en die gewonnen werd door de architect Jo Coenen. Midden jaren '90 kwam alleen het woningcomplex De Ellips aan het Hofwijckplein van dit veel uitgebreidere plan, waarin ook verkeersvoorzieningen waren opgenomen, tot stand. De Ellips bestaat, zoals de naam al suggereert, uit een ovale vorm met twee wanden woningen en middenin een doorgang. Deze as vormt de zichtlijn vanaf het accijnshuisje aan het Rijswijkseplein naar de Koninklijke Wachtkamer. Het Stationsplein wordt op deze hoogte gevormd door een deel van de buitenste bolle wand van de ellips, die hier zes verdiepingen hoog is met een plint voor winkels of bedrijven.

Recenter aan deze zijde van het plein vond de realisatie van de torenflat Het Strijkijzer van architect Paul Bontenbal van AA Architecten plaats. Het is met zijn 42 verdiepingen en 132 m de hoogste woontoren van de stad en gebouwd op een oppervlak van slechts 30 x 35 m. Het Strijkijzer vormt een markante afsluiting van het Stationsplein. Het initiatief tot dit bouwproject kwam van de architect zelf. Geïnspireerd door het Flatiron Building (Fuller Building) uit 1902 in New York, dat eenzelfde hoofdvorm heeft op een vergelijkbare kavel, kwam hij tot dit ontwerp. Daarmee gaf hij zijn eigen antwoord op de verkeersontwikkeling en de afronding van de stedelijke ruimte op en rondom het Rijswijkseplein. Samen met De Struyck markeert het Strijkijzer een van de belangrijkste entrees van de stad. De totstandkoming ging met veel rumoer gepaard doordat de buurtbewoners naar de rechter stapten voor hun grieven ten aanzien van parkeeroverlast, valwinden en de luchtkwaliteit. Uiteindelijk betrokken de eerste groep bewoners, studenten, in 2007 het Strijkijzer. De luxe appartementen, zakelijke werkruimtes voor onder meer ZZP-ers en het toprestaurant The Penthouse volgden in januari 2012. Intussen was het gebouw al meerdere malen bekroond, in 2007 kreeg het de Nieuwe Stads prijs van Den Haag en de prestigieuze Emporis Skyscraper Award voor de Best new skyscraper of 2007. Het Strijkijzer was de nummer één uit maar liefst 634 in dat jaar in gebruik genomen skyscrapers! Op een steenworp afstand van de toren werd in 1995 de ZHSEM-uitbreiding van het station gesloopt en het spoortalud tot een groene oase omgetoverd. Tussen deze groenstrook en het Strijkijzer bevond zich nog het leegstaande Sigmagebouw. Dit totaal gaf deze pleinwand een wat merkwaardig aanzien.

PAGINA 150

ÉÉN VAN DE PROJECTEN VAN DE BELGISCHE ARCHITECT CHARLES VANDENHOVE DAT IN SAMENSpraak MET DE WIJK TOT STAND KWAM EIND JAREN '80, STATIONSWEG, 2017.

(Foto: Koos Havelaar)

HET COMPLEX VAN DE HAAGSE HOGESCHOOL IN DE LAAKHAVEN NAAR ONTWERP VAN ATELIER PRO, 2017.

(Foto: Koos Havelaar)

HET NIEUWE GEZICHT VAN DE VOORMALIGE BEURTVAARTHAVEN IN DE LAAKHAVEN, 2017.

(Foto: Koos Havelaar)

PAGINA 151

TOREN FLAT MET STUDENTENWONINGEN AAN HET STAMKARTPLEIN, NAAST DE HAAGSE HOGESCHOOL, 2017.

(Foto: Koos Havelaar)

DE ELLIPS, EEN WONINGBOUWCOMPLEX MET COMMERCIELE PLINT VAN ARCHITECT JO COENEN, GEZIEN VANAF HET STATIONSPLEIN, 2017.

(Foto: Koos Havelaar)

LINKERPAGINA

DE HAAGSE TOREN, IN DE VOLKSMOND BETITELD ALS HET STRUKIJZER, IN DE LENGTEAS VAN HET STATIONSPLEIN 2017.

(Foto: Koos Havelaar)



