

# Station Hollands Spoor, troetelkind van de NS

door  
HERMAN ROSENBERG

**DEN HAAG** — Het lijkt bijna niet echt meer, zo nieuw ogen de grote kap van station Hollands Spoor en het gebouw op het eilandperron. De restauratie is voltooid. In dezelfde ruimte waar op een herfstige avond in 1989 een gefrustreerde inbreker de tafelkleedjes begon aan te steken, zitten nu weer reizigers hun krantje te lezen. De ramp lijkt vergeten.

Maar er woedde wel degelijk een verwoestende brand in het station, gedurende de nacht van 15 op 16 oktober 1989. Een groot deel van de overkapping, die net werd gerenoveerd, brandde af. De restauratie op het eilandperron viel aan de vlammen ten prooi. Alleen het hoofdgebouw en de vermaarde koninklijke wacht-kamers bleven onbeschadigd. Wat zouden de NS gaan doen, vroegen vele Hagenaars zich af. Zou Den Haag na zijn geliefde Staatsspoor, nu ook dat andere negentiende-eeuwse station kwijt raken?

Deze vrees was onterecht, want het stond van het begin af aan vast dat de spoorwegen het oude HS nooit zouden opgeven. En bovendien werd al kort na de brand besloten de schade volledig te herstellen. De NS stemden dan ook van harte in met de plaatsing van het station op de rijksmonumentenlijst.

Hollands Spoor werd tussen 1888 en 1893 gebouwd naar ontwerp van architect D.A.N. Margadant (1849-1915). Het gebouw geldt na het Amsterdamse Centraal Station van

P.H.J. Cuypers, als het best bewaard gebleven station in neorenaissancestijl. Margadant bouwde verder de stations van Santpoort, Haarlem en Amersfoort.

## 'Misdadig'

„De spoorwegen hebben een ongelooflijke voorraad oude gebouwen en daar zit veel waardevol spul bij. Maar er zijn ook een flink aantal waardevolle gebouwen en Hollands

Spoor is daar een van. HS slopen zou misdadig zijn”, licht Michiel Schaap het beleid van de NS toe. Hij werkt bij het architectenbureau Articon, een dochteronderneming van de NS. Articon leverde ontwerpen voor een aantal nieuwe stations en maakte ook het restauratieplan voor Hollands Spoor.

Schaap heeft de restauratie op de voet gevolgd en uit zijn verhaal erover blijkt dat Hollands Spoor een van de troetelkinds van de spoorwegen is geworden. Alleen al de hoeveelheid geld die met het werk was gemoeid — zesen-twintig miljoen gulden — maakt duidelijk dat de NS zich er niet met een Jantje van Leien af hebben gemaakt.

Wat is er de afgelopen anderhalf jaar precies allemaal gedaan? De verwoeste overkapping is grotendeels vervangen. Schaap: „We hadden de tekeningen van de ijzeren spanten gelukkig nog liggen, omdat er voor de brand al werd gewerkt aan de renovatie van de kap. Het bedrijf Strukton Staalbouw uit Utrecht kon daardoor zonder problemen meer spanten leveren”. Behalve de metalen delen zijn de houten 'beschieting' en het glaswerk vervangen. Bij de reconstructie van de kap is een beetje gesmokkeld: op sommige plekken waar vroeger klinknagels zaten, is nu een lasverbinding aangebracht.

Het tweede grote onderdeel van de herstelwerkzaamheden was het uitgebrande gebouw B' op het eilandperron. „Een lastig karwei omdat beide delen van de overkapping op dit gebouw steunen”, vertelt Schaap. „Na de brand stond de zaak op instorten. We hebben een noodconstructie aangebracht en zijn daarna begonnen met restaureren”. De rijk gedecoreerde gevels zijn tot in de details hersteld. Juist bijzondere zaken als de zandstenen reliëfs en kapitelen, en de fraai bewerkte kozijnen en deuren, waren verloren gegaan. Alles is naar de originele tekeningen en voorbeelden die de brand overleefd hadden, nagemaakt. Nieuwe zandsteen werd in Luxemburg besteld bij

dezelfde groeve waarmee architect Margadant meer dan honderd jaar geleden zaken deed.

De metselaars van aannemer Woudenberg, die de ruïne onder handen namen, moesten zich de techniek van hun negentiende-eeuwse voorgangers eigen maken. Aanvankelijk begonnen zij gewoon volgens de hedendaagse praktijk 'langs de draad' en met behulp van de waterpas te metselen. Maar het nieuwe metselwerk bleek niet op de oude muren aan te sluiten, omdat vroeger niet op een millimeterterte meer of minder werd gekeken. De metselaars zijn daarna 'op het oog' verder gegaan en toen lukte het wel.

Niet alles kon volledig in de oude staat worden teruggebracht. Schaap: „Van het interieur van het gebouw was zo weinig over dat we gekozen hebben voor een nieuwe vormgeving. De oorspronkelijke inrichting was trouwens voor de brand al zo goed als verdwenen door allerlei kleinere verbouwingen. Het zou echt een beetje nepwerk zijn geworden als we hier weer oude betimmeringen en een stucplafond hadden aangebracht”.

Articon maakte van de koffiekamer en de wachtkamer ruime en lichte ruimten, die door hun sobere decoratie toch iets klassieks hebben. Langs de wanden en rond de deuren zijn rose panelen aangebracht die herinneren aan de oude betimmering en verwijzen naar de oude architectuur van het exterieur.

Dit jaar worden nog de twee ander gebouwen op het eilandperron, die minder schade opliepen tijdens de brand, gerenoveerd. Daarna krijgt het station als geheel een opknapbeurt, een operatie die door de NS wordt aangeduid met de modekreet 'upgrading', wat zoiets betekent als opwaardering. Michiel Schaap verheugt zich al op het resultaat. „Het wordt echt een heel mooi gebouw”.