

De sloop van station Hilversum

Een monument dat geen monument mocht zijn

EDWARD BARY

Alles van waarde is weerloos. Deze filosofische woorden van de Amsterdamse schilder, dichter, tekenaar, fotograaf, keramist en lithograaf Lucebert (1924-1994, pseudoniem van Lubertus Jacobus Swaanswijk) zou van toepassing kunnen zijn op het in 1990 gesloopte Hilversumse station.

Op 10 april 1975 stelde de Hilversum gemeenteraad het bestemmingsplan Stationsplein vast. Hierin werd gesteld dat het station gehandhaafd kon blijven, maar het werd niet uitgesloten dat dit gebouw in de toekomst vernieuwd zou worden. In 1982 werd het station (uit 1874) op de monumentenlijst geplaatst, maar in september 1983 koos de gemeenteraad toch voor een nieuw stationsgebouw. Wat gebeurde er in die ruim 15 jaren aan politieke besluitvorming, waartegen protesteerde een groot deel van de bevolking, waarom stond het station aanvankelijk op de monumentenlijst, waarom was de wethouder ruimtelijke ordening tegen? De teloorgang van een monument dat geen monument mocht zijn...

Politiek besluitvorming en voorgeschiedenis: 1975-1979

Gedurende een groot aantal jaren werd op politiek, gemeentelijk niveau gewerkt aan vernieuwing van het gebied van het Stationsplein. Kaalslag, sloop van diverse panden (in de jaren 1970-1974) en de aanleg van een centrumringweg – waarvan de Schapenkamp in 1975 werd gerealiseerd – maakten de weg vrij om voor het gebied een nieuwe stedelijke infrastructuur te ontwikkelen. Tegelijkertijd ontwikkelden de Nederlandse Spoorwegen een plan om het oude station te vervangen door nieuwbouw, in combinatie met uitbating van een kantorencomplex. Het oude gebouw was te duur in onderhoud, was niet efficiënt in te richten of te renoveren, en de ‘tijdgeest’ vroeg om modernisering – althans, dat vonden de Nederlandse Spoorwegen.

Op 10 april 1975 was de gemeente zover dat men een bestemmingsplan aan de raad kon presenteren, nog wel ervan uitgaande dat het stationsgebouw gehandhaafd kon blijven. Men achtte evenwel de mogelijkheid

Het stationsgebouw kort na de oplevering. Afgezien van enkele kleine aanbouwen bleef de buitenkant van het gebouw tot aan de sloop nagenoeg intact. (coll. Museum Hilversum)





Station Hilversum, 1969. Het oude HIJSM-station uit 1874. De uitbouw rechts aan de voorkant is van later datum; dat was lange tijd de wachtkamer voor buspassagiers. Geheel rechts is nog net een stukje van de overkapping van de loods van Van Gend en Loos te zien. (foto: Nico Spilt, Bunnik)

aanwezig dat het gebouw in de toekomst vernieuwd zou kunnen worden. Zowel in de raad als in commissies kwamen de plannen diverse keren aan de orde. Op 9 maart 1978 werd door de raad een architectenteam ingesteld voor het Stationsplein, waarin architecten van de gemeente, het Gemeenschappelijk Administratiekantoor (GAK) en de Nederlandse Spoorwegen (NS) zitting hadden. Dit team ging voortvarend aan het

werk, waarbij al meteen werd uitgegaan van nieuwbouw van het station. De plannen voor het GAK-kantoor en beoogde woningbouw op en rond het plein waren eerder gereed dan die voor het stationsgebouw. Op 23 oktober 1978 en 19 maart 1979 werden de betrokken raadscommissies geïnformeerd over de plannen voor het Stationsplein. De bouw van het GAK en de woningbouw stond daarbij voorop.

Nog geen maand later, al op 12 april 1979, ging de raad akkoord met de planologische opzet van het Stationsplein, met de realisering van de bouwplannen voor het GAK en de woningbouw, en met het nieuw in te richten busstation. Het GAK-kantoor en het nieuwe busstation werden conform de plannen gebouwd en ingericht.

Wèl een monument, géén monument: 1979-1983

In een brief van 9 oktober 1979 adviseerde de gemeentelijke monumentencommissie het stationsgebouw op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen en te onderzoeken of het gebouw op de rijksmonumentenlijst geplaatst kon worden. Tot het laatste kwam het niet. Bij de begrotingsbehandeling op 13 december 1979 werd een motie van mei 1979 verworpen, waarin het college werd gevraagd de beslissing over de sloop van het stationsgebouw aan te houden tot de discussie



Het stationsgebied rond 1960. Rechts naast het station de goederenloods met bijbehorend emplacement van Van Gend en Loos. Het gebied tussen het station en het Achterom, waar een deel van de bebouwing nog uit het laatste kwart van de 19e eeuw stamde, is in de jaren '70 van de 20e eeuw geheel gesloopt om plaats te maken voor de Schapenkamp en het GAK-gebouw. Het busstation bleef nagenoeg op dezelfde plek gehandhaafd. Het kubusachtige gebouw op de voorgrond is het gebouw van Publieke Werken op de hoek van de Spoorstraat. Later zou daar een sportschool in komen. (coll. SAGV)



Twee foto's van de oude stationshal met links plaatskaarten en rechts het goederenloket en de AKO. (foto: Nico Spilt, Bunnik)

over het monumentenbeleid in februari 1980. In april 1980 verzocht de fractie van D'66 het college met een voorstel te komen over het al dan niet behouden van het stationsgebouw.

Daarop ontstond een 'maatschappelijke discussie' (uitmondend in protesten en bezwaarschriften, waarover later meer), onder andere in het *Informatie- en Communicatieblad HIK*. Er verschenen vele ingezonden brieven over het al of niet slopen van het station in de krant. Handtekeningen werden verzameld door voorstanders van behoud en aangeboden aan de gemeenteraad. Op 9 april 1981 werd in de raad het preadvies van het college van 31 maart 1981 behandeld *inzake sloop of handhaving van het gebouw in relatie tot de planontwikkeling op en rond het Stationsplein*. Hierin werd een uitvoerig overzicht van de ontwikkelingen gegeven, met als conclusie (van het college), dat onder bepaalde omstandigheden sloop van het bestaande stationsgebouw en nieuwbouw diende te worden aanvaard.

De raad accepteerde die conclusie niet en nam een door het CDA en de VVD ingediende motie aan, waarin werd uitgesproken dat het gebouw het uit historisch oogpunt waard was om te worden behouden en dat de mogelijkheid van renovatie onvoldoende aan de orde was geweest in het overleg met de NS. Aan het college werd opgedragen de *mogelijkheid van renovatie alsnog diepgaand met de NS te bespreken...*

De NS verrichtten een nadere studie naar de technische en exploitatieve mogelijkheden van een verbouwing van het station. Zij rapporteerden op 6 juli 1981 dat het bestaande gebouw uitsluitend gehandhaafd kon blijven binnen een volledig gewijzigd stedenbouwkundig plan, nog afgezien van overwegende bezwaren voor

wat betreft de gebruikswaarde, technische onderhoudstoestand en bedrijfspresentatie. De NS verlangden blijvende financiële garanties.

De problematiek kwam vervolgens aan de orde tijdens een gezamenlijke besloten vergadering van alle raadscommissies op 6 januari 1982 en een openbare gezamenlijke commissievergadering op 29 juni 1982. Tijdens deze bijeenkomsten bleek er geen politieke eenstemmigheid te bestaan over het te voeren beleid. Op 11 augustus 1982 werd in een raadsvergadering de beleidsnotitie *Beleidslijn ten aanzien van het stationsgebouw in relatie tot de planontwikkeling m.b.t. het Stationsplein* besproken. Het college sprak hierin het voornemen uit, het stationsgebouw op de monumentenlijst te plaatsen. Het eventuele behoud zou echter afgewogen dienen te worden tegen de NS-plannen voor nieuwbouw. Dit nieuwbouwplan zou de afgesproken procedure



De achterkant van het oude station, gezien vanaf het middenperron. Links nog een stukje van de loods van Van Gend & Loos. Dit aan de PTT gelieerde goederenvervoersbedrijf had eigen zijsporen, waar de goederenwagon op staat. (foto: Nico Spilt, Bunnik)



De Van Gend & Loos-loods aan het Stationsplein. Links de wachtkamervan het busbedrijf. Gesloopt juni 1990 t.b.v. maken/verplaatsen busstation. (foto: Peter van der Vlist, Huizen)

volgen. De realisatie ervan was uiteraard alleen mogelijk als het bestaande station van de monumentenlijst werd afgevoerd.

De beleidsnotitie van 1 juli 1982 leidde tot het raadsbesluit van 14 december 1982 het stationsgebouw op de monumentenlijst te plaatsen. Bij dit besluit werd zorgvuldig het artikel 1, lid 1 van de gemeentelijke Monumentenverordening toegepast, waarbij het station werd aangemerkt als gebouw *dat voor Hilversum van algemeen belang is, zowel uit historisch als uit architectonisch oogpunt, conform het advies van de monumentencommissie van oktober 1979.*

De NS gingen op 3 februari 1983 tegen dit besluit in beroep. Zij meenden aanspraak te kunnen maken op aanmerkelijke planschade op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dan wel artikel 4 van de Monumentenverordening indien de afgesproken procedure niet gevolgd werd. De commissie bezwaar- en beroepschriften kon over dit bezwaarschrift niet tot een eensluidend standpunt komen.

Tijdens de vergadering van de commissie ruimtelijke ordening en volkshuisvesting van 21 februari 1983 werd intussen het ontwerp voor een nieuw stationsgebouw behandeld. De meningen binnen de commissie waren verdeeld; naar aanleiding van deze behandeling wordt het ontwerp door de NS aangepast. Op 13 juli 1983 besloot de raad, naar aanleiding van een motie van het CDA, de behandeling van het beroepschrift van de NS uit te stellen tot na de behandeling van het nieuwbouwplan.

Raadsbesluit van 14 september 1983

Op 30 augustus 1983 presenteerde het college een ontwerp-raadsbesluit aan de raad. In de raadsvergadering van 14 september 1983 stond dit voorstel van B&W ter behandeling; het was voorzien van een uitgebreide toelichting op de voorgeschiedenis.

Het preadvies behandelde uitvoerig de stedenbouwkundige aspecten. Het plan voor het nieuwe station paste – aldus het advies – in de stedenbouwkundige opzet en bestemmingsplan voor het Stationsplein waarmee de raad op 12 april 1979 had ingestemd. Centraal in dit plan stonden 3 gebouwen: het station, het op dat moment in aanbouw zijnde GAK-kantoor en de geprojecteerde woningbouw met winkels op de begane grond. Tussen stationsgebouw en GAK-kantoor was het nieuwe busstation gepland.

Het nieuwe stationsgebouw was al opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan “Stationsplein 1975”, dat intussen onherroepelijk was geworden. De betreffende gronden werden bestemd voor spoordoeleinden, verkeersdoeleinden, horecabedrijven en kantoren. Deze globale bestemming moest echter nog nader worden uitgewerkt. De geplande nieuwbouw zou getoetst worden aan het bestemmingsplan, dan wel zou de bouwvergunning verleend worden op grond van een nieuw ontwerp-bestemmingsplan.

Het station was ontworpen in vijf bouwlagen; de begane grond voor stationsdoeleinden, de verdiepingen als kantoorruimten. De centrale ingangspartij was geprojecteerd ter plaatse van de voetgangerstunnel; rondom waren de belangrijkste (voor NS) verkoopactiviteiten (plaatskaarten, boekingen, consumpties, lectuur en bloemen) geconcentreerd. Er zouden directe verbindingen komen met de stationsrestaurant en het eerste perron. Toegankelijkheid voor mindervaliden was voorzien: automatische schuifdeuren, rolstoeltoilet en liften naar beide perrons. Het zou een verbetering van de huisvesting van het NS-personeel betekenen tegen lagere onderhoudskosten (f90.000,- versus f260.000,- per jaar). De breedte van het eerste perron werd 4.00 meter, conform landelijke normen voor zijperrons, terwijl op het eilandperron een nieuwe wachtkamer met automatiek gebouwd zou worden. De NS gingen in de plannen uit van handhaving van het gebouw van de fietsenstalling, inclusief de VVV. De ingang van de fietsenstalling zou naar de Stationsstraat

Samenstelling gemeenteraad Hilversum september 1983

Ten tijde van de besluitvorming in september 1983 was de zetelverdeling in de Hilversumse gemeenteraad als volgt:

CDA	10 zetels
VVD	13 zetels
PVDA	7 zetels
PSP/CPN/PPR	3 zetels
D'66	2 zetels
SP	1 zetel
SGP/GPV/RPF	1 zetel

(Bron: secretarie archief 80-89, inv.nr. 2702)

Daarbij dient aangetekend te worden, dat PSP/CPN/PPR kort daarna GroenLinks werden, terwijl het SP-lidmaatschap van de raad een kortstondige was en de SP pas vrij recent weer in de raad is teruggekeerd.

worden verlegd. Ook bestonden er op dat moment nog geen plannen met Van Gend & Loos; op dat terrein waren parkeerplaatsen geprojecteerd.

De plannen voor het nieuwe station voldeden op een aantal punten niet aan de randvoorwaarden die de raad in 1979 had vastgelegd, zoals een kleinschalige opzet en een gevel van baksteen. Kleinschaligheid achtten B&W een subjectief criterium, terwijl een geheel spiegelende glazen gevel destijds niet aan de orde was geweest. B&W vonden de uitvoering in glas geen belemmering om hiermee akkoord te gaan. Nog onbekend was of de toewijzing van de kantoren zou gaan voldoen aan het gemeentebestuur (kantoorvestigingen dienen primair aan Hilversum of aan de regio gebonden te zijn).

In juli 1990 werd het voorplein in gereedheid gebracht als bouwterrein. Voor de tijdelijke huisvesting van de verkooppunten werden mobiele cabins geplaatst (en gestapeld), die met hijskranen getakeld werden. Er kwam een tijdelijke fietsenstalling in een zgn. Romneyloods; de bestaande fietsenstalling aan de noordzijde van het station (met voormalig restaurant en VVV) werd ontruimd en eind juli gesloopt. (foto: Peter van der Vlist, Huisen)



Verder kwamen de visies van de welstandcommissie en de raadscommissie aan de orde. De meningen binnen de commissie waren verdeeld. Het CDA was akkoord, de GPV/RPF/SGP-fractie behield de stem voor. PvdA en PSP/CPN/PPR waren tegen, de VVD was verdeeld. Deze laatste partij was in meerderheid van oordeel dat aan het plan geen behoefte bestond, dat het niet paste in Hilversum en dat het te weinig met de reizigersbelangen rekening hield. De welstandscommissie adviseerde het ontwerp voorwaardelijk goed te keuren met nadere detailuitwerkingen.

Met de raad werd afgesproken dat een procedure zou worden gevolgd waarbij het ontwerp achtereenvolgens goedgekeurd zou worden door het architectenteam, de welstandscommissie, het college, de betrokken raadscommissies en de raad. Het college vroeg de raad in te stemmen met deze werkwijze, het ontwerp goed te keuren en het oude station van de monumentenlijst af te voeren.

Schadeclaims

Langdurig werd in het preadvies stilgestaan bij eventuele schadeclaims in geval van het niet doorgaan van nieuwbouw. Twee jaar eerder, bij brief van 15 september 1981, hadden de NS al laten weten een eis tot schadevergoeding in te zullen dienen als het station op de monumentenlijst zou worden geplaatst. Zij kwantificeerden deze claim op f7 miljoen, ex BTW. De juridisch adviseur van de gemeente onderzocht de haal-



Er is jarenlang gediscussieerd over wat er met het station van Hilversum zou moeten gebeuren. Op 9 april 1987 werd er gemonstreerd tegen de voorgenomen sloop van het uit 1874 stammende gebouw. (foto: W. Spielt)

baarheid van een dergelijke claim en rapporteerde op 17 november 1981. Hij achtte geen civiele aansprakelijkheid voor de gemeente aanwezig. Van meet af aan heeft onzekerheid bestaan over het al dan niet vervangen van het stationsgebouw. Voor een civiele aansprakelijkheid zou nodig zijn, dat de gemeente hetzij verbintenissen was aangegaan die zij niet kan waarmaken, hetzij indrukken zou hebben gewekt die niet overeenkomstig de feiten waren. De adviseur achtte dit niet het geval. Wel nam hij in beschouwing dat de NS, afhankelijk van de door de gemeente te kiezen procedure, een vordering tot schadevergoeding zouden kunnen indienen op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of artikel 14 van de Monumentenverordening 1982. In dat geval kon aanspraak op aanmerkelijke planschade worden gedaan. De hoogte van het door NS genoemde bedrag was zonder diepgaand onderzoek niet te controleren.

Het college wees de raad er overigens wel op, dat de enkele plaatsing van een pand op de monumentenlijst nog geen grond voor schadevergoeding opleverde. Het is niet of nauwelijks mogelijk aan te tonen dat er schade wordt geleden op grond van de enkele plaatsing, aldus het college. Pas wanneer concrete sloop- of verbouwplannen worden afgewezen kan eventuele schade duidelijk aangetoond worden. Hoe dan ook, het dreigement lag er en zou een langdurige juridische strijd kunnen opleveren.

Afwegingen en een raadsbesluit

Het college kon zich op grond van vorenstaande een oordeel vormen, zo deelde het de raad mee, en nam daarbij in overweging dat de welstandscommissie adviseerde het ontwerp voorwaardelijk goed te keuren. Het college meende dat het nieuwe gebouw paste in de stedenbouwkundige opzet voor het gebied Stationsplein en achtte e.e.a. passend in het vigerende bestemmingsplan. De opzet van het gebouw achtte het college – bouwkundig – acceptabel.

Het niet voldoen aan de door de raad gestelde randvoorwaarden vond het college niet onoverkomelijk. Een grote meerderheid van het college beoordeelde het nieuwe stationsgebouw positief. De consequentie was sloop van het oude gebouw, wat aanvaardbaar werd gevonden. Zij greep weliswaar terug naar de beschikking van december 1982 (plaatsing op de monumentenlijst), maar concludeerde dat renovatie van het oude gebouw op zich niet onmogelijk was, en dat daardoor een situatie zou ontstaan die zowel uit stedenbouwkundige opzet als vanuit NS-oogpunt van mindere kwaliteit zou zijn dan bij nieuwbouw.

Het college kwam vervolgens met een adviserende afweging en legde het nieuwbouwplan aan de raad voor. Deze nam uiteindelijk het volgende besluit: Gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders dd. 30 augustus 1983, besluit in te stemmen met het ontwerp voor een nieuw stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen.

De wethouder Ruimtelijke Ordening stemt tegen de plannen

De wethouder voor ruimtelijke ordening, cultuur en economische zaken, Richard Veerman, was in tegenstelling tot de rest van het college van oordeel, dat het nieuwbouwplan van de NS niet aanvaardbaar was:

- er was onvoldoende aangetoond dat de NS de door hen gewenste indeling niet eveneens had kunnen bereiken door interne verbouwing van het bestaande gebouw;
- het bouwplan voldeed naar zijn oordeel niet aan de randvoorwaarden m.b.t. kleinschalige opzet. Een rechthoekig blok met een lengte van 75 meter en een hoogte van 16 meter zou aandoen als een afsluiting van de kern in relatie tot de wijk Over het Spoor, terwijl juist (al jarenlang) aansluiting wordt beoogd.
- hij achtte de andere niet nagekomen voorwaarde m.b.t. de baksteenuitvoering niet acceptabel.

Cartoons zijn van alle tijden... Tekening uit ca. 1990, die ten tijde van de stationsperikelen in het plaatselijke blad van Groen Links stond. Er werd een (fraaie) vergelijking gemaakt met de toen net gevallen Berlijnse muur en kenmerkend voor de sfeer onder de bevolking m.b.t. het nieuwe station. (coll. EJP)



- gezien de behoefte aan kantoorruimte in Hilversum en de al bestaande leegstand achtte de wethouder de kans op speculatieve kantorenbouw groot. De raad had deze vorm van kantorenbouw immers afgewezen. Hij bestreed de stelling (van NS) dat de bouw van kantoren de werkgelegenheid zou bevorderen; dat zou alleen gebeuren als gegadigden van buiten de regio toe werden gelaten. Hierdoor zou de druk op de Hilversumse woningmarkt toenemen.
- de wethouder verwachtte dat een kantoor van deze allure (GAK-kantoor inclusief) sterk verkeersaantrekkelijk zou zijn, waardoor een nog grotere druk op de verkeerssituatie in het centrum zou ontstaan.
- tenslotte wees de wethouder op te verwachten sterke windhinder op het Stationsplein, wat door passanten en reizigers als minder comfortabel werd beschouwd.

Maatschappelijke protesten tegen sloop: bezwaarschriften en AROB-procedures

Al in het voorjaar van 1981, na jarenlange onduidelijkheid over het gemeentelijk beleid, rees onder de Hilversumse bevolking onrust en zorg over de voorgenomen plannen het stationsgebouw te slopen. Er zou sprake zijn van 10.000 verzamelde handtekeningen onder de Hilversumse burgerij, die op 9 april 1981 aan B & W werden overhandigd.

De actiegroep “Geen beton voor het station” maakte zich sterk voor het Hilversumse station. Een viertal eisen werd geformuleerd:

- geen sloop van het stationsgebouw;
- in de plannen voor het Stationsplein moeten veel en betaalbare woningen worden opgenomen in verband met de woningnood;
- deze plannen moeten ook kleinschalig(er) zijn dan voorzien en aansluiten op het dorpskarakter van Hilversum;
- B&W en de raad moeten besluiten tot een referendum, zodat de Hilversumse bevolking zich kan uitspreken over het station en het Stationsplein.

Tevens publiceerde de actiegroep een onderzoek waaruit bleek, dat minstens 68% van de bevolking tegen de sloop was.

Er kwam een maatschappelijke discussie op gang – ook in de plaatselijke media – die resulteerde in het aannemen van een motie door de gemeenteraad, waarin onder andere werd uitgesproken, dat het station uit historisch oogpunt waard was om te behouden en dat de mogelijkheid van renovatie onvoldoende aan de orde was geweest in het overleg met de NS.

De stationskwestie is door de actiegroep diverse malen in de raadscommissievergaderingen besproken, gebruikmakend van het burgerspreekrecht. De gemoeerden raakten gesust toen de raad op 14 december 1982



Op het 1e perron werd een schutting geplaatst en de overkapping ontmanteld. Eind juli stond het eigenlijke stationsgebouw nog fier overeind, maar op 10 augustus begon het gebeuk met de sloopkogel. Het begin van het einde. (foto: Peter van der Vlist, Huizen)

het station uiteindelijk op de monumentenlijst plaatste. De euforie duurde nog geen jaar. In september 1983 ging de raad overstag en stemde in met een nieuw station, waarbij het oude gebouw weer van de monumentenlijst werd verwijderd.

De burgerij van Hilversum voelde zich, meer nog dan de actiegroep, verrast door deze ommekeer in besluitvorming. De politieke partijen – zo heerste de algemene mening – die zich twee- en een half jaar daarvoor hadden laten vermurwen door de publieke opinie, kozen ‘stilletjes’ voor het streven van de NS voor nieuwbouw. Ook rond de behandeling van het bezwaarschrift van NS tegen de plaatsing van het station op de monumentenlijst had de actiegroep “Geen beton voor het station” de bevolking gemobiliseerd. Opnieuw bleek duidelijk dat de bevolking tegen de sloopplannen was. Tevergeefs. De NS en de gemeente bleken niet ontvankelijk voor de stem des volks.

De raad besloot op 9 oktober 1985 het door de actiegroep “Geen beton voor het station” ingediende bezwaarschrift als niet-ontvankelijk te verklaren. De teleurstelling en woede was compleet. Het zou het kleurenpalet van de Hilversumse politiek en het stemgedrag van de bevolking later sterk beïnvloeden.

Na 14 september 1983 kwam ook de **Hilversumse Historische Kring “Albertus Perk”** in actie tegen het raadsbesluit. “Albertus Perk”, opgericht in 1975 (met

250 leden in 1983) – zich o.a. ten doel stellend het bevorderen van behoud van waardevol historisch erfgoed – nam al in een raadplegende ledenvergadering op 25 maart 1981 een motie aan, waarin een meerderheid van de leden zich uitsprak voor het behoud van het station. Die motie werd op 26 maart 1981 ter kennis gebracht van de raad. Het belang van de activiteiten van “Albertus Perk” voor de historie van Hilversum werd in datzelfde jaar door datzelfde gemeentebestuur nog eens beloond met de uitreiking van de Cultuurprijs van de gemeente Hilversum.

“Albertus Perk” voelde zich door de beslissing om het station van de monumentenlijst af te voeren rechtstreeks (en op grond van haar statuten) in haar belang getroffen en stelde op 14 oktober 1983 een beroep in krachtens AROB-wetgeving bij de raad van State in Den Haag. “Albertus Perk” kon zich niet verenigen met het besluit daar *de raad geen zorgvuldige afweging heeft gevolgd van alle in het geding zijnde belangen en dus in redelijkheid niet tot de beschikking had kunnen komen en derhalve heeft gehandeld in strijd met één of meerdere in het algemeen rechtsbewustzijn levende beginselen van behoorlijk bestuur.*

In de nadere motivering ging de historische kring nadrukkelijk in op de plaatsing op en vervolgens weer verwijdering van het station van monumentenlijst. Het stelde de vraag hoe na een uitermate zorgvuldige plaatsing op de lijst met toetsing (aan de Monumentenverordening en op advies van de monumentencommissie

van 9 oktober 1979) binnen nog geen jaar de argumenten alweer over boord gezet werden. Of anders gezegd: *al met al hebben B&W geen beginsel van behoorlijk bestuur geschonden door plaatsing van het station op de monumentenlijst. Alle belangen daartoe afwegend hebben B&W in redelijkheid niet tot een ander besluit kunnen komen.* Het station was dus terecht en zeer zorgvuldig op de monumentenlijst geplaatst. Nadien hadden zich volgens “Albertus Perk” geen nieuwe feiten aangediend die de plaatsing ongedaan zouden kunnen maken. Door daar nu weer van af te wijken, hield “Albertus Perk” B&W *een wijze van bestuurlijk handelen voor, welke volstrekt in strijd is met de geboden zorgvuldigheid ten aanzien van één van de belangrijkste gebouwen van Hilversum.* Evenmin had bij het raadsbesluit van 14 september 1983 een zorgvuldige heroverweging of hertoetsing plaats gevonden. Men heeft de ambities van de NS gevolgd en de ultieme gevolgen daarvan (sloop) in consequentie aanvaard. Albertus Perk verzocht daarom de genoemde beschikking (het besluit tot nieuwbouw) te vernietigen.

Het bezwaarschrift van de historische kring is door de kring zelf voortijdig uit de ring gehaald omdat na juridisch advies (van twee deskundigen) bleek dat het bezwaarschrift wel heel erg weinig kansen had. De kans dat het beroepschrift door de Raad van State ontvankelijk verklaard zou worden werd zeer gering geacht en een honorering daarvan nog minder. Daarop heeft het bestuur – met pijn in het hart en na lang-

Betrokken partijen

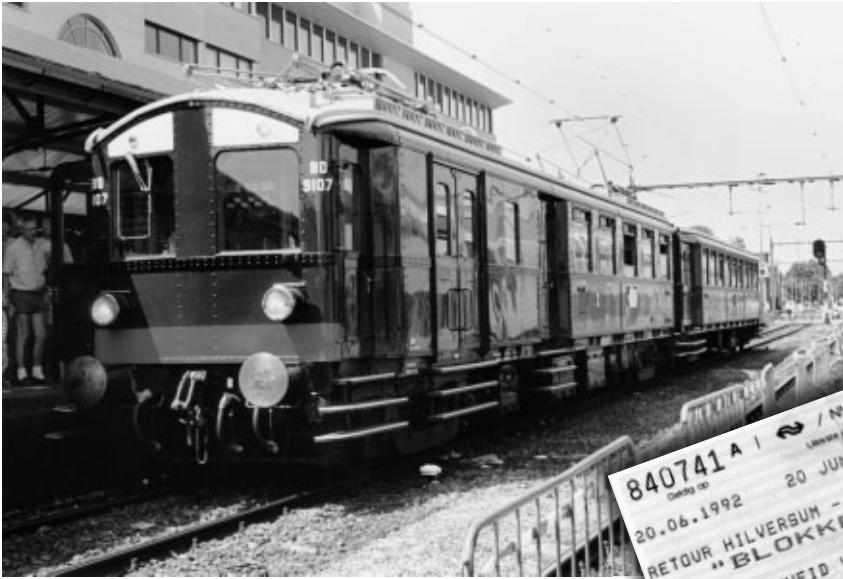
De volgende partijen waren betrokken bij de sloop, het ontwerp en de nieuwbouw van het stationsgebouw:

- het sloopbedrijf firma Senhorst BV uit Giesbeek.
- projectontwikkelaar Johan Matser.
- architect: J.A. van Belkum (Articon BV, een dochteronderneming van de NS); later de architecten Greiner en Sterenberg.
- bouwcombinatie: Strukton Bouwprojecten BV (Maarssen) en Bruil-Sanders Bouw BV (Arnhem).
- Stationsplein: Stichts Wegenbouw BV Hilversum.
- college van burgemeester en wethouders, o.l.v. burgemeester W.R. van der Sluis.
- wethouder voor Ruimtelijke Ordening, Cultuur en Economische Zaken, R.H. Veerman.
- NS Exploitatie Maatschappij voor Onroerend Goed, NEMEOG B.V. Het kantorencomplex van het nieuwe stationsgebouw kon langjarig verhuurd worden aan de Belastingdienst Utrecht-Gooi en kreeg het adres: Stationsplein 12.

durig overleg – het beroepschrift op 15 februari 1985 ingetrokken. Na ruim 15 jaar van (wisselende) politieke besluitvorming, maatschappelijk protest, AROB-procedures, een dreigende schadeclaim en planaanpassingen startte in de zomer van 1990 de sloop van het stationsgebouw. Op 19 juni 1992 werd het nieuwe station met enige ceremoniële handelingen en Open Dagen in gebruik genomen.

Op 10 augustus 1990 startte de sloop van het eigenlijke stationsgebouw. Eerst werd het middendeel verwijderd; het deel waarin gelijkvloers de centrale hoofdingang en de stationshal gesitueerd waren. Daarna gingen respectievelijk de noordelijke en zuidelijke vleugel tegen de vlakte. Op 24 augustus tussen 16.00 en 16.30 uur ging de allerlaatste muur van het gebouw plat. (foto: Peter van der Vlist, Huizen)





Vanaf 23 maart 1992 was het nieuwe station in gebruik. De feestelijke opening van het nieuwe station annex kantoorgebouw was op 19 juni 1992 met aansluitend een open dag met extra ritten met museummaterieel en een materieelshow. (coll. EJP)



Verantwoording

De politieke ontwikkelingen die geleid hebben tot een nieuw stationsgebouw en de sloop van het oude HIJSM-gebouw zijn in dit artikel op grond van gevonden documenten uitgebreid aan de orde gekomen. Ook de geschiedenis van het verzet vanuit de Hilversumse bevolking is gestoeld op archiefstukken. Geconstateerd kan worden, dat de politieke processen in Hilversum, gehoord en gezien de stem van de burgerij, een moeizame ontwikkeling hebben doorgemaakt in die jaren. In latere jaren heeft dat het politieke podium in Hilversum wel beïnvloed. Of dat ten gunste of ten nadele van het klimaat ter plaatse is gegaan, is een nadere analyse waard.

De plannen werden later nog op de volgende onderdelen aangepast:

- Het gebouw werd in geelrode baksteen uitgevoerd.
- De tegen het oude station aangebouwde rijwielstalling werd (alsnog) gesloopt. Een nieuwe rijwielstalling met rijwielshop werd geïntegreerd in het noordelijk deel van het nieuwe gebouw.

De totale bouwkosten van het nieuwe station Hilversum bedroegen circa 8 miljoen gulden, zijnde ongeveer 3,6 miljoen euro (de euro werd ingevoerd op 1 januari 2002). Dit betreft dus het tweede, vergrote ontwerp met extra kantoorruimte voor de Belastingdienst. Het zal uiteindelijk nog wel een ietsje duurder zijn geworden.

Tenslotte: de stationsgebouwkwestie is een kwestie die past in alle "Questiën" die Hilversum in de afgelopen eeuw rijk is geweest.

Geraadpleegde bronnen en personen

- De inhoud van dit artikel is gebaseerd op (openbare) archiefstukken en onderzoek bij het Streekarchief Gooi- en Vechtstreek. Diverse krantenartikelen werden nageplozen. De Hilversumse Historische Kring "Albertus Perk" publiceerde voor zover haar betrokkenheid een rol speelde, eigen artikelen, waar ik dankbaar gebruik van heb gemaakt. Met dank aan Mw I. de Haar.
- Gemeente Hilversum; raadsbesluiten, commissieverslagen.
- Gemeentelijke Monumentenverordening Hilversum.
- Bouw- en sloopvergunningen Hilversum.
- Bestemmingsplannen Stationsgebied.
- Peter van der Vlist (Huizen), Nico Spilt (Bunnik) en Egbert Pelgrim (Hilversum) voor tekstadvisen en beeldondersteuning.
- Hilversums Historisch Tijdschrift *Eigen Perk*, uitgaven 1984-1 (pag. 12-19), 1985-3/4 en 1991-1 (pag. 21-25).
- Dagblad *De Gooi- en Eemlander*, diverse edities.

Dit artikel verscheen in uitgebreide vorm als Hilversum in vroeger tijden, deel 13 op www.nicospilt.com