

Stations zijn vulkanen van leven, Kazimir Malewich

Toen ik 18 was ging ik voor het eerst van m'n leven op Interrail vakantie. Lekker met 5 vrienden heel goedkoop in een stinkcoupe heel Europa door. We kwamen op plekken waar veel leven was. Alleen al door geur was er verschil te herkennen tussen de stations van Lissabon, Milaan, Kopenhagen, Istanbul... Het waren ontmoetingsplaatsen van culturen die een overweldigende ervaring boden. Maar we kwamen ook op plekken waar je niet eens kon zien of we nu bij een halte waren of dat de trein gewoon even moest stoppen voor een rood sein. Door dat laatste zijn we ook wel eens in the middle of nowhere in voormalig Joegoslavië beland. Het spoorboekloos reizen was nog niet uitgevonden, maar zonder spoorboekje was er wel veel avontuur.

Stations hebben sindsdien een bijzondere aantrekkingskracht op me. Ik was dan ook blij dat ik als jonge stedenbouwer mocht werken aan de transformatie van het station Den Haag Centraal. Het leerde me preciezer omgaan met logistieke helderheid, ruimtelijkheid, licht, zicht, oriëntatie, aansluiting op de stad, comfort, commercie. Maar ook de grotere impact van de overstapmachine op het ontwerp van het station en de directe omgeving met fietsenstallingen, bus- en tramhaltes, de aan- en naastgelegen gebouwcomplexen en welke programmatische invulling daar van belang is. En het leerde me ook nog het onderhandelen met alle partijen die betrokken zijn! Daarover gaat in Den Haag ruim 70 jaar later nog het verhaal rond van de gesprekken tussen gemeente en NS over het plan van Dudok voor het ondergronds brengen van het spooreplacement. De onderhandelaars waren van beide kanten bereid het inzicht van de ander over te nemen. Omdat de beslissende vergadering in Utrecht plaats vond kreeg de Haagse afvaardiging het eerste woord. En daardoor kwam de Haagse knieval als eerste boven tafel. 'Stel je voor dat de NS als eerste het woord had gekregen', is wat ik nog met regelmaat bedenk als ik door die omgeving reis.

De mentale verbinding met de verre oorden die ik sinds de Interrail tijden had ging er wel een beetje af toen ik een jaar in Amsterdam werkte. De treinen waren overvol, reden vaak te laat of niet, de informatievoorziening was zeer beperkt en stations waren geen transferpaleizen of happy places. Dat moest toch anders kunnen.

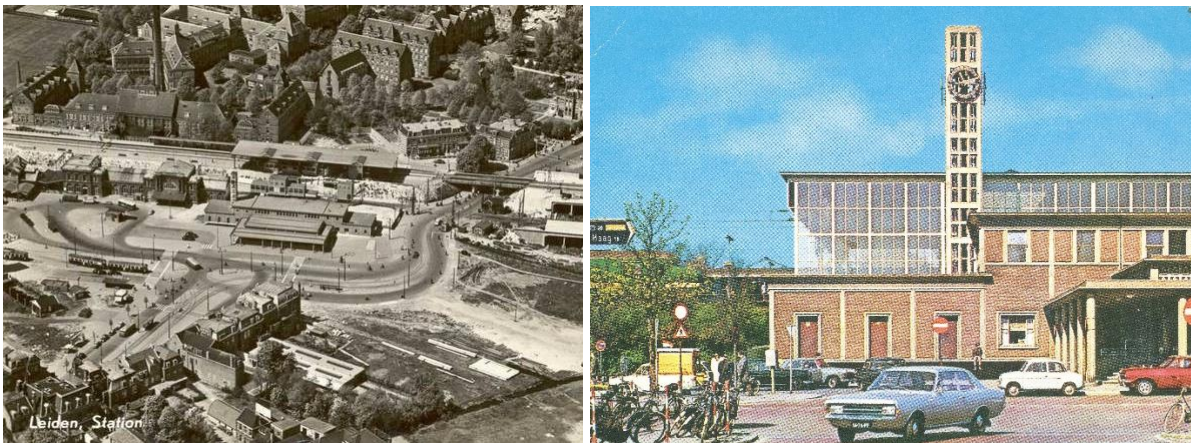
Wie de geschiedenis van het station Leiden Centraal kent weet dat *anders* wel vaker is langgekomen. Het eerste spoor van Nederland werd halverwege 1800 vanuit Amsterdam via Haarlem naar het zuiden getrokken. Een spoor van verbinding was vaak ook een spoor van verwoesting voor de (stads)delen die aangedaan werden.



Het eerste station uit 1853 was vooral een halte aan een spoor dat op maaiveld door de stad was getrokken. De bestaande stadsstructuur was nog grotendeels intact gebleven. De Stationsweg en de Rijnsburgerweg lagen nog gewoon in elkaars verlengde en waren via een gelijkvloerse spoorwegovergang met elkaar verbonden. Met de opkomst van het verkeer en vervoer bleek deze gelijkvloerse ligging van het spoor door de stad een steeds hinderlijker barrière.



Vlak na de 2^e wereldoorlog werd dan ook besloten de spoorbaan op te hogen en een nieuw station te bouwen. Het ontwerp van architect Schelling bleek (whats new) veel meer te gaan kosten dan was voorzien. Er werd flink bezuinigd op het stationsgebouw. Zo kwamen er geen winkeltjes en kreeg het station een eenvoudige perronkap. Deze kap werd circulair opgebouwd met overgebleven baileybrugliggers van de Engelse genietroepen. De kap was erg kort maar juist daardoor werd het een geheel met het stationsgebouw. In de jaren 70 werden aan weerszijden van de kap extra perronkappen gebouwd naar ontwerp van Van der Gaast. Ook werd er een extra perron toegevoegd voor de spoorlijn naar Alphen/Utrecht. Het nieuwe station komt in een aangepaste omgeving te liggen. Auto en bus krijgen veel meer ruimte. Een groot verkeersplein voor de stadsentree en een verlegging van de verbinding met de Rijnsburgerweg naar het Schuttersveld komt tot stand.



De betekenis van het station Leiden groeit als er een rechtstreekse aansluiting met Den Haag Centraal wordt gerealiseerd en de Schiphollijn wordt voltooid. Leiden wordt het overstapstation in de westelijke Randstad. De omgeving van het station verandert mee. Het al oude ziekenhuiscomplex aan de zeezijde wordt getransformeerd tot een hypermodern LUMC. De Schipholweg wordt met cityvorming aangewezen als regionale kantorenlocatie. De trots van de jaren 80 is de armoede van nu.

Het stationsgebouw met haar smalle grijze reizigerstunneltje kan de groei niet aan. Het project Rail-21 realiseert viersporigheid op de lijn naar Den Haag en dat betekent het einde van het gebouw uit de jaren '50. In 1993 wordt het gesloopt en in 1996 wordt het huidige station in gebruik genomen. De perronkappen van Van der Gaast blijven intact.



Het station krijgt een volwaardige entree aan de zeezijde en is samen met de toevoeging van de Joop Walenkamptunnel mede aanjager voor de ontwikkeling van het Bio Science gebied. Aan de Binnenstadzijde wordt het doorgaande autoverkeer voortaan via de Schipholtunnel geleid, komen meerdere plannen voor duurzame verstedelijking door de gemeenteraad en wordt het troosteloze gat van Van der Putte na 20 jaar planvorming eindelijk gedicht.

Toen ik in 1996 in Leiden werkte vond ik het nieuwste station wel een enorm wasrek, weinig passend voor de stad en een poging tot houvast in een zee van troosteloosheid. Inmiddels is de stad doorontwikkeld. Groeien de stadse bouwblokken met verhoogde dichtheid naar het station en is de grootsheid van de stationsgevel gecounterd met stevige gebouwen.

Maar we zijn nog niet klaar. Zowel de ruimere als lokale stationsomgeving transformeert door. De westelijke Randstad krijgt er nog 250.000 woningen bij. De grotere Leidse regio groeit van 300- naar 400.000 inwoners. De Leidse verstedelijkingsgebieden zijn via HOVlijnen met het station Leiden Centraal verbonden en de grotere stationsomgeving ter weerszijden van het spoor is nog volop in transformatie. Dat levert niet alleen extra woningen op, maar ook extra banen en beweging. Meer treinen, meer reizigers, meer voetgangers. Daaruit volgt ook meer fietsers, scooters, bussen, taxi's. En wellicht toch ooit nog een (snel)tram? De betekenis van de OVknoop zal zeker nog verder toenemen; als vulkaan van leven en magneet voor mens en programma.

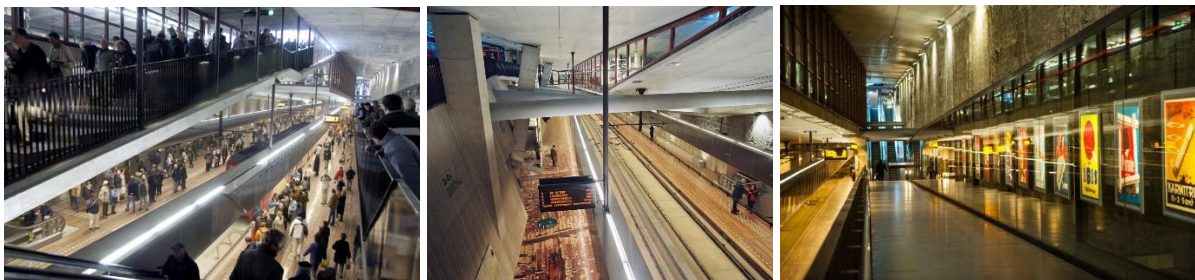
Daarmee komen ook de gebreken van het huidige complex verder naar boven. Kunnen we met dit station de toekomst in? Willen we daar nog steeds een trui kunnen kopen achter entreepoortjes? En gaat het verblijven met een kroket in je mond boven het bewegen naar een aangename trein?

Moet ik me altijd door patatlucht blijven worstelen als ik gewoon op weg ben naar huis? Kan ik niet alleen verwarmde koffie halen maar ook verwarmd of gekoeld op het perron staan? Zijn de perrons ruim genoeg om extra reizigers te accommoderen? Heb ik voldoende oriëntatie op voor- en natransport? En zie ik goed genoeg of mijn trein al bijna vertrekt of toch nog eens te laat is? Komt er na spoorboekloos reizen ook weer poortloos bewegen?

Kan ik de stad zien vanuit de trein en weet ik dan automatisch goed genoeg waarheen te bewegen als ik uitstap? Wordt de zeezijde een werkelijke uiting van het biodiverse Sciencepark en stap ik aan de andere kant werkelijk uit in een verdichte binnenstad? Wordt de breuk die het spoor in de stad veroorzaakte groter of juist kleiner? Is de spoordijk de dijk die stromen mensen tegenhoudt of een brug die werelden verbindt?

De opgave staat inmiddels ook op het netvlies van het Rijk dat 190 miljoen euro heeft toegekend aan verbeteringen van de OV knoop Leiden centraal. Samen met Provincie en lokale partners wordt verder onderzocht wat de toekomst van het station is. Daar komen ook andere vragen bij: wat is de toekomst van de bus, van de fiets, van ... ?

En wat is een station van de toekomst dan? Welke aspecten zijn van belang? Werken aan Den Haag centraal heeft geleid tot een efficiënte reismachine, maar mijn ervaring met werken aan de Haagse tramtunnel heeft nog een ander palet aan aspecten naar boven gebracht die er toe doen. Want hoe maak je een ruimte die 12 meter ondergronds ligt aangenaam, prettig en uitnodigend voor gebruik.



Daar ging het over bijkomende aspecten als: *Soepel bewegen*: via hellingbanen ipv alleen maar met de (rol)trap. En daarmee het afleggen van een route architecturale! Het gaat over *Thuiskomen*: de houten vloeren op de perrons zijn wat anders dan de standaard 30 bij 30 tegels. *Kunst*: het onverwachte tegenkomen zoals een affichegalerij. *Identiteit*: iets eigens van de plek toevoegen zoals ruimte voor archeologie!

En ook de *X-factor*: dat wat niet van tevoren bedacht was maar ontstaan is tijdens het ontwerpproces zoals de bezuinigingsmaatregel van niet afgewerkte wanden die een prachtige grot ervaring bleek op te leveren.

Het gaat over het opkrikken van bekende aspecten als: *Aantrekkingskracht*: van de eerste blik van het gebouw tot bij het aangrijpen van de trapleuning. *Comfort*: Je prettig voelen op koude natte winderige dagen. *Daglicht*: van boven tot diep in alle (fietsstallings)ruimtes. En *nachtlicht* voor de momenten dat de studenten thuis komen.

En het gaat over het toevoegen van hedendaagse aspecten als: *Energietransitie*: zoals bij station Delft Campus en *Klimaatadaptatie en Biodiversiteits verbetering*: dat moet met Naturalis om de hoek toch een inkoppertje zijn!



De geschiedenis laat zien dat stationstransformatie vanzelfsprekend tegelijk op gaat met verdere transformatie van de (directe) omgeving. De vergroting van gebruik van het station kan ook de betekenis als centrumgebied vergroten. Waar alle bestemmingen vloeiend en drempelloos bereikbaar zijn. Waar de voetganger echt op 1 gezet is. Een omgeving van meervoudig ruimtegebruik. Met lokale identiteit als uitgangspunt. Waar reizen, overstappen, ontmoeten en verblijven in de juiste balans zijn gebracht. Waar het voormalig spoor van verwoesting een spoor van verbinding is geworden.

Laten we het *definitieve* station voor Leiden realiseren en niet een volgend station in een rij van nog meer. Een station dat aantrekkingskracht biedt op alle zintuigen! En droom dan eens weg bij het kijken naar het spoor dat niet alleen verbinding brengt met Voorschoten, maar ook met een vredig Vladivostok.

martin verwoest 11 januari 2023

https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Leiden_Centraal, <http://www.stationsinfo.nl/Leiden.htm>,

<https://www.volkskrant.nl/economie/stations-op-drift~b40e525a/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F>