



Station

Leiden Centraal

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Van Meijel en Bouma



ProRail

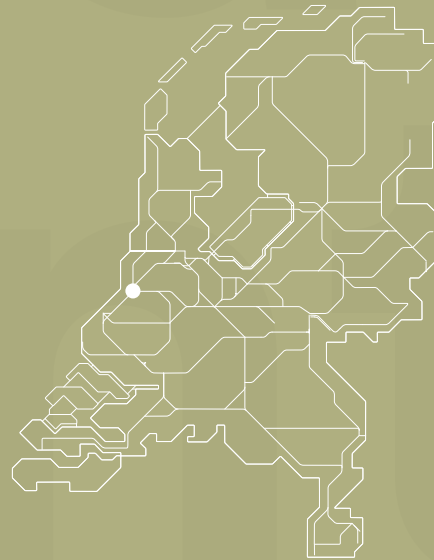
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Leiden Centraal

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Van Meijel en Bouma

27 april 2014



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



Station Leiden

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING



Stationsplein stadszijde.

Station Leiden

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING

Leon van Meijel

Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie

Teake Bouma

Teake Bouma architectuur / stedenbouw

Nijmegen, april 2014

IN OPDRACHT VAN

NS en ProRail



Voorgevelframe met doorzicht richting Stationsweg.

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5	SCHAAL VAN HET GEBOUW	45
aanleiding	5	typering	45
afbakening	5	proefstation	47
onderzoeksmethode	5	functies	49
team	7	stationshal	51
leeswijzer	7	passage	53
		perrons	55
SAMENVATTING	8	kapconstructies	57
historie	8	fietsenstalling	59
stad	8	beeldende kunst / ornamentiek	59
emplacement	8	wijzigingen	61
gebouw	9	architectonische erfenis	61
waardering en aanbevelingen	9		
		WAARDESTELLING	62
HISTORISCHE CONTEXT	11	systematiek	62
stedenbouwkundige ontwikkelingsschets	11	overwegingen	63
architectuurhistorische plaatsbepaling	23		
historische erfenis	29	AANBEVELINGEN	68
		inleiding	68
SCHAAL VAN DE STAD	31	eigenaar, opdrachtgevers en ontwikkelaars	68
aanhechting en ontvlechting	31	beheerder	68
poort en verbinding	33	ontwerper	69
stedenbouwkundige erfenis	33	plantoetser	69
SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT	35	BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN	71
hoogspoor: barrière en hoogteverschil	35		
vervoerslijnen	37	COLOFON	73
reizigerstromen	41		
oriëntatie	41		
ruimtelijke erfenis	43		



Stationsplein stadszijde met stationsentree.

INLEIDING

AANLEIDING

In 2009 verscheen op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester een bundeling van vijftig stations in Nederland die cultuurhistorisch het meest waardevol werden geacht: de zogeheten De Collectie. Deze verzameling gebouwen vormt sindsdien de basis voor initiatieven om het spoorerfgoed te bewaken. NS en ProRail hebben daarom opdracht gegeven deze gebouwen cultuurhistorisch te onderzoeken. In de waardestellende rapporten moeten de karakteristieken en kwaliteiten van de betreffende gebouwen worden benoemd, de sterke en zwakke punten in beeld gebracht. Station Leiden maakt deel uit van De Collectie. Omdat van dit station nog geen cultuurhistorische waardestelling voorhanden was, kreeg *Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie* opdracht dit onderzoek uit te voeren als onderdeel van het cluster NS Tech (Almere Centrum, Leiden Centraal en Amersfoort): stations waarin de esthetiek van de constructie en haar werking overheerst.

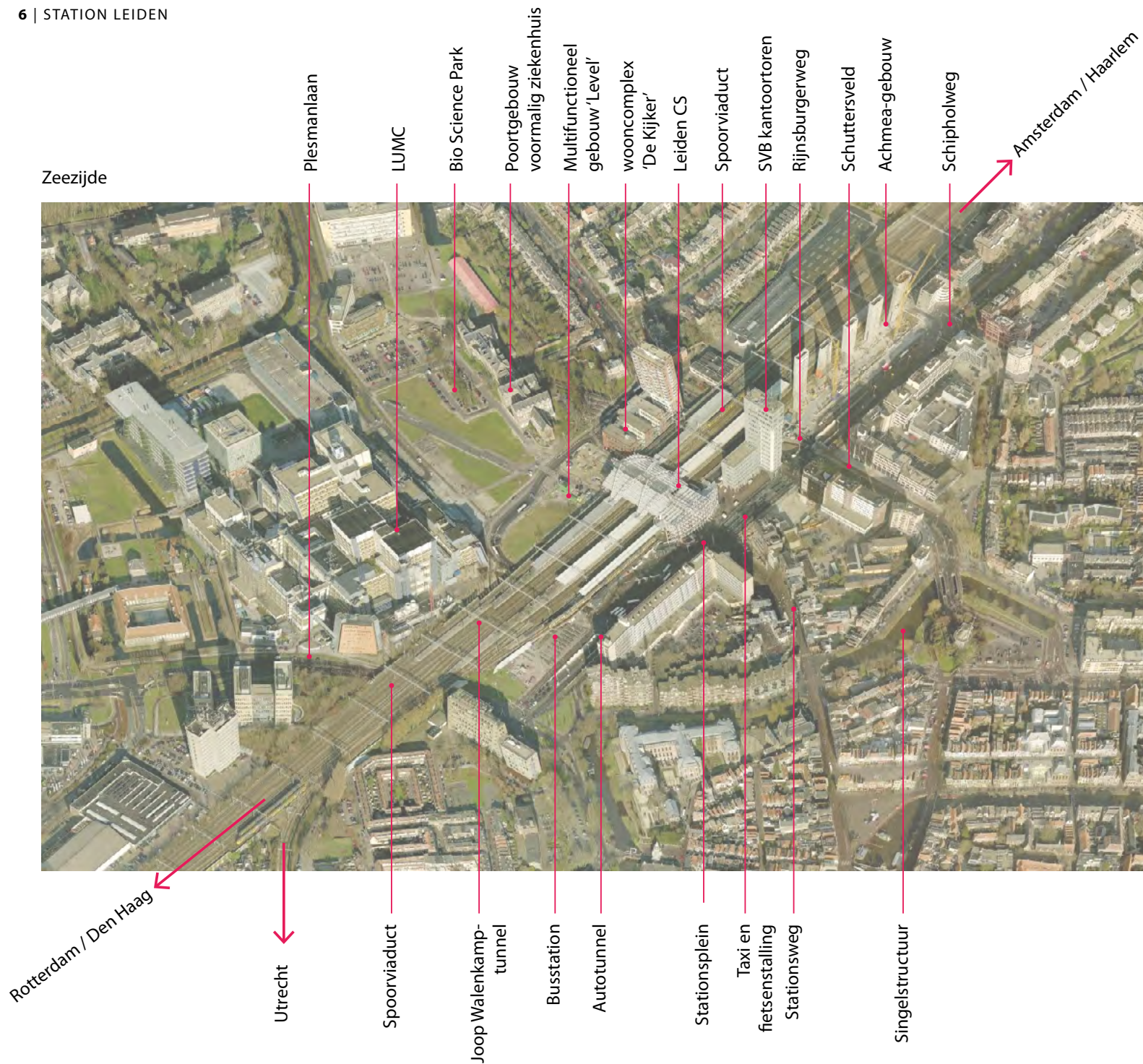
AFBAKENING

Het onderzoek heeft primair betrekking op het stationsgebouw. Dat wil zeggen, de stationshal met markante gevel aan de binnenstadszijde, de aansluitende passage, het front aan de ‘achterzijde’ van het station (in Leiden zeezijde geheten), de bovenliggende perrons met stationsoverkapping en perronkappen. Tevens aan bod komen de opzet van het emplacement en de positie van het station in het Leidse centrumgebied. Aldus worden de verschillende schaalniveaus doorlopen en met elkaar verbonden. De belangrijkste basisgegevens van het station zijn:

adres:	Stationsplein 3 2312 AJ LEIDEN
bouw :	1996 (behalve perronkappen uit 1974) 2007-2010 (verbouw hal en passage)
opdrachtgever :	NV Nederlandse Spoorwegen
architecten :	Koenraad van der Gaast (1974) en Harry Reijnders (1996)
kunstenaars :	Peter Struycken, Jan Wolkers, Mattie van der Worm, Maarten van Maanen

ONDERZOEKSMETHODE

Uitgangspunt voor de werkwijze is de Briefing Cultuurhistorisch Onderzoek & Waardestelling (2012) van de opdrachtgevers. De gehanteerde werkwijze bestaat uit de componenten archiefonderzoek, literatuurstudie, veldwerk en *oral history*, en de stappen inventariseren, analyseren, waarderen en adviseren. In dat traject wordt steeds door de schaalniveaus heen gewerkt: van stedenbouwkundige context tot architectonisch detail. De verschillende onderdelen, de oorspronkelijke ideeën, de belangrijkste wijzigingen en de aanwezige kwaliteiten worden getypeerd en in beeld gebracht. Vanwege het specifieke gebouwtype is naast de gebruikelijke architectonische en stedenbouwkundige onderzoeksthema's ook aandacht voor de dynamiek van het vervoer, de beleving van de reiziger en de rol van de commercie. Op basis van al deze onderzoeksgegevens worden actuele ontwerpthema's benoemd en suggesties voor de toekomst gedaan. Architect Harry Reijnders heeft als hoofdrolspeler van het eerste uur het conceptrapport van commentaar voorzien. Daarnaast hebben stedenbouwkundige Jan Nijland en stadshistoricus Cor Smit het historische hoofdstuk becommentarieerd. Hun opmerkingen en aanvullingen zijn in deze tekst verwerkt.



TEAM

Het onderzoek is in de tweede helft van 2013 uitgevoerd door architectuurhistoricus Leon van Meijel van bureau *Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie* uit Nijmegen en architect Teake Bouma van bureau *Teake Bouma architectuur / stedenbouw* uit Delft. Zij hebben de inventarisatie en analyse verricht en de waardestelling en adviezen opgesteld. Bij het archiefonderzoek is assistentie verleend door historicus Boudewijn Wijnacker.

LEESWIJZER

In het eerste hoofdstuk worden de historische achtergronden van station Leiden geschetst, zowel op stedenbouwkundig als op architectonisch vlak. De daarop volgende analytische en typerende hoofdstukken verlopen van groot naar klein schaalniveau. Allereerst komt de stedenbouwkundige positie van het station aan bod in het hoofdstuk 'schaal van de stad'. Vervolgens gaat het in het hoofdstuk 'schaal van het emplacement' over barrières, hoogteverschillen, vervoerslijnen, reizigersstromen en oriëntatie. Tot slot worden in het hoofdstuk 'schaal van het gebouw' besproken: het ontwerpprincipe, de functies, de opzet en verschijningsvorm van de verschillende gebouwonderdelen en de toegepaste kunstuitingen. In de laatste hoofdstukken 'waardestelling' en 'aanbevelingen' wordt vanuit cultuurhistorisch perspectief de balans opgemaakt. Voorin is een bondige samenvatting opgenomen met de belangrijkste bevindingen. Achterin bevindt zich een bijlage met geraadpleegde bronnen. Op de luchtfoto hiernaast zijn straatnamen, plaatsaanduidingen en termen aangegeven die in het rapport worden gebruikt.

^{*} Stationsomgeving in vogelvluchtperspectief met in het rapport genoemde begrippen en straatnamen (bron: Bing Maps, bewerkt door de auteurs).

SAMENVATTING

HISTORIE

Station Leiden Centraal maakt deel uit van een historisch gelaagd gebied; een plek met een meermalen overschreven stedenbouwkundige structuur en gebouwde relictten uit verschillende tijden naast elkaar. Zo herinnert het tracé Stationsweg – Rijnsburgerweg aan de tijd dat dit gebied nog buiten de stad lag. De flankerende bebouwing van dit tracé dateert uit de periode dat de laat-negentiende eeuwse Stationsbuurt tot ontwikkeling kwam. Het langgerekte Stationsplein met de hoge bebouwingswanden zijn het resultaat van de naoorlogse wederopbouw. En tot slot zijn onder meer het heringerichte plein en de Stationspleintunnel het resultaat van het recente Leiden Centraal Project. Gedurende deze ontwikkelingsfasen waren het tracé van de spoorbaan en de plek van het station constante elementen, maar elke fase had wel zijn eigen stationsgebouw. Het huidige station uit 1996 is het vierde in de reeks op deze plek. De spectaculaire high-techarchitectuur van Harry Reijnders getuigt van de opleving in de stationsarchitectuur en het herwonnen zelfbewustzijn van NS aan het einde van de twintigste eeuw.

STAD

De vier opeenvolgende stationsgebouwen van Leiden Centraal stonden allemaal vrijwel op dezelfde plek, maar de positie van het station in de stad veranderde sinds 1843 drastisch: van een gebouw in de marge naar de centrale schakel in de stad die het nu is. De (infra)structurele aanhechting van het station op de stad veranderde mee,

al naar gelang de ontwikkelingsrichting van de stad en het vervoersmiddel dat in de stationsomgeving voorrang werd gegeven. Zo lag honderd jaar geleden het primaat bij het railverkeer, vijftig jaar geleden bij het autoverkeer en sinds het einde van de twintigste eeuw bij de fietser en voetganger. Die verschuiving is duidelijk afleesbaar in de structuur, inrichting en uitstraling van de stationsomgeving: van overslagemplacement, via verkeersmachine voor auto's naar verblijfsruimte voor voetgangers die het nu is. In het verlengde daarvan werden ruimtelijke barrières tussen de stad en het station steeds meer opgeheven en het aantal voorzieningen voor langzaam verkeer opgevoerd. Bovendien heeft de veranderde positie in het stedelijk weefsel geleid tot een station met een tweezijdige oriëntatie, twee fronten en een verbindende passage. Die opzet vormt een uitdrukking van de ambitie van de gemeente Leiden om de historische binnenstad (stadzijde station) en de nieuwe stad (zeezijde station) *via het station* aan elkaar te koppelen en te voorzien van aantrekkelijke stadsentrees. Door de ruime, gelijkvloerse en vloeiende opzet van deze route is het station volledig opgenomen in het stedelijk weefsel van de voetganger.

EMPLACEMENT

Het emplacement van Leiden Centraal wordt in hoofdzaak gekenmerkt door een dijklichaam met sporen en een groot aantal vervoerslijnen en reizigersstromen die op maaiveldniveau bij het station samenkomen. Voorwaarde voor een gesmeerde en overzichtelijke transfersituatie is het overbruggen van het hoogteverschil, het slechten van de barrière van het hoogspoor en het helder houden van de gordiaanse verkeersknoop. Het hoogspoor heeft weliswaar een scheidend effect in de stad maar wordt geslecht door

drie spoorviaducten en één voetgangerspassage die de verkeersdoorstroming garanderen. Bovendien draagt het hoogspoor bij aan een dynamisch stadsbeeld met verrassende perspectieven op de stad en omgedraaid op de trein die nadrukkelijk aanwezig is in de stad. In de verkeersknoop zijn de verschillende verkeersmodaliteiten helder van elkaar gescheiden. De belangrijke route tussen oude en nieuwe stad – waar de stationspassage deel van uitmaakt – is primair voorbehouden aan de voetganger; ook de niet-reiziger.

GEBOUW

Station Leiden Centraal is in 1996 gebouwd in een consequent doorgevoerde ruimtelijke high-techarchitectuur van wit staal, beton en glas. Bij het ontwerp daarvan heeft architect Harry Reijnders zich onder meer laten inspireren door negentiende eeuwse winkelpassages. Hij heeft deze typologie ingezet voor het maken van een stedelijke verbinding met allure, om het commerciële programma van de stad door te trekken in het station, om het station een herkenbaar en open front in de stad te geven. Het resultaat daarvan is een imposant, transparant en modern gebouw. Hierin domineren de voorgevel, de stationskap en de verbindende vakwerkligger als grote gebaren. De ruimtelijke opzet en het vele glas zorgen voor overzicht en licht, en daarmee voor een uitstekende oriëntatie en sociale veiligheid. Opmerkelijk is dat commerciële functies in de passage de overhand hebben boven het stationsprogramma. Architectonisch en programmatisch vormt Leiden Centraal daarmee een uitdrukking van de toenmalige bedrijfsfilosofie van NS, waarin stations werden gezien als een visitekaartje van het bedrijf én als een plek waar ook met andere zaken

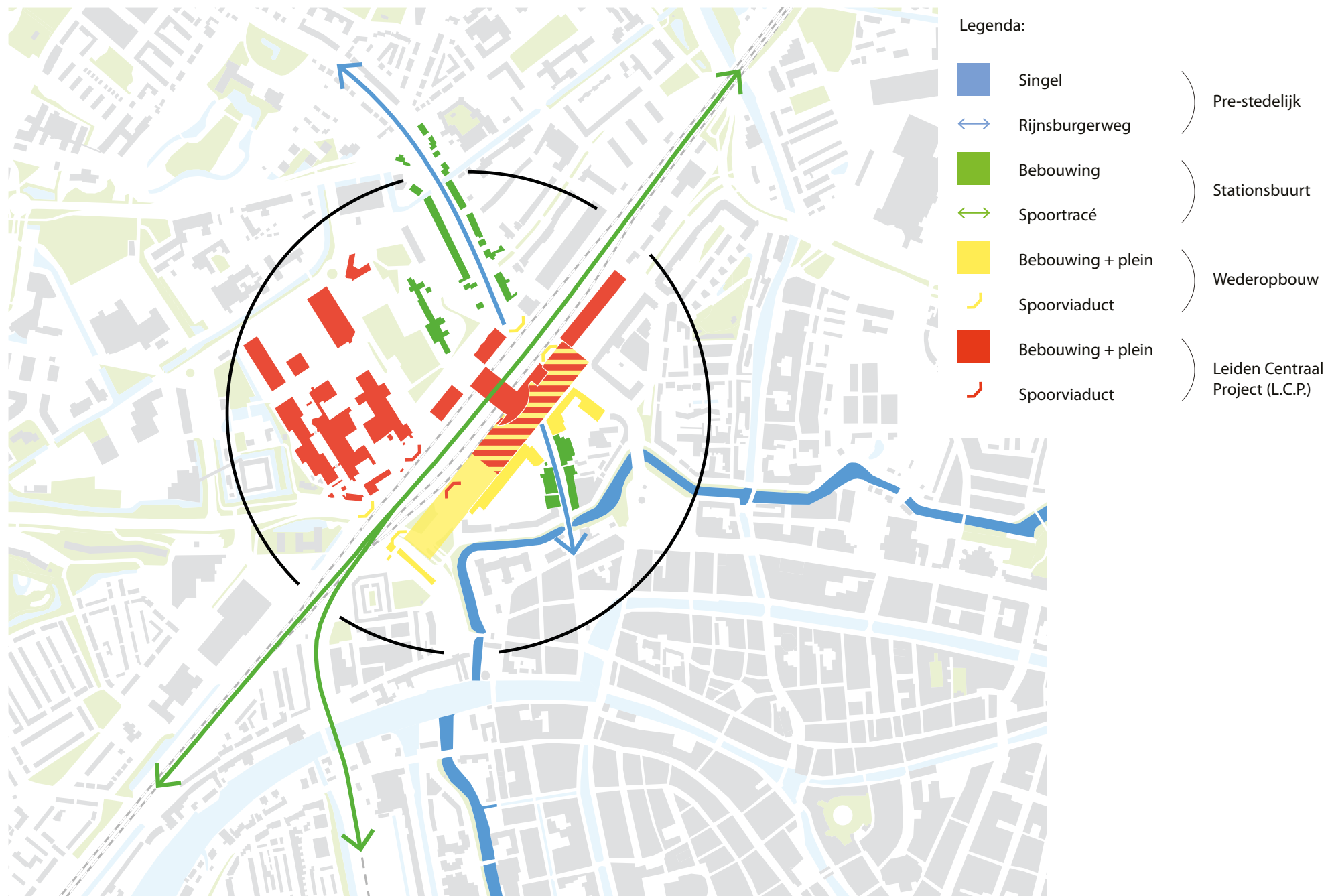
dan treinkaartjes geld moest worden verdiend.

WAARDERING EN AANBEVELINGEN

Station Leiden is bij een eerdere waardestellende inventarisatie van stationsgebouwen in Nederland aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol en maakt daarom deel uit van de zogeheten De Collectie. Doorslaggevend bij onderhavige waardestelling is de mate waarin het fysieke of ruimtelijke onderdeel van het station gaaf is en bijdraagt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Dat concept bestaat bij Leiden Centraal in hoofdzaak uit een voetgangers- en winkelpassage haaks op de sporen, gevat in een high-techarchitectuur waarbij de gebogen stationskap met lichtstraat, de dragende vakwerkligger op liftschachten en het gebogen frame van de frontgevel als constructief samenhangende grote gebaren domineren. Deze onderdelen scoren in de waardestelling het hoogst en worden in de aanbevelingen zo goed mogelijk geborgd. Daarbij zijn onder andere van belang:

- De kwetsbare balans tussen uitingen van NS en commerciële huurders in het beeld van hal en passage.
- De open zichtlijnen, de vrije looplijnen, het ruimtelijke high-techkarakter, het transparante en lichte materiaal- en kleurgebruik voor de beleving van de reiziger en de herkenbaarheid van het handschrift van de architect.
- De openbaarheid van de stationspassage.
- Het afmaken cq. upgraden van de ‘achtergevel’ aan de zeezijde vanwege het toegenomen belang van deze zijde van het station.

Een volledig overzicht van aanbevelingen is opgenomen in het laatste hoofdstuk van dit rapport.



Historische gelaagdheid van de stationsomgeving in vier lagen. De kaart toont wat er anno 2014 nog te zien is qua bebouwing en structuurdragers uit de opeenvolgende lagen of 'bouwfases'. Elke thematische laag heeft een eigen kleur op de kaart en een eigen toelichtende paragraaf in dit hoofdstuk

HISTORISCHE CONTEXT

Station Leiden Centraal maakt deel uit van een historisch gelaagd gebied. Zo herinnert het tracé Stationsweg – Rijnsburgerweg aan de tijd dat dit gebied nog buiten de stad lag. De flankerende bebouwing dateert uit de periode dat de Stationsbuurt tot ontwikkeling kwam. Het langgerekte Stationsplein met de hoge bebouwingswanden is het resultaat van de naoorlogse wederopbouw. Het recente Leiden Centraal Project is het kader voor de Stationspleintunnel en de herinrichting van het plein. Elke ontwikkelingsfase had zijn eigen stationsgebouw (zie afbeeldingen p.22). Het huidige station uit 1996 is het vierde in de reeks op deze plek. De spectaculaire high-techarchitectuur van Harry Reijnders getuigt van de opleving in de stationsarchitectuur aan het einde van de twintigste eeuw. Om de essentie van dit station en zijn relatie met de omgeving goed te begrijpen, is inzicht nodig in de historische achtergronden.

STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELINGSSCHETS

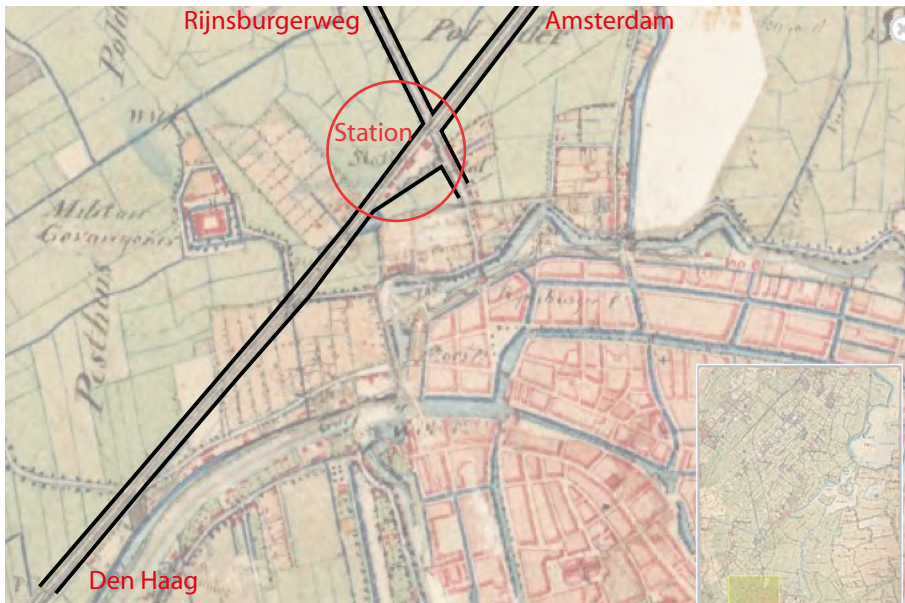
pre-stedelijk landschap

Het gebied rond het huidige station Leiden Centraal had tot ver in de negentiende eeuw een groen karakter. Hier lagen tuinderijen, boomgaarden, plantsoenen, speel-, sier- en moestuinen en blekerijen. Het voormalige schootsveld buiten de singelstructuur was vrijwel onbebouwd en behoorde toe aan de buurgemeenten. Het belangrijkste structurelement was de Rijnsburgerweg, een van oorsprong middeleeuwse uitvalsweg van Leiden naar Oegstgeest, Rijnsburg en Haarlem.

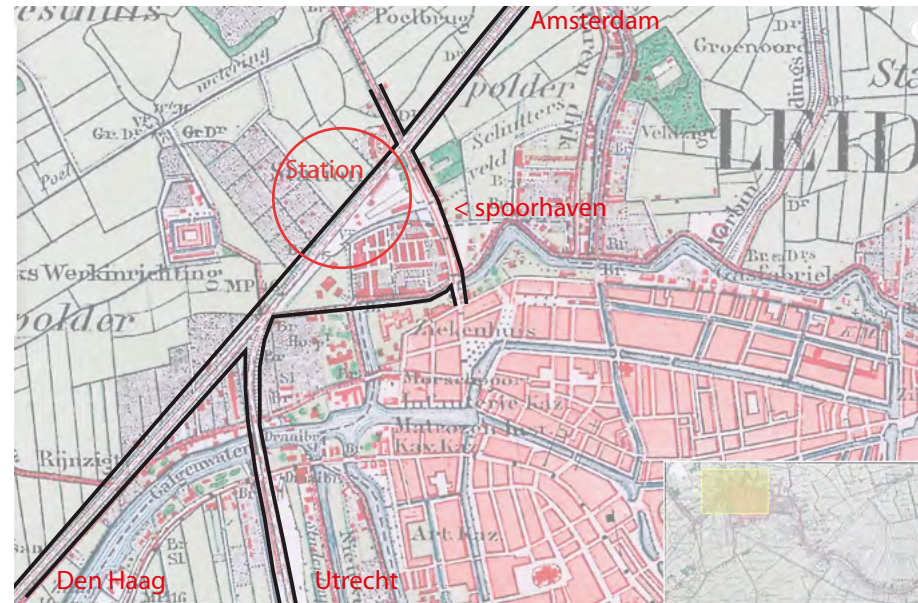
In het stadsbeeld van de stationsomgeving anno 2014 zijn geen restanten uit het pre-stedelijk landschap van vóór 1840 aanwezig, met uitzondering van het historische tracé Rijnsburgerweg - Stationsweg. Sinds de aanleg van het hoogspoor met viaduct is dat rechtlijnige tracé ter plaatse van het spoor onderbroken door een knik.



'Plattegrond der Stad Leyden' uit 1825: tuinen buiten de stad aan weerszijden van de Rijnsburgerweg. Het spoor en station zijn in 1843 toegevoegd (bron: RAL).



Zwart omlijnd de spoorlijn en het eerste station met driehoekig stationsplein op de kruising met de Rijnburgerweg net buiten de singel, aangegeven op de topografische kaart uit 1850 (bron: watwaswaar.nl).



Zwart omlijnd de toegevoegde spoorlijn naar Woerden / Utrecht (1878), het stationsplein met toegevoegde haven (1875) en de woningbouw van de Stationsbuurt, aangegeven op de topografische kaart uit 1898 (bron: watwaswaar.nl).



Het gemoedelijke Stationsplein omstreeks 1848: aankomst en vertrek van reizigers in een groene omgeving (bron: stationsweb.nl).



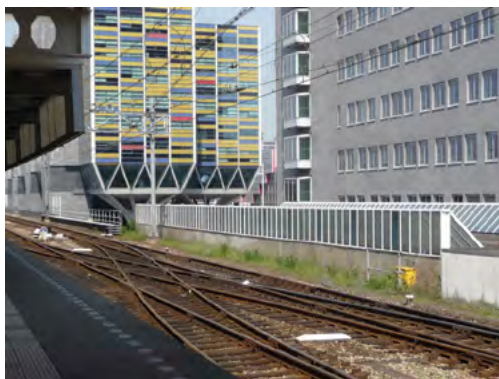
Het bedrijvige Stationsplein omstreeks 1920: spoorhaven, goederenwagons en opslagloods hebben bezit genomen van het voorplein (bron: stationsweb.nl).

stationsbuurt

De eerste belangrijke ingreep in het gebied was de komst van het spoor. De *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij* (HIJSM) legde in 1839-1847 een lijn aan van Amsterdam naar Rotterdam via Haarlem, Leiden, Den Haag en Delft. Deze eerste spoorlijn van Nederland bracht verbetering in het personenvervoer tussen de belangrijkste steden in Holland. Station Leiden werd in 1842-1843 gebouwd (afb. p.22) en kreeg - net als in de andere steden - een plek buiten de singelstructuur: ten noordwesten van de stad op grondgebied van de toenmalige gemeente Oegstgeest. Het stationsplein werd ingericht als plantsoen en was vanaf de Rijnsburgerweg bereikbaar via een bruggetje over de flankerende wetering. Tegenover de brug lag het buiten 'Zomerzorg' dat als Station Koffiehuis in gebruik werd genomen. In 1878 realiseerde de *Spoorwegmaatschappij Leiden-Woerden* de spoorlijn van Leiden naar Woerden omwille van een rechtstreekse verbinding met Utrecht. De uitbreiding van het spoornet noodzaakte tot de sloop van het te kleine stationsgebouw. Het nieuwe tweede station van Leiden werd in 1879-1880 gebouwd (afb. p.22). Het voorheen groene stationsplein veranderde door de toename van personen- en goederenvervoer in een bedrijvig verkeersknooppunt. De HIJSM legde omstreeks 1875 een spoorhaven aan (ter plaatse van de huidige pleinwand aan

de zuidzijde van het Stationsplein), inclusief goederenloods en spoorafkappingen voor algemeen goederenoverslag. Bovendien vertrokken er vanaf 1879 trams, eerst alleen naar de binnenstad en later ook naar de omliggende dorpen, Den Haag en Haarlem. De spoorbomen bij de overgang in de Rijnsburgerweg zorgden voor veel verkeersopstoppingen. In het laatste kwart van de negentiende eeuw werd de stationsbuurt tussen spoor en singel volgebouwd met een woningbouwcomplex van de *Leidsche Bouwvereniging*. Tegelijkertijd verrezen aan de Stationsweg herenhuizen en stadsvilla's, alsmede enkele winkels en horecagelegenheden. Dat bebouwingspatroon van chique woonhuizen werd na de annexatie van de stationsbuurt in 1896 voortgezet langs de Rijnsburgerweg aan de overzijde van het spoor. Aan die weg kwam in 1913 ook de toegang tot het nieuwe Academische Ziekenhuis. Om de bereikbaarheid daarvan te verbeteren werd in 1920 een houten voetgangersbrug over het spoor gebouwd bij de vaak gesloten overgang in de Rijnsburgerweg.

In het stadsbeeld van de stationsomgeving anno 2014 resteren van deze ontwikkelingsfase: de spoortracés, de kleinschalige historische bebouwing aan het tracé Stationsweg – Rijnsburgersingel, het poortgebouw en de directeurswoning van het voormalige ziekenhuis uit 1925-1928.



Het oude spoortrace (in jaren vijftig verhoogd).



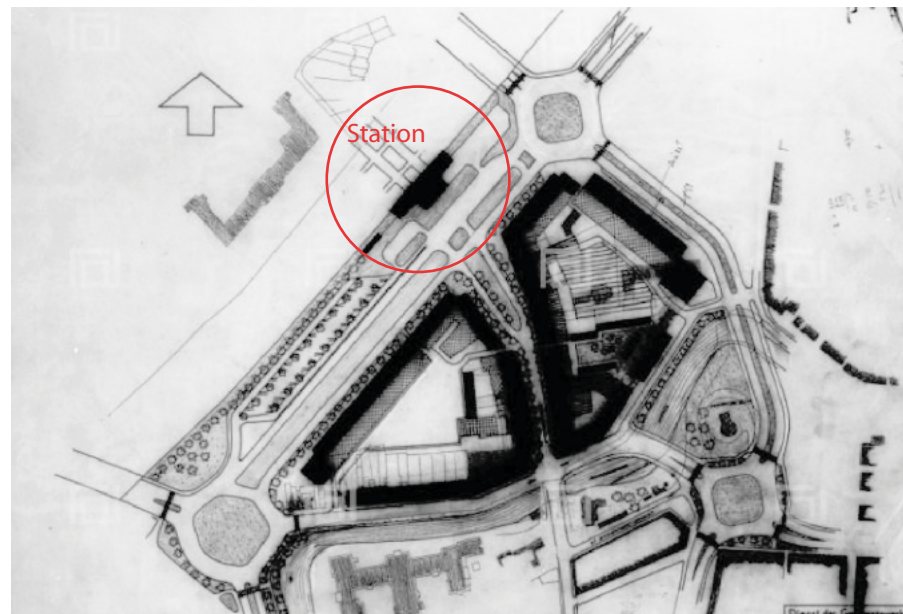
De Stationsweg richting station (bron: streetview).



Restant van het oude ziekenhuis aan de zeezijde, gezien vanuit het station.



Zwart omlijnd het wederopgebouwde, opgerekte en tot verkeersmachine getransformeerde Stationsplein, aangegeven op de topografische kaart uit 1958 (bron: watwaswaar.nl).



Het wederopbouwplan van het Leidse stationsgebied met als belangrijkste ingrediënten: hoogspoor, nieuw station op kop Stationsweg, spoorviaducten en langgerekt Stationsplein tussen twee rotondes (bron: Regionaal Archief Leiden).



Omstreeks 1954 is het nieuwe station van architect Schelling gereed en het hoogspoor met viaduct (uiterst rechts) bijna. Luchtfoto richting Rijnsburgerweg (bron: stationsweb.nl).



Luchtfoto in tegengestelde richting begin jaren zestig. De nieuwe hoge pleinwand knikt richting binnenstad en zorgt voor een schaalsprong (bron: Regionaal Archief Leiden).

wederopbouw

Tijdens de Tweede Wereldoorlog voerden de geallieerden in december 1944 bombardementen uit op opslagplaatsen van Duitse V-wapens in de omgeving van station Leiden. Het station bleef gespaard, maar de omgeving liep veel schade op. De wederopbouw werd aangegrepen om de verkeersproblemen rond het station op te lossen. Het wederopbouwplan dat ir. J.A. Kuiper (Bureau Verhagen, Kuiper en Gouwetor) ontwierp in samenspraak met de gemeente Leiden en de Nederlandse Spoorwegen, bevatte de volgende ingrediënten: een hoogspoor met - als gevolg daarvan - een nieuw station en spoorviaducten in de Rijnsburgerweg en de Plesmanlaan, alsmede een langgerekt Stationsplein met royale verkeersweg (Schipholweg) en verkeerspleinen gekoppeld aan de eerder genoemde viaducten (zie zwart-witkaart). Tot dan toe liep het spoor op maaiveldniveau, waarbij het kruisende verkeer voor veel hinder zorgde. De planelementen werden in de periode 1950-1955 gerealiseerd, nadat de spoorhaven was gedempt en het emplacement iets in zuidwestelijke richting was verplaatst naar de beter bereikbare plek waar Rijn en spoor elkaar kruisen. De verhoging van het spoor noodzaakte tot de bouw van een nieuw station: het derde op rij. Dat station

naar ontwerp van H.G.J. Schelling kreeg een plek in de as van de Stationsweg (afb. p.22). Het doorgaand verkeer uit de binnenstad richting Oegstgeest werd daarom verlegd van de Stationsweg naar een nieuwe weg Schuttersveld.

In het wederopbouwplan was langs het vergrote Stationsplein hoge bebouwing gedacht. Een pleinruimte wordt immers gedefinieerd door wanden, en beide moeten met elkaar in verhouding staan. In de jaren zestig werd de westelijke korte zijde van het Stationsplein gemarkeerd door het Rijksbelastingkantoor, en aan de zuidzijde van het plein werd een lange, hoge wand opgetrokken met kantoren, winkels en woningen. Dit 'scherm' werd onderbroken ter plaatse van de Stationsweg en vormde zo als het ware een 'poort' naar de binnenstad, met op de westhoek een flat (Bakker & Haas, 1961) en op de oosthoek een flat (Bakker & Groosman, 1965 en thans gesloopt).

In het stadsbeeld van de stationsomgeving anno 2014 resteren van deze wederopbouwfase: de langgerekte ruimtewerking van het Stationsplein inclusief de Schipholweg, de hoge pleinwanden in het zuidwestelijke deel, het verhoogde spoor met de viaducten in de Plasmanlaan en de Rijnsburgerweg en de verkeersweg door het Schuttersveld.



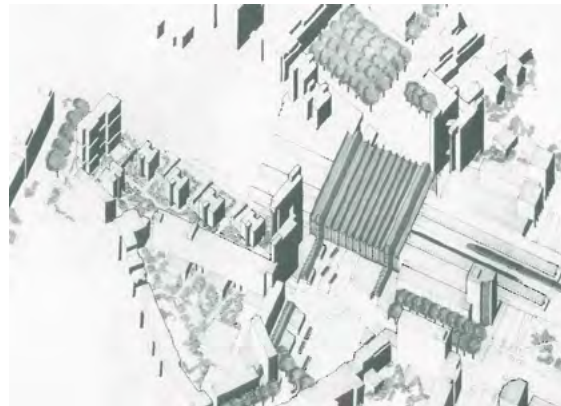
Stationsplein richting noordoosten: langgerekte ruimte.



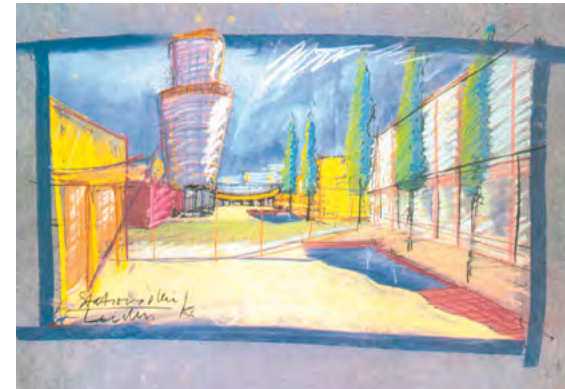
Stationsplein richting zuidoosten: hoge pleinwand.



Spoorwegviaduct van Schuttersveld richting Rijnsburgerweg.



Inzending AMRO i.s.m. Kuiper Compagnons (Rotterdam) en DHV (Amersfoort): vlnr maquette, vogelvluchtperspectief en voorgevelaanzicht. Belangrijk ingrediënt is een brede spoortunnel waarin zowel trein- als busstation worden ondergebracht. Hoge kantooortorens markeren de verbinding tussen de twee stadsdelen aan weerszijden van het spoor



Inzending MAB i.s.m. Bureau voor Stedebouw ir. F.J. Zandvoort (Hendrik Ido Ambacht): vlnr maquette, situatietekening en achtergevelaanzicht. In dit plan een brede tunnel naast het station voor de bussen én winkels. Opvallend is het ontbreken van een autotunnel voorlangs het station en de nadruk op de ontwikkeling van de zeezijde.



Winnende inzending van MABON i.s.m. Hoogstad Van Tilburg architecten (Rotterdam) en Articon (Amersfoort): vlnr maquette, vogelvluchtperspectief en voorgevelaanzicht. Belangrijkste ingrediënten: tweezijdig station, gelijkvloers voetgangersdomein via passage, afz. fiets- en bustunnel, twee kantooortorens aan de stadszijde en autotunnel voorlangs het station (bron: alle afbeeldingen op deze pagina zijn afkomstig uit Stadswerk (1989), nr. 25, maart).

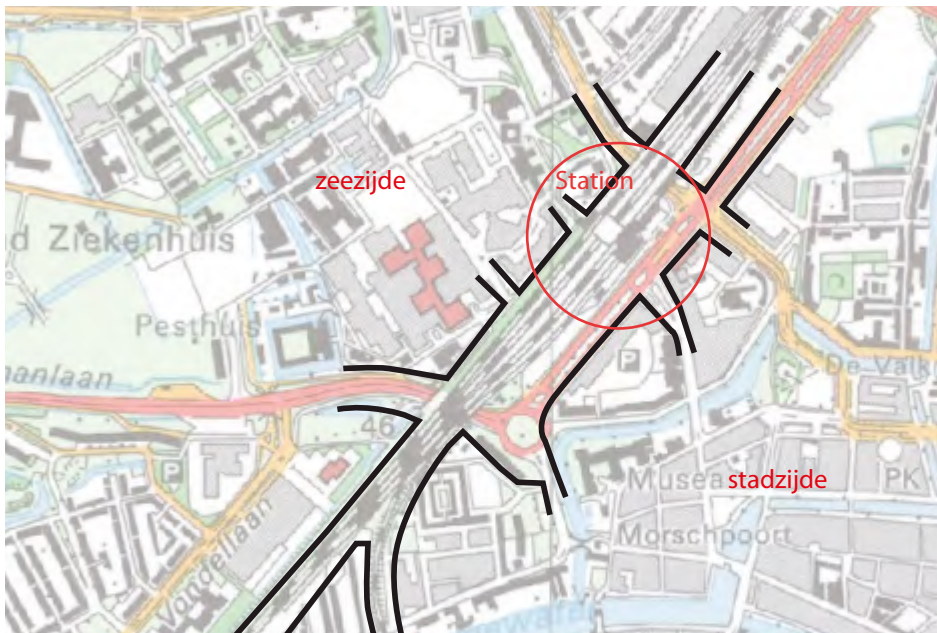
prijsvraag

In de jaren tachtig waren wederom ingrepen noodzakelijk. Wat waren de problemen? Op het Stationsplein ontstonden gevaarlijke situaties omdat het groeiende autoverkeer en de kruisende stroom langzaam verkeer elkaar in de weg zaten. De bereikbaarheid van het station kwam in het geding. Bovendien ontbrak het aan verblijfskwaliteit, allure en veiligheid. Tegelijkertijd stond NS voor een enorme opgave. Op het spoor was uitbreiding van capaciteit noodzakelijk door de opening van de Schiphollijn (1978-1981) en de invoering van een nieuwe dienstregeling (Rail21, 1988). De invoering van een drie treinsysteem met stop-, interregionale- en intercitytreinen leidde tot een verdubbeling naar vier sporen richting Den Haag en twee naar Woerden. De komst van hogesnelheidstreinen noodzaakte tot de aanleg van een dubbel doorrijspoor in het hart van het baanvak. Als gevolg hiervan besloot NS het te kleine station te vervangen door nieuwbouw. Intussen was het Academisch Ziekenhuis Leiden (AZL, sinds 1998 LUMC) begonnen met gefaseerde sloop en nieuwbouw aan de noord-westzijde van het spoor (architectenbureau B&D, 1980-1996). Daardoor ontstond aan die zijde steeds meer behoefte aan een stationsentree. Deze ontwikkelingen leidden ertoe dat NS (trekker), de gemeente Leiden, AZL en busmaatschappij NZH halverwege de jaren tachtig hun krachten bundelden. Zij streefden samen naar een veilige, bereikbare, levendige, overzichtelijke en aantrekkelijke stationsomgeving waarin openbaar vervoer, werken, wonen en vermaken elkaar konden versterken. Dat streven was in lijn met het rijksbeleid voor knooppunten van openbaar vervoer.

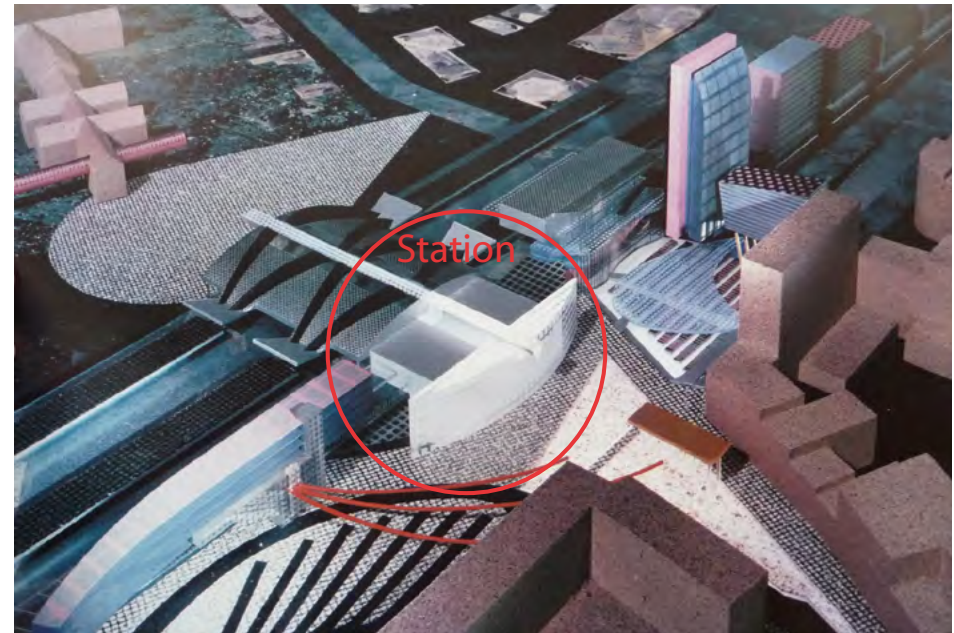
Het samenwerkingsverband - waarin allen financieel participeerden - gaf drie projectontwikkelaars opdracht om

hiervoor plannen uit te werken. In 1989 kwam als winnaar uit de bus: MABON BV in combinatie met Hoogstad Van Tilburg architecten uit Rotterdam en Articon uit Amersfoort (J.A. van Belkum en C.M. Hesen). Dit plan bood het beste antwoord op de hiervoor geschetste problematiek en sloot het beste aan op de lopende ontwikkelingen. Wat wilden zij met hun plan bereiken? Ten eerste het verbinden van de stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Ten tweede het scheiden van bussen, auto's, fietsers en voetgangers. En ten derde het krachtiger maken van dit OV-knooppunt door het toevoegen van kantoorprogramma. De belangrijkste planingrediënten:

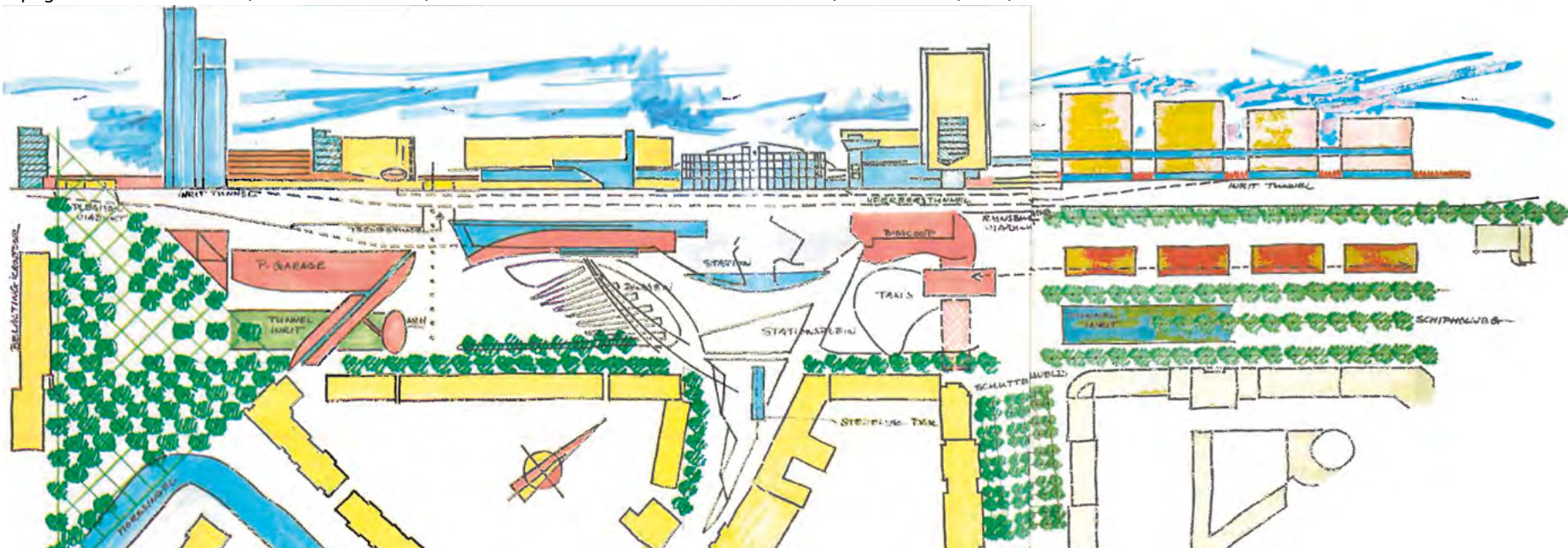
- Een gelijkvloers voetgangersdomein van binnenstad, via Stationsplein, station en een 'achterplein' naar het AZL. De verbindende stationspassage was ontleend aan een voorlopig plan van NS-architect H. Reijnders uit maart 1987 dat als uitgangspunt in de prijsvraag was meegegeven.
- Een tweezijdig georiënteerd station met aan beide zijden een plein en een fietsenstalling, met een verbindende openbare passage.
- Een Stationsplein voor voetgangers met rechts *kiss and ride*, links de bushalte en een hoge kantoortoren op de twee hoeken van het station als markant front.
- Een extra spoorviaduct voor fietsers en bussen tussen Stationsplein en AZL (de latere Joop Walenkamptunnel).
- Een tunnel voor auto's in het tracé van de Schipholweg die onder het Stationsplein voert en daar voor veiligheid en ruimte voor bus en voetganger zorgt.
- Diverse kantoren aan de stadskant om de kostbare autotunnel mogelijk te maken, om het OV-knooppunt programmatisch te versterken, om het station stedenbouwkundig in te kaderen en om bedrijven een goedkoper alternatief te bieden voor Den Haag.



Zwart omlijnd de stationsomgeving met toevoerwegen. De passage door het station en de flankerende fiets- en bustunnel versterken de verbinding met de zeezijde, aangegeven op de topografische kaart uit 1995 (bron: watwaswaar.nl).



Maquette van het Leiden Centraal Project in noordelijke richting. Onder het waaiervormige busstation, in het midden de luifel op het Stationsplein en boven de fiets- en taxistandplaats (bron: Kilsdonk, 1994).



Overzicht van het Leiden Centraal Project in plattegrond (onder) en opstand (boven). Het stationsplein is ingekort door bebouwing (rood) over de Schipholweg (bron: Kilsdonk, 1994).

Leiden Centraal Project

De voorstellen uit het plan van MABON bleven - ook zonder hun verdere betrokkenheid - op hoofdlijnen overeind in de daarop volgende planvorming die de naam Leiden Centraal Project (LCP) meekreeg. In 1993 begon NS met de uitbreiding van de sporen, de sloop van het station en de bouw ter plaatse van het nieuwe station. De gemeente Leiden startte met de aanleg van de Joop Walenkamptunnel onder het spoor, de vijfhonderd meter lange autotunnel onder het Stationsplein en de omvorming van de twee 'rotondes' op de uiteinden van de tunnel in haaks kruisende verkeerspleinen. Deze ingrijpende werkzaamheden markeerden het begin van het LCP en kwamen gereed in 1997. Het LCP sloot in een groter verband aan op het Leidse structuurplan *Boomgaard van kennis* uit 1995. Hierin was voorzien dat de nieuwe stad aan de zeezijde van het station door de verdere ontwikkeling van het Bio Science Park ruimte moest gaan bieden aan kennisintensieve en dienstverlenende bedrijven en instellingen. De gemeente Leiden stelde H. Reijnders aan als supervisor van het LCP-gebied vanwege zijn aandeel als ontwerper van het station. Op

voorspraak van Reijnders werd zijn oud-collega P. Kilsdonk aangesteld als ontwerper van de openbare ruimte vanwege zijn ervaring met inrichtingsplannen rond stations. Vooral de grote hoeveelheid gestalde fietsen was een obstakel voor de ruimtelijke kwaliteit. Daarom ontwierp Kilsdonk op het Stationsplein een licht verhoogd, driehoekig voetgangersdomein, bedekt met schelpen, voorzien van een luifel en omringd door een bioscoop en horeca. Ten westen hiervan voorzag hij in een waaivormig busstation, en ten oosten hiervan in een grote verzonken fietsenstalling onder een gebogen glazen vloer voor taxi's. Het dubbele grondgebruik werd ingegeven door de beperkte ruimte en de open glazen constructie omwille van sociale veilig. Kilsdonk betrok ook de bebouwing in zijn plan. Hij projecteerde kantoorwanden tegen het spoor en in het verlengde daarvan twee gebouwen over de Schipholweg. Enerzijds om het Stationsplein betere proporties en omslotenheid te geven, en anderzijds om het nieuwe stationsgebouw op te nemen in een stedelijk bouwblok richting de binnenstad. Met instemming van architect Harry Reijnders verplaatste hij bovendien de beoogde kantoor-torens op de hoeken van het station naar

de randen van het plangebied. Enerzijds om het markante en zijwaarts gerichte voorgevel ruimte te geven, en anderzijds om niet enkel het station maar de gehele stationsomgeving te markeren. Het plan van Kilsdonk klinkt in meer of mindere mate door in allerlei deelprojecten, zoals:

- Het waaivormige busstation met veertien halteplaatsen aan zeven perrons onder een stalen 'waslijn' met een dynamisch reizigers informatie systeem (N|P|K| Design, 1997-2000).
- Het lichtglooiend centrale voetgangersdeel van het Stationsplein met in het midden een iets hoger punt voor overzicht en oriëntatie.
- De SVB-toren (Arjen Hoogeveen, 2000) en het kantoor-/wooncomplex 'De Kijker' (Atelier Pro, 1999-2001) aan weerszijden van het spoor.
- De verdiepte fietsenstalling annex verhoogde taxistandplaats. Het gebogen dak van glazen panelen waarop de taxi's staan, heeft rondom een afzetting van roestvrijstaal en glas (CePeZed, 2002).
- De fietsenstalling onder het plein aan de zeezijde (ProRail, 2007-2009)
- De vijf geschakelde kantoor-kernen van het Achmea-gebouw aan de zogeheten U-bocht bij de Dellaertweg (WKH architecten, 2007-2011).



Noordzijde Stationsplein met gestapelde fietsenstalling annex taxistandplaats.



Zuidzijde Stationsplein met busstation.



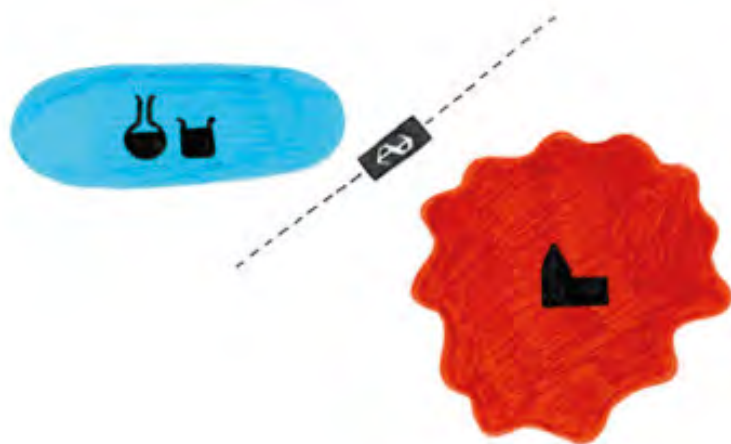
Stationsplein zeezijde met fietskelder.



Stedenbouwkundig plan Stationsgebied van Maxwan uit 2010-2012. Vogelvluchtperspectief in westelijke richting: veel geplande hoogbouw aan de stadszijde (bron: maxwan.com).



Stedenbouwkundig plan Stationsgebied van Maxwan uit 2010-2012. Artist impression van het Stationsplein: geplande hoogbouw als setback op een lage plint (bron: maxwan.com).



Stedenbouwkundig plan Stationsgebied van Maxwan uit 2010-2012. Schematische weergave van het laten versmelten van twee levendige stadsdelen aan weerszijden van het station (bron: maxwan.com).

toekomstperspectief

Ondanks het LCP bleef er bij de gemeente en NS onvrede over de stationsomgeving wat betreft de gebrekkige aansluiting op de binnenstad, de barrièrewerking van het spoor, de matige parkeeroplossingen, de onvoldoende ruimtelijke kwaliteit en de onbenutte economische potentie. Daarom vroeg de gemeente Leiden in 2009 MaxWan Architects + Urbanists om een stedenbouwkundig plan te maken. Dit bureau stelde in 2010-2012 een visie op, die toont welke ingrepen nodig zijn om de structuur en inrichting van het stationsgebied te veranderen in een levendig centraal stadsdeel waar de twee kanten van Leiden zich vermengen en actief presenteren aan de grote stroom reizigers en bezoekers die de stad hier dagelijks binnenkomen. De daaruit voortvloeiende kaders voor de bebouwing, de openbare ruimte en het verkeer zijn gebaseerd op onder meer de volgende uitgangspunten (voor zover relevant voor het station):

- Het station als overgang tussen de twee werelden van de historische binnenstad enerzijds en het kennis- en technologiecentrum van de 'nieuwe stad' anderzijds.
- Het vloeiender aansluiten van het Stationsplein op de historische binnenstad door fijnmaziger verbindingen en schaalverkleining in de onderbouw van de bebouwing (toevoegen hoogbouw als *setback*).
- Versterken van het voetgangersdomein in de route binnenstad – station – Bio Science Park door bussen, auto's en fietsen ondergronds of in pandig een plek te geven.
- De voorstellen uit dit plan moeten nog gestalte krijgen. Het eerste zichtbare teken aan het stationsplein zeezijde is het multifunctionele gebouw 'Level' van het ROC annex kantoor, hotel en parkeergarage naast het station (Meyer & Van Schooten, 2013).



Links op de achtergrond het multifunctionele gebouw 'Level' van Meyer & Van Schooten uit 2013: het eerste zichtbare teken van de toekomstplannen.



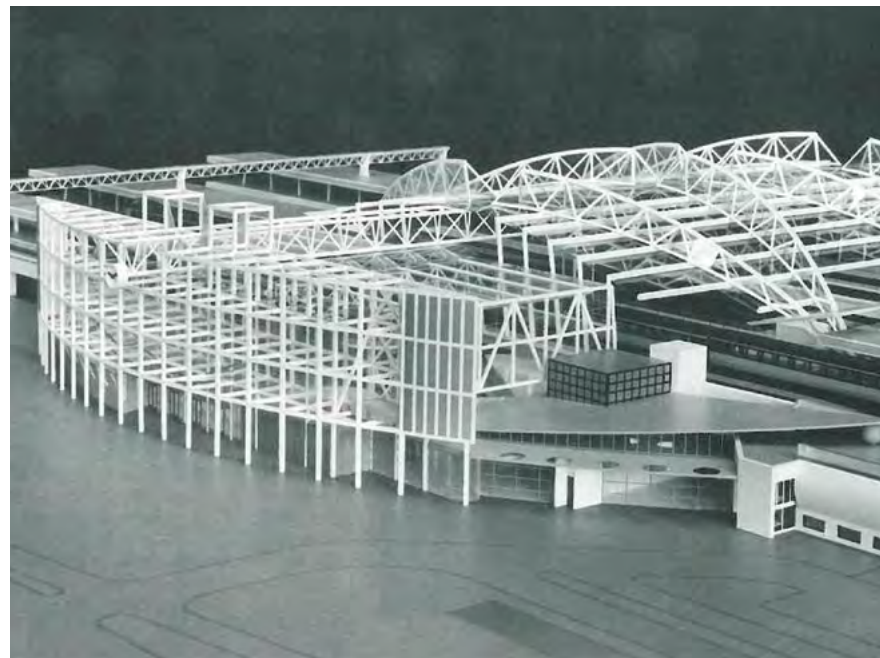
Het eerste station van F.W. Conrad uit 1842-1843: tekening uit 1843 (bron: Vries, 2004).



Het tweede station van Margadant uit 1879-1880: foto uit 1890 (bron: stationsweb.nl).



Het derde station van Schelling uit 1950-1953: prentbriefkaart uit de jaren vijftig (bron: Kruidenier, 2009).



Het vierde station van Reijnders uit 1996: maquette uit ca. 1994 (bron: Stadswerk (1994), nr.37, september).

ARCHITECTUURHISTORISCHE PLAATSBEPALING

vier opeenvolgende stations

Op de plek van het huidige station Leiden Centraal hebben drie voorgangers gestaan. Bij herhaling was nieuwbouw noodzakelijk als gevolg van wijzigingen in het aantal en de hoogte van de sporen, door de toename van het aantal reizigers en vanuit de behoefte om meer ruimte vrij te maken voor allerlei voorzieningen.

- Het eerste station werd gelijktijdig met de aanleg van de 'Oude Lijn' in 1842-1843 gebouwd naar ontwerp van F.W. Conrad (1800-1869). In die tijd ontwierp hij ook de eerste stationsgebouwen voor Haarlem en Den Haag HS. Kenmerkend voor de sobere neoclassicistische bouwstijl waren de symmetrische opzet, het middenrisaliet met de entree, de zijvleugels met gescheiden wachtruimtes voor de verschillende klassen, de hoge rondbogen, de geprofileerde cordonlijsten en het attiek.
- Het tweede, veel grotere station werd na de aanleg van de spoorlijn Leiden-Woerden in 1879-1880 gebouwd naar ontwerp van de toenmalige HJSM-huisarchitect D.A.N. Margadant (1849-1915). Voor deze firma ontwierp hij een tiental stations in uiteenlopende op dat moment gangbare bouwstijlen, zoals de neorenaissance in Schiedam (1888, gesloopt 1963) en Den Haag Hollands Spoor (1891), en de rationalistische overgangsstijl met invloeden van Berlage en Jugendstil in Amersfoort (1902, gesloopt 1995) en Haarlem (1906). Kenmerkend voor de rijke neoclassicistische bouwstijl van zijn Leidse station waren de symmetrische opzet, het middenrisaliet met de entree, het klassieke hoofdgestel met geprofileerde kroonlijst en attiek, de zijvleugels en hoekpaviljoens met rondboogvensters en cordonlijsten.
- Het derde station werd gelijktijdig met de aanleg van het hoogspoor in 1950-1953 gebouwd naar ontwerp van ir.

H.G.J. Schelling (1888-1978), destijds 'chef der architectuur' bij NS voor Noord-Nederland. In de jaren vijftig ontwierp hij achtereenvolgens voor Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem stations die onderling veel overeenkomsten vertoonden. Kenmerkend voor zijn sobere herinterpretatie van het classicisme zijn de rechthoekige, zakelijke en monumentale stijl op basis van een betonskelet met prefab-elementen en een blokvormige getrapte bouwmassa met een opengewerkte klokkentoren als hoogteaccent. Vanwege de hoge kosten voor het hoogspoor in Leiden werden kiosken en restaurant geschrapt en de spoorkap samengesteld uit overgebleven Bailey-brugliggers. Het krappe bouwvolume, de lage ruimtes, de smalle reizigerstunnel en de ongelijkvloerse verhoogde ligging leidden tot de sloop ervan in 1995.

- Het vierde station werd ten tijde van de spooruitbreidingen in 1991-1996 gebouwd naar ontwerp van architect H.C.H. Reijnders (1954). Als architect bij het ingenieursbureau van NS ontwierp hij verder de stations Amsterdam Sloterdijk (1986), Zoetermeer Stadhuis (1990), Rotterdam Blaak (1993), Rotterdam Zuid (1993) en Almere Parkwijk (1996). Zijn stijl is te karakteriseren als high-techarchitectuur (zie verderop), en komt in Leiden onder meer tot uitdrukking in de luchtige en gebogen voorgevel van vakwerkconstructies en in de gebogen perronkap met lichtstraat. Het station van Schelling werd compleet door nieuwbouw vervangen. Alleen perronkappen uit 1974 van architect K. van der Gaast bleven gespaard. Kort na de opening kreeg het nieuwe station de toevoeging 'Centraal'.

In het eerste en tweede station zijn ontvangst en wachten ondergebracht in een statige verblijfsomgeving vóór de logistieke functionaliteit aan de achterzijde. Bij het derde en vooral het vierde station raken deze functies - mede door het omhoogbrengen van het spoor - ruimtelijk met elkaar verweven in een dynamisch en open doorgangsbouw.



Station Amsterdam Sloterdijk uit 1983-1986
(bron: Douma, 1998).



Station Leiden Centraal uit 1996.



Station Zoetermeer Stadhuis uit 1990
(bron: stationsweb.nl).



Station Rotterdam Blaak uit 1993
(bron: Douma, 1998).



Station Rotterdam Zuid uit 1993.



Station Almere Parkwijk uit 1996
(bron: Douma, 1998).

bloeitijd

Het vierde station van Leiden kwam tot stand in een periode waarin de stationsarchitectuur weer tot bloei kwam. Ondanks de onstuitbare groei van het autoverkeer gaf de rijksoverheid vanaf eind jaren zeventig een belangrijke impuls aan het railvervoer. Het groeiende forenzenverkeer in de Randstad kon immers niet alleen met auto's opgevangen worden. Dat leidde tot het reactiveren van de Veenendaallijn (1976-1981) en de aanleg van de Zoetermeerlijn (1977-1979), de Schiphollijn (1978-1981) en de Flevolijn (1980-1987). Het Rijk betaalde de aanleg van de nieuwe lijnen. Binnen deze miljardeninvesteringen hanteerde NS een andere financiële redenering dan voorheen. In het totale kostenplaatje van de aanleg waren de bouwkosten van de stations namelijk relatief gering. Omdat de stations wel de meest beeldbepalende elementen waren, mocht de bouw ervan voortaan wat meer kosten. Dat besef en het werk voor de nieuwe spoorlijnen leidden bij het Ingenieursbureau van NS en de dochteronderneming Articon tot het aanstellen van een aantal jonge, veelbelovende en getalenteerde architecten, zoals J.A. van Belkum (1978), P.A.M. Kilsdonk (1978), R.M.J.A. Steenhuis (1982) en H.C.H. Reijnders (1982). Mede door de inbreng van deze jonge garde ging NS architectonische kwaliteit inzetten als marketinginstrument. NS was immers niet alleen een publieke voorziening, maar zag zich ook als een bedrijf dat zichzelf moest verkopen. Na een periode van sobere en gestandaardiseerde stations in de jaren zestig en zeventig leefde de stationsarchitectuur in de jaren tachtig weer op. De typologische standaarden, de architectonische eenduidigheid en de voorkeur voor oranje en bruin maakten plaats voor spectaculaire stationsgebouwen in uiteenlopende, experimentele, expressieve en kleurrijke architectuurstijlen.

H.C.H. Reijnders

Harry Reijnders (1954) studeerde architectuur en binnenhuisarchitectuur aan de TU Delft waar hij in 1979 bij prof. Hertzberger het diploma verwierf. Daarna werkte hij enige tijd bij verschillende architectenbureaus, waarna hij in 1982 in dienst trad bij de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving van NS.

Behalve zijn meesterwerken Amsterdam Sloterdijk (1983-1986) en Leiden Centraal (1996) ontwierp hij ook de stations Zoetermeer Stadhuis (1990), Rotterdam Blaak (1993), Rotterdam Zuid (1993), Almere Parkwijk (1996) en de nieuwe kap boven de verlenging van perron 1 op Amsterdam Centraal.

Zijn vroege projecten Sloterdijk en Blaak betroffen enorme infrastructurele overstappunten met verschillende niveaus en meerdere reisrichtingen. Het lukte Reijnders hiervan overzichtelijke, sociaal veilige, efficiënte en herkenbare stations met uitstraling te maken door de inzet van gigantische vakwerkconstructies, veel glas, vides en obstakelvrije interieurs. De vereiste kennis en kunde op het vlak van techniek en design die Reijnders daarbij opdeed, kwamen hem later goed van pas bij station Leiden waar gelaagdheid, vindbaarheid, belevingswaarde en oriëntatie eveneens belangrijke ontwerpogaven waren.

In 1997 werd hij hoofd Concern Communicatie en NS Bouwmeester, maar een jaar later verliet hij NS en vestigde zich als zelfstandig architect.



Allesoverheersende constructie-esthetiek van vakwerk, liggers en bogen die op spectaculaire wijze de constructieve werking tonen.



Functionele rangschikking van verkeersstromen (links) en stijgpunten (midden). Moderne uitstraling van gladde materialen, wit staal en glas (rechts)



Ruimtelijkheid en overzicht onder de stationskap (links) en versmelting van station en commercie in de passage. (midden en rechts)

ontwerpuitingangspunten¹

De visie op het moderne station - zoals in de vorige paragraaf 'bloeitijd' verwoord - leidde gaandeweg de jaren tachtig tot een aantal gemeenschappelijke kenmerken in het werk van de jonge garde van het ingenieursbureau en Articon. Zij hadden onderling veel contact, beïnvloedden elkaar en gingen intern bij NS de strijd aan om vernieuwingen gestalte te kunnen geven. Hun ideeën gingen als leidraad dienen bij de bouw van nieuwe stations. Deze zijn later door Douma als beleidsuitgangspunten aangemerkt. In hoofdzaak ging het om de volgende uitgangspunten:

1. Architectonische kwaliteit als onderdeel van marketing en klantenwerving. Reden: het besef drong door dat spectaculaire, monumentale en herkenbare stationsgebouwen het imago van het product en bedrijf konden versterken.
2. Locatiegebonden maatwerk in uiteenlopende bouwstijlen. Reden: voorkomen van standaardoplossingen en herhalingen zoals eerder de norm was.
3. Herkenbare NS huisstijl (bewegwijzering, pictogrammen, kleuren, perronmeubilair) en logische korte looproutes zonder obstakels. Reden: oriëntatie en doorstroming.
4. Maximale transparantie, daglichttoetreding, overzichtelijkheid en duurzame, graffitibestendige materialen. Reden: sociale veiligheid en vandalisme.
5. Het door K. van der Gaast geïntroduceerde parapluconcept. Reden: een overkoepelende, verbindende en uitnodigende kap als het belangrijkste architectonische element.
6. Grote bebouwingsdichtheden met commerciële projectontwikkeling rond het station. Reden: stedenbouwkundige integratie van station en stad.
7. Een zorgvuldige omgang met het spoorse erfgoed dat nog resteert (niet van toepassing in Leiden).

high tech en ontwerphandschrift

Bij het Leidse station beantwoordde Reijnders deze uitgangspunten met een high-techarchitectuur waarin de constructieve werking wordt getoond en de modernste technologische en industriële ontwikkelingen zijn toegepast.

Dat is in Leiden Centraal herkenbaar aan:

- De allesoverheersende constructie-esthetiek met vakwerk, liggers en bogen die op spectaculaire en geheel eigen wijze de constructieve werking tonen: blikvanger en uniciteit (punten 1 en 2).
- De grote mate van transparantie met veel daglichttoetreding tot in het hart van het gebouw en omgedraaid het nadrukkelijk tonen van de trein aan de stad: veel zien en gezien worden (punt 4).
- De functionele rangschikking van de verschillende verkeersstromen en de aansluiting daarvan op de stijgpunten: logische en korte looplijnen (punt 3).
- De moderne uitstraling van gladde materialen, wit geschilderd staal en glas met minimale bevestigingstechnieken: fris en vandaalbestendig architectuurbeeld (punt 4).
- De grote mate van openheid binnen het schaalvormig overdekte station: ruimtelijkheid en overzicht (punt 5).
- De integratie van commerciële voorzieningen in de passage: versmelten van stad en station (punt 6).

¹ Informatie ontleend aan Douma (1998), hoofdstuk 5 en genuanceerd door architect Peter Kilsdonk tijdens een interview.



De historische gelaagdheid van de stationsomgeving anno 2014: een meermalen overschreven stedenbouwkundige structuur met bebouwing en lijnen uit verschillende 'bouwfasen' (voor legenda zie p. 10).



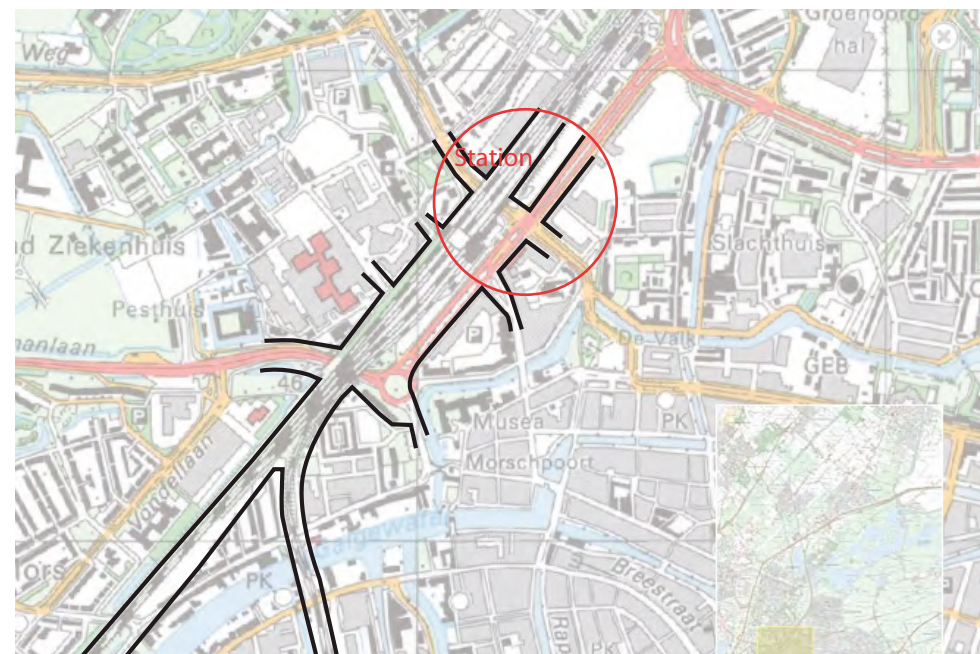
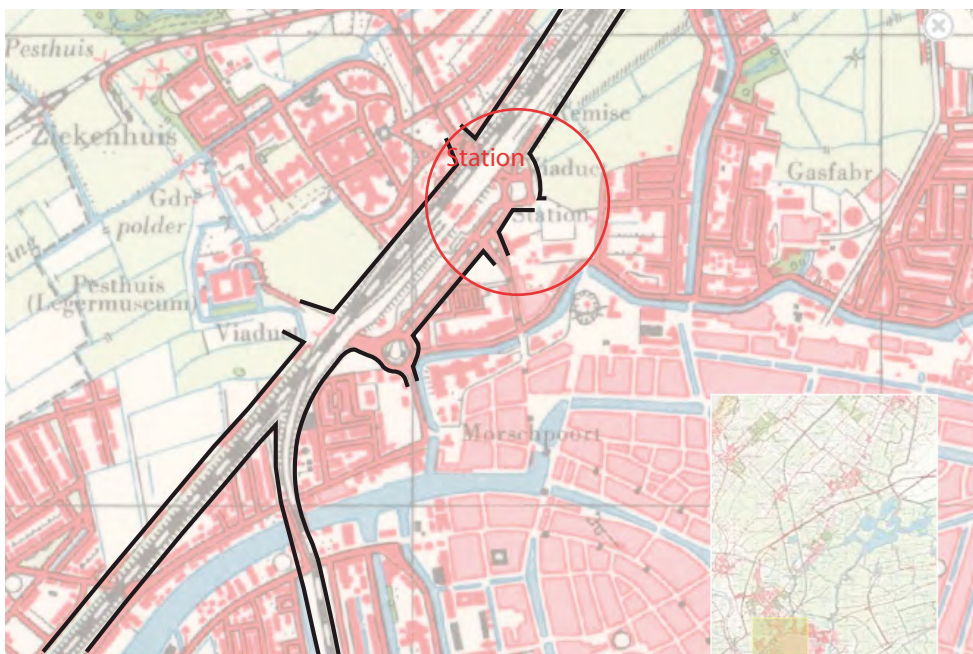
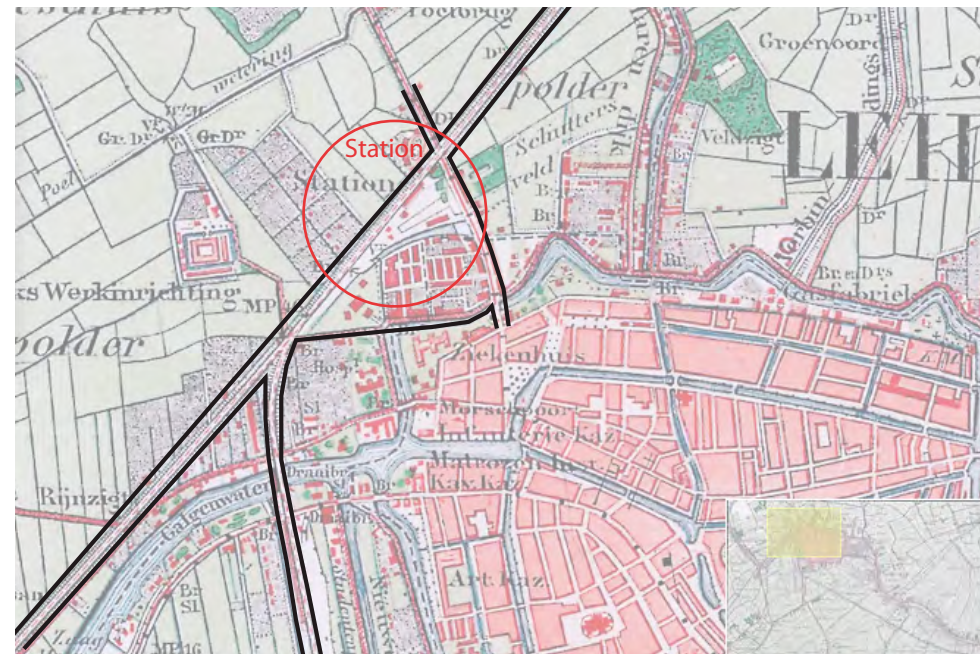
Een imposant stationsgebouw in spectaculaire high-techarchitectuur als uitdrukking van het herwonnen zelfbewustzijn van NS in de jaren tachtig en negentig. De stationsklok betreft een hergebruikt relict van het gesloopte stationsgebouw van Schelling.

Deze kenmerken zijn ook terug te vinden in de ontwerpen van Reijnders voor Amsterdam Sloterdijk (1983-1986) en Rotterdam en Blaak (1993): respectievelijk een gigantische vakwerkconstructie in de vorm van een 'tafel met vier poten' als groot gebaar over het enorme verkeersknooppunt (Sloterdijk) en een futuristische 'vliegende schotel' opgehangen aan een grote boog van ruimtevakwerk als herkenningsteken in de stad (Blaak). Op kleinere schaal en meer op onderdelen zijn de high-techkenmerken ook te zien in Rotterdam Zuid (1993) en Almere Parkwijk (1996): respectievelijk in een luchtige en transparante traverse als ruggengraat van de vernieuwde halte (Rotterdam Zuid) en in de paviljoenachtige met glas omsloten perronoverkapping (Almere Parkwijk).

In de toepassing van high-techarchitectuur in stationsgebouwen stond Reijnders niet alleen. Een veelkleurige variant daarvan met enkele postmoderne trekjes zien we bij de stations van P.A.M. Kilsdonk in Zaandam (1983), Almere Centrum (1987) en Lelystad Centrum (1988). Op de kleinere schaal van constructieonderdelen zien we de invloed van high-tech terug in stations als Amsterdam Lelylaan (1986, R. Steenhuis), Dordrecht Stadspolders (1990, J.A. van Belkum), Uitgeest (1990, J. Bak), Amsterdam Arena (1997, J. van de Steeg), Amsterdam Bijlmer (2006, Grimshaw) en in de lopende verbouwingen van Utrecht CS (Bentham Crouwel Architects) en Arnhem (UNStudio). De NS versie van high-techarchitectuur bleef kortom tot op de dag van vandaag populair, hetgeen leidde tot een stilistisch samenhangend cluster van behoorlijke omvang.

HISTORISCHE ERFENIS

- Een historisch gelaagd stadsbeeld met een meermalen overschreven stedenbouwkundige structuur. Hierin zijn het tracé van de spoorbaan en de plek van het station weliswaar constante elementen, maar het veelvormige ruimtebeeld van de stationsomgeving is het resultaat van een sterke dynamiek gedurende de afgelopen anderhalve eeuw. Onder meer een middeleeuws wegtracé, laat-negentiende eeuwse herenhuizen, vroeg-naoorlogse pleinwanden en een laat-twintigste eeuwse stationspassage versmelten tot een complex stadsbeeld, waarvoor anno 2014 alweer een nieuw stedenbouwkundig plan op stapel liggen.
- De gewijzigde positie van het station t.o.v. de stad - eerst buiten de stad, daarna aan de stadsrand en nu midden in de stad - heeft middels passage, viaducten, tunnel geleid tot een sterkere aanhechting van de stationsomgeving op het stedelijk weefsel.
- Een imposant stationsgebouw in spectaculaire high-techarchitectuur als uitdrukking van het herwonnen zelfbewustzijn van NS in het derde kwart van de twintigste eeuw. Door de transparantie van het gebouw toont de trein zich nadrukkelijk aan de stad en is de stad zichtbaar vanaf de perrons. Bij aankomst kan de reiziger zich dus meteen oriënteren op het vervolg van zijn reis met het openbaar vervoer of richting stad.
- Een verbindend stationsgebouw met een passage tussen twee voorpleinen als uitdrukking van de ambitie van de gemeente Leiden om de oude en nieuwe stad via het station aan elkaar te koppelen en te voorzien van aantrekkelijke stadsentrees. Door de ruime, gelijkvloerse en vloeiende opzet van deze route is het station volledig opgenomen in het stedelijk weefsel van de voetganger.



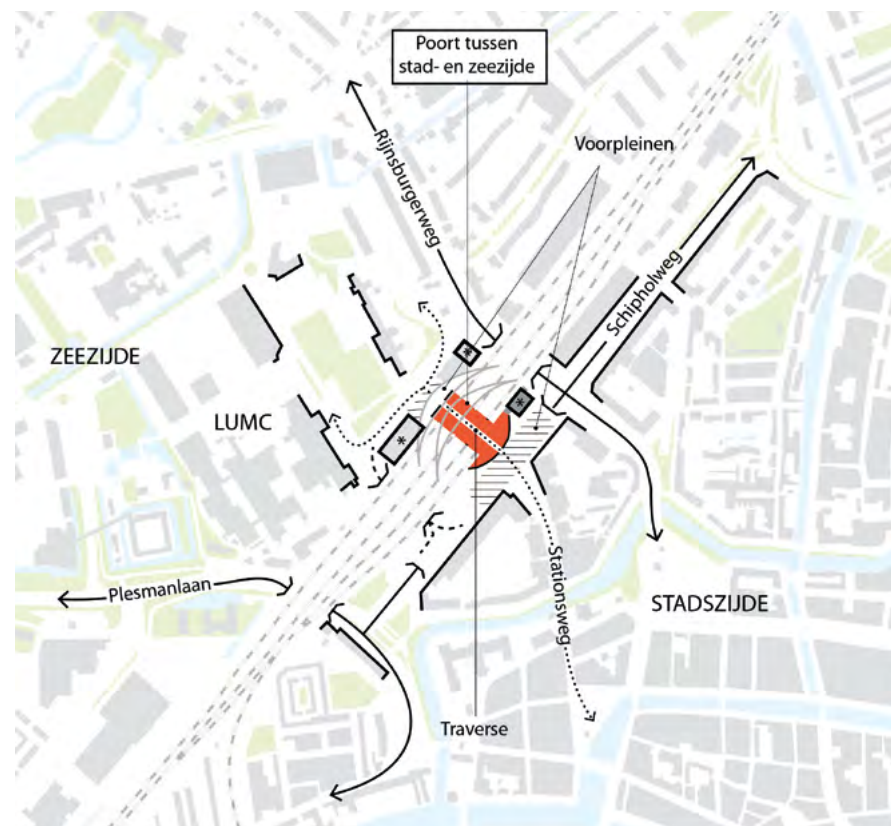
De stedenbouwkundige ontwikkelingsgeschiedenis van de stationsomgeving in een notendop op topografische kaarten uit 1850, 1898, 1958 en 1995. De zwarte lijnen markeren de structurele relatie van de stationsomgeving met het spoor en de stad. Aanvankelijk lag het station buiten de stad met de Rijnsburgerweg als verbinding. Vervolgens raakte het tussengebied bebouwd en kreeg het station een plek aan de stadsrand. Daarna kwam het station steeds meer midden in de stad te liggen met verkeersontsluitingen in alle richtingen. Het noorden ligt naar boven (bron: watwaswaar.nl).

SCHAAL VAN DE STAD

De vier opeenvolgende stationsgebouwen van Leiden Centraal stonden allemaal vrijwel op dezelfde plek, maar de positie van het station in de stad veranderde sinds 1843 drastisch: van een gebouw in de marge naar de centrale schakel in de stad die het nu is. De structurele aanhechting van het station op de stad veranderde mee, al naar gelang de ontwikkelingsrichting van de stad en het vervoersmiddel dat in de stationsomgeving voorrang werd gegeven.

AANHECHTING EN ONTVLECHTING

De positie van station Leiden in de stad is sinds de komst van het spoor meermalen sterk gewijzigd. Aanvankelijk lag het station uit 1843 buiten de singel, met de onbebouwde Rijnsburgerweg als navelstreng naar de stad. Het tweede station uit 1880 ging het ruimtelijke hart vormen van een nieuwe stationsbuurt tussen spoor en singel. De Rijnsburgerweg bleef de belangrijkste ontsluitingsroute. Een deel van dit tracé kreeg de naam Stationsweg. De sprong van de stad over het spoor werd ingezet met de nieuwbouw van het ziekenhuis tijdens het interbellum. De oriëntatie van het station bleef echter exclusief gericht op de binnenstad. Die enkelzijdige gerichtheid werd in 1953 versterkt door het derde station dat iets opschoof naar de as van de Stationsweg. Het doorgaande tracé naar de Rijnsburgersingel werd daardoor opgeknipt, maar de bereikbaarheid van dit station verbeterde sterk door de aanleg van de Schipholweg en de 'rotondes' bij de nieuwe spoorviaducten. Het station kreeg daardoor een structurele relatie met de hele stad. Het snelverkeer kreeg vanuit alle richtingen ruim en vrij baan naar het station, dat door de stadsuitbreidingen steeds centraler in de stad kwam te liggen. Dat laatste aspect kreeg bij het vierde station uit 1996 een logische doorvertaling in een gebouw met een



Stedenbouwkundige analyse stationsomgeving anno 2014. Het noorden ligt boven.

tweezijdige oriëntatie en een verbindende winkelpassage tussen twee voorpleinen: het station als schakel tussen de oude en nieuwe stad. De voetganger kreeg hier vrij baan en stond centraal in het ontwerp voor het station, dat door die passage onderdeel werd van de openbare ruimte. Omwille van de voetganger verdween het snelverkeer in een tunnel onder het Stationsplein. Deze kruisende verkeersstromen werden ontvlecht. De centrale positie van het station in de stad zal in de komende ontwikkelingsfase nog verder worden benadrukt door meer hoogbouw (als markering en programmatische ondersteuning van de drukke OV-knoop) en nog vloeiender met de omgeving worden verknoopt door fijnmaziger verbindingen en schaalverkleining in de onderbouw van de (nieuwe) bebouwing rond het plein.

Legenda:

- > Auto
- - - -> Bus & Taxi
-> Voetganger
- ◊ Hoogbouw
- Station



Het station als entree van de stad.



De stationskap met lichtstraat versterkt het verbindende karakter van het station, in de dwarsrichting van de sporen



Het station met een open uitnodigend front aan de zeezijde.

POORT EN VERBINDING

Elk hoofdstation van een stad vervult voor arriverende en vertrekkende reizigers een poortfunctie. Hier betreed of verlaat je de stad. Op Leiden Centraal komt dit beeld tot uitdrukking in de gebogen lijnen en zijwaartse richting van de voorgevel en de kap, alsmede in de passage die gelijkvloers de stads- en zeezijde met elkaar verbindt. Bijzonder aan Leiden is dat gevel en kap één geheel vormen en dienstbaar zijn aan de openbare route van de passage. De passage is opgevat als een voetgangersverbinding tussen de historische binnenstad enerzijds en het zorg- en kenniscentrum anderzijds van het spoor. Het verbindende karakter van deze ruim bemeten schakel wordt versterkt door de stationskap. Deze is niet zoals gebruikelijk evenwijdig aan de sporen geplaatst, maar haaks daarop met een lichtstraat boven de passage. Dat geeft als vanzelf een uitnodigend open front aan beide zijden. Belangrijker nog voor het functioneren in de stad is de programmering van de passage met winkels aan weerszijden. Voor deze overdekte voetgangersstraat heeft architect H. Reijnders zich naar eigen zeggen laten inspireren door negentiende eeuwse winkelpassages en stations.

STEDENBOUWKUNDIGE ERFENIS

- Een historisch gelaagde en meermalen overschreven stedenbouwkundige structuur die getuigt van de opeenvolgende stadia in het denken over een dergelijke verkeersknoop. Daarbij lag honderd jaar geleden het primaat bij het railverkeer, vijftig jaar geleden bij het autoverkeer en sinds het einde van de twintigste eeuw bij de fietser en voetganger. Die verschuiving heeft een duidelijk zichtbare weerslag gehad op de structuur, inrichting en uitstraling van de stationsomgeving.
- Een historisch gelaagde en meermalen overschreven stedenbouwkundige structuur die het gevolg is van de veranderlijke positie van het station in het stedelijk weefsel. De vier opeenvolgende stations bleven sinds 1843 weliswaar vrijwel op dezelfde plek, maar evolueerden van een enigszins geïsoleerde en perifere ligging buiten de stad naar de huidige centrale schakel midden in de stad. Dat heeft in het laatste stationsgebouw geleid tot een tweezijdige oriëntatie met twee entrees en een verbindende passage. Het winkelstraatkarakter van de passage en de dienstverlenende voorzieningen in de directe omgeving ondersteunen de bijzondere positie van het station.
- Voor meer historische achtergronden zie p.11-21.



Inspiratie meerdere niveaus: station Keleti in Budapest van architect G. Rochlitz uit 1881-1884 (bron: raildude.com).



Inspiratie transparant front en lichtstraat: station Nyugat in Budapest van architect G. Eiffel uit 1877 (bron: owl.hu).



Inspiratie winkelpassage: Galleria Vittorio Emanuele in Milaan van architect G. Mengoni uit 1864-1867 (bron: viator.com).



De aanleg van het hoogspoor in 1951: zie het dijklichaam rechts van het station. Het oude station is nog niet gesloopt (bron: Kruidenier 2009).



De aanleg van het hoogspoor begin jaren vijftig met uiterst rechts het nieuwe viaduct. Het nieuwe station van Schelling is gereed (bron: stationsweb.nl).

SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT

Het emplacement van Leiden Centraal wordt in hoofdzaak gekenmerkt door een dijklichaam met sporen en een groot aantal vervoerslijnen en reizigersstromen die op maaiveldniveau bij het station samenkomen. Voorwaarde voor een gesmeerde en overzichtelijke transfersituatie is het overbruggen van het hoogteverschil, het slechten van de barrière van het hogespoor en het ontwarren van de gordiaanse verkeersknoop.

HOOGSPOOR: BARRIÈRE EN HOOGTEVERSCHIL

Karakteristiek voor Leiden Centraal op het schaalniveau van het emplacement is het hogespoor. Ter voorkoming van verkeersopstoppingen bij gelijkvloerse kruisingen werd na de Tweede Wereldoorlog in diverse Nederlandse steden het spoor verhoogd tot een dijklichaam, zoals in Eindhoven en Tilburg. In 1950-1953 kreeg ook Leiden een

hogespoor. De barrièrewerking die bij een dijklichaam door de stad onvermijdelijk is, werd enigszins geslecht door de aanleg van verkeersviaducten in de Rijnsburgerweg en Plesmanlaan (beide jaren vijftig), en de aanleg van de Joop Walenkamptunnel voor langzaam verkeer en bussen alsmede de stationspassage voor voetgangers (beide jaren negentig). Zo zijn er op een afstand van vijfhonderd meter vier doorgangen voor de verschillende verkeerssoorten. Het hoogteverschil tussen maaiveld en perronniveau dat inherent is aan een spoordijk, is niet verbloemd door er gebouwen voor te plaatsen maar in het zicht gelaten en deels zelfs functioneel gemaakt door er fietsenstallingen in onder te brengen. Het hoogteverschil is bovendien uitgebuit in het stadsbeeld: de op hoogte rijdende treinen bieden een bijzonder perspectief op de stad en omgedraaid zijn de treinen nadrukkelijk zichtbaar vanuit de stad. Dat verhoogt de dynamiek en versterkt de aanwezigheid van de spoorwegen in de stad.



Het hogespoor in het stadsbeeld.



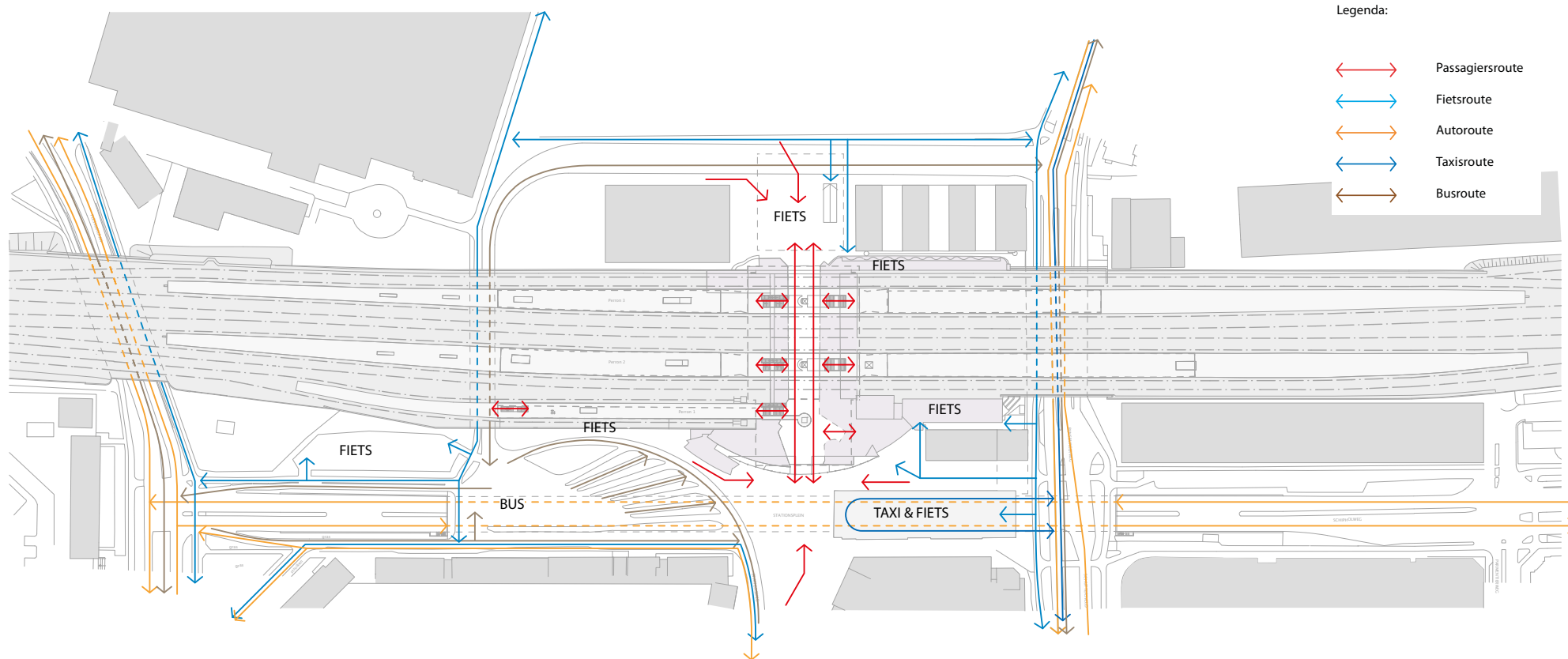
Fietsenstalling in het hogespoor.



De Joop Walenkamptunnel voor fietsers en bussen door het hogespoor.



De treinen op het hogespoor tonen zich nadrukkelijk in de stad (zie ook foto's links).



Schematische weergave van de vervoerslijnen op en rond het station.



Eilandperron met spoor 9 (rechts) en het doorgaande niet-perronspoor 10 (links).



De sporen 5 en 8 langs de eilandperrons en de doorgaande niet-perronsporen 6 en 7 in het midden.



De perronlengte maakt de afhandeling mogelijk van twee achter elkaar staande treinen.

VERVOERSLIJNEN

Station Leiden Centraal is een infrastructureel knooppunt waar veel en verschillende vervoerslijnen bij elkaar komen. Allereerst zijn er natuurlijk de spoorlijnen. Sinds de capaciteitsuitbreiding in de jaren negentig zijn er twee kopsporen 1 en 2 aan weerszijden van het Alphens perron, de sporen 4 en 5 aan weerszijden van het eilandperron aan de stadszijde, de sporen 8 en 9 aan weerszijden van het eilandperron aan de zeezijde en de doorgaande niet-perronsporen 3, 6, 7 en 10 voor de internationale treinen die niet in Leiden stoppen. De twee eilandperrons zijn zo lang gemaakt dat er twee achter elkaar staande treinen apart kunnen worden afgehandeld. Dit dikke pakket van verhoogd gelegen spoorlijnen is ontsloten via (rol)trappen en liften in de stationspassage. In aansluiting hierop komen de overige vervoerslijnen samen op de stationspleinen aan de stads- en zeezijde. Bij de inrichting daarvan is een functionele zonering toegepast. De bus, auto, taxi, fietser en voetganger hebben allemaal een eigen plek op of onder de pleinen, waarbij het kruisen van verschillende verkeerssoorten zoveel mogelijk is vermeden.

- Rond het station lopen ruim opgezette en druk bereden wegen. Voorlangs het station voert de Schipholweg over een lengte van 500 meter door een tunnel om het doorgaande snelverkeer en het langzame verkeer op het Stationsplein van elkaar te scheiden. Parkeergelegenheden voor auto's liggen op enige afstand van het station. Het betreft de parkeergarages Morspoort en LUMC, en de parkeerterreinen aan de Morssingel, Lammermarkt en bij Molen de Valk. De stationsomgeving is daardoor primair een verkeersknooppunt voor OV en langzaam verkeer.
- Stallingen voor fietsen liggen daarom juist direct bij het busstation en de entrees van het treinstation. Vanuit

alle richtingen hebben fietsers de beschikking over een stalling. Het gaat om een openluchtstalling op het zogeheten trafoterrein naast het busstation, twee bewaakte fietsenstallingen van NS in het dijklichaam aan zowel de stads- als de zeezijde, twee onbewaakte fietsenstallingen aan de stadszijde (in de keermuur links van het station en iets verzonken onder de taxistandplaats rechts van het station) en een bewaakte fietskelder van NS onder het stationsplein aan de zeezijde. Door al deze voorzieningen zijn er betrekkelijk weinig zwerffietsen.

- Bussen hebben de ruimte op het linker voorplein aan de stadszijde. Op de waaivormige perrons van het busstation hebben bussen geen vaste vertrekplek. Een Dynamisch Reizigers Informatie Systeem meldt de vertrekplaats: digitale schermen aan een 70 meter lange gekromde buis, als ware het een 'waslijn'. Belangrijke aanvoerlijnen zijn de Stationsweg en de Joop Walenkamptunnel. Dat staat nog op gespannen voet met het langzaam verkeer.
- Taxi's hebben hun plek op het rechter zijplein aan de stadszijde. Deze auto's staan op een licht gebogen glazen dak boven de verzonken fietsenstalling en de daaronder gelegen autotunnel: een knap staaltje meervoudig grondgebruik.
- De directe omgeving van het station is primair voetgangersgebied (rode pijlen). Dat geldt in het bijzonder voor de voorpleinen en de tussenliggende passage. Het licht verhoogde voorplein aan de stadszijde biedt overzicht en oriëntatie. Door de plaatsing van OV chip poortjes op de uiteinden van de stationspassage is/wordt deze doorgang in beginsel geblokkeerd voor niet-reizigers. Om die mogelijkheid toch erin te houden, zal een extra voorziening worden getroffen.



Auto: bij het station is de auto vrijwel uit beeld dankzij de tunnel onder het Stationsplein. Tunnel en Schipholweg in zuidelijke richting naar het voormalige Belastingkantoor.



Fiets: de stallingen voor fietsen liggen direct bij het bus- en treinstation: onder het plein zeezijde (links), in de spoordijk (midden) en naast de hoofdentree (rechts).



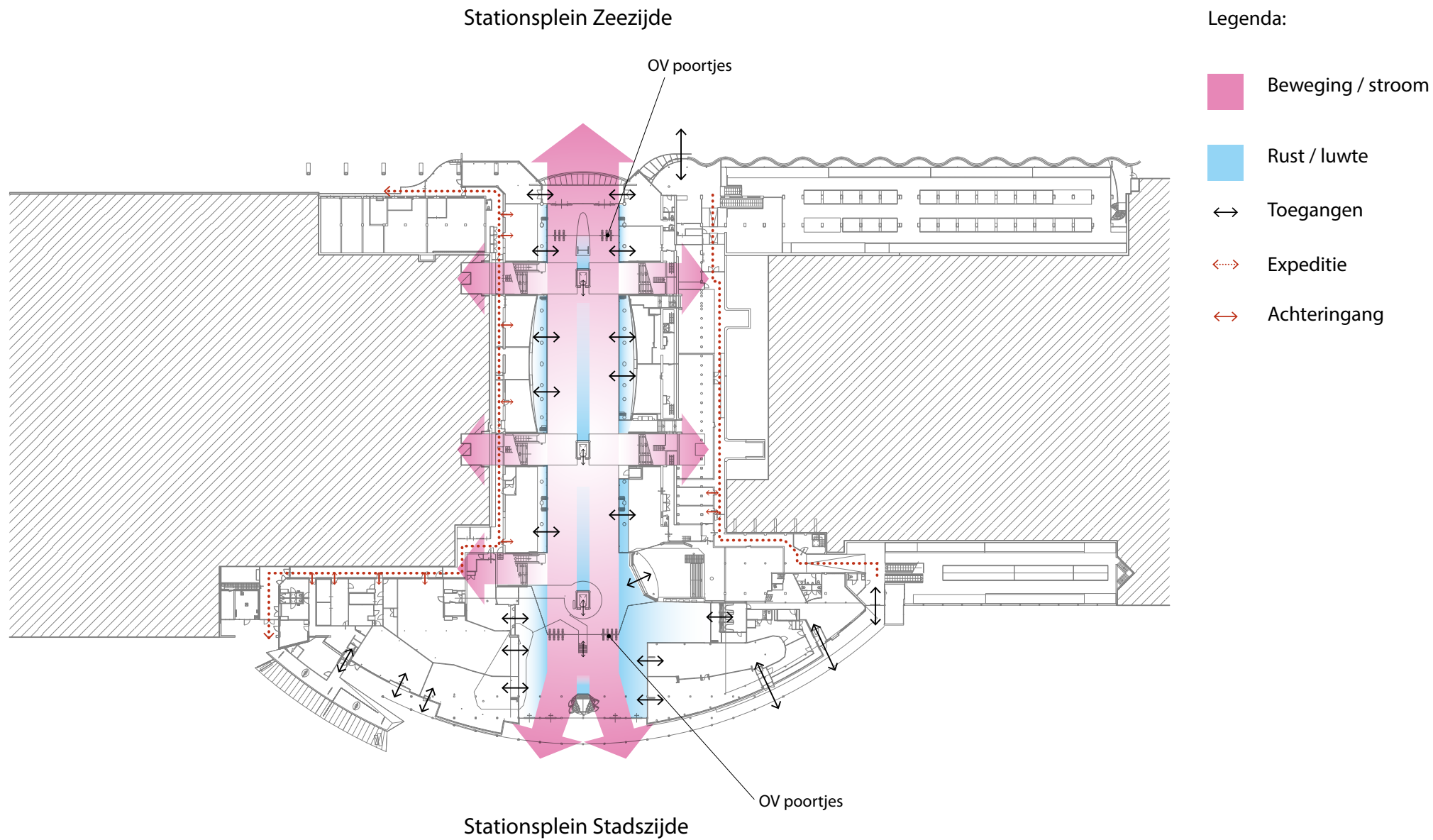
Bus: op het busstation geven digitale schermen aan waar een bus vertrekt. De schermen zijn opgehangen aan een 70 meter lange gekromde buis: als ware het een waslijn. Bureau N | P | K industrial design leverde hiervoor het ontwerp.



Taxi: de taxistandplaats is gesitueerd op het gebogen glazen dak van de onbewaakte fietsenstalling. Daar weer onder loopt de autotunnel: meervoudig grondgebruik.



Voetganger: de directe omgeving van het station is primair ingericht als voetgangersgebied: links bij de bushalte, midden en rechts bij de stationentrees.



Schematische weergave van zonering in stromende beweging enerzijds en rustige luwte anderzijds.

REIZIGERSTROMEN

Op station Leiden Centraal is niet alleen volop ruimte gegeven aan de voetganger, maar er is ook in ruimtelijke zin onderscheid gemaakt in zones voor de lopende reiziger en flankerende zones voor de stilstaande reiziger.

In de passage zijn de zones voor beweging gekoppeld aan de ingangen aan de stads- en zeezijde én aan de stijgpunten naar de perrons (roltrappen en trappen).

Omwille van de doorstroming zijn deze zones zoveel mogelijk vrij gehouden van obstakels, en hangen de panelen met informatie over vertrekkende treinen en tijd aan het plafond. In de tussenliggende zone voor rust is plaats voor oriëntatie, wachten en informatievoorziening. Hier is plek voor tafels, bankjes, afvalbakken, infoborden en liften. De zones voor rust en beweging zitten elkaar op die manier zo min mogelijk in de weg. De ontspannen reiziger kan ongehinderd wachten voor een lift of rustig eten en werken aan een tafel. Tegelijkertijd kan de gehaaste reiziger vlot van A naar B en ondertussen in de flank van de stroomzone een snelle snack in een kiosk kopen.

Op de perrons is eveneens sprake van een zekere zonering. In het midden van de perrons staat alle meubilair opgesteld in één lijn. Het gaat om infoborden, afvalbakken, zitbanken,

glazen windschermen en afgesloten wachtruimtes. Aan weerszijden van deze rustige as is ruimte voor doorstroming.

De kolommen van de perronkappen markeren de smallere randstroken voor het in- en uitstappen van de treinen. De perronvloeren zijn betegeld met betonnen stoeptegels en ter plaatse van de passage voorzien van glazen bouwstenen. Het eilandperron aan de zeezijde is heringericht met de nieuwe perronoutillage van ProRail: kleiner formaat grijs gemêleerde vloertegel, dubbelzijdige houten zitbanken met rugleuning en minimalistische glazen wachtruimtes.

ORIËNTATIE

In station Leiden Centraal spelen zichtlijnen en natuurlijk licht een belangrijke rol in de oriëntatie van de reiziger. Op de perrons leidt de gebogen lijn van de spoorkap naar een centrale lichtstraat haaks op de sporen. Deze lichtstraat markeert de plek van de (rol)trappen en liften, alsmede de dwarsrichting van de onderliggende voetgangerspassage. De langgerekte lichtstraat in de spoorkap geeft zo richting aan de loop van de trein naar de uitgangen aan de stads- en zeezijde. De (rol)trappen en glazen liften zijn ondergebracht in vides. Via de vides en de glazen bouwstenen in de flankerende perronvloeren valt het daglicht tot diep in



Zones voor beweging en rust in de passage.



Zones voor beweging en rust op de perrons.

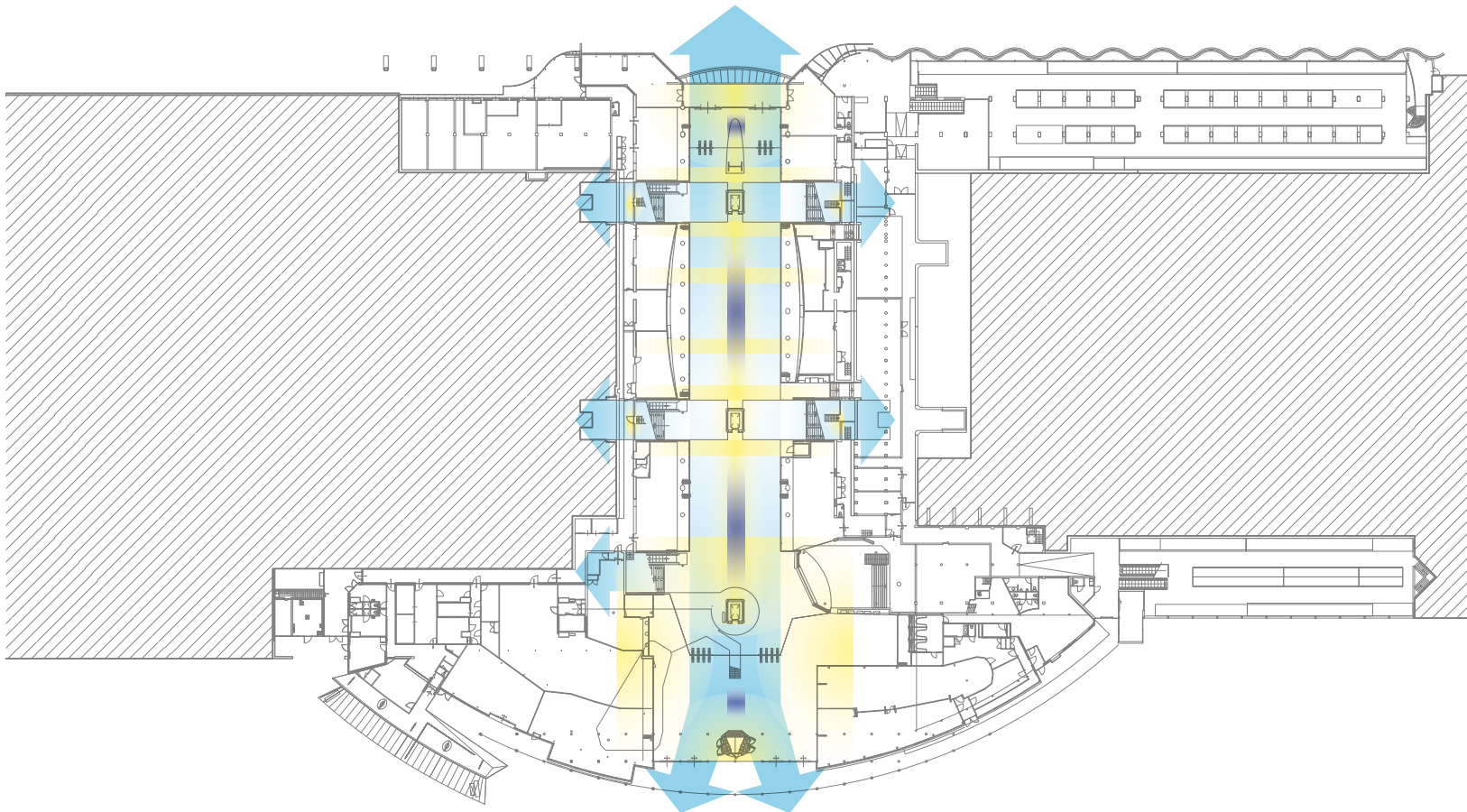


Zones voor beweging en rust op de perrons.

Stationsplein Zeezijde

Legenda:

-  Natuurlijk licht
-  Beweging / stroom
-  Rust / luwte



Stationsplein Stadszijde

Schematische weergave van de betekenis van natuurlijke lichtinval op de oriëntatie van de reizigers: licht geeft richting aan de looptroutes.

de passage. Door de ruime opzet van de vides bieden ze bovendien oriënterend zicht omhoog op de perrons (voor de reiziger die vertrekt) en omlaag op de route naar de stad (voor de reiziger die arriveert). Eenmaal in de passage loop je in beide richtingen opnieuw naar het licht, dat hier via de transparante frontgevels naar binnen valt. Deze gevels bieden bovendien goed zicht op de voorpleinen en de stad waarna je onderweg bent. In de omgedraaide looprichting zorgt het overvloedige daglicht ervoor dat de reiziger op weg naar de trein niet het gevoel krijgt een donkere tunnel in te lopen. In de donkere avonduren zorgen de open ruimtelijke opzet, het vele glas en de reflecterende witte oppervlakten ervoor dat het kunstlicht overal doordringt.

RUIMTELIJKE ERFENIS

- Een karakteristiek niveauverschil in de dwarsdoorsnede van het emplacement, waarbij het dijklichaam waarop het hogespoor ligt een scheidend effect heeft in de stad maar wordt geslecht door drie viaducten en één voetgangerspassage: ongelijkvloerse spoorkruisingen die de verkeersdoorstroming garanderen.
- Een hogespoor dat bijdraagt aan een dynamisch stadsbeeld: vanuit de verhoogd rijdende trein een verrassend perspectief op de stad, en omgedraaid is de trein nadrukkelijk aanwezig in het stadsbeeld.
- Een functioneel heldere scheiding van de verschillende verkeerssoorten op de voorpleinen, waarbij de route van de binnenstad via de passage richting LUMC primair is voorbehouden aan de voetganger. Een belangrijke bedreiging voor deze stedelijke route zijn de OV chip poortjes op de uiteinden van de passage die een blokkade vormen voor niet-reizigers op deze looproute.
- De passage als centrale schakel in de verkeersstromen van en naar de treinen, alsmede tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Om deze belangrijke functie te kunnen vervullen heeft de passage een ruime en efficiënte opzet met flankerende zones voor de stilstaande en lopende reiziger.
- Een door natuurlijk licht en open zichtlijnen gestuurde oriëntatie vanuit het gebouw op de omgeving, met een dienende functie voor de open en licht gekleurde hightech-architectuur (zie ook volgend hoofdstuk).



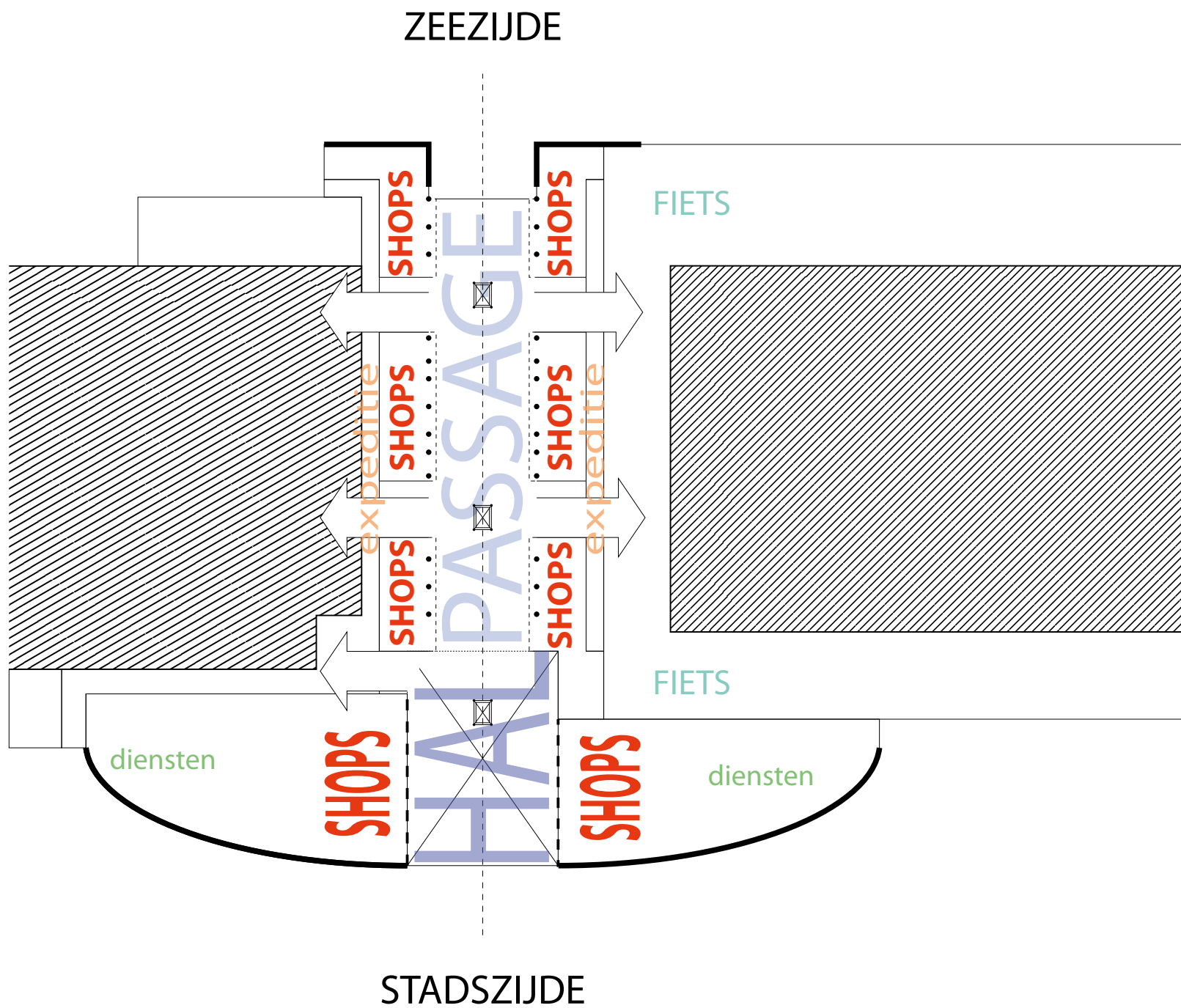
De lichtstraat en glazen frontgevels als richtinggevende elementen voor de reiziger.



Glazen liften en grote vides brengen daglicht tot diep in het gebouw.



Glazen bouwstenen in de perronvloer laten daglicht door naar de onderliggende passage.



Schematische weergave van de typologie van station Leiden Centraal.

SCHAAL VAN HET GEBOUW

Station Leiden Centraal is in 1996 gebouwd in een high-techarchitectuur van wit staal, beton en glas. Het hogespoor is destijds in de breedte uitgebreid en ruimtelijk vervlochten met een nieuw stationsgebouw haaks daarop. Bij het ontwerp daarvan heeft architect Harry Reijnders zich laten inspireren door negentiende eeuwse winkelpassages. Hij heeft deze typologie ingezet voor het maken van een stedelijke verbinding met allure, om het commerciële programma van de stad door te trekken in het station, om het station een herkenbaar en open front in de stad te geven. Het resultaat daarvan is een imposant, open en modern gebouw waarin winkels en spoorgerelateerde voorzieningen samengaan.

TYPERING

Station Leiden Centraal bestaat in hoofdzaak uit een stationshal aan de stadszijde met aansluitend een brede passage met winkels en perronopgangen aan weerszijden. In deze 'winkelstraat' hebben commerciële functies de overhand boven het stationsprogramma. In de as van

de passage staan drie liftschachten met daarop een langgerekte vakwerkligger waaraan gebogen stationskap is bevestigd. Deze kap ligt dwars over het hogespoor. Dat zorgt op beide uiteinden voor een open, uitnodigend en herkenbaar NS-front naar de stad. Tegelijkertijd is daarmee de betekenis van het station als verbinding tussen twee stadsdelen zichtbaar gemaakt: een illustratief voorbeeld van de door architect Reijnders beoogde 'architecture parlante' (sprekende architectuur). De vakwerkligger prikt door de frontgevels heen die het station stabiliseren. De voornaamste gevel aan de zuidzijde bestaat uit een uitbollend, hoog opgetrokken en zijwaarts gericht stalen raamwerk dat het station aan de stadszijde een imposante uitstraling verleent. Open constructies, transparante gevels, ruime vides, brede trappen, liften van stalen vakwerk en glas en een langgerekte lichtstraat zorgen voor veel natuurlijke lichtinval. Licht en overzicht dragen bij aan het gevoel van sociale veiligheid en het openbare karakter van het station. Door het high techachtige karakter, het vele glas en de wit geschilderde staalconstructies oogt het station licht en modern. Door de breedte van de passage, de vides in de perrons, de transparante gevels en het overvloedige licht waant de reiziger zich hier in een buitenruimte.



Kap met lichtstraat dwars over de perrons.



Vakwerkligger op een glazen liftschacht.



Passage annex winkelpassage als verbinding tussen de glazen frontgevels.



Nieuwe winkelformules in de passage.



Glazen harmonicapuien met beeldmerken.



Tweelaags AKO-winkel in de hal.



Trap naar verhoogd evenementenplein.



Rood blok met bagagekluizen op evenementenplein.



Tweelaags AKO-winkel naast Tickets & Service.



Vernieuwde toiletten in de passage.



Vernieuwde spots onder de stationskap.



Nieuwe bestrating en meubilair op het perron.

PROEFSTATION

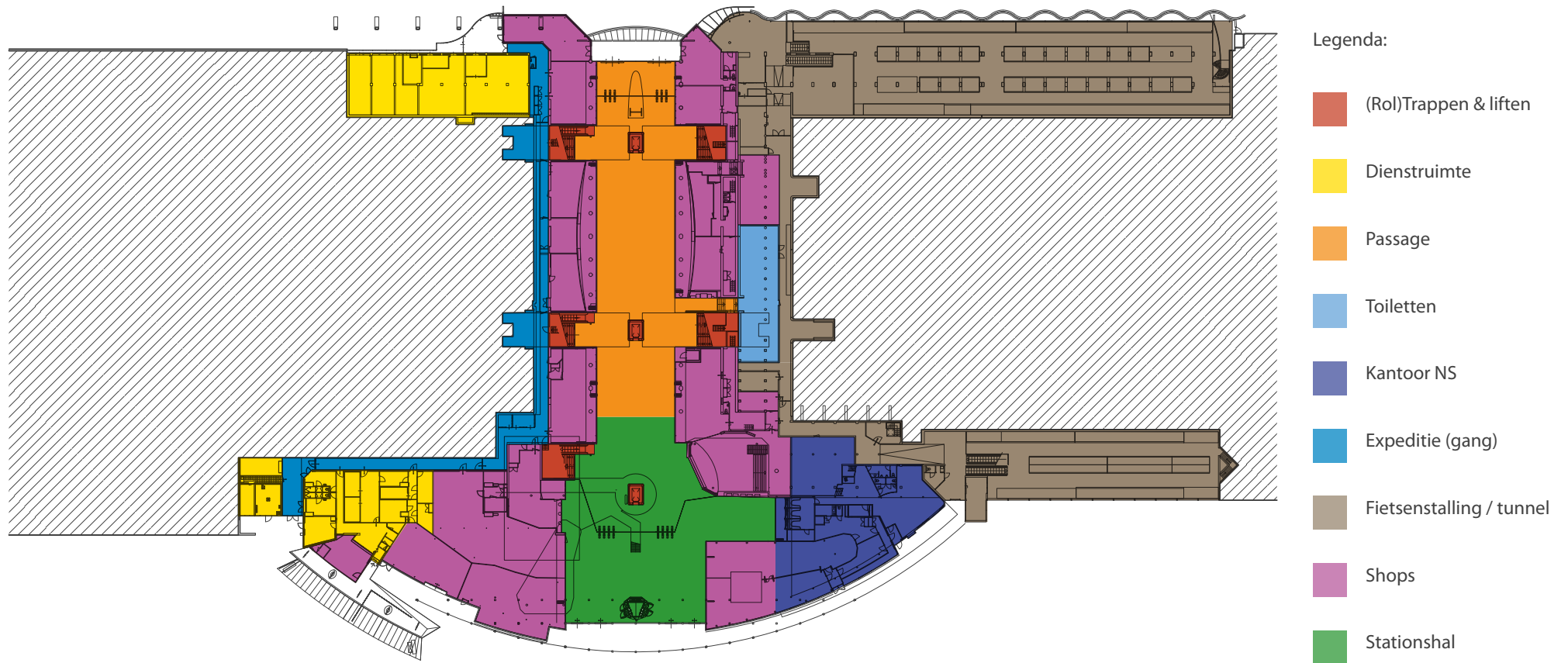
In 2007 wezen NS en ProRail station Leiden Centraal aan als proefstation om nieuwe ideeën uit te proberen met het oog op de gewenste gedaanteverwisseling 'van overstapmachine naar dynamisch stadsportaal'. De keuze viel op Leiden omdat dit een groot station was (het vijfde van Nederland qua aantal reizigers) en de reizigers op dit station een representatieve dwarsdoorsnede vormden van de verschillende typen klanten die NS onderscheidde, zoals de functionele, gemaks-, gezelligheids- en individualistische reiziger. Wetenschappers, commerciële partijen en reizigers werden uitgedaagd om mee te denken over het station van de toekomst: aantrekkelijke stadscentra die allure uitstralen en het bestedingspatroon van reizigers verhogen. Daartoe werd het station in de periode tot 2010 op onderdelen aangepast en verbouwd. Deze metamorfose had betrekking op de volgende aspecten:

- De uitbreiding van het winkelaanbod en de herinrichting van de passage: gericht op nieuwe formules en de transformatie tot een prettig verblijfsdomein. Nieuwe en aanvullende formules als Starbucks, Julia's, Mooi, Vial en Pieces werden samen met de bestaande winkels gegroepeerd in thematische clusters: service, food, media, health & beauty, mode en to go. De winkels kregen nieuwe uniforme glazen winkelpuizen. Omwille van de visuele rust en noodzakelijke hiërarchie in de passage kregen de signing en reclameuitingen een plek achter de winkelpuizen conform het visiedocument 'Het Retailbeeld'. Uitzondering op dit algemene beeld is de tweelaags (!) AKO in de hal die door de grijze veelkantige vorm de associatie van een rotsblok oproept. Tickets & Service werd omgebouwd van een afgesloten verkoopwinkel naar een open servicebalie in de hal. De gladde vloer in blauwe

en witte tegels werd vervangen door een neutraal grijze tegelvloer. De bagagekluizen kregen een plek op het verhoogde evenementenplein in de hal.

- Voor een aantal onderdelen werd een ontwerpwedstrijd uitgeschreven. Niet-professionele grafisch ontwerpers mochten een voorstel doen om de glazen harmonicapuien van de winkels een eigen gezicht te geven. Student J. Möller won deze wedstrijd met kleurrijke beeldmerken ontleend aan de betreffende koopwaar. Voor het nieuwe toilet in de passage mochten ontwerpers wandbekleding bedenken. Van de 254 inzendingen werd er één gerealiseerd: glazen wanden met vissen en vlinders.
- Op verschillende plekken op het station werden allerlei tijdelijke proeven gedaan om het verblijfsklimaat te verbeteren. Getest werd het effect van muziek, geur, licht en kleur op de wachtende reiziger. Mits goed gedoseerd kunnen deze prikkels een 'wachtverzachter' zijn, zo was de conclusie. Bovendien werden als test braille bordjes aangebracht op de trapleuningen voor blinden en slechtzienden. Blijvend waren de experimenten met nieuw perronmeubilair op het eilandperron aan de zeezijde (zie paragraaf 'reizigerstromen' in het hoofdstuk 'schaal van het emplacement').

Uit de proef kwam als belangrijkste naar voren dat reizigers Starbucks en HEMA bijzonder waarderen, de uitstraling van het vernieuwde station als positief ervaren en het klimaat een aandachtspunt blijven vinden (tocht). Bovendien had de proef een positieve omzetontwikkeling tot gevolg bij de winkels. Een gedetailleerde evaluatie van de proef is opgenomen in het rapport *Van overstapmachine naar dynamisch stadsportaal* (NS Poort juni 2010).



Schematische weergave van de verschillende functies op de begane grond van station Leiden Centraal.

FUNCTIES

Wat in de programmering van station Leiden Centraal vooral opvalt, is het grote aandeel shops cq. commerciële functies. De looproute van de stadszijde via de stationshal en de passage naar de zeezijde wordt aan weerszijden volledig geflankeerd door winkels met een expeditiegang achterlangs. Vertegenwoordigd zijn niet alleen de voor stations gebruikelijke formules als bloemenzaak, boekwinkel en frituur, maar ook drogisterij, warenhuis en kledingzaken. Daardoor heeft deze doorgang het karakter van een winkelstraat: een bewuste strategie om de stadsdelen aan weerszijden van het station met elkaar te verknopen én een manier voor NS om meer geld te verdienen op een station. De commerciële programmering is aan de stadszijde de hoek omgezet ter plaatse van het busstation. Mensen die op de bus wachten kunnen hier nog snel een boodschap doen (de nadruk ligt op food).

De aanwezigheid van NS / ProRail op station Leiden Centraal is tweërlei. De balie Tickets & Service ligt verdiept verscholen in de rechter flank van de stationshal. Het

belang ervan is minder geworden sinds de komst van ticketmachines en OV-chipkaarten. Daar staat tegenover dat de hal en passage rijkelijk zijn gevuld met allerlei informatiedragers, zoals borden met tijdschema's, een infokiosk, ticketmachines, klokken en digitale schermen aan het plafond en allerlei pictogrammen. Omdat deze informatiedragers voor NS / ProRail voorop staan, zijn de puien en reclames van de winkels zeer ingetogen gehouden: volledig glazen puien met alleen evenwijdig aan de witte puibalk de firmanaam in uniforme losse letters. Zo blijven de belangen van NS / ProRail en de huurders van de winkels in balans in een ruimtebeeld met veel visuele prikkels. De ondersteunende functies liggen op Leiden Centraal in de flanken van de centrale as: toiletten in het hart van het gebouw, dienstruimtes en kantoren in de uithoeken van de stationshal en fietsenstallingen tegen en in de spoordijk aansluitend op de voorpleinen. De stallingen aan de stads- en zeezijde zijn met elkaar verbonden door de voormalige bagagetunnel van het gesloopte station uit 1953. Deze tunnel is niet openbaar toegankelijk.



NS uitingen in de lengterichting van de passage.



Commerciële uitingen in dwarsrichting passage.



Voormalige bagagetunnel tussen de fietsenstallingen aan de stads- en zeezijde.



Stationshal: overzicht richting perrons.



Stationshal: overzicht vanaf de kopsporen 1b en 2b.



Stationshal: toegevoegde trap en verhoogd plein.



Stalen frame voorgevel: lengtedoorzicht.



Stalen frame voorgevel: dwarsdoorzicht.



Stalen frame voorgevel: puntige uiteinden.



Wit staal: kap met lichtstraat.



Wit staal: vakwerklijger met stationsklok uit 1953.



Wit staal: lichtarmaturen en plafond.

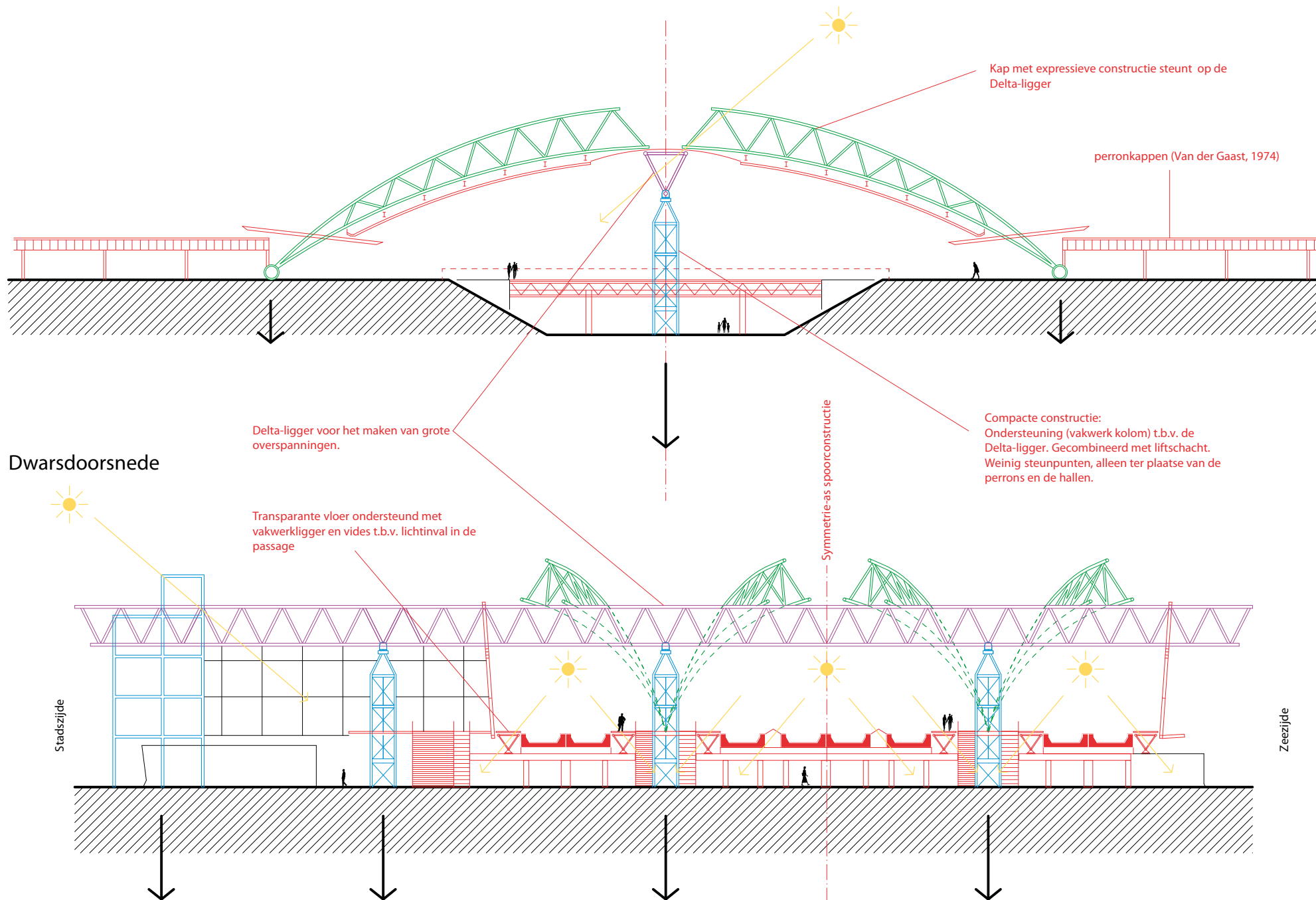
STATIONSHAL

Architect Reijnders heeft van de stationshal een grote ongedeelde en transparante ruimte gemaakt door een vakwerkconstructie aan de buitenzijde te plaatsen en die aan de voorzijde te laten bollen en verbreden tot een markant front. In de symmetrische opzet van het open frame met twee lage 'torens' verwijst Reijnders op eigentijdse wijze naar het 'klassieke' stationsfront van Amsterdam CS.

Meer in detail is de stationshal als volgt te typeren. De grote rechthoekige ruimte is aan de stadszijde tegen het hoogspoor geplaatst. De hal is bijna twee keer zo breed als diep, en reikt van het maaiveld tot de hoogte van de stationskap. De constructie van deze ongedeelde ruimte zit aan de buitenzijde en bestaat uit een vakwerkligger die haaks door het open frame van de voorgevel steekt. De vakwerkligger is gestabiliseerd in het frame. De voorgevel bestaat uit een open driedimensionaal frame van vierkante stalen buizen. Het frame is hoger opgetrokken dan de hal en opgebouwd uit drie achter elkaar geplaatste raamwerken. Het middelste raamwerk is dichtgezet met glas en schuifdeuren. Het buitenste raamwerk is gekromd en steekt in scherpe punten ver voorbij de zijgevels van de hal. Zo maakt het frame een extra breed front dat het hele station stabiliseert.² In vergelijking met deze opvallende gevel hebben de goeddeels aan het zicht onttrokken achter- en zijgevels van de hal een eenvoudig en vlak raamwerk van staal met glas (mat in de zijgevels en transparant in de achtergevel omwille van het doorzicht naar de perrons). Het platte dak heeft een flauw gekromde glazen lichtstraat ter plaatse van de vakwerkligger. Het uiteinde van deze ligger is voorzien van een blauwgrijze wijzerplaat van de

gesloopte klokkentoren uit 1953: een bescheiden maar opvallende herinnering aan het station van Schelling en een accentuering van de symmetrische opzet en de entrees aan weerszijden. De entrees leiden naar een hoge rechthoekige hal en liggen in het verlengde van de looproutes naar de aansluitende passage. In de hartlijn van de hal staan de informatieborden, de trap naar het bordes en de lift opgesteld. Aan weerszijden hiervan zijn de looproutes vrijgehouden van obstakels. In de flanken daarvan - links en rechts in de hal - liggen de winkels thematisch gegroepeerd. Binnen de uniforme winkelgevels zorgen glazen puien voor een minimale scheiding en beperken de reclame-uitingen zich tot de naam in losse zilveren letters op de puibalk. Een opvallende verbijzondering binnen het ingetogen winkelbeeld is de later toegevoegde tweelaags (!) boeken- en tijdschriftenzaak, die door de grijze veelkantige vorm de associatie van een rotsblok oproept. Meer dan op andere stations heeft het winkelaanbod in de hal het karakter van een 'gewone' winkelstraat, met een voortzetting in de aangrenzende passage (zie volgende paragraaf). Aan de rechter zijde is tussen de nieuwe winkels ruimte open gelaten voor Tickets & Service met een open balie en een reeks kaartjesautomaten. Aanvankelijk was deze dienst hier ondergebracht in een veel grotere afgesloten ruimte. Midden in de stationshal leidt een trap en een lift naar een verhoogd stads- cq. evenementenplein waar tevens de bagagekluizen een plek hebben gekregen. Trap, balkon en kluizen zijn tussen 2007 en 2010 gerealiseerd. Vanaf dit verhoogde balkon zijn de sporen 1b en 2b bereikbaar.

² Architect Harry Reijnders werkte samen met constructeur Harry Beertsen van Articon.



Dwarsdoorsnede

Langsdoorsnede

Schematische weergave van het constructieprincipe in de dwarsrichting (boven) en in de lengterichting van de passage (onder). Om de 'leesbaarheid' van de tekeningen afzonderlijk en onderling te vergroten, hebben de samenstellende onderdelen elk een eigen kleur.

PASSAGE

Het idee van de passage op maaiveldniveau is primair ontstaan vanuit de behoefte om twee stadsdelen met elkaar te verbinden voor de voetganger, en de wens om het centraal in de stad gelegen station een tweezijdige oriëntatie te geven. Commerciële overwegingen werden daar aan toegevoegd, omdat er in de woorden van NS-voorman Douma '... meer croissants dan kaartjes worden verkocht'. Bij de uitwerking van de passage liet architect Reijnders zich inspireren door de stations Nyugat (G. Eiffel, 1877) en Keleti (G. Rochlitz, 1881-1884) in Budapest en negentiende eeuwse passages: voetgangersstraten met winkels aan weerszijden en een overkapping van glas (zie afbn. p.33). Hij vertaalde die typologie in een ruimtelijk concept met veel staal, wit en glas. In de dwarsdoorsnede bestaat de constructie uit stalen vakwerkliggers en betonnen balken op ronde kolommen aan weerszijden van de passage. In de lengterichting van de passage wisselen vides met stijgpunten en overdekte 'terrassen' met flankerende winkels

elkaar af; een afwisseling van spoor gerelateerde en commerciële zaken. De lichtstraat van de stationskap is zichtbaar via de ruime vides, en wordt door zijn breedte en lengte sterk betrokken op de passage. Ze horen bij elkaar. Aan de stadszijde staat de passage in open verbinding met de stationshal (zie vorige paragraaf). Aan de zeezijde ontbreekt een hal en eigenlijk ook een echte gevel. Het open front van de stationskap met doorgestoken vakwerkligger is op perronniveau simpelweg dichtgezet met een transparant scherm van staal en glas, en onder de vakwerkligger door een eenvoudige en verdiept gelegen pui met twee entrees. Het gebogen luifeltje boven de schuifdeuren is een minimale verwijzing naar de imposante gevel aan de stadszijde.

De passage is ingericht voor verblijf en doorstroming, zonder dat ze elkaar in de weg zitten. De zone in het midden is bestemd voor rust: oriëntatie, wachten en informatievoorziening. Tafels, zitbanken, afvalbakken, borden en liften bepalen hier het

beeld. Aan weerszijden hiervan zijn de zones voor beweging gekoppeld aan de entrees aan de stads- en zeezijde én aan de stijgpunten naar de perrons (roltrappen en trappen). Omwille van de doorstroming zijn deze zones vrij gehouden van obstakels en hangen de informatiepanelen aan het plafond. In de flanken van de passage bieden dikke ronde kolommen een rustige overgang tussen 'straat' en winkels. Glazen harmonicapuien vóór de kolommen zorgen voor een minimale scheiding (stonden oorspronkelijk binnen de kolommen). De reclame-uitingen beperken zich tot de naam in losse zilveren letters op de puibalk. Meer dan op andere stations heeft het winkelaanbod hier het karakter van een 'gewone' winkelstraat: naast de gebruikelijke zaken voor voedsel, bloemen en tijdschriften zijn hier ook een warenhuis, drogisterij en diverse kledingzaken gevestigd.



Twee toegangen in het verlengde van de stroomzones in de passage.



Vakwerkliggers als constructie-elementen rond de vides.



Betonnen liggers en kolommen ter plaatse van de 'terrassen'.



Spoor 9 langs eilandperron.



Eilandperron met stijgpunten.



De kopsporen 1b en 2b lopen dood op de stationshal.



Zoals overal: voorzieningen in de hartlijn van het perron.



Perronvloer van glazen bouwstenen boven de passage.



Nieuw perronmeubilair.

PERRONS

Sinds de capaciteitsuitbreiding van Leiden Centraal in 1996 maken zes van de tien sporen door het station gebruik van één kopperron (sporen 1b / 2b) en twee langgerekte eilandperrons (sporen 4 / 5 en 8 / 9). De lengte van de eilandperrons maakt het mogelijk om twee achter elkaar staande treinen apart af te handelen. Op de perrons is net als in de passage sprake van een zekere zonering. In het midden van de perrons staat alle meubilair opgesteld in één rechte lijn. Het gaat om infoborden, afvalbakken, zitbanken, glazen windschermen en afgesloten wachtruimtes. Aan weerszijden van deze as voor rust is ruimte voor doorstroming zonder obstakels. Daarbuiten markeren de kolommen van de perronkappen de smallere randstroken voor het in- en uitstappen van de treinen.

Tot zover een beeld zoals je het op veel stations in Nederland ziet. In aanvulling hierop heeft Leiden Centraal de volgende specifieke elementen:

- De grote spoorkap met zijn kenmerkende vakwerkconstructie en plastische steunpunten, in combinatie met de behouden perronkappen van Van der Gaast uit 1974.
- De grote vides met (rol)trappen en liften als royale ontsluiting tussen perrons en passage.
- De glazen bouwstenen in de perronvloeren ter plaatse van de passage: overdag daglicht omlaag richting passage en 's-avonds kunstlicht van de passage omhoog richting perrons.
- De nieuwe perronoutillage van ProRail op het eilandperron aan de zeezijde: klein formaat grijs gemêleerde vloertegel, dubbelzijdige houten zitbank met rugleuning en minimalistische, rechthoekige glazen wachtruimte (ontwerp Cepezed).



Gebogen stationskap met lichtstraat.



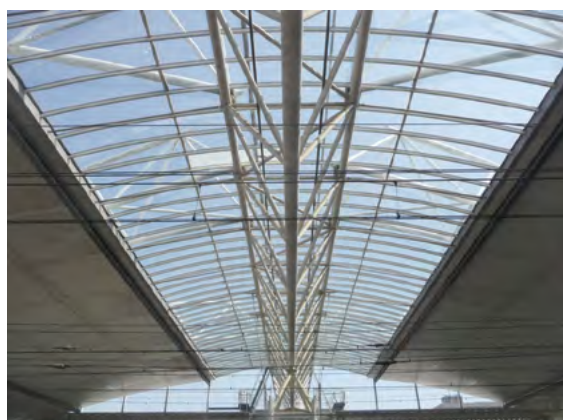
Stationskap op vakwerkligger en liftschachten.



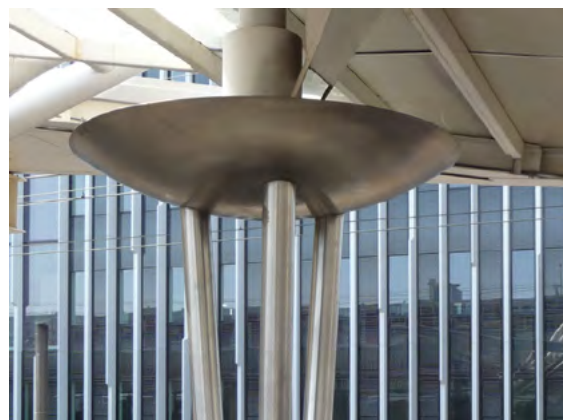
Diagonale vakwerkliggers aan buitenzijde stationskap.



Trommelvormige schuifoplegging.



Vakwerkligger met lichtstraat.



Schaalvormige regenwaterafvoeren.



Overzicht perronkap (Van der Gaast 1974).



Detail perronkap.



Overgang tussen perron- en stationskap.

KAPCONSTRUCTIES

stationskap

In tegenstelling tot wat gebruikelijk is, ligt de stationskap van Leiden Centraal dwars over de sporen en perrons. Dat zorgt op beide uiteinden voor een open, uitnodigend en herkenbaar NS-front naar de stad. Hiervoor was de stationskap van Bailey-brugliggers uit de jaren vijftig ongeschikt. Daarom werd de oude kap door Reijnders volledig vervangen door een nieuwe stationskap die bepalend werd voor de ruimtelijke beleving van de perrons. De nieuwe stationskap is volledig uitgevoerd in wit geschilderd staal. De symmetrische kap bestaat uit een flauw gebogen, dichte schaal met op het hoogste punt een brede glazen lichtstraat over de volledige lengte van de kap. De richting van de kap en lichtstraat accentueert de tweezijdige oriëntatie en verbindende functie van het station in de stad. De opvallende draagconstructie van de kap bestaat uit vakwerkliggers. Acht gebogen en diagonaal geplaatste deltaliggers aan de buitenzijde van de kap zijn ter plaatse van de lichtstraat haaks verbonden met een rechte deltaligger die op de reeks liftschachten in de passage rust. De open vakwerkliggers zorgen in combinatie met de lichtstraat en het witte staal voor een lichte en technische uitstraling. De gebogen deltaliggers komen op perronniveau per twee samen in een stalen trommel met schuifoplegging die voor de noodzakelijke bewegingsvrijheid zorgt. De grote trommels vormen markante 'details' voor de wachtende reiziger op het perron. Dat geldt ook voor de sculpturale regenwaterafvoeren van de stationskap: een grote schaal op drie schuin geplaatste hoge kolommen.

perronkappen

De stationskap overkapt het centrale deel van het station en de perrons. Daarbuiten zijn aan weerszijden van de stationskap de perronkappen van Van der Gaast uit 1974 blijven staan. Reijnders had die ook wel willen vervangen, maar hiervoor ontbrak het geld. Bovendien was voor het nieuwe gebouwconcept de vervanging van de perronkappen minder essentieel dan de vernieuwing van de grote stationskap. Luifels aan de nieuwe spoorkap markeren de overgang tussen de nieuwe stationskap en de oude perronkappen. De perronkappen zijn in 1974 geplaatst naar ontwerp van Koenraad van der Gaast (1923-1993). Hij was destijds hoofd van het architectenbureau van NS en bepaalde met meer dan dertig spraakmakende stationsontwerpen decennialang het gezicht van NS. Daarnaast ontwierp hij ook allerlei secundaire onderdelen voor oudere bestaande stations, zoals perronoverkappingen voor de stations Zutphen (1954), Delft (1959), Enschede (1974) en Leiden (1974). Bij dergelijke perronoverkappingen hanteerde Van der Gaast een eenvoudige functionalistische bouwstijl. Kenmerkend zijn de twee reeksen kolommen waarop tweezijdig uitkragende I-profielbalken en een plat dak met afhangende glazen regen- en windschermen. Subtiel is de lichte knik naar beneden in de balken ter plaatse van één kolommenreeks. In het omvangrijke oeuvre van Van der Gaast nemen deze losse perronkappen geen belangrijke plaats in.



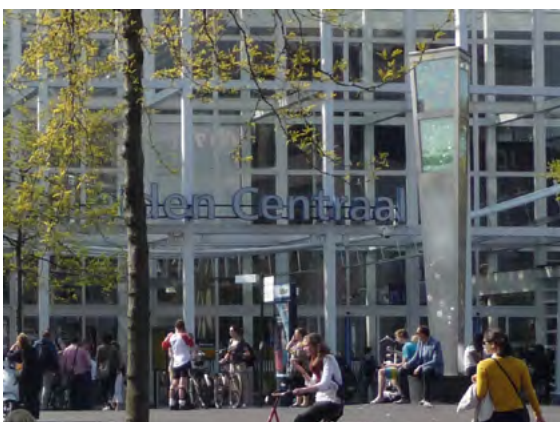
Toegangen boven- en ondergrondse fietsenstallingen aan de zeezijde.



Bovengrondse fietsenstalling zeezijde.



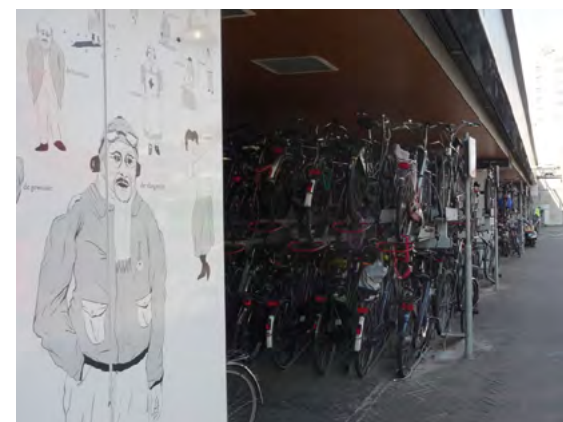
Onbewaakte fietsenstalling stadszijde is gesitueerd onder de taxistandplaats.



Kunstwerk 'Ode aan Rembrandt' van Jan Wolkers.



Kunstwerk van Mattie van der Worm in het Joop Walenkampviaduct.



Kunstwerk van Maarten van Maanen bij de fietsenstalling in het hoogspoor.

FIETSENSTALLING

Twee fietsenstallingen maken integraal onderdeel uit van het stationsgebouw. Dat zijn de bewaakte NS stallingen aan de stads- en zeezijde van het station. Ze staan inpandig in verbinding met elkaar via de voormalige goederentunnel van het gesloopte station uit 1953. Deze betonnen tunnel is echter niet openbaar toegankelijk. De fietsenstalling aan de stadszijde is een eenvoudige betonnen 'doos' met shedvormige lichtstraten op het dak. De fietsenstalling aan de zeezijde valt op door een golvende gevel van glazen bouwstenen. De draagconstructie bestaat uit een eenvoudig maar zwaar betonskelet van rechthoekige kolommen, balken en vloerplaten.

BEELDDE KUNST / ORNAMENTIEK

Op en rond het station zijn enkele uitingen van beeldende kunst geplaatst. Twee ervan zijn direct verbonden met het gebouw zelf.

Het eerste is meer opgevat als een functioneel ornament. De blauwgrijze wijzerplaten van de gesloopte klokkentoren uit 1953 zijn bevestigd tegen de uiteinden van de driehoekige vakwerkligger die door beide frontgevels steekt: een bescheiden maar opvallende herinnering aan het vorige station (zie afb. p.50).

Het tweede betrof een lichtkunstwerk van Peter Struycken (1939) dat in 1996 op perronniveau werd geplaatst. Bij duisternis projecteerden armaturen met drie kleuren lampen kleurpatronen op de witte onderkant van de stationskap.

De projecties vervloeiden en verschoven dankzij een computergestuurd programma. Die aansturing is later verwijderd en de armaturen zijn vervangen door normale spots. Daarmee is dit kunstwerk verdwenen (geen afbeelding voorhanden).

Los van het stationsgebouw zijn er nog drie kunstwerken.

Op het Stationsplein aan de stadszijde staat midden voor de entree sinds 2005 het kunstwerk 'Ode aan Rembrandt' van Jan Wolkers (1925-2007). Het kunstwerk bestaat uit een driekantige, naar boven toe breder wordende 'zuil' van ruim zes meter hoog, uitgevoerd in roestvrijstaal (linker foto). Op de zuil staat een tweedelige 'lantaarn' van gekleurd glas. Het kleurenspeel is kenmerkend voor het schilderspalet en herinnert aan Rembrandt. De 'zuil' en de 'lantaarn' vormen samen een gestileerde toorts die in het plein is gepland. Dit kunstwerk verhuist nog naar het plein aan de zeezijde; de kant van Oegstgeest waar Wolkers is geboren.

In 1999-2000 heeft Mattie van der Worm (1959) de voorste vier kolommen in de Joop Walenkampviaduct bekleedt met fotografische afbeeldingen in blauw van spelende kinderen rond boomstammen (middelste foto). De pijlers van het viaduct veranderen als het ware in bomen waarachter de kinderen zich verstoppen.

In 2008 zijn drie pijlers in de keermuur van perron 1 door Maarten van Maanen (1975) bekleedt met voorstellingen van getekende, alledaagse mensfiguren in zwart op een witte ondergrond (rechter foto). De figuren worden op de achtergrond steeds kleiner en verhalen over anekdotes en herinneringen van ooggetuigen en nabestaanden van het bombardement op Leiden. Op 10 en 11 december 1944 voerden de geallieerden namelijk een bombardement uit op de stationsomgeving in een poging Duitse V2-raketten te vernietigen. Veel mensen kwamen daarbij om of raakten gewond. Zij worden met dit kunstwerk herdacht.



Nieuwe winkels in de passage.



Nieuwe winkelpuizen in de passage.



Nieuw meubilair in de passage.



Nieuw toilet in de passage.



Nieuwe tweelaags AKO-winkel in de hal.



Nieuw evenementenplein met trap in de hal.



Toegevoegde OV-chippootjes stadszijde.



Toegevoegde OV-chippootjes zeezijde.



Storende reclame in open frame voorgevel.

WIJZIGINGEN

Een aantal ingrijpende wijzigingen aan station Leiden Centraal is het gevolg van de aanwijzing als proefstation in 2007. In dat kader werd het station in de jaren tot 2010 op onderdelen aangepast en verbouwd. Betrekking op het gebouw hadden de volgende aspecten:

- De uitbreiding van het winkelaanbod, de thematische groepering ervan en de restyling van de winkelpuien.
- De herinrichting van de passage met 'terrasmeubilair' (tafels en banken), nieuwe tegelvloer en gemoderniseerd toilet.
- De verkleining en ombouw van Tickets & Service aan de rechter zijde van de stationshal en de toevoeging van een stadsbalkon met trap aan de linker zijde.
- De toevoeging van de tweelaags AKO-winkel in de hal met de grijze veelkantige hoofdvorm.

Eveneens ingrijpend voor het beeld én de toegankelijkheid is de plaatsing in 2007 van OV-chippootjes op beide uiteinden van de passage en op het stadsbalkon in de hal. Hierdoor gaat de passage als poortvrije interwijkse verbinding verloren. NS biedt wel een gratis passagerecht voor niet-reizigers die van de passage gebruik willen maken.

Een wijziging die indruist tegen het transparante karakter van het gebouw en de open zichtlijnen is de plaatsing van grote reclame-uitingen in het ruimtelijke frame van de gevel aan de stadszijde.

ARCHITECTONISCHE ERFENIS

- Een spectaculair gebouw als uitdrukking van een nieuwe bedrijfsfilosofie van NS waarin stations werden gezien als het visitekaartje van het bedrijf. Het gewenste open en transparante karakter vloeide voort uit een eenduidige ontwerpbenadering: een consequent doorgevoerde ruimtelijke high-techarchitectuur in wit staal, beton en glas.
- De voorgevel, de stationskap en de verbindende vakwerkligger domineren hierin als grote gebaren. Deze drie elementen zijn sterk bepalend voor de ruimtelijke ervaring van de hal, de passage en de perrons. De markante voorgevel als open frame is bovendien opgevat als een eigentijdse variant van het 'klassieke' stationsfront van Amsterdam CS.
- De toepassing van open structuren, ruime vides, wit geschilderd staal, grote glasoppervlakten, lichtstraten en glazen bouwstenen omwille van natuurlijke lichtinval, sociale veiligheid, overzicht, oriëntatie, zien en gezien worden.
- De brede openbare passage als een soort overdekte winkelstraat vormt de ruggengraat van het gebouwconcept en een manifeste uitdrukking van de nieuwe bedrijfsfilosofie van NS waarin niet alleen met kaartjesverkoop geld verdiend moest worden. In het stationsprogramma gaan stations- en commerciële voorzieningen daarom hand in hand.
- De blauwgrijze wijzerplaten van de gesloopte klokkentoren uit 1953 op de uiteinden van de centrale vakwerkligger, als bescheiden maar opvallende herinnering aan het vorige station.

WAARDESTELLING

SYSTEMATIEK

Op basis van de historie, de typering en de analyse op de verschillende schaalniveaus wordt de huidige situatie van het station gewaardeerd. Omwille van de onafhankelijkheid en objectiviteit wordt de waardestelling uitsluitend gebaseerd op cultuurhistorische overwegingen. Bouwtechnische toestanden, gebruikersbelangen, actuele ontwerpoverwegingen en/of financiële aspecten worden buiten beschouwing gelaten. Op bouwtekeningen is – conform de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek uit 2009 – in drie kleuren aangegeven welke onderdelen in meer of mindere mate vanuit cultuurhistorisch perspectief worden gewaardeerd. Daarbij zijn de volgende kleuren gebruikt. Elke kleur heeft zijn eigen betekenis, uitgangspunt en strategie.

Blauw: hoge cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker blauw voor fysieke elementen, licht blauw voor ruimtelijke aspecten en een gestippeld kruis voor een waardevol plafond (NB. er is niet achter verlaagde systeemplafonds gekeken).
- Uitgangspunt: min of meer gave onderdelen die essentieel zijn voor de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Vooral bij de jongste bouwphase gaat het daarbij veeleer om hun bijdrage aan specifieke ontwerpprincipes als transparantie, symmetrie of plasticiteit, dan om de waarde van elk fysiek detail op zichzelf.
- Strategie: behoud van het gebouwconcept staat voorop. Voor wijzigingen geldt het uitgangspunt 'Nee, tenzij ...'. Met 'tenzij' staat de deur open voor goed beargumenteerde en zorgvuldig ontworpen aanpassingen die de bestaande cultuurhistorische waarden cq. het gebouwconcept ondersteunen of versterken.

Groen: positieve cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker groen voor fysieke elementen en licht groen voor ruimtelijke aspecten.
- Uitgangspunt: onderdelen (eventueel met aantastingen) die karakteristiek zijn voor het gebouwconcept. Vooral bij de jongste bouwphase gaat het daarbij veeleer om hun bijdrage aan specifieke ontwerpprincipes als transparantie, symmetrie of plasticiteit, dan om de waarde van elk fysiek detail op zichzelf.
- Strategie: streven naar behoud of reconstructie van het gebouwconcept is in principe wenselijk. Voor noodzakelijke wijzigingen geldt het behoedzame uitgangspunt 'Ja, mits ...'. Aanpassingen zijn mogelijk wanneer ze het oorspronkelijke karakter cq. handschrift als uitgangspunt nemen (respect) en de bestaande cultuurhistorische waarde niet verstoren (zorgvuldigheid).

Geel: indifferente cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker geel voor fysieke elementen en licht geel voor ruimtelijke aspecten.
- Uitgangspunt: onderdelen die niet bepalend zijn voor het gebouwconcept of daar afbreuk aan doen.
- Strategie: behoud is geen voorwaarde. Wijzigingen of sloop zijn zonder voorbehoud mogelijk zolang ze de bestaande cultuurhistorische waarde in de omgeving niet verstoren (zorgvuldigheid).

Legenda:

-  Hoge cultuurhistorische waarde fysiek
-  Hoge cultuurhistorische waarde ruimtelijk
-  Positieve cultuurhistorische waarde fysiek
-  Positieve cultuurhistorische waarde ruimtelijk
-  Indifferente cultuurhistorische waarde fysiek
-  Indifferente cultuurhistorische waarde ruimtelijk

OVERWEGINGEN

Station Leiden is bij een eerdere waardestellende inventarisatie van stationsgebouwen in Nederland aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Dit station maakt daarom deel uit van de zogeheten De Collectie en wordt om die reden onderworpen aan een graduele waardestelling voor de samenstellende onderdelen. Bij de overwegingen om een onderdeel een hoge, positieve of indifferente cultuurhistorische waarde toe te kennen, is doorslaggevend: de mate waarin het fysieke of ruimtelijke onderdeel bijdraagt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept en in meer of mindere mate gaaf bewaard is gebleven. Dat concept bestaat in hoofdzaak uit een voetgangers- en winkelpassage haaks op de sporen, gevat in een high-techarchitectuur waarbij de gebogen stationskap met lichtstraat, de dragende vakwerkligger en het gebogen frame van de frontgevel als constructief samenhangende grote gebaren domineren.

hoge cultuurhistorische waarde

Gave onderdelen die essentieel zijn voor het gebouwconcept. Het betreft de constructief samenhangende onderdelen in high-tech:

- De drie glazen liftschachten in de hartlijn van de hal en passage.
- De wit geschilderde stalen vakwerkligger op de liftschachten met wijzerplaten op de uiteinden.
- De flauw gebogen wit geschilderde stationskap met acht diagonale vakwerkliggers, inclusief de sculpturale schuifopleggingen en hemelwaterafvoeren op de perrons.
- Het open, wit geschilderde stalen frame van de gebogen frontgevel aan de stadszijde.
- De doorgaande ruimte van de stationshal en de passage.

positieve cultuurhistorische waarde

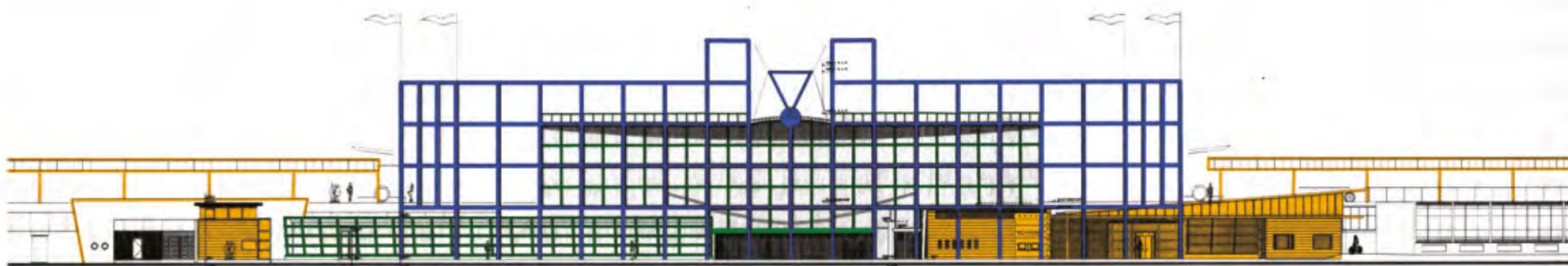
Min of meer gave onderdelen die karakteristiek zijn voor het gebouwconcept maar niet beeldbepalend. Dit zijn:

- De transparante, in glas uitgevoerde frontgevels aan de stads- en zeezijde, alsmede de zij- en achtergevel van de stationshal. De wit geschilderde stalen onderverdeling van deze gevels voegt zich in de maat- en lijnvoering van het frame en de vakwerkliggers.
- De golvende gevel in glazen bouwstenen van de bewaakte fietsenstalling aan de zeezijde.

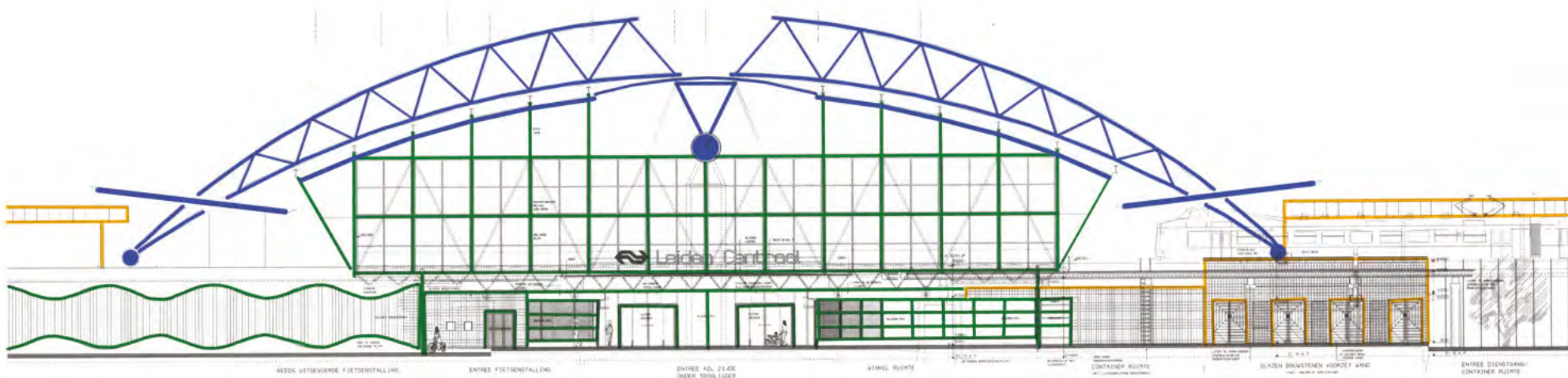
indifferente cultuurhistorische waarde

Onderdelen die niet bepalend zijn voor het gebouwconcept, er later in een afwijkende handschrift aan zijn toegevoegd en/of afbreuk doen aan het oorspronkelijke concept cq. ontwerp. Dit zijn:

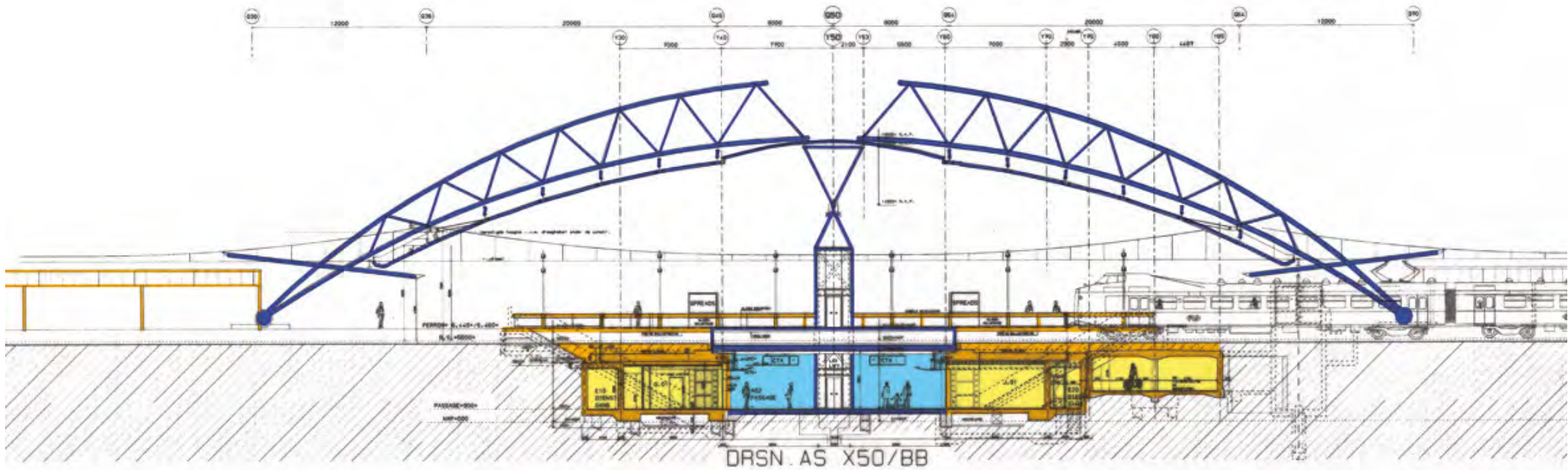
- Alle vernieuwde winkelfronten, aan het zicht onttrokken binnenmuren en (rol)trappen naar de perrons.
- De OV-chippootjes in de stationshal, op het uiteinde van de passage en op het stadsbalkon richting het eerste perron.
- De kiosken, de kappen en het meubilair op de perrons.



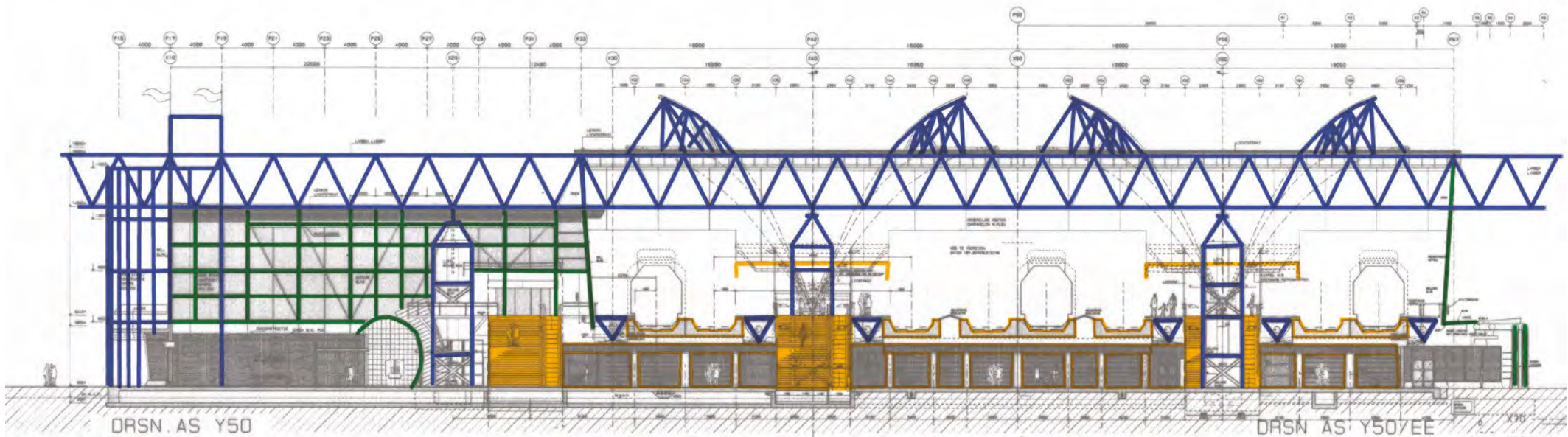
Waarderingskaart voorgevel. Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.



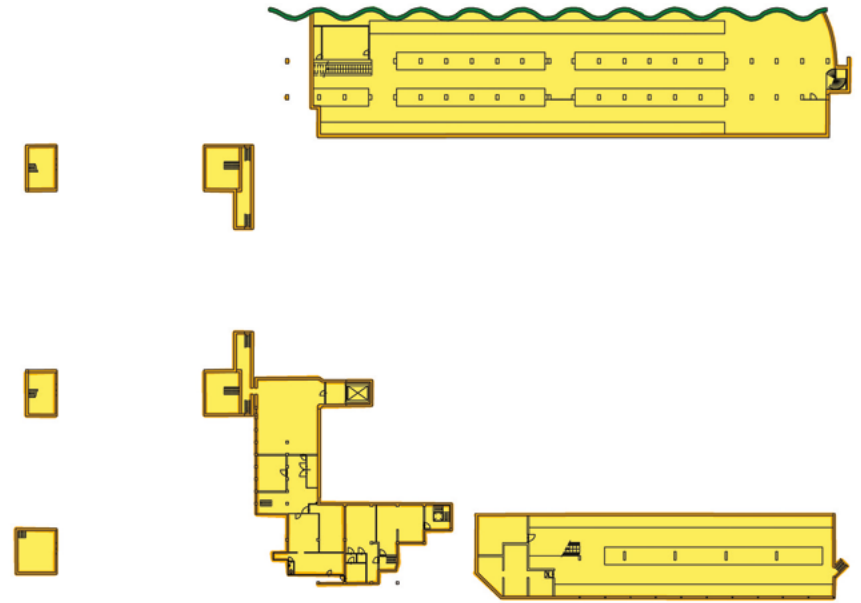
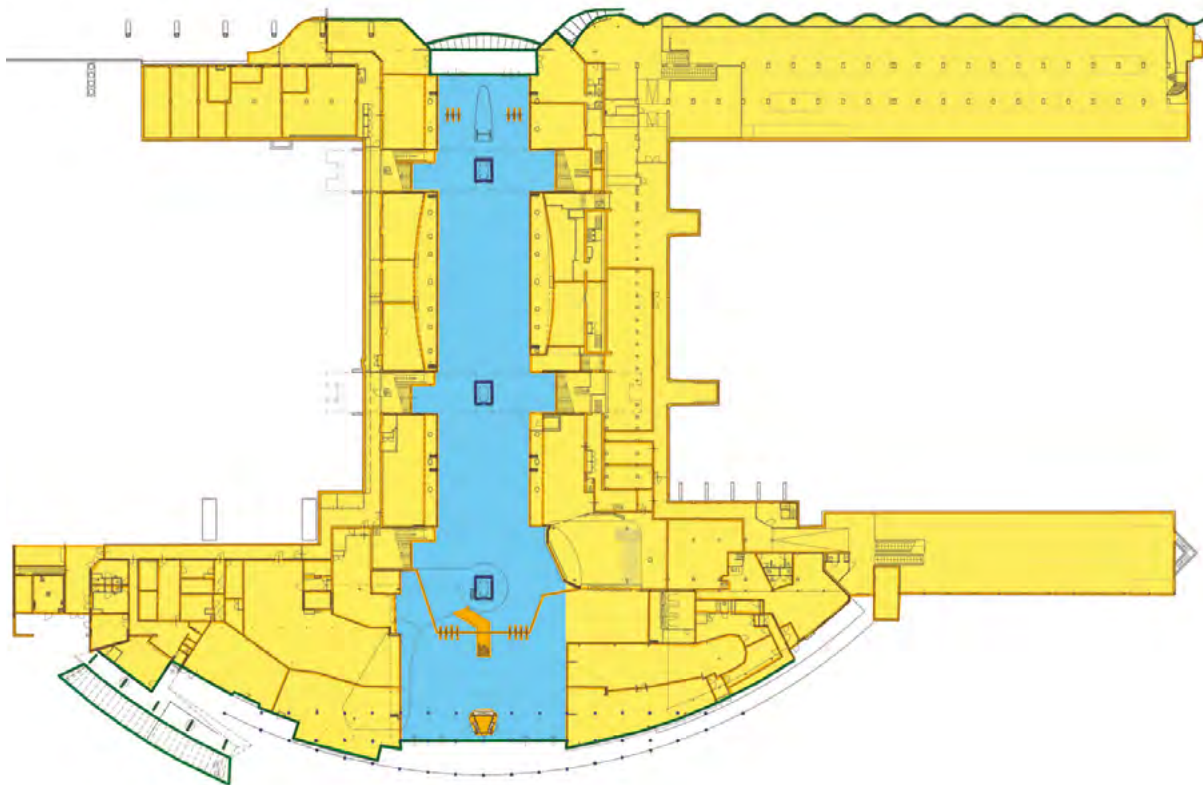
Waarderingskaart 'achtergevel'. Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.



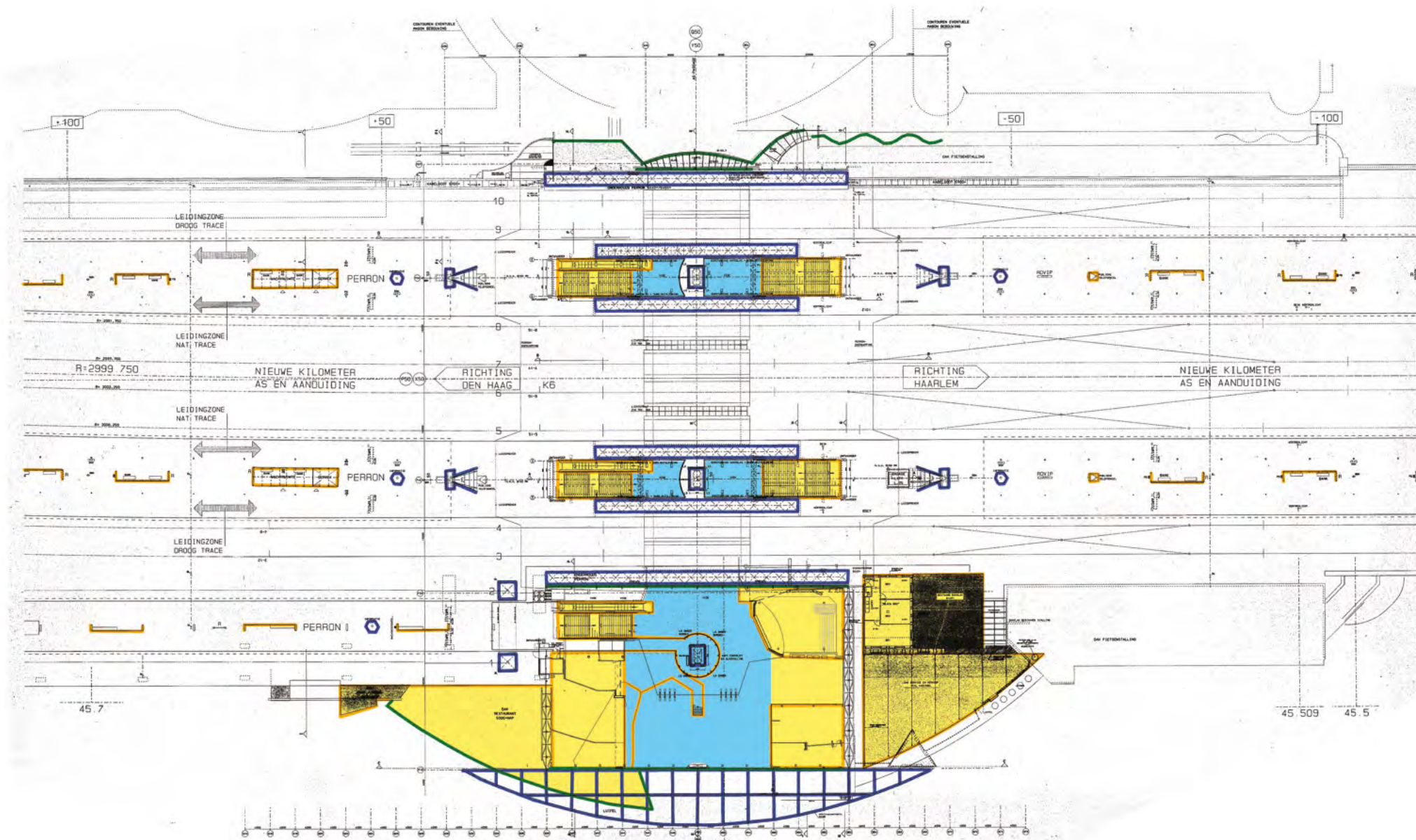
Waarderingskaart dwarsdoorsnede. Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.



Waarderingskaart lengtedoorsnede. Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.



Waarderingsskaart begane grond (links) en kelderniveau / fietsenstalling (rechts). Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.



Waarderingskaart perronniveau. Voor de interpretatie van de kleuren zie p. 62.

AANBEVELINGEN

INLEIDING

Aan het gedachtegoed, de typering en de analyse van de verschillende schaalniveaus, alsmede de cultuurhistorische waardestelling van de onderdelen worden in dit hoofdstuk conclusies verbonden in de sfeer van aanbevelingen en aandachtspunten. Daarbij gaat het vooral om het in kaart brengen van:

- De kansen en bedreigingen: welke waarden kunnen worden versterkt?
- De actuele ontwerpthema's: waar kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd?
- De lacunes in het onderzoek: welke aspecten vragen om nader vervolgonderzoek?

De aanbevelingen zijn gerangschikt naar de betrokken partijen die aan het station (zullen) werken.

EIGENAAR, OPDRACHTGEVERS EN ONTWIKKELAARS

- Station Leiden Centraal maakt deel uit van drie samenhangende groepen stations: in stilistisch opzicht het cluster high-tech, in typologisch opzicht de verzameling stations waarbij de passage een belangrijke winkelfunctie vervuld en qua auteurschap het oeuvre van architect Harry Reijnders. Door de talrijke verbanden en verwijzingen kunnen de bevindingen in dit rapport voor Leiden Centraal (indirect) ook nuttig zijn voor andere stations binnen de genoemde 'clusters'. De bruikbaarheid van dit rapport reikt kortom verder dan alleen Leiden Centraal.
- Bewaak de kwetsbare balans in het ruimtebeeld van de stationshal en passage, waarin de uitingen van zowel NS als commerciële huurders allemaal om aandacht vragen.

In de overdaad aan visuele prikkels moet iedereen goed zijn weg kunnen vinden, en moeten partijen zichzelf goed kunnen profileren. Territoriumdrift, schreeuwerige huisstijlen, afwijkende winkelunits (AKO) en reclame-uitingen in het gevelframe vormen een bedreiging voor de rustige balans.

- De passage had als openbare route door de stad binnen het oorspronkelijke ontwerp een duidelijke en stationsoverschrijdende interwijkfunctie. De kracht hiervan was dat het de twee gescheiden stadsdelen verbond. Als gesloten poortjes onvermijdelijk zijn, moet nagedacht worden over een goed aansluitend alternatief voor deze stedelijke route.
- Door de verdere ontwikkeling van Leiden West, de nieuwbouw van het ROC en 'De Kijker' alsmede de fietsenstalling onder het voorplein neemt het belang van de stationsentree aan de zeezijde alsmaar toe. Tijdens de bouw in 1996 is dit front (uit kostenoverwegingen?) evenwel opgevat als secundair en met eenvoudige middelen vormgegeven. De nieuwe situatie betekent een kans en vraagt om het afmaken van deze 'achtergevel'. De allure ervan zou zich moeten kunnen meten met die van het front aan de stadszijde.

BEHEERDER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in en rond het gebouw zijn de cultuurhistorische waardenkaarten van de verschillende niveaus leidend.
- Pas op met het ad hoc plaatsen van nieuwe afvalbakken, ov-chipkaartpalen, infokiosken, krantenbakken, automaten, banken, borden en plantenbakken in de stationshal, de passage en op de perrons. Dat vormt immers een bedreiging voor de heldere en functionele

overzichtelijkheid. De roerende zaken zijn oorspronkelijk weloverwogen geplaatst, en dat dient bij voorkeur zo te blijven.

- Bewaak de kwetsbare balans in het ruimtebeeld van de stationshal en passage, waarin de uitingen van zowel NS als commerciële huurders allemaal om aandacht vragen. Het plaatsen van reclame-uitingen in het frame van de gevel aan de stadszijde zou eenvoudigweg verboden moeten worden.
- De reeks van drie liftschachten en de flankerende open zichtlijnen naar de volledig transparante frontgevels aan beide zijden zijn essentieel voor de beleving van het gebouwconcept. Houd daarom de liftschachten rondom zoveel mogelijk vrij. Dat geldt ook voor de glazen gevelpuien. Goed visueel zicht op deze elementen versterkt de beleving van het gebouwconcept.
- Gebruik de luwe zone in het midden voor het plaatsen van automaten en informatieborden (rust voor mensen die even de tijd nodig hebben) en de dynamische zones voor de bewegwijzering die zoals gebruikelijk wordt opgehangen zonder obstakels voor de transfer.
- Architect Reijnders heeft veel aandacht besteed aan een goede verblijfskwaliteit in het stationsgebouw, gericht op sociale veiligheid, goed overzicht en duidelijke oriëntatie. Om dat te bereiken heeft hij zich o.a. bediend van wit geschilderd staal in ruimtelijke structuren, veel glas voor natuurlijke lichtinval en open vides voor zichtrelaties. Het palet van kleuren en materialen is beperkt, maar de variatie in de toepassing ervan groot. Koester het consequent doorgevoerde frisse en heldere ruimtebeeld, en ben terughoudend met het inpassen van andere materialen en kleuren.
- Omdat de wit geschilderde frames, vakwerkliggers en

stationskap dé *eyecatchers* van het station zijn, is het regelmatig schoonmaken ervan cruciaal voor de uitstraling van het station.

- Het in ere herstellen van het lichtkunstwerk van Peter Struycken onder de stationsoverkapping zou een middel kunnen zijn om de verblijfskwaliteit voor wachtende reizigers op het perron te verbeteren tijdens de avonduren. Onderzoek de mogelijkheden daartoe.

ONTWERPER

- Bij elk voorstel staat een integrale ontwerpbenadering voorop. Wijzigingen aan delen van het gebouw hebben consequenties voor het totaalbeeld. Geen plaatselijke ad hoc benadering dus. Dat vraagt om overleg en afstemming tussen de verschillende betrokken partijen.
- Vasthouden aan het frisse en ruimtelijke high-tech karakter van het gebouw waarin de liften, vakwerkligger, stationskap en gebogen gevelframe als constructief samenhangende grote gebaren domineren. Daarnaast is ook de ruimtelijke eenheid van stationshal met passage van belang. Deze aspecten zijn essentieel voor Reijnders' ontwerphandschrift dat zo goed mogelijk herkenbaar moet blijven.
- Onderzoek of de oude bagagetunnel alsnog een zinvolle functie binnen het gebouw kan krijgen. Mogelijk liggen daar kansen.

PLANTOETSER

- Recht doen aan de specifieke cultuurhistorische betekenis, de ontwikkelingsgeschiedenis en de architectonische karakteristiek van het gebouw en zijn stedenbouwkundige context zoals verwoord en verbeeld in de typering en gewaardeerd in de waardestelling. Eventuele ingrepen en

nieuwe programma's zullen zich moeten verhouden tot die cultuurhistorische waarden.

- Essentieel voor het behoud van het gebouwconcept zijn het frisse en ruimtelijke high-tech karakter van het gebouw waarin de liften, vakwerkligger, stationskap en gebogen gevelframe domineren als constructief samenhangende grote gebaren. Daarnaast is ook de ruimtelijke eenheid van stationshal met passage van belang. Dit zijn belangrijke uitgangspunten bij de beoordeling van eventuele ingrepen.
- Omdat de ruimtes achter de frontgevels en aan weerszijden van de centrale as op zichzelf niet bijdragen aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept is daar relatief veel vrijheid voor aanpassingen, zolang ze de wel cultuurhistorisch gewaardeerde zaken en aspecten in de omgeving maar niet verstoren.

BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN

ARCHIEVEN

- Het Utrechts Archief
 - collectie spoorbouwmeester Douma (toegang 941): inventaris 77. Station Leiden Centraal, dossiers inzake de bouw en verbouw van stations en andere gebouwen, 1968-1996, 1983-1996
 - beeldbank
- Pro Rail bedrijfsarchief: bouwdoossiers (originele tekeningen en bestekken)
- Regionaal Archief Leiden: archief, beeldbank, bibliotheek, kranten

PUBLICATIES

- Blom, J.C.H. (red.), *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 4: Leiden vanaf 1896*, Leiden 2004
- Crimson Architectural Historians (2007), *De Collectie. Cultuurhistorische visie na oorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam (i.o.v. Bureau Spoorbouwmeester)
- Crimson Architectural Historians en Urban Fabric (2009), *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam (NAi uitgevers)
- Douma, C., (1998), *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen (Walburg Pers)
- Gemeente Leiden, *Boomgaard van kennis. Structuurplan van Leiden*, juni 1995
- Gemeente Leiden, *Leiden Centraal*, Leiden z.j.
- Gemeente Leiden, *Leiden Centraal. Op stap met de architecten van nieuw Leiden*, juni 2001
- Gemeente Leiden, *Eindrapportage Leiden Centraal Project 2011*, Leiden oktober 2011

- Groenendijk, P. en P. Vollaard (2006), *Architectuurgids Nederland (1900-2000)*, Rotterdam (uitgeverij 010)
- Kilsdonk, P., *Het Leiden Centraal Project. De stedelijke ruimte rond het nieuwe NS station*, Gemeente Leiden 1994
- Kruidenier, M. en T. Polman, *Wederopbouw in Leiden. Architectuur en Stedenbouw 1940-1965*, Leiden 2009
- Leeuwen, W. van en H. Romers (1988), *Een spoor van verbeelding. 150jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen (Walburg Pers)
- Leuvelink, D., 'De vernieuwing van een wederopbouw station. Een negen jaar durende goocheltruc', in: *Mare*, (1992), 25 juni, p.12
- MAB, *Tussen spoor en singel. Cultuurhistorische analyse projectgebied Stationsgebied gemeente Leiden*, september 2011
- MaxWan Architects + Urbanists, *Stedenbouwkundig Plan Leiden Stationsgebied*, oktober 2012
- NS Poort, *Van overstapmachine naar dynamisch stadsportaal*, juni 2010
- Veenendaal, G., (2004), *Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu*, Amsterdam (uitgeverij Boom)
- Vries, B. de, (red.), *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 3: 1795-1896*, Leiden 2004
- - , 'Plan voor nieuw, 'glazen' NS-station', in: *Stadswerk*, (1987), april, p.15-16
- - , 'Gemeente de boer op met projecten op en onder het Stationsplein', in: *Stadswerk*, (1987), april, p.16-19
- - , 'Leiden krijgt een nieuw gezicht', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.1-5
- - , 'De ergernissen over het Leidse station en zijn plein', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.7-10
- - , 'Nieuwe station in 1993 gereed', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.10-11

- - , 'Plan van projektontwikkelaar Mabon BV te Rijswijk', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.12-15
- - , 'Plan van BV projektontwikkelaar MAB BV te 's-Gravenhage', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.16-19
- - , 'Plan van BV Projektontwikkelingsmaatschappij AMRO te Amsterdam', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.22-25
- - , 'Het programma van eisen voor de plannen in het stationsgebied', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.30-33
- - , 'Rijk betaalt helft tunnel onder Stationsplein', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.37-39
- - , 'NS moet Leiden aanwijzen als intercity-halte', in: *Stadswerk*, (1989), maart, p.40
- - , 'Ook variant zonder tunnel onder Stationsplein overwogen', in: *Stadswerk*, (1989), augustus, p.9-11
- - , 'Acht varianten voor verkeer op Stationsplein en wat ze kosten', in: *Stadswerk*, (1989), december, p.6-9
- - , 'Vermindering autoverkeer Stationsplein noodzakelijk', in: *Stadswerk*, (1989), december, p.10
- - , 'Minder treinvertragingen door spoorwegverbreding', in: *Stadswerk*, (1989), december, p.11-12
- - , 'Lange tunnel Stationsplein', in: *Stadswerk*, (1991), februari, p.1-3
- - , 'Plan omgeving station afgerond', in: *Stadswerk*, (1992), februari, p.15-17
- - , 'Verkeer kan blijven rijden tijdens bouw autotunnel Stationsplein', in: *Stadswerk*, (1992), februari, p.19
- - , 'Bouw tunnel in volle gang', in: *Stadswerk*, (1994), september, p.1-3
- - , 'Leiden krijgt de entree die de stad verdient', in: *Stadswerk*, (1994), september, p.4-6
- - , 'Een verdiepte fietsenstalling midden op het plein', in: *Stadswerk*, (1994), september, p.7
- - , 'Architect ir. P.A.M. Kilsdonk: Mijn plan is nog geen

eindprodukt', in: *Stadswerk*, (1994), september, p.8-9

- - , 'Architectuur is de kunst van ruimte en licht', in: *Stadswerk*, (1994), september, p.10
- - , 'Leiden verwisselt bunker voor 'open' station', in: *Bouwen in het westen*, (1997), p.9-12
- - , *Spoorwerken in Leiden. Rail21: sporen naar een nieuwe eeuw*, uitgave Nederlandse Spoorwegen z.j.

WEBSITES

- archiefleiden.nl
- bonas.nl
- hetutrechtsarchief.nl
- leiden.nl
- stationsweb.nl
- watwaswaar.nl (topografische kaarten)

DESKUNDIGEN

- Harry Reijnders (architect station: interview, rondleiding ter plaatse en meezeer)
- Cor Smit (stadshistoricus: meezeer)
- Jan Nijland (stedenbouwkundige gemeente Leiden: interview en meezeer)

COLOFON

titel	Station Leiden cultuurhistorische verkenning en waardestelling
datum	Nijmegen, april 2014
in opdracht van	NS en ProRail
contactpersoon	Roderick Jacobs en Noor Scheltema
onderzoek	Leon van Meijel, Teake Bouma
archiefwerk	Leon van Meijel, Boudewijn Wijnacker
tekst ©	Leon van Meijel
tekeningen ©	Teake Bouma
foto's ©	Leon van Meijel (2013), tenzij anders vermeld in het bijschrift
layout	Franka van Loon
met speciale dank aan	Harry Reijnders
contact	Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie Alphons Sieberspad 16 6532 AG NIJMEGEN 06 – 539 39 806 vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl www.adviseursincultuurhistorie.nl



Van Meijel
adviseurs in cultuurhistorie

Teake Bouma architectuur/stedenbouw
Oosteinde 146
2611 SR Delft
06 – 41 77 88 38
info@teakebouma.nl
www.teakebouma.nl

architectuur/stedenbouw
TEAKE BOUMA

