

2. Spoorzone Leiden

Willemijn Wilms Floet

1
Masterplan Station Zee-
zijde is ontworpen door
bureau Kraaijvanger Urbis.

2
Bron: gemeente Leiden
online, Plan Station Zee-
zijde

Geen stad in Nederland heeft al zo vaak een nieuw station gekregen als Leiden. Uitbreiding van het spoorwegnetwerk en toename van het aantal reizigers waren hiervan de belangrijke redenen. De komst van de Schiphollijn in 1994 betekende voor Leiden een nieuw station, het vierde sinds 1842. De opeenvolgende stations tonen de verschillende eigentijdse opvattingen over stations en hun relatie met de stad.

De eerste twee stations representeerden de status van het reizen per trein. Het eerste station was romantisch, het tweede was monumentaal. Ze lagen aan een apart plein buiten de stad, op grond van de gemeente Oegstgeest. Het derde station uit 1953 had een meer functionele uitstraling - het reizen per trein was geëmancipeerd tot 'openbaar vervoer' - en werd gesitueerd pal in de as van de Stationsweg, ook al was de relatie met de binnenstad vooral een visuele. Het recent gebouwde vierde station is een transparante lichte passage die de traditionele 'voorkant' verbindt met de 'achterkant'.

Het Leidse stationsgebied is een aantrekkelijke bouwlocatie, waar op dit moment veel gebeurt. Aan de voorkant van het station speelt het project *Leiden Centraal*. Daarvan zijn belangrijke onderdelen al uitgevoerd, zoals de autovrije voetgangersverbinding tussen het station en de binnenstad, een nieuw busstation, en twee torens die het stationsgebied in het stadssilhouet markeren. Het grootschalige Stationsplein uit de jaren zestig biedt nu ruimte voor verdichting. Minder gewaardeerde en afgeschreven dissonanten in de cityvorming worden vervangen door woon/winkelgebouwen die beter aansluiten op de schaal en het karakter van de omliggende oudere bebouwing. Ook heeft de gemeente Leiden de wens in dit gebied een megabioscoop en een popcentrum te realiseren.

Aan de achterkant van het station wordt het project Stationsgebied Zeezijde uitgevoerd.¹ Hier zijn de universiteit en het Regionaal Opleidings-Centrum (ROC) de katalysator voor ruimtelijke

ontwikkelingen. Direct achter het station, naast het nieuwe Academisch Ziekenhuis (LUMC), zijn onlangs verschillende grote gebouwen van de medische faculteit neergezet. De Leeuwenhoek is bestemd voor een 'bio-science park' met aan de universiteit gerelateerde bedrijven en zal samen met de betafaculteiten nabij de A44 worden opgenomen in een nieuw Hollands landschapspark. Het terrein met oude laboratoriumgebouwen zal worden getransformeerd tot een campus met studentenhuisvesting. Het gebied van het oude Academische Ziekenhuis is bestemd om een 'levendig stukje stad te worden met ruimte om te wonen en te leven, te werken en te recreëren, onderwijs te volgen en zorg te krijgen'.²

Op een hoger planniveau wordt gewerkt aan de inpassing van de lightrailverbinding tussen Noordwijk en Gouda, die in Leiden over het universiteitsgebied achter het station zal lopen, via het Centraal Station. Nieuwe woningbouw is gepland langs dit tracé, en de route zal ook de toekomstige stad op voormalig vliegveld Valkenburg aandoen. Door de lightrailverbinding komen de kust en de bollenstreek een stuk dichterbij de stad te liggen. Zo wordt vooral de regionale positie van Leiden versterkt.

De gemeente Leiden stuurt de ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied projectmatig. Het bestemmingsplan biedt het juridische kader en daarnaast probeert de gemeente opdrachtgevers/ontwikkelaars hun plannen te laten maken op basis van masterplannen voor deelgebieden. De planvorming van gebouwen geschiedt vervolgens in overleg met de stedenbouwkundige dienst en omwonenden. Een grote werkmaquette op schaal 1:1000 geeft een voorstelling van de toekomstige openbare ruimte met een gebouwtypologie zoals de gemeente die voor ogen staat. Rond het station is het geleiden van de verkeersstromen (voetgangers naar de stad, de universiteit of het museum Naturalis; lightrail, bus, auto's) een sturende factor. De reconstructie van het stationsgebied is een zeer complexe opgave: inpassing van de tram,

rekening houden met de zeer grote en autonome gebouwen, de aanwezigheid van grote parkeer-voorzieningen, van weinig publiek programma op de begane grond en van het grote spoordijklichaam met ingewikkelde funderingen. Het te verdichten gebied is zo beperkt in ruimte dat het lastig is om tussen de oude en de nieuwe gebouwen een kwalitatieve stedenbouwkundige samenhang te brengen.

Ondertunneling kan Leiden de kans bieden de universiteitswijk, nu 'de achterkant van het station', direct en beter te verbinden met de historische Leidse binnenstad. De gemeente Leiden heeft deze mogelijke ontwikkeling echter ruimtelijk noch programmatisch onderzocht. Wij willen hier de ontwikkeling van de spoorzone in Leiden beschrijven op basis van studie van een chronologische reeks stadsplattegronden, topografische kaarten en literatuur.³ Hiertoe worden drie grote tijdvakken onder de loep genomen.

1840-1899

In 1842 was Leiden de derde stad die werd aangesloten op het baanvak Amsterdam-Rotterdam. De spoorlijn werd geprojecteerd diagonaal langs de noordwestkant van de stad, op grondgebied van de buurgemeente Oegstgeest. Vanaf Haarlem volgde het tracé de trekvaart om daarna langzaam af te buigen tot een loop parallel aan de Oude Rijn, recht in de richting van Den Haag. Het station werd gesitueerd aan de Rijnsburgerweg, zo dicht mogelijk bij de stad en vlak naast de oude uitvalsweg naar Haarlem.⁴ Niet toevallig lag hier een oude uitspanning met paardenrustplaats, die onmiddellijk werd omgedoopt in *Stationskoffiehuus*.

De vorm van het gebied tussen het spoor en de stad werd getypeerd door de driehoekige bolwerken, die rond 1840 samen een romantische rondwandeling vormden. Deze groene zone was ook geschikt voor gebouwen die te groot werden voor de schaal van de binnenstad, zoals het academische Boerhaaveziekenhuis⁵ aan de Morssingel - nu Museum voor Volkenkunde-, universiteitsgebouwen, fabrieken en begraafplaatsen. De oude stadsentree vanuit Haarlem, de Rijnsburgerpoort, werd in 1867 gesloopt.

Het stationsplein met een klein romantisch stationsgebouw naar ontwerp van spoorwegingenieur F.W. Conrad en een plantsoen werd door sloten omgeven en lag in een landelijke omgeving met tuinen, blekerijen en een exercitieterrein (zie de kadastrale minuut uit 1818). Om naar de stad te gaan moest de treinreiziger eerst een bruggetje en vervolgens een tolhek passeren.⁶

De verstedelijking van het stationsgebied zette in toen het station in 1879 werd vervangen door een groter gebouw met meer stedelijke al-

lure, ontworpen door D.A.N. Margadant.⁷ Reizigersvervoer en goederentransport groeiden. De nieuwe spoorlijn Leiden-Woerden werd in gebruik genomen.⁸ Tegelijkertijd werden recht tegenover het nieuwe station een spoorweghaven gegraven en een goederenemplacement aangelegd. Het Stationsplein vormde daardoor niet langer een waardige entree tot de stad. Vanaf 1879 reden er twee paardentrams door de binnenstad, waarvan de centrale halte tegenover het Stationskoffiehuus lag. De stoomtrams naar Voorschoten/Den Haag, Katwijk/Noordwijk en Haarlem reden vanaf 1884.

De Straatweg naar Haarlem veranderde van naam in Stationsweg. Aan de westkant van de Stationsweg verrezen herenhuizen, afgewisseld met bedrijven. Opvallend was de sterk verspringende rooilijn. Het gebied achter deze huizen lag geïsoleerd door de haven en de Singel. In 1882 werd haaks op de Stationsweg het tweede Leidse arbeidersbuurtje gebouwd. De doorgangen vanaf de Stationsweg zijn nog steeds aanwezig, ook al is de bebouwing grotendeels verdwenen of door een totaal ander soort gebouwen vervangen.⁹ Aan de Morssingel lag volgens de kaart al in 1818 bebouwing, die in het derde kwartaal van de negentiende eeuw werd vervangen door herenhuizen. Zowel op de kaart uit 1850 als op die van 1899 is te zien dat de bebouwing hier en aan de Stationsweg direct aan een sloot staat, met bruggetjes naar voordeuren of voortuintjes. Dit water werd pas in 1911 gedempt wegens stankoverlast en omwille van de elektrificatie van de tram.¹⁰ Aan de oostzijde van de Stationsweg werden tussen 1875 en 1900 luxe herenhuizen gebouwd. Er vormde zich een aaneengesloten rooilijn. Steegjes die ook nu nog bestaan, ontsloten de terreinen die grensden aan het Schuttersveld met zijn oude blekerijen. Door de voortuinen en de rijk gedecoreerde gevels had de Stationsweg als geheel nog steeds een groen karakter.

Omdat de grond aan de andere kant van het spoor eigendom was van de gemeente Oegstgeest, verrezen hier geen arbeiderswijkjes zoals wel het geval was in Delft, Gouda en Dordrecht. Deze ontwikkeling voltrok zich in Leiden in de gebieden tussen het spoor en de binnenstad.

1896-1945

Tussen 1896 en 1930 werden de smalle stroken tussen het spoor en de stad en de Oude Rijn bebouwd met speculatieve volkswoningbouw, waaronder de Transvaalwijk en het buurtje tussen het Schuttersveld en de Haarlemmertrekvaart. Deze bebouwing kwam tot stand na annexatie van Oegstgeestse grond door Leiden in 1896 en in 1920. De Morsweg langs de Oude Rijn, waar oorspronkelijk buitens van rijke Leidenaars lagen,

3
1818 Kadastrale Minuut van Poelgeest en Endegeest, H. Visser
1850 Nieuwe kaart der stad Leiden, W.J. van Campen
1884 uit de Atlas Leiden, bibliotheek bouwkunde
1899 Plattegrond Leiden in 6 delen, H.L.A. van Campen, P.W.M. Trap, A.W. Sijthoff
1920 Plattegrond Leiden, Wed. J. Ahrend
1924 Plattegrond Leiden, Gemeentewerken
1941 Plattegrond Leiden, Gemeentewerken
1947 Plattegrond Leiden, Gemeentewerken
1956 Plattegrond Leiden, Gemeentewerken
1962 Plattegrond Leiden, B. de Kler
1910 - 1923 - 1965-1974 - 1986 - 1995 - 2004 Topografische kaarten

4
Deze situering is prototypisch. Zie: R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland. Historische analyse van een wisselwerking*. Delft 1984, p. 205.

5
De paviljoens van het Academisch Ziekenhuis zijn gebouwd tussen 1867 en 1870 door de architecten H.F.G.N. Camp en J. van Lokhorst van het bureau Rijksbouwmeester.

6
Zie de kaart uit 1850.

7
Rond 1880 verving de HHS de eerste generatie stations van Haarlem, Leiden en Delft door representatieve gebouwen, die het vertrouwen van de reiziger moesten wekken.

8
De spoorlijn Leiden-Woerden werd geëxploiteerd door een andere maatschappij dan de HHS, namelijk de Nederlandse Rhijn Spoorweg Maatschappij.

9
Het eerste sociale woningbouwproject van de door een verlichte professor opgerichte Leidsche Bouwvereniging NV uit 1878 staat aan de Rijnsburgersingel, ten oosten van de Stationsweg. De situering van het

tweede project werd ten eerste bepaald door gebruik te maken van de historische Haverzaklaan en ten tweede door de gemeentegrens van Leiden, die dwars door dit gebied loopt. In 1886 werd in een tweede fase het gebied verder volgebouwd met kleine rug-aan-rugwoningen aan nauwe straten en rondom een pleintje.

10
H. Kleibrink, *Leiden buiten de Singels*. Leiden 1977, p. 30.



001
Spoorwegzone Leiden in
1970, luchtfoto. Bron: Avio-
drome, Lelystad.

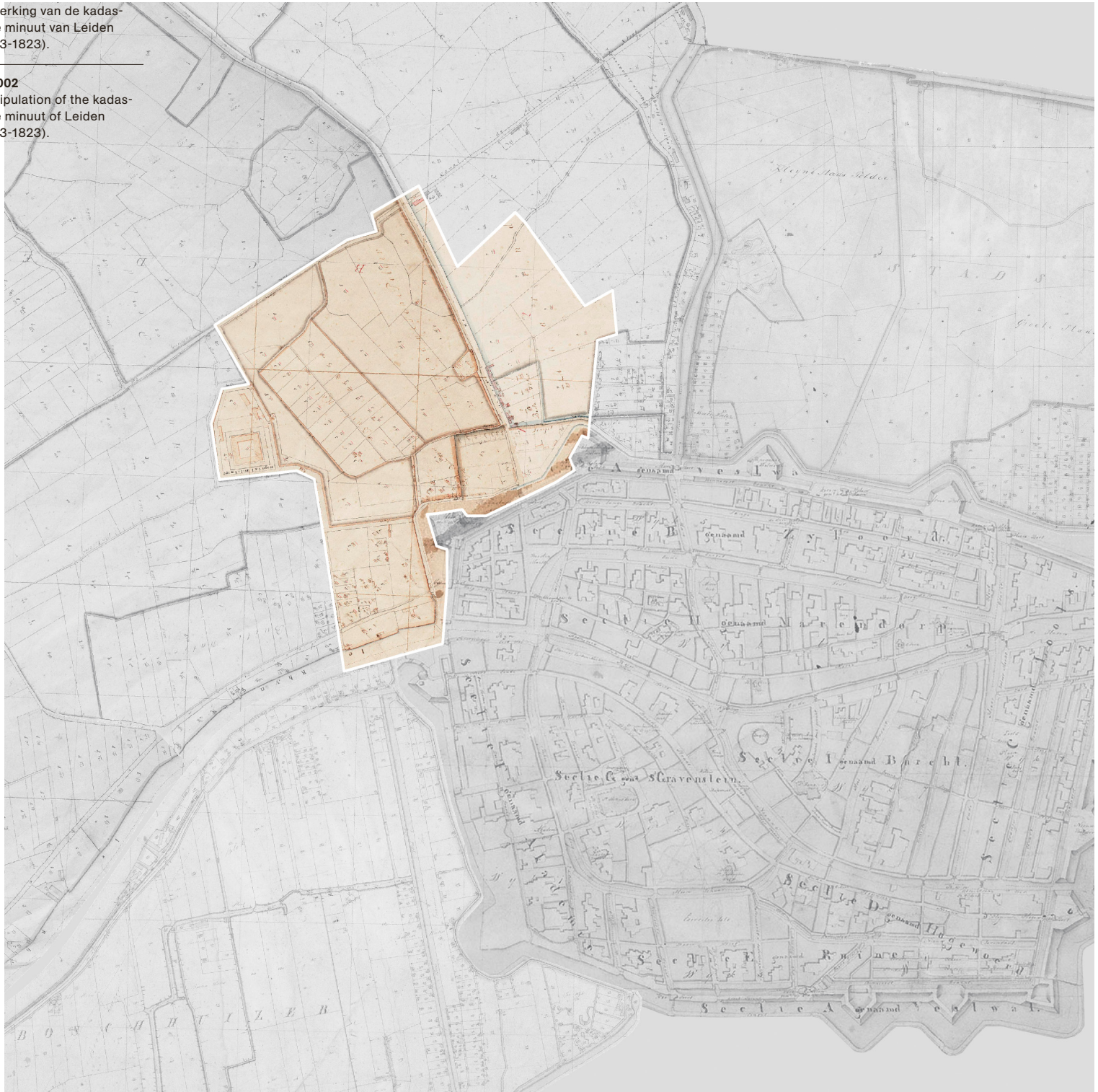
001
Railway zone Leiden in
1970, aerial photograph.
Source: Aviodrome, Lely-
stad.

002

Bewerking van de kadastrale minuut van Leiden (1813-1823).

002

Manipulation of the kadastrale minuut van Leiden (1813-1823).



003

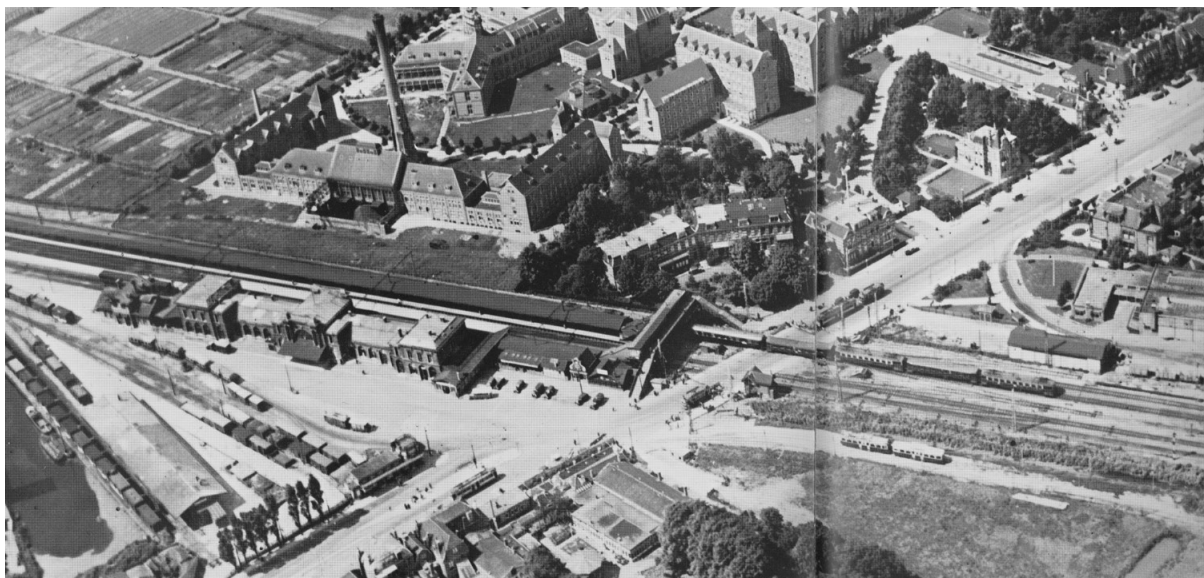
Bewerking van de Bonne-
kaart (1910).

003

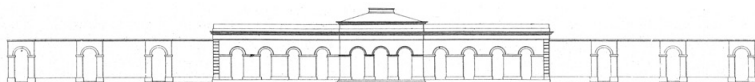
Manipulation of the
Bonnekaart (1910).



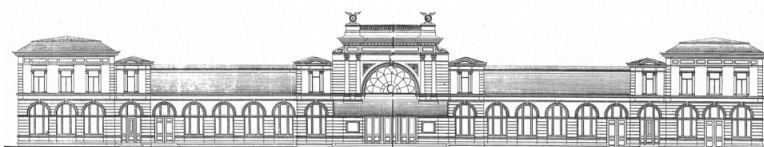
004



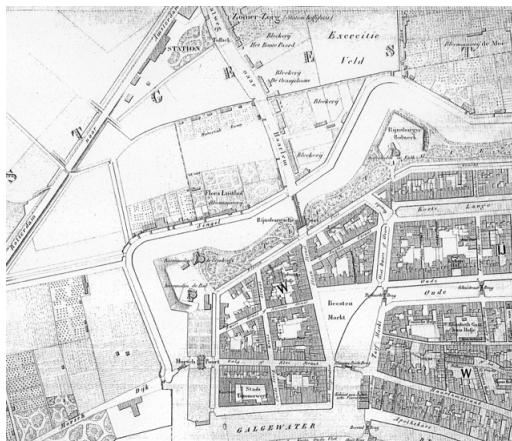
005



006



007



008



009



013



013

Luchtfoto jaren zestig. Stationsplein met grootschalige infrastructuur en dito bebouwing. Bron: Beeldbank regionaal archief Leiden / Dienst stadsontwikkeling.

013

Aerial photograph 1960s. Station Square with big scale infrastructure and dito buildings. Source: Beeldbank regionaal archief Leiden / Dienst stadsontwikkeling.

014

Plattegrond 3e station Leiden. Bron: Ir. H.G.J. Schelling 'Nieuwere Spoorwegstations'. *De Ingenieur* 20 maart 1953.

014

Plan third railwaystation Leiden. Source: Ir. H.G.J. Schelling 'Nieuwere Spoorwegstations'. *De Ingenieur* 20 maart 1953.

015

Plattegrond 4e station Leiden. Bron: C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938 – 1998*. Zutphen 1998.

015

Plan fourth station Leiden. Source: C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938 – 1998*. Zutphen 1998.

016

3e Station Leiden, architect H.G.J. Schelling. Bron: Beeldbank regionaal archief Leiden.

016

Third railwaystation Leiden, architect H.G.J. Schelling. Source: Beeldbank regionaal archief Leiden.

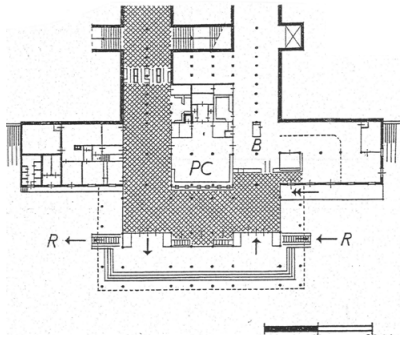
017

4e Station Leiden, architect H.C.H. Reijnders. Bron: foto Willemijn Wilms Floet.

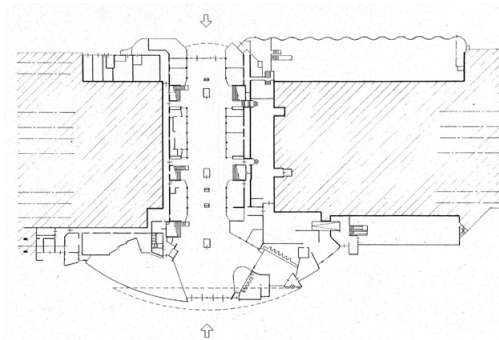
017

Fourth Railwaystation Leiden, architect H.C.H. Reijnders. Source: foto Willemijn Wilms Floet.

014



015



90

016



017



018
Ontwerp voor universiteits-
wijk Leeuwenhoek Leiden
door studio Hartzema,
2006.

019
Werkmaquette stations-
gebied. Bron: Dienst Stads-
ontwikkeling Leiden.

020
Masterplan Stationsgebied
Zeezijde, ontwerp Kraai-
vanger Urbis. Bron: Dienst
Stadsontwikkeling Leiden.

018
Design for university cam-
pus Leeuwenhoek Leiden
bij studio Hartzema, 2006.

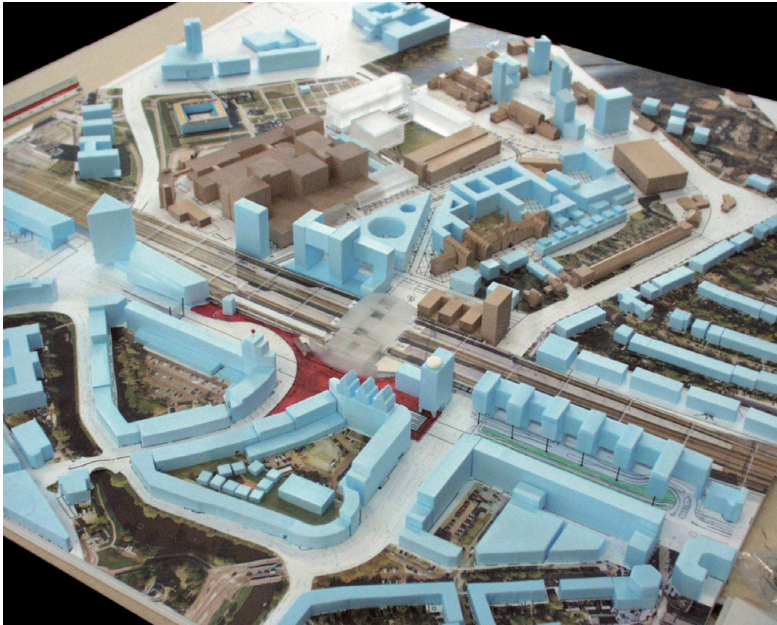
019
Scale model of station area.
Source: Dienst Stadsont-
wikkeling Leiden.

020
Masterplan railwayzone
seaside, design by Kraai-
vanger Urbis. Source:
Dienst Stadsontwikkeling
Leiden.

018



019



020



021

Bewerking van de topografische kaart (2000).

021

Manipulation of the topographical map (2000).



verdichtte. Villa's, huizen, bedrijfsjes, huizen en een roeiclub sloten aaneen tot één rooilijn. De straatjes haaks op de Morsweg volgden het slotenpatroon, en liepen simpelweg dood op het spoor. De aanwezigheid van het spoor speelde in het ontwerp geen rol, zoals blijkt uit de merkwaardige afgeschuinde hoek van het Transvaalhof (1930).

Een grote verandering in het stationsgebied deed zich voor aan de achterkant van het station waar tot dan toe alleen het Pesthuis uit 1657 stond.¹¹ Hier werd vanaf 1912 tot 1932 een nieuw Academisch Ziekenhuis gebouwd.¹² Het Rijk had in 1900 al 15 hectare grond van de gemeente Oegstgeest gekocht. Naar Frans/Duits voorbeeld was ervoor gekozen om de verschillende medische specialismen en laboratoria onder te brengen in paviljoens in een parkachtige omgeving, om infectiegevaar tegen te gaan. De entree tot het complex lag aan de Rijnsburgerweg en er was geen relatie met het station. Aan het spoor stond het paviljoen met het ketelhuis, de keuken en de wasserij. De paviljoens waren donkere bakstenen gebouwen met grote kappen. Het terrein werd tot aan de volgende nieuwbouw in 1984 verder volgebouwd met barakachtige gebouwen.

Behalve de bouw van het nieuwe kantoor van de trammaatschappij in 1911, toen de trams werden geëlektrificeerd, veranderde er op het Stationsplein in deze periode weinig. In 1920 werd een houten voetgangersbrug over het spoor gebouwd die de perrons en de Rijnsburgerweg bediende. De spoorwegovergang hier was erg vaak en lang dicht, en hinderde het tramverkeer. Tussen 1912 en 1936 reed de lokale spoorlijn naar de Haarlemmermeer, bedoeld voor het transport van landbouwproducten. Deze lijn had een apart station aan de noordoostkant van de stad en was met een bochtig hulplijntje verbonden met Leiden Centraal. Aan deze noordkant van de binnenstad vestigde zich dientengevolge industrie.

Stadsuitbreidingen van Leiden werden generaliseerd in een concentrische ring rond de binnenstad, met als 'natuurlijke grenzen' de spoorlijnen en het Rijn-Schiekanaal. Een belangrijk plan dat al over deze (en voorzichtiger over de gemeente-) grenzen heen gaat, is het *Uitbreidingsplan 1933*, ontworpen door P. Verhagen van bureau Granpré Molière.¹³ Het plan betreft allereerst de uitbreiding en reorganisatie van het doorgaande verkeer door de nieuwe stadswijken (met behulp van een systeem van gordelwegen) en in de binnenstad (met behulp van doorbraken). In een schetsontwerp uit 1929 werd een zeer groot nieuw station geprojecteerd aan het Schuttersveld. De gemeente wees deze locatie bij nader inzien af, omdat de nieuwe Stationsweg plus de oude Rijnsburgerweg in een kaarsrechte lijn op het statige Rapenburg zouden aankomen. Ze zouden zo als ongewenst alterna-

tief voor doorgaand verkeer door de Breestraat kunnen gaan fungeren en bovendien een bedreiging vormen voor de status van deze gracht.

Het *Uitbreidingsplan 1933* voorzag al in een verhoging van het spoor. Dat voornemen werd vanaf 1949 in het kader van het Wederopbouwplan voor Leiden uitgevoerd. De wachttijd voor de spoorwegovergang bij de Rijnsburgerweg was het doorslaggevende argument.

In het *Uitbreidingsplan 1933* werden nieuwe woonwijken geprojecteerd aansluitend op bestaande bebouwing, volgens de principes van een compacte tuinstad. Langs de noordkant van het spoor en rond het terrein van het Academisch Ziekenhuis was een aaneengesloten zone met woningbouw geprojecteerd, die werd gelimiteerd door de gemeentegrens met Oegstgeest. Omdat dit gebied - Lage Mors - compleet geïsoleerd lag door spoorwegemplacements, de gemeentegrens van Oegstgeest en de Rijn waarin bruggen ontbraken, werd maar een heel klein stukje van deze geplande woningbouw uitgevoerd.¹⁴

1945-2004

Tussen 1950 en 1953 werd het spoor door Leiden opgetild via een dijklichaam. Aan weerszijden van het nieuwe station kwamen tunnels en nieuwe wegen met zeer royale rotondes, die bij de aanleg nog weinig afslagen hadden. De aansluiting van de Rijnsburgerweg op het centrum werd verschoven in noordelijke richting. De grootschalige infrastructuur was bedoeld als tangent in het systeem voor doorgaand verkeer, met een koppeling naar het station en de binnenstad. Ze liep vooruit op de bebouwing van het grote gebied achter het spoor dat wordt omsloten door de Rijn, de A44 en Oegstgeest.

Het station en stationsplein gingen compleet op de schop. De spoorweghaven werd gedempt. Het arbeidersbuurtje, dat aan het eind van de Tweede Wereldoorlog zwaar was gebombardeerd, werd afgebroken om plaats te maken voor een grootschalig bouwblok, dat op eigentijdse wijze de infrastructuur begeleidde. Het nieuwe station uit 1955, ontworpen door ir. H.G.J. Schelling, werd gesitueerd in de as van de Stationsweg. Het had nu een centrale positie ten opzichte van de binnenstad, aan een modern plein, maar de brede weg die er nu voorlangs liep, vormde een barrière voor voetgangers. In de speciale spoorwegeditie van het *Leidsch Dagblad* van 4 mei 1953, die verscheen naar aanleiding van de opening van het nieuwe station, schreef Schelling: 'De NS wil trachten een deel van de reizigers prettig te stemmen, en zij wil hun het gevoel geven dat er goed voor hen wordt gezorgd. Bij het ontwerpen van het stationsgebouw is er vooral gestreefd naar een-

11
Geschiedenis van het *Pesthuis*:
1657-1780 gebruikt als pesthuis
1781-1822 militair hospitaal
1822-1890 provinciale correctionele militaire gevangenis
1890-1910 rijkswerkinrichting voor vrouwen
1910-1927 rijksopvoedingsgesticht voor jongens
1927-1937 rijksopvoedingsgesticht voor psychopaten
1937-1941 garnizoenswerkplaats
1943/1956-1984 legermuseum
1998- onderdeel van natuurhistorisch museum Naturalis

12
Het Boerhaaveziekenhuis aan de singel was met 150 bedden te klein, maar ook te donker en infectiegevoelig. Het nieuwe ziekenhuis met een capaciteit van 600 bedden werd ontworpen door de Rijksbouwmeester J.A.W. Vrijman en zijn bureau medewerkers G. Westerhout, G.C. Breemer en J.M. de Groot. Overigens kende ook dit universitaire ziekenhuis geen gelukkige geschiedenis. Tijdens het ontwerpproces bereikten de hoogleraren moeizaam overeenstemming over de ontwerpen. De bouw stagneerde, door de recessie rond de Eerste Wereldoorlog en door een rel binnen de Rijksgebouwendienst vanwege corruptie. De kosten overschreden drie keer de begroting. Het paviljoensysteem leidde tot een te grote scheiding tussen de specialismen. De ziekenhuisvoering en de gebouwenexploitatie bleken erg inefficiënt.

13
C. J. D. Waal, 'Het uitbreidingsplan van 1933', *Leidsch jaarboekje*, 75 (1983), pp. 217-244.

14
In de jaren dertig was een stukje 'tuinstad'-wijk gebouwd in het Morskwartier ten noordwesten van het spoor, in de buurt van de betonsteenfabriek. In 1951 werd aansluitend een buurt met Duplexwoningen in

systeembouw tot stand gebracht, en in de tweede helft van de jaren zestig een wijk met ritmisch naast elkaar geplaatste hoogbouwflats haaks op het spoor.

voud, lichtheid, vrolijkheid en helderheid. Het gebouw wil zo duidelijk mogelijk demonstreren dat het een modern station wil zijn, zonder enige overbodige luxe en zonder representatieve ophef.'

Als vervolg op de lijnen die bij de wederopbouw waren uitgezet, werd in 1958 het structuurplan voor de Leidse agglomeratie vastgesteld. Op de agenda stonden opnieuw uitbreiding en verbetering van de verkeersstructuur, lokaal en nu ook interlokaal. Tot aan de omslag naar kleinschaligheid halverwege de jaren zeventig diende dit structuurplan als uitgangspunt voor uitwerkingen op kleinere schaal. In het structuurplan waren locaties bepaald voor uitbreiding van de universiteit, industrie, recreatie en woningbouw. Overigens werd ook de binnenstad als een belangrijke opgave gezien. Hier moesten 3000 verkrotte woningen worden vervangen door 700 huizen die voldeeden aan de maatstaven van de nieuwe tijd.¹⁵ Het wegenschema bouwde voort op het Uitbreidingsplan 1933, bijvoorbeeld op het punt van de verkeersafwikkeling in de binnenstad via de oostwestroute, aan de noordkant van de binnenstad over de gedempte Langegracht en de noord-zuidroute via de gedempte Hooigracht. Voor het stationsgebied was de noordelijke weg door de binnenstad van belang, die zich bij molen De Valk zou splitsen richting Rijnsburg, en via de Morssingel richting Katwijk. De monumentale panden aan de Morssingel werden door de gemeente opgekocht met het oog op deze verkeersdoorbraak. Toen de prioriteit werd verlegd van de aanleg van verkeerswegen naar het behoud van het historisch stadsbeeld waren de panden inmiddels zo verkrot, dat ze alsnog moesten worden gesloopt. Ze werden vervangen door appartementen in een toen gangbare zouteloze baksteenarchitectuur, zonder veel bekommernis om stedelijke kwaliteit. Met veel in de jaren zestig geplande verkeersingrepen werd een begin gemaakt, maar ze werden niet afge maakt door de gewijzigde stedenbouwkundige focus. Doorgaande wegen sluiten nu op elkaar aan met vreemde bajonetverbindingen, die de oriëntatie voor de automobilist bemoeilijken; rotondes bleken te groot.

Aan het einde van de jaren zestig werden de Plesmanweg en de Wassenarseweg aangelegd aan de achterzijde van het station. Rijksweg 44 werd gemoderniseerd. Daarmee werd het gebied bepaald waarbinnen de betafaculteiten van de Universiteit Leiden konden gaan uitbreiden. De eerste nieuwbouw verscheen aan de kant van de A44. De universiteitswijk die daar verzezen is, bestaat uit grote gebouwen die als autonome objecten op hun kavels staan, te midden van grote parkeerterreinen en grasvelden. Tussen 1980 en 1984 werd aan de kant van het spoor een groot nieuw academisch ziekenhuis gebouwd, met een com-

pacte organisatie en volgens een structuralistische visie.

Tegelijk met de stadsvernieuwingsoperaties in en rond de binnenstad speelde vanaf 1977 de discussie over de vraag hoe het Schuttersveld als zakencentrum moest worden ontwikkeld. Dit terrein, dat gelegen is aan de spoorbaan, had historisch een militaire bestemming. Vanwege de lage ligging was het vroeger lastig te bebouwen. Het terrein werd gebruikt als ijsbaan, evenemententerrein en parkeerplaats. De discussie spitte zich toe op de vraag of het geplande zakencentrum ook winkels zou mogen huisvesten. Met het beeld van het Utrechtse Hoog Catharijne in het achterhoofd en uit vrees voor het wegwijnen van het winkelapparaat in de historische kern werd gekozen voor de huisvesting van uitsluitend kantoren. Gezien het armoedige resultaat en de potenties van de plek is dit volgens velen een gemiste kans.¹⁶

De komst van de spoorlijn Leiden-Schiphol in 1981 betekende een toename van het aantal reizigers. Perrons, doorgangen en het station zelf werden te klein. Bovendien was er in het station geen ruimte voor de commercie die de NS tegenwoordig op ieder station faciliteert. Een nieuw station bood ook de kans om de sterke scheiding tussen de voor- en achterkant op te heffen. NS-architect H.C.H. Reijnders ontwierp een expressieve witte vakwerkconstructie dwars op de richting van het spoor, die de verbinding tussen de 'stadszijde' en de 'zezijde' verbeeldde. Onder de transparante kap en grote vides in de perrons werd een stationshal als een passage gesitueerd, die in 1996 werd geopend.¹⁷

Leiden wist in het kader van het door de regering opgezette 'Grotestedenbeleid' geld in de wacht te slepen voor de ondertunneling van het Stationsplein ten behoeve van een verkeersvrije voetgangersroute naar de binnenstad. Door de ondertunneling van het plein moet het autoverkeer dat vanaf het Stationsplein de binnenstad in wil nu wel een vreemde lus maken.

Aan de zuidkant van het Stationsplein wordt in de toekomst een nieuwe extra ontsluiting van het Leidse centrum verwacht, die zal lopen vanaf de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44. De aanleg van deze weg maakt een grondige reconstructie van de Transvaalwijk noodzakelijk, die door de gemeente wordt beschouwd als afgeschreven. De wijk bestaat overwegend uit particulier woningbezit, zal daardoor dus lastig te onteigenen zijn. Op de plaats van het Belastingkantoor dat nu de zuidkant van het Stationsplein begrenst, is een poortgebouw gedacht. Wanneer in de zone direct naast het spoor gebouwen worden neergezet, zal het Stationsplein meer het karakter van een boulevard krijgen. Deze ontwikkeling bemoei-

15

Ir. J.C.H. Drost, '1958 Structuurplan voor de Leidse agglomeratie', *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, november 1959, p. 247.

16

H.S. Yap, *De stad als uitdaging. Politiek, planning en praktijk van de stedenbouw*. Rotterdam 2000, p 75.

17

Nu de NS de toegang tot de stations wil koppelen aan vervoersbewijzen dreigt de 'raison d'être' van dit station verloren te gaan!

lijkt overigens de mogelijke realisatie van een spoortunnel.

Een andere opgave wordt gevormd door de bouwblokken tussen het station en de singel. Bij aanleg van het spoor waren het geïsoleerde gebieden; nu zijn het bouwblokken waarvan de bebouwing zich als een soort kameleons voegt naar de omgeving. De maat van deze bouwblokken is een stuk groter dan die van de bouwblokken in de binnenstad. De binnenterreinen zijn openbaar toegankelijk. Beide blokken bestaan uit een samenraapsel van gebouwen uit verschillende perioden, van 1880 tot 1980. Al deze gebouwen zijn *signs of their times*; het geheel is rommelig en wekt een armoedige indruk. Met name de gebouwen uit de twintigste eeuw zijn hier van mindere kwaliteit. Hoewel Leiden een waterstad is, heeft de bebouwing aan de Morssingel geen relatie met het water. Ook hier ligt een kans.

In het scenario dat de trein ondergronds gaat, verdwijnt het hoge spoordijklichaam dat nu een 'logische' fysieke scheiding vormt tussen het historische stadscentrum en de nieuwe 'wereld van kennis' achter het station. Nu zijn dit twee autonome werelden, met een compleet verschillende ruimtelijke structuur: stedelijk weefsel tegenover grootschalige vrijstaande gebouwencomplexen, die geen relatie hebben met hun context of topografie. Het gebied tussen de tunnel en de singel is de zone tussen deze werelden. Zou via deze zone een nieuwe samenhang in de stad tot stand kunnen worden gebracht?

Bibliografie

A.A., *Leiden Centraal. Op stap met de architecten van nieuw Leiden*. Leiden 2001.

A.A., *Een nieuwe sleutel tot Leiden. Ideeën schets voor de ontwikkeling van de omgeving van het NS station te Leiden*. Leiden (Kamer van Koophandel) 1986.

Blok, N., e.a., *Vier eeuwen geschiedenis in steen. Universitaire gebouwen in Leiden*. Leiden 2005.

Blok, P.J., *Geschiedenis eener Hollandsche stad*. Den Haag 1918.

Blom, J.C.H., *De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel 4: Leiden vanaf 1896*. Leiden 2004.

Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998*. Zutphen 1998.

Dröge, J., E. de Regt en P. Vlaardingerbroek, *Architectuur & monumentengids Leiden*. Leiden 1999.

Jongsma, M.W., *325 Jaar Academisch Ziekenhuis Leiden*. Lochem 1963.

Goudriaan, B., *Leiden in WO II, van dag tot dag*. Leiden 1995.

Hooidonk, H. van, *Leiden in bewogen jaren. Het Leidse stadsbeeld tussen 1930 en 1945*. Leiden 1985.

Jonge, H.L. de, en S. de Lange, *Benarde Veste. Leidse stadsuitbreidingen door de eeuwen heen*. Leiden 1997.

Moerman, I.W.L., *Niet gebouwd Leiden*. Utrecht 1987.

Nijhof, P., *Stationswijken in Nederland*. Doctoraalscriptie in de sociale geografie, Amsterdam 1973.

Nijland, J., *Presentatie ontwikkeling stationsgebied*. Leiden 2006.

Romers, H., *De Spoorweg-*

architectuur in Nederland 1841-1938. Zutphen 1981.

Scheffer, C., en A.F.J. Nijmeijer, *Architectuur en stedenbouw in Zuid-Holland*. Zwolle 1996.

Smit, C., *Strijd om kwaliteit, de geschiedenis van de volkshuisvesting in de regio Leiden*. Leidse Historische Reeks nr. 18, Leiden 2006.

Vermeulen, F., *Het Leiden Centraal Project: de historie van een bestuurlijke LAT relatie*. Gemeente Leiden, dienst Bouwen en Wonen, Projectburo LCP, Leiden 1994.

Wiersinga, J., *Lijnen in het landschap*. Leiden 1995.