

STATIONS MARIAHOEVE EN YPENBURG

In deze vierde aflevering over Haagse stations komen de ‘voorstadhaltes’ Ypenburg en Mariahoeve aan bod. Hier stoppen alleen de zogenoemde sprinters. Voor reizen tot voorbij Leiden en Gouda is daar overstappen het snelst. Er is geen rechtstreekse verbinding tussen Mariahoeve en Hollands Spoor.

Mariahoeve

Gefaseerde groei

Toen in 1958 de eerste paal van de wijk Mariahoeve de grond in was gegaan en de wijk enkele jaren later was volgebouwd, werd het tijd voor een station aan het eind van de Hofzichtlaan. Er kwam een eenvoudige halte met een onderdoorgang en dus een toegang aan de Voorburgse kant – ook als passage voor fietsers - waar in 1966 de eerste stoptrein vertrok. Drie jaar later werd de ‘Hofzichttunnel’ aangelegd en de Hofzichtlaan doorgetrokken naar Voorburg. Het station moest niet alleen de Haagse wijk Mariahoeve bedienen maar ook de nog te bouwen Voorburgse wijk Essesteijn.

De grote veranderingen begonnen in 1976 met de aanleg van de Schiphollijn. Station Mariahoeve en Hofzichttunnel kregen toen vier sporen. De spoorverdubbeling van het traject Mariahoeve – Leiden liet tot 1995 op zich wachten.

Invloed van AEGON

In 1986 zeeg verzekeraar AEGON neer op het Mariahoeveplein en integreerde het station in zijn nieuwe hoofdkwartier, onder architectuur gebouwd door het bekende Rotterdamse bureau Kraaijvanger. Zo kwam perron 1 tegen het zeer uitgebreide, maar niet hoge kantoorgebouw aan te leunen. De opzet en het interieur van het complex is zeer interessant, maar ik ben het in nog geen enkel architectuurboek tegengekomen. Omdat het in zo'n uithoek van de gemeente staat? Het lijkt zeker de moeite waard voor een artikel. Wie durft?

AEGON heeft het in 1999 voor elkaar gekregen de naam van het toen nog geheten Mariahoeveplein te veranderen in AEGONplein, waarbij AEGON de inrichting en het onderhoud voor zijn rekening zou nemen. Nu, achttien jaar later, moet ik



Voorburgse zijde van station Mariahoeve



zeggen dat AEGON het plein op een bijzonder kunstzinnige manier heeft ingericht en onderhouden. Over de kunst in de openbare ruimte aldaar hebben wij in Ons Den Haag 2016-5 uitvoerig aandacht besteed.

Twee overbodige sporen?

Van de sporen worden volgens de standaarddienstregeling alleen de twee buitenste sporen gebruikt. Het eilandperron met de sporen 2 en 3 lijkt dus overbodig. Toch is dit perron ook steeds toegankelijk. Het verhoogt de flexibiliteit. De NS is immers het bedrijf met de meeste afwijkingen van de dienstregeling. Bij storingen, werkzaamheden en calamiteiten wordt van de sporen 2 of 3 gebruik gemaakt. Zo stopten bijvoorbeeld de sprinters naar Den Haag op zaterdag 29 augustus op spoor 2 in plaats van 1.

Ypenburg

Het nieuwste Haagse station Ypenburg (2005) oogt van buiten als een aardig en fris eigentijds gebouw. Het bedient de vinexwijk Ypenburg en voor een deel de wijk Leidschenveen. Ook voor bezoekers van het ADO-stadion, nu al van Kyocera Stadion omgedoopt tot Cars Jeans Stadion. Pecunia non olet. Voorts wordt het station aangedaan door tram 19, die Antoniusshove/Leidsenhage via de Leidschenveen en Ypenburg met Delft verbindt, maar bedroevend weinig passagiers vervoert. Al jaren geleden zou tram 19 moeten hebben doorrijden naar de universiteitswijk van Delft. Hiervoor moet de Sint Sebastiaansbrug in Delft totaal worden vervangen. Geldgebrek gooid roet in het eten. Nu wordt verwacht dat de nieuwe brug in 2020 gereed is en tram 19 pas dan de TU-wijk bereikt.

Blunders

De perrons hebben een lengte van 255 m, wat veel lijkt. Toch kunnen er geen treinen van meer dan 9 rijtuigen langs staan. Het station kent enkele grote ontwerpfouten, noem het maar blunders. De stalen overkapping is 35 m lang; er kunnen net twee sprinterbakken onder staan. Probleem is echter dat juist onder de overkapping wissels liggen en daarop mag niet gestopt worden. Gevolg is dat de treinen vrijwel geheel in de open lucht staan, waardoor in- en uitstappers bij regen altijd nat worden.

Een tweede blunder is dat de in/uitgangen aan het eind van de perrons liggen, zodat passagiers vóór in de trein naar Gouda en achter in de trein naar Den Haag grote afstanden moeten lopen. Dit euvel heb je op Den Haag Centraal trouwens ook, maar daar is meer overkapping.

Een derde mankement is dat reizigers uit Ypenburg die het station benaderen eerst tien treden moeten dalen om vervolgens meteen weer de trap op te klimmen. Dit is toch niet bedoeld als trimbaan?

Inhaalsporen

Tussen de perrons liggen vier sporen, waarvan de middelste twee bedoeld zijn voor afbuigend verkeer via de 'Nootdorpboog' naar de werkplaats Leidschendam. Deze sporen kunnen tevens gebruikt worden als inhaalspoor bij een storing of oponthoud, zoals ik eens heb meegemaakt. Daardoor is het station meer dan een simpele halteplaats.

Martin Snuverink, tekst en beeld