



Het station in 1909. Verzameling Haags Gemeentearchief

STATION LAAN VAN NOI

Na Hollands Spoor en Moerwijk is dit het derde Haagse station dat hier aan de orde komt.

Het merkwaardigste Haagse station is onmiskenbaar Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië. Het begon als een simpele stopplaats en heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een veelzijdig en belangrijk derde station van Den Haag, nu zonder echt stationsgebouw en bemenst loket. Dit proces is nog niet ten einde.

Geschiedenis

In 1843 werd aan de 'Oude Lijn' Amsterdam – Den Haag – Rotterdam, die toen nog op maaiveldhoogte lag, een zeer eenvoudige spoorweghalte geopend. Dit veranderde nadat rond de



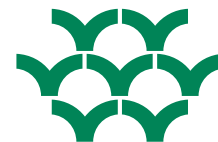
Station Laan van NOI op een rustig middaguur, 10 mei 2017.

Foto Martin Snuverink

eeuwwisseling de Zuid-Hollandsche Electricche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM) was opgericht, die ging bouwen aan de dubbelsporige locaalspoorweg tussen Rotterdam-Hofplein, Den Haag HS en Scheveningen Kurhaus. Vanaf 1908 reed daar de eerste elektrische trein van Nederland, gevoed door een eigen centrale in Leidschendam; nu is dit Haags grondgebied, waar de werkplaats van NedTrain is gevestigd. Het traject Leiden – Den Haag werd pas in 1924 elektrisch.

Beide spoorwegen werden omhoog gebracht. Er kwam een station met perrons, vier sporen en een stationsgebouwtje dat tot 1977 heeft bestaan. Het moest wijken voor de twee extra sporen van de Schiphollijn. In 1931 kreeg het middenperron een houten overkapping, die het veertig jaar heeft uitgehouden. Aan de voet van het station, aan de Schenkade, lag tot 1968 het vermaarde stadion van de voetbalclub VUC. Bij belangrijke wedstrijden bekeken zuinige voetballiefhebbers op een perronkaartje van een dubbelde match vanaf het station. Door de sterk groeiende behoefte aan regionaal railvervoer wilde de Nederlandse Spoorwegen af van de Hofpleinlijn en de Zoetermeer-stadlijn. Deze spoorwegen werden aangepast voor de Erasmuslijn van de Rotterdamse metro en de sneltramlijnen 3 en 4 van de HTM. In 2006 werd de exploitatie hiervan onder de naam RandstadRail in werking gesteld. Zo werkt het nu nog.

Omdat de oude stationsnaam nogal lang was, heeft men deze in 1978 verkort tot *Den Haag Laan van NOI*, uitgesproken als *noj*.



Functie

Het station heeft zijn bloei mede te danken aan het bestaan van de twee hoofdstations CS en HS. Omdat doorgaande treinen Den Haag CS niet aandoen, is er behoefte aan een vlotte in-, uit- en overstapmogelijkheid naar CS, maar ook aan een overstap tussen trein, metro en sneltram. Hierin voorziet Laan van NOI bij uitstek. Bovendien is het een intercity-station geworden met ieder kwartier een sneltrein tussen Leiden en Rotterdam.

Toekomst

In het Bezuidenhout gaan de stedelijke ontwikkelingen onverdroten voort. De gemeente wil er meer bedrijvigheid én meer woningen, dit in het kader van het zogenoemde Central Innovation District, waarover Valentijn van Koppenhagen in het vorige nummer van Ons Den Haag heeft geschreven. Al eerder heeft het Ministerie van SZW haar gebouw tegenover de stationsingang verlaten. Het Rijk heeft het gebouw verkocht, eigenlijk om te slopen, maar nu wordt de kolos

voor vijf jaar ingericht als verblijf voor 350 statushouders. Met het oog op de voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving kwam de gemeente in juni 2015 met vage argumenten om het station de naam *Beatrixkwartier* te geven. Sindsdien is over dit voornemen niets meer vernomen. Geen wonder, want het is een kostbare verandering, die geheel voor rekening van de gemeente komt. Daarbij doet zich nog een ander probleem voor: er is al een station *Beatrixkwartier* van RandstadRail. Dan zou de naam hiervan ook moeten veranderen. Dit schiet niet op. Hoe oubollig de huidige stationsnaam ook moge zijn, namen moet je zo weinig mogelijk veranderen, vind ik. De naam *de Volkskrant* is ook sterk gedateerd, maar wél een solide begrip. Zou een modieuzere naam blijvend gewin opleveren? Zoals nieuwe namen als Tilburg Universiteit (2011), Enschede Kennispark (2015) en Eindhoven Strijp-S (2015) die bestaande stationsnamen hebben vervangen?

Martin Snuverink



Het station in 2017. Sober en efficiënt. Foto Martin Snuverink