

150 jaar spoor in Bussum

Nol Verhagen

Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Oosterspoorweg heeft de Historische Kring Bussum op station Naarden-Bussum een zogenoemde raamexpositie ingericht. Die tentoonstelling is geopend op 8 juni jongstleden en blijft tot het einde van dit jaar beschikbaar. De tentoonstelling biedt weinig ruimte voor toelichting. Hieronder vindt u daarom een uitgebreidere versie van het verhaal van 150 jaar spoor in Bussum.

De Oosterspoorweg

Op 10 juni 1874 reed de eerste trein over de pas aangelegde spoorbaan tussen Amsterdam en Amersfoort: de Oosterspoorweg. De Nederlandse Spoorwegen (NS) bestond nog niet, de Staat der Nederlanden was nog niet alom tegenwoordig. De spoorlijn was dan ook een private overneming: de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) had – wel van de Staat – een concessie gekregen voor de aanleg van de lijn. Station Amsterdam-Centraal bestond ook nog niet (geopend in 1885). De Oosterspoorlijn vertrok vanaf station Weesperpoort aan de zuidoostkant van de stad (nu Weesperplein). Aanvankelijk was het de bedoeling om vanaf Weesp in een rechte lijn naar Hilversum te rijden. De trein zou dan het Naardermeer aan de westkant

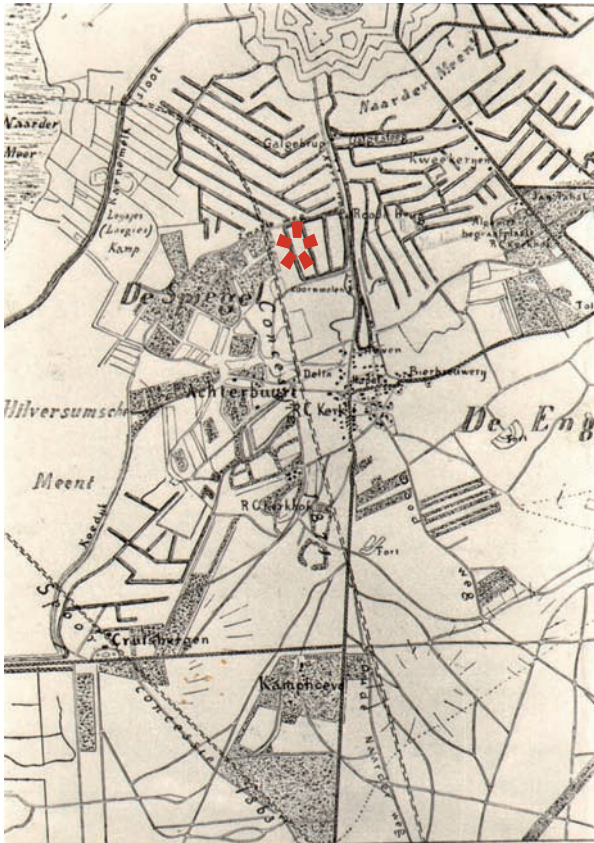
passeren en via 's-Graveland Hilversum bereiken. Te elfder ure maakte het ministerie van Defensie daar bezwaar tegen, om strategische redenen die te ingewikkeld zijn om hier uiteen te zetten. Het tracé werd daarom verlegd door het Naardermeer. Ten zuidwesten van de Vesting Naarden maakte de lijn een tamelijk scherpe bocht om via het onbelangrijke boerendorp Bussum in Hilversum uit te komen. In het begin reden er per dag negen treinen heen en weer tussen Amsterdam en Utrecht. Daarvan stopten er overigens maar vijf op station Naarden-Bussum. Vandaag de dag passeren er meer dan 300 treinen per dag.

Niemandland

Net voorbij de bocht werd een station gebouwd dat geruime tijd in niemandsland lag. De uitgang van het station kwam uit op een terrein dat, net als het hele gebied rondom de Vesting Naarden, was afgegraven, eerst vanwege de verdediging van de vesting en later ook vanwege de zandwinning. Als gevolg daarvan was het gebied doorsneden door zogenoemde zanderij-sloten om het afgegraven zand af te kunnen afvoeren naar Amsterdam, waar het goed van pas kwam om de drassige bodem van de groeiende metropool te verstevigen. De afgegraven gronden waren vruchtbaar en werden veelal gebruikt door kwekerijen. Het station was ver verwijderd van zowel de Vesting Naarden als de dorpskern van Bussum. Vanaf begin 20ste eeuw zou voor

De stoomtrein op station Weesperpoort in 1902 (foto Jacob Olie, Stadsarchief Amsterdam)





kort na de aanleg van de Oosterspoorlijn, in 1882, werd dan ook de Gooische Stoomtramlijn aangelegd tussen Amsterdam, Muiden, Muiderberg, Naarden en Laren. Er was ook een lijn tussen Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum. Een jaar later, in 1883, werd daar de lijn van Bussum naar Huizen aan toegevoegd, zodat in krap 10 jaar tijd alle Gooise dorpen en steden per tram of trein bereikbaar waren geworden, en bovendien onderling verbonden waren. In Bussum vertrok de stoomtram vanaf een platform naast spoor 1. Bij de Comeniuslaan, op de grens tussen Bussum en Naarden, maakte de tram een haakse bocht naar rechts en vervolgens op de hoek met de Lambertus Hortensiuslaan een haakse bocht naar links. Vlak voor de

Bussum in 1867. Het tracé van de spoorlijn is al ingetekend, maar het station nog niet. Goed is te zien hoe ver het station () van de bewoonde wereld verwijderd is. Links onderaan is nog een stukje te zien van het oorspronkelijke tracé, dat niet langs Bussum maar langs 's-Graveland liep*

het station het Prins Hendrikpark verrijzen. Daarvoor moesten eerst de sloten worden gedempt en moest het terrein weer wat worden opgehoogd. Hetzelfde zou later in het Vondelkwartier en het Brediuskwartier gebeuren, en overigens ook in de wijken die in de jaren twintig en dertig, na de buiten werking stelling van de Vestingwet, tussen Naarden en Bussum werden aangelegd.

De Gooische Stoomtram

Spoorlijnen waren in de tweede helft van de 19de eeuw dé manier om het land te ontsluiten. Er waren immers nog geen auto's en bussen, en nauwelijks wegen. Het vervoer ging per schip, per (paarden)koets of te voet. Na de introductie van de stoomtrein (in Nederland in 1839) groeide het aantal spoorlijnen dan ook explosief. Naast de (stoom) trein kwam al snel de (stoom)tram in beeld, ook in het Gooi. Doordat de tram een minder zware infrastructuur vergde dan de trein, was hij geschikt om ook de kleinere plaatsen te ontsluiten. Betrekkelijk

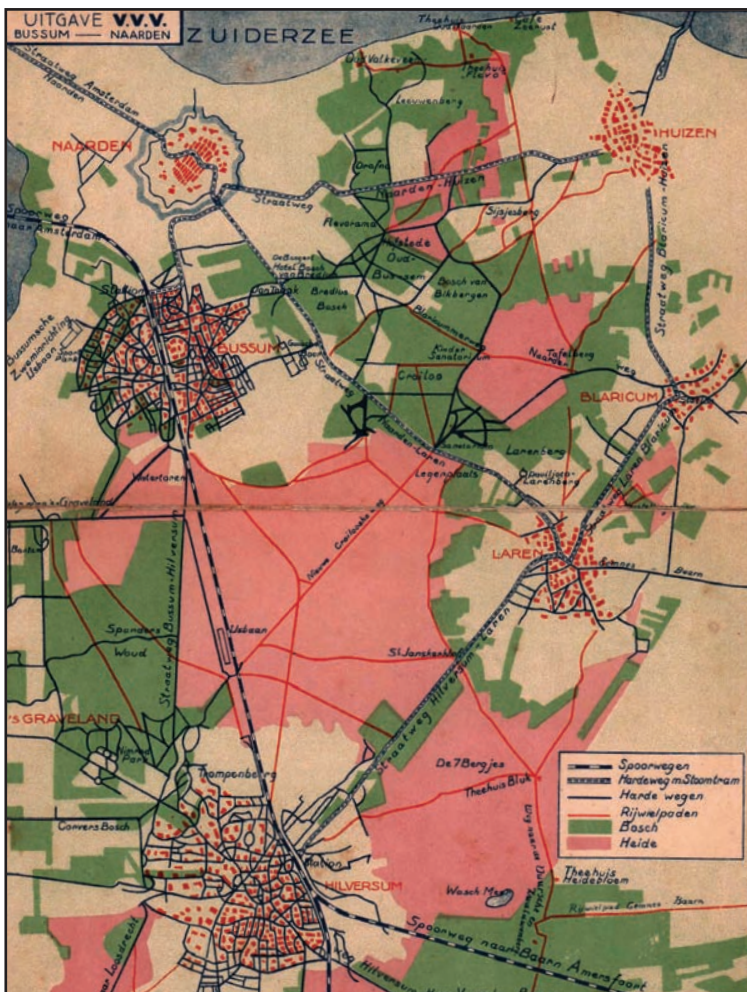
Vesting Naarden sloeg de tram rechtsaf, reed over een ophaalbruggetje de Bussummervaart over, om bij de Amersfoortsestraatweg de lijn van Amsterdam naar Laren te kruisen. Daar was de halte Abri, waar reizigers van de ene op de andere lijn konden overstappen. In 1905 werd daar een bocht aangelegd tussen beide lijnen, zodat reizigers vanuit Laren voortaan ieder uur rechtstreeks naar station Bussum konden sporen (en vice versa).

De stoomtram wringt zich door de Utrechtse Poort in Naarden (foto Archief Gooi en Vechtstreek, collectie E.L.Koopmanschap)



Forensen

Hoewel de spoorlijnen aanvankelijk bedoeld waren voor goederenvervoer, werden ze al snel ontdekt door reizigers. Zo ook de Oosterspoorweg. Eerst ging het nog voornamelijk om dagjesmensen uit Amsterdam, die erachter kwamen dat je met de trein en de tram makkelijk een uitstapje kon maken naar het lommerrijke Gooi. Muiderberg, gelegen aan de Zuider-



VVV-kaartje uit 1920 met het tracé van de stoomtram

zee, werd opeens een badplaats. Maar het Gooi bleek ook een plek waar je prettig kon wonen – mits je voldoende te besteden had, dat wel. De superrijken hadden al eerder zogenoemde buitenplaatsen laten aanleggen, bijvoorbeeld bij 's-Graveland en tussen Naarden en Huizen. Nu kwam een dergelijke luxe ook binnen het bereik van 'gewone' welgestelden. Zij lieten in het

Spiegel villa's bouwen, eerst nog voornamelijk voor gebruik in de zomermaanden, maar al gauw ook voor permanent verblijf. Bussum ontwikkelde zich snel tot een forensendorp. Vanaf de opening van de spoorlijn in 1874 verdubbelde het aantal inwoners van Bussum elke 10 jaar: van 1200 in 1874 naar zo'n 24.000 in 1924. Twintig keer zoveel! Terwijl de bevolking van Nederland in die periode 'maar' twee keer zo groot werd. Er is waarschijnlijk geen gemeente in Nederland die qua bevolkingsgroei en toename van de welvaart zo van de aanleg van het spoor heeft geprofiteerd als Bussum.

Projectontwikkelaars

De oorspronkelijke inwoners van het boerendorp Bussum waren aanvankelijk maar matig geïnteresseerd in het nieuwe transportmiddel. Het station was voor hen ver weg en de meesten hoefden toch nergens naar toe. De bevolking van het Gooi, de erfgooiers voorop, was conservatief ingesteld. Anders was dat gesteld met enkele vooruitziende ondernemers, die wel de kansen zagen die de ontsluiting van het Gooi bood. Loman, Biegel, Boelen, Coster en anderen kochten, toen zij lucht kregen van de aanleg van de spoorlijn, voor een appel en een ei de landjes op van de boeren in het Spiegel en wierpen zich op als ware projectontwikkelaars. Nauwelijks een jaar na de opening van de spoorlijn stond vlak achter het station al het gloednieuwe, grote en chique Hotel Nieuw Bussum. Daar kon je, vooruitlopend op een mogelijke verhuizing, alvast ervaren hoe fijn het in het Gooi was, vergeleken bij het verblijf in de grote, drukke en stinkende stad, die Amsterdam toen was. Je kon vanuit dat hotel per paardenkoets ritjes maken naar diverse bestemmingen in de omgeving. Bovengenoemde heren richtten de Bouwmaatschappij Nieuw Bussum op, maar ook een Verfraaiingsvereniging en een sociëteit, Onder Ons. Ze zorgden ook voor

vertier (in een tent achter Hotel Nieuw Bussum en later in Concordia) en voor een paardenrenbaan (op de Bussummerheide) en hadden later een aandeel in de oprichting van een Waterleidingmaatschappij en een Gasfabriek (voornamelijk voor de straatverlichting).

Bensdorp

De komst van rijke nieuwelingen bracht veel werkgelegenheid met zich mee. Er moesten nieuwe huizen worden gebouwd, huizen bovendien, die zo groot waren dat ze alleen maar bewoond konden worden met behulp van een legertje huispersoneel: dienstbodes, huisknechten, tuinknechten, koetsiers. Uiteraard legde dat alles de middenstand geen windeieren. Maar de spoorweg bezorgde Bussum ook een echte fabriek: de chocoladefabriek van Bensdorp, die meer dan een eeuw Bussums belangrijkste werkgever zou zijn. Dat Bensdorp juist in Bussum neerstreek was min of meer toeval. Het oorspronkelijk Amsterdamse bedrijf was op zoek naar uitbreidingsmogelijkheden en een van de medefirmanten bezat toevallig een stuk grond langs het spoor in Bussum, waar hij een cokesfabriekje had. Niet geheel tot genoegen van de heren van Bouwmaatschappij Nieuw Bussum, die industriële bedrijvigheid juist uit hun villapark wilden weren, verrees daar in 1884 een chocoladefabriekje dat zich ook nog eens razendsnel uitbreidde. De aanwezigheid van het spoor kwam goed van pas bij de aanvoer van brandstof voor de machines, bij de bevoorrading van de fabriek, en bij de verzending van de chocoladeproducten van het bedrijf. Ironisch genoeg stond even verderop langs de spoorlijn, in Weesp, de fabriek van een van de belangrijkste concurrenten van Bensdorp, Van Houten. Die had zich daar overigens al lang voor de komst van de spoorlijn gevestigd. Begin 20ste eeuw liet uitgerekend Van Houten vlakbij station Naarden-Bussum, op de hoek van de



Stationsweg en de Generaal de la Reijlaan, twee prachtige tegeltaleaus aanbrenge, die vanuit de trein goed te zien waren. Bensdorp kon niet achterblijven en antwoordde op Stationsweg 6 met een eigen tableau – van heel wat bescheidener allure.

De familie Bensdorp werd van lieverlee een echte Bussumse familie. Met name de tweede directeur, Louis (1852-1934), speelde een belangrijke rol in het openbare leven. Hij was onder meer gedurende dertig jaar lid van de gemeenteraad, en in 1903 medeoprichter van voetbalclub Allen Weerbaar

Het station

Het eerste station Naarden-Bussum was een vrij eenvoudig optrekje, dat omstreeks 1910 nodig aan vervanging toe was.

Hotel Nieuw Bussum, kort na de opening. Later zou het hotel belangrijk worden uitgebreid en voorzien van een waranda rond het hele hotel

De fabrieken van Bensdorp in 1907, gezien vanaf de toren van de St.-Vituskerk. Op de voorgrond de Mariaschool





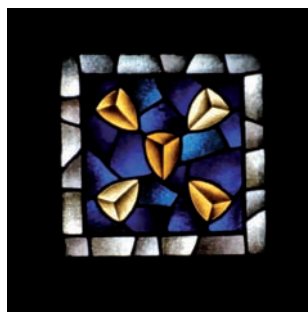
Het eerste station uit 1874



Het tweede station uit 1926. Hier wordt (in 1926) de laatste hand gelegd aan het stationsplein

Het plan voor een nieuw station omvatte onder meer een tunnel tussen de sporen 1 en 2, zodat gelijkvloers oversteken niet langer nodig of zelfs maar mogelijk was. Naast de problemen met de beschikbaarheid van allerlei bouwmaterialen, veroorzaakt door de Eerste Wereldoorlog, bleek die tunnel een moeilijk te nemen hindernis. Toen al speelde het kwelwater de bouwers parten. Het gevolg was dat er in 1916 wel een perroneiland in gebruik kon worden genomen, maar dat het hoofdgebouw nog tien jaar op zich zou laten wachten. Daardoor hebben de gebouwen op het perroneiland een heel andere architectonische signatuur dan het

Het wapen van Bussum boven de hoofdingang



stationsgebouw zelf. Het perron vertoont nog Jugendstilrekjes, terwijl het station juist wars is van frivoliteiten: er is geen gebogen lijn in te ontdekken. Niettemin is het een architectonisch juweeltje, dat niet voor niets is aangewezen als Provinciaal Monument. Wie goed kijkt zal zien hoe fraai gedetailleerd het metselwerk is, zowel aan de binnen- als aan de buitenkant, en wat een prachtige materialen er bij de bouw zijn gebruikt. Ook de glas-in-loodramen in de centrale hal en de kroonluchters met buislampen geven het station een chique uitstraling die helemaal paste bij de allure van Bussum als villadorp in de jaren twintig. H. G. J. Schelling was de architect. Hij heeft een hele reeks stations voor de NS gebouwd, waaronder het Amstelstation en Muiderpoortstation in Amsterdam. Maar die dateren van veel later. Kenmerkend voor station Naarden-Bussum (en ook voor het Amstelstation) is dat het hoofdgebouw niet zoals de meeste stations *langs* maar *dwars op* het spoor staat.

Schelling bleef ook in latere jaren betrokken bij aanpassingen aan 'zijn' station. Zo was hij betrokken bij het ontwerp van glazenier Pieter Hofman voor de glas-in-loodramen boven de hoofdingang, ter viering van de elektrificatie van de Oosterspoorlijn in 1946. Zoals bekend bevatten deze ramen de wapens van de provincies en de steden en dorpen langs of in de periferie van de Oosterspoorlijn, inclusief de aftakking naar Utrecht.

Overwegen

Toen de spoorlijn in 1874 werd aangelegd, was er ten westen van de spoorlijn nauwelijks bebouwing. Dat veranderde snel door de ontwikkeling van het Spiegel. Vijftig jaar later reed de trein dwars door Bussum. Verkeerstechnisch had dat tot gevolg dat er op het grondgebied van Bussum maar



De overweg in de
Generaal de Reijlaan,
gezien vanaf het balkon
van Hotel Nieuw
Bussum, begin zoste
eeuw. Geheel links het
wachthuisje 22, zie
blz. 20

liefst zes gelijkvloerse bewaakte overwegen waren, die allemaal met de hand bediend moesten worden, met lange wachttijden tot gevolg. Daar werd destijds, net als nu, steen en been over geklaagd. Het grootste knelpunt was de overweg aan het eind van de Brinklaan, bij de Koningin Wilhelminaschool, ongeveer waar nu het tankstation van Esso is. Daar kruiste de weg het spoor om vervolgens als Bussummergrindweg richting Hilversum te gaan. In 1928 werd dit knelpunt opgelost door de aanleg van een riant viaduct, met aan de linkerkant een heus wandelparkje. Precies op die plek zou in 1966 station Bussum-Zuid komen.

Station Bussum-Zuid

In de twee decennia na de Tweede Wereldoorlog waren de Wester- en de Oostereng nagenoeg volgebouwd. In 1953 was de Ceintuurbaan aangelegd (met een wat ongemakkelijke aansluiting op de Rijksweg A1). Bussum was inmiddels ook 'televisie-stad' geworden, een rol die niet veel later zou overgaan op Hilversum-Noord. Er was 'in Zuid' al eerder een stationnetje geweest, tussen 1894 en 1912, toen er op landgoed Cruysbergen paardenrennen werden gehouden. Dat stationnetje Renbaan, bij de Watertoren, werd alleen gebruikt

wanneer er paardenraces waren, en toen de renbaan werd opgedoekt verdween ook de halte. Die werd in 1928 even in ere hersteld, ter gelegenheid van de Olympische Spelen van Amsterdam, waarvan het hippische deel werd afgewerkt in Bussum, op de hei en op Cruysbergen. De aanleg van station Bussum-Zuid, en vooral van het daarbij behorende parkeerterrein, paste in de strategie van de NS om de automo-



bilist uit de auto en in de trein is te krijgen, zoals door Paul Schneiders onlangs nog is uiteengezet in het tijdschrift *Spiegel-schrift* (nr. 35). Bussum-Zuid was het eerste P+R-station van Nederland – er zouden er nog enkele honderden volgen.

Station Bussum-Zuid
kort na de opening
(1966)



Een kikvorsman in de liftschacht

De lift

In 2014 schreef ik in *Bussums Historisch Tijdschrift*: 'Sinds [de film] *De Lift* van Dick Maas in 1983 een kaskraker werd in de Nederlandse bioscopen, weten we dat liften zo hun eigen snode plannen kunnen hebben. In Bussum was zelfs een liftschacht al voldoende om ingenieurs, projectleiders en bouwvakkers tot wanhoop te drijven.' Dit ter inleiding bij een overzicht van het wel en vooral het wee bij de aanleg van liften op station Naarden-Bussum. Na een aanloop van 40 jaar werd in april 2009 begonnen met de bouw, maar in september werden de werkzaamheden al stilgelegd in verband met 'problemen'. Het kwelwater dat ook al roet in het eten gooide bij de aanleg van de

tunnel in 1926, bleek nog steeds moeilijk te temmen. Keer op keer werd de datum van oplevering opgeschoven. Maar ProRail zette stug door. In 2012 moesten er zelfs kikvorsmannen aan te pas komen. Op 20 juni 2014 was het dan toch zover: de liften konden feestelijk in gebruik worden genomen!

Slotakkoord

Tussen 2019 en 2022 vond een groot-scheepse renovatie van station Naarden-Bussum plaats. Het stationsgebied was jaren een soort slagveld. Eerst was er de omvangrijke reconstructie van het spooreplacement, waarbij het hele rangeerterrein aan de westzijde werd opgeruimd en spoor 3 verdween. Het treinverkeer tussen Weesp en Hilversum moest er in de zomer van 2019 wekenlang voor worden stilgelegd. Ook de perrons werden aangepakt. Meteen daarna startte de operatie 'Renovatie Station Naarden-Bussum', die gepaard ging met veel steigerwerk en ingepakte gevels. Het stationsgebouw werd helemaal opgeknapt en het gebied aan de Spiegelkant werd helemaal opnieuw ingericht. In januari 2023 werd de oplevering van het vernieuwde station gevierd.



Station Naarden-Bussum in 2023