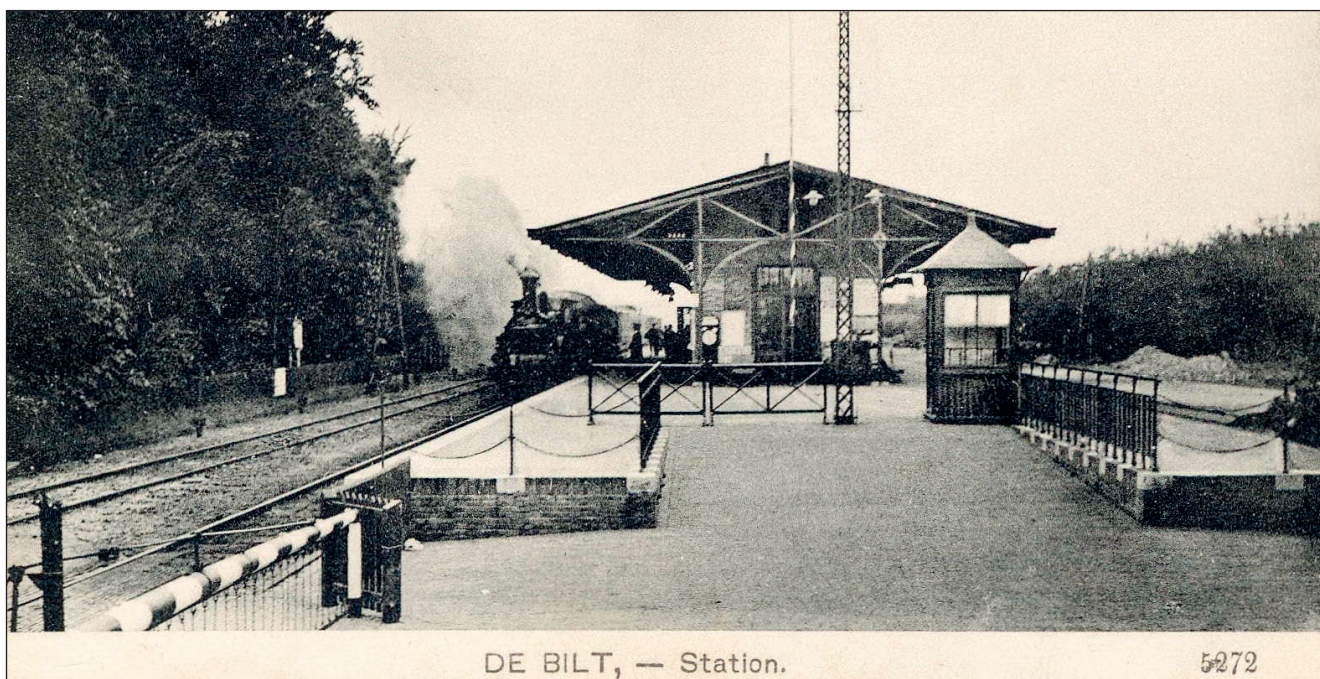




## Bilthoven en spoorwegen

*In het bijzonder de geschiedenis van de spoorlijn naar Zeist*



DE BILT, — Station.

5272

**De opkomst en ontwikkeling van Bilthoven is in de eerste plaats te danken aan de spoorlijn, die in de negentiende eeuw werd aangelegd door de Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij.**

In 1863 opende de NCS de lijn van Utrecht via Amersfoort naar Zwolle en Kampen. De nieuwe spoorlijn doorsneed de gemeente De Bilt op grote afstand van de bewoonde wereld. Toch richtte de NCS vanaf het begin een halte De Bilt - Station in en nam deze op in de dienstregeling.

Het initiatief hiertoe kwam van Jhr. H. van den Bosch, bewoner van Jagtlust en bovendien achtereenvolgens raadslid, wethouder en burgemeester van De Bilt. Hij kocht voor f 20.000 aandelen NCS en schonk grond. Zo kreeg hij gedaan, dat de maatschappij een halte bouwde en toezegde er minstens eenmaal 's morgens en tweemaal 's avonds in beide richtingen treinen te laten stoppen. In de tijd dat de NCS de lijn aanlegde begon een periode van economische stagnatie, die zo'n dertig jaar aanhield. Dit had onder meer tot gevolg, dat er na de opening dertig jaar lang maar vier treinen per dag stopten in De Bilt - Station, twee heen en twee terug.

Maar omstreeks 1890 veerde het economisch leven op. Bovendien ontstond bij de stadsbewoners belangstelling voor buiten wonen. De opdringende industrie had in de steden het leefklimaat meer en meer aangetast. Voor wie het kon betalen werd buiten wonen een trend. Mr. J.E. Ameshoff, secretaris en later directeur van de NCS, heeft die trend goed gevoeld en daar krachtig op ingespeeld. Niet voor niets was hij zelf, maart 1899, degene die in Bilthoven de eerste villa bouwde. We kunnen gerust

stellen, dat hij na Jhr. Van den Bosch de tweede persoonlijkheid was, die mede de grondslag van het latere Bilthoven heeft gelegd.

In 1892 werd het spoor verdubbeld en daarna ging het aantal treinen dat stopte in De Bilt - Station drastisch omhoog. De NCS ging het aantal stopplaatsen uitbreiden en zette zogenaamde buurttreinen in. Zo kwamen er haltes bij Blauwkapel, Groenenkanschedijk en Dolderscheweg. De Bilt - Station profiteerde van deze uitbreidingen: in 1896 stopten hier 20 treinen per dag en nadat twee jaar later de verbinding met Baarn tot stand kwam werd dit aantal bijna verdubbeld.

Na een jaar van voorbereiding werd de aanleg van de spoorlijn De Bilt - Zeist op 2 april 1901 aanbesteed. De bouw ging f 38.600 kosten. Het is verbazend, dat de spoorbaan binnen vijf maanden kon worden voltooid en het station in Zeist in dezelfde tijd. Gunstig was, dat het hele traject door onbebouwd gebied liep.

### Groei en Bloei

Het traject Bilthoven - Zeist werd op 29 augustus 1901 zonder feestelijk vertoon in gebruik genomen. Dat de trein volgens de concessievoorwaarden niet harder mocht rijden dan 40 km/u was gezien de korte afstand niet echt een bezwaar te noemen.

De nieuwe lijn was vanaf het begin een groot succes. Het aantal reizigers, dat tussen De Bilt - Station en Utrecht jaarlijks vervoerd werd, was vóór 1900 ongeveer 10.000. In 1902 waren dat er 224.000 en een jaar later al weer 39.000 meer. Het ging hier vooral om reizigers uit Zeist en Huis ter Heide, die om in Utrecht te komen, tot dusverre op de paardentram waren aangevoerd.

De bewoning van Bilthoven stelde toen nog weinig voor. Ten zuiden van de overweg had Cornelis van Vulpen in 1871 een stationskoffiehuus gebouwd, een particuliere wachtkamer, later bekend als hotel Dennenhoeve, nog later als De Schouw. De eerste villa, "Ensay" genaamd, werd door Mr Ameshoff in 1900 betrokken. Dit huis en de woning van de stationschef waren in de jaren 1900/1901 de enige bebouwing ten noorden van de spoorlijn. Na "Ensay" diende zich een projectontwikkelaar aan, die in nauwelijks meer dan een jaar - 1900/1901 - tien panden aan de Soestdijkseweg Zuid realiseerde. In dezelfde tijd werden nog drie villa's gebouwd, waaronder Oase zuid van de overweg en aan de noordkant het latere hotel De Leyen op de hoek van de Gezichtslaan.

De bevolkingsgroei in De Bilt - Station kwam maar traag op gang. In 1910 stonden er niet meer dan 120 woningen. De sterke toename van het treinenaanbod heeft tot 1914 slechts zeer beperkte invloed gehad op de ontwikkeling van Bilthoven. In Zeist, Huis ter Heide en Bosch en Duin (vanaf 1907) was dat bepaald anders. Maar na het einde van de eerste wereldoorlog trad in Bilthoven een welhaast explosieve groei op, toen er tot 1925 zo'n 400 woningen werden gebouwd.

Dienstregeling en comfort droegen bij aan het succes van het Zeister spoor. Een zelfs vandaag nog ongekende luxe was, dat er elke dag 4 treinen reden waarmee men zonder overstappen binnen een uur naar Amsterdam kon reizen en evenzo terug. Het forensenverkeer was zonder meer de belangrijkste factor in het succes van de Zeister lijn. Daarnaast werd het begin van de twintigste eeuw gekenmerkt door de opkomst

van het dagtoerisme. In een tijd, dat de welvaart geleidelijk toenam, kwamen zondagse uitstapjes in trek. Vooral de Paas- en Pinksterweekenden waren getuige van flinke stromen stadsbewoners, die de wellige natuur in deze omgeving gingen bezoeken. Zeist wist regelmatig de belangstelling van de buitenwereld te trekken met evenementen zoals in 1909 een concours hippique en een grote tuinbouwtenoonstelling (40.000 bezoekers). In 1911 moesten extra treinen worden ingelegd voor de zendingsdagen van de Gereformeerde Zendingbond. Vanaf datzelfde jaar gingen vliegfeesten op Soesterberg steeds meer publiek trekken. Ook de onafhankelijkheidsfeesten in 1913 leverden veel extra treinreizigers op. Legendarisch was de drukte in de Paasdagen van 1914. Over de lokaalsporen naar Baarn en Zeist reisden toen 25.000 dagtoeristen (plus 8.000 met de Zeister tram).

### Hoe het afliep

In de eerste wereldoorlog

zakte de bedrijvigheid al-lerwegen in en waren de spoorwegmaatschappijen gedwongen het dienstbe- toon in te krimpen. Ander- zijds profiteerde de NCS van extra militair transport en het vervoer van Belgische vluchtelingen via Huis ter Heide naar het Kamp van Zeist op de Leuserheide. Dit laatste werd mede onderhouden met Belgische rijtuigen, waarvan er bij het uitbreken van de oorlog 85 naar Nederland waren uit- geweken.

Na 1918 herstelde de economie van ons land zich snel. Dat de spoorwegen ondanks de groei van de bedrijvigheid toch financieel in de knel kwamen, was een gevolg van de opkomst van het wegverkeer. De veel grotere flexibiliteit van het busvervoer lokte steeds meer reizigers de trein uit. Ook de tram moest het op den duur (1949) afleggen tegen de bus.

In 1921/23 reden tussen Utrecht en Zeist nog 34 treinen per dag en dit aantal viel daarna terug tot 28 á 30. In 1923 ging namelijk het Biltsch Autobus Bedrijf (BAB) van start met diensten tussen Utrecht en Zeist en tussen Bilthoven en Utrecht.

Als gevolg van brandstoftekort zag NS zich gedwongen op 5 januari 1941 het vervoer van reizigers op de lijn Bilthoven - Zeist geheel te staken. Bovendien werd even later het transport van goederen teruggebracht tot 1 trein per dag v.v. Buiten het militaire gebruik van de lijn was een van de schaarse personentransporten in de oorlog de uitwisseling van Duitse en Nederlandse kinderen (meest van NSB-ouders) in de vakantietijd.

In de jaren vijftig was het treinverkeer zo beperkt geworden, dat voor de beveiliging bij de kruisingen van

de Julianalaan en de Sperwerlaan volstaan kon worden met een NS-er, die uit de trein klom om het toen nog karige wegverkeer met de rode vlag te waarschuwen. Soms werd vertrouwd op de voorzichtigheid van de machinist zelf.

In 1967 begon in Zeist het grondwerk voor de aanleg van de A28. Ofschoon het railvervoer naar Zeist een aflopende zaak was eiste de NS van Rijkswaterstaat een viaduct over de aan te leggen autosnelweg. Dit kwam er ook en is nog steeds te zien, maar het belangrijkste transport dat het viaduct te verwerken kreeg, was de afvoer van rails en biezen toen de spoorlijn werd opgebroken, lang voordat de A28 in 1986 in gebruik werd gesteld.

### Sloop

Ruim dertig jaar na de beëindiging van het reizigersverkeer kwam er op 26 mei 1972 ook een einde aan het goederenvervoer. Direct daarna begon de sloop van het station te Zeist. Het duurde nog tot voorjaar 1978 voordat ook de rails werden verwijderd. De grond in de beide gemeenten kreeg uiteenlopende bestemmingen. Zo werd in Bilthoven in 1986 grond verkocht aan de aanpalende bewoners van de Bosuillaan.

Ten slotte verkocht de NS voor f 75.000 3 km baan- lengte, van het einde van de Bosuillaan tot de Amersfoortseweg, aan het Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug en Valleigebied, dat er voor f 300.000 een geasfalteerd fietspad aanlegde. Niet alleen toeristen, maar ook scholieren en andere pendelaars maken dagelijks dankbaar gebruik van deze prijzenswaardige bestemmingswijziging.

