

HET ZEISTER SPOOR II

Jan van den Heuvel

GROEI EN BLOEI

Het traject Bilthoven – Zeist werd op 29 augustus 1901 zonder feestelijk vertoon in gebruik genomen. Gemiddeld was de reisduur van Zeist naar Bilthoven twaalf minuten en van Bilthoven naar Utrecht nog eens elf minuten (Hierna gebruiken wij steeds de naam Bilthoven, ofschoon het station pas op 21 januari 1918 die naam kreeg). 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 dienstregeling voorzag in 32 treinen per dag tussen Utrecht en Zeist, die alle stopten in Bilthoven en Huis ter Heide. Slechts twee daarvan liepen niet door, d.w.z. zij pendelden tussen Bilthoven en Zeist.

Voor de bewoners van Bilthoven was vooral van belang, dat de frequentie van de treinverbinding met Utrecht fors werd verhoogd. Konden zij in 1900 dagelijks negentien maal opstappen naar Utrecht, na de opening van de lijn naar Zeist werd dit 37 keer, waarvan vijftien keer op een trein uit Zeist. Tien jaar eerder vertrokken er van De Bilt – Station niet meer dan vijf treinen naar Utrecht. Dat waren er in 1901 dus zeven en een half keer zoveel. Het inwoneraantal van het toekomstige Bilthoven was in diezelfde periode echter nog nauwelijks toegenomen. Uit de grafiek kan worden afgelezen, dat de frequentie van de treinen tussen Utrecht en Zeist na 1901 nog werd uitgebreid, totdat in 1912/1913 een top van 42 werd bereikt. Per dag stopten toen in Bilthoven uit beide richtingen in totaal 109 reizigerstreinen. Het heeft tot lang na de Tweede Wereldoorlog geduurd voor dit aantal weer werd gehaald, mede omdat toen het reizigersverkeer met Zeist niet werd hervat. Ter vergelijking de huidige situatie: in 1997 stopten er dagelijks 154

treinen in Bilthoven en in 1998 werd dit aantal teruggebracht tot 132.

Een zelfs vandaag nog ongekeerde luxe was, dat er elke dag vier treinen reden waarmee men zonder overstappen naar Amsterdam kon reizen en evenzo terug en wel binnen een uur. Over luxe gesproken: ofschoon er op de nieuwe lokaalsporen alleen met tweede- en derdeklasrijtuigen werd gereden, waren met name de tweedeklasrijtuigen van de NCS van een niet eerder geboden verfijning van het interieur. De tekst in het kader op de volgende pagina vertelt er meer over.

Dienstregeling en comfort droegen ertoe bij, dat de nieuwe verbinding dadelijk een succes was. Tussen Utrecht en Zeist werden in de betreffende vier maanden van 1901 bijna 70.000 reizigers vervoerd. In december was de opbrengst al groter dan die van de lijn naar Baarn.

In 1902 gebruikten, exclusief gebruikers van kilometerboekjes en abonnementen, 224.000 reizigers het traject Utrecht – Zeist en in 1903 waren dat er weer 39.000 meer. Bedenk hierbij, dat tien jaar eerder over het traject De Bilt – Utrecht alles bijeen slechts 10.000 reizigers per jaar werden vervoerd. Voor een deel ging dit succes ten koste van de Zeister tram. Niettemin verloor deze in 1902 slechts 57.000 reizigers. Deze afname heeft betrekking op het volledige traject Utrecht – Zeist. Merkwaardig is, dat op de korte trajecten (Utrecht – De Bilt en De Bilt – Zeist) juist een toename werd geconstateerd en wel met 35.000. Voor trein en tram tezamen moet er in deze regio dus een flinke groei van het personenverkeer hebben plaatsgevonden. De populariteit van de trein nam in de eerste jaren verder toe en dat kostte de Zeister tram klandizie.



Rijtuig NCS B 119 voor de lokaallijnen van de NCS, opgesteld in het Spoorwegmuseum.

De rijtuigen

De NCS gebruikte voor de lokaallijnen rijtuigen die luxer waren dan de andere maatschappijen ooit op de rails hebben gezet. We laten hier een deel van de beschrijving volgen van de 2^e-klasse-rijtuigen (er werden op de lokaallijnen geen 1^e klasse-rijtuigen ingezet) door N.J. van Wijck Jurriaanse.

„De NCS B 111-127 waren zeer mooi afgewerkt. De banken met de omkeerbare kussens, aan één zijde pluuche, aan de andere zijde imitatieleder, gevuld met paardenhaar of zeegras, beide bekledingen gecapitonneerd met noppen, ruitvormig aangebracht. Des zomers zaten de reizigers op het leer, des winters op het pluuche. De rugleuningen waren altijd pluuche. Dan was er het fraaie houtwerk van de banken, bijzonder mooi gesneden aan de zijvleugels en de armleuningen. Het plafond was beschilderd met gestyleerde kraanvogels, vissen of bloemen, op de middendoorloop een loper met het NCS-embleem. De messingen stangen tussen dak en banken en idem bekleding der lampen gaven de rijtuigen mede een interieur van deftige allure. Ook de nog uit touw gevlochten bagagenetten droegen het hunne bij aan een waardige sfeer. In de vloer tussen de banken bevonden zich koperen voetverwarmingsplaten. Ook deze platen droegen de initialen NCS. Boven de ramen waren smalle donkerbruine langwerpige ruiten aangebracht. De einden van deze geslepen ruiten waren cirkelvormig. De vaste ruitjes in de lichtkap droegen wederom de letters NCS. Op de schotjes tussen deze ruitjes bevond zich een schijf met straalsgewijze openingen die op de torpedo-ventilator aan de buitenzijde aansloten. Deze schijf kon door een lange handgreep bewogen worden en daarmee kon de ventilatie in het rijtuig worden geregeld.

Van buiten de bruine teakhouten latjes, zwaar vernist. De Maatschappijnaam NCS, het rijtuignummer en de klasse-aanduiding waren aangebracht met gele schaduwletters en -cijfers, bij enkele rijtuigen met messingen letters en cijfers.”

Verschillende jaren moest de exploitatie met verlies worden afgesloten. Pas toen in 1909 de paardentram door elektrische tractie werd vervangen keerde het tij.

Het eerste kwart van de twintigste eeuw was de bloeitijd voor de exploitatie van de lijn. Dit succes was allereerst te danken aan het forensenverkeer. Groeiende welvaart en een steeds fijnmaziger treinenet lagen ten grondslag aan de al gesignaleerde trend van het buiten wonen. In Bilthoven werd de eerste villa, Ensah genoemd, door mr. Ameshoff in mei 1900 betrokken.

Men realiseerde zich dat dit huis en de woning van de stationschef in de jaren 1900/1901 de enige bebouwing vormden ten noorden van de overweg. Pas 2½ km verder kwam het volgende huis, het huidige restaurant Kuuk, waartegenover het inmiddels verdwenen tolhuis lag.

Na Ensah diende zich een projectontwikkelaar aan. L.H. Westerhout uit Utrecht, ofwel Bouwmaatschappij N.V. Villapark 'Station De Bilt', realiseerde in nauwelijks meer dan een jaar – 1900/1901 – liefst tien panden aan de Soestdijkseweg-Zuid, waarvan acht aan de oostzijde tussen de Nachtegaallaan en de Boslaan en twee aan de overkant. In hetzelfde tijdsbestek werden aan de Soestdijkseweg nog drie villa's gebouwd: Quisiana en Oase ten zuiden van de overweg en aan de noordkant het latere hotel De Leyen op de hoek van de Gezichtslaan.

In 1902 was het even rustig, maar in 1903 werd het pand Kruislaan 10 gebouwd, de eerste villa buiten de Soestdijkseweg. Daarna was de Prins Hendriklaan aan de beurt. Op de kaart, die de situatie van 1903 weergeeft, (afgedrukt bij het eerste artikel) is de oude kern van Bilthoven terug te vinden met de aanduiding Villa Park Vogelenzang.

Ondanks de bouwactiviteit in deze jaren, kwamen er tussen 1900 en 1910 in Bilthoven niet meer dan 50 woningen tot stand. De bevolkingsgroei in het

Bilthovense kwam na het relatief spectaculaire begin dus eigenlijk maar traag op gang. In 1910 stonden er nog niet meer dan 120 woningen. Men mag stellen, dat de sterke toename van het treinenaanbod aan het station tot 1914 slechts een zeer beperkte invloed heeft gehad op de ontwikkeling van Bilthoven. In Zeist, Huis ter Heide en Bosch en Duin was dat bepaald anders. Pas na het einde van de Eerste Wereldoorlog trad er in Bilthoven een welhaast explosieve groei op, toen er tot 1925 zo'n 400 woningen werden gebouwd.

Het reizigersvolume, dat zich de eerste jaren over de nieuwe spoorlijn verplaatste, werd dus overwegend bepaald door verkeer met herkomst en bestemming Zeist en Huis ter Heide.

Net als Bilthoven waren deze beide stationslocaties omgeven door uitgestrekte woeste gronden. Het station van Zeist lag op de grens van de toenmalige bebouwing en de bossen. Beide stations zouden groeikernen blijken te worden.

In Huis ter Heide werd de groei mede aangezwengeld door militaire activiteiten. Vooral de aanleg van een Geniespoor van Huis ter Heide naar de oefenterreinen bij Soesterberg bracht de nodige extra drukte voor het Zeister spoor. Dit militaire spoor heeft van 1906 tot 1927 dienst gedaan. In 1914 nam de bedrijvigheid in Huis ter Heide verder toe door de aanleg van de tram Zeist – Huis ter Heide – Amersfoort, die naast het Geniespoor kwam te rijden. Enige jaren na de openstelling van het Zeister spoor volgde Bosch en Duin. De eerste villa dateert er van 1902 en lag direct naast de spoorlijn (Tannenberg; Dames Royaards). Evenals in Bilthoven ging hier een projectontwikkelaar aan de slag en op 1 mei 1907 werd de halte Bosch en Duin in gebruik genomen. Het verzoek aan de minister tot goedkeuring was behalve door enige invloedrijke particulieren ondersteund door de Vereeniging van Gezondheids-Koloniën voor Utrechtsche Kinderen.

Ook nu nog zijn rond de plek van de eertijdse halte talrijke zorginstellingen gevestigd.

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, maar een vakantie op grotere afstand nog steeds iets was voor de bevoorrechten, kwamen zondagse uitstapjes in trek. Vooral de Paas- en Pinksterweekenden waren getuige van flinke stromen stadsbewoners, die de welige natuur in deze omgeving gingen bezoeken.

Uit de publiciteit van de spoorwegmaatschappijen van die dagen blijkt dat zij er op uit waren het grote publiek te bewegen tot een dagje uit met de trein. De reeds genoemde kaart is daar een voorbeeld van. Het is een deel van een tot wandelkaart bewerkte topografische kaart 1 : 25.000, oorspronkelijk in kleur, die met twee soortgelijke kaarten (omgeving Amersfoort en Baarn) deel uitmaakte van de dienstregeling van de NCS van 1904. Het geheel voor de beslist niet kostendekkende prijs van 10 cent. Het reclamekarakter van de kaart blijkt b.v. uit de dubbele vermelding Villa Park Bosch en Duin, daar waar nog niet veel anders dan natuurgebied is te zien.

Na de sterke groei van de eerste vijf jaren bleef het reizigersvolume tot 1909 tamelijk stabiel. In dat jaar maakte de paardentram van Utrecht naar Zeist plaats voor een elektrische tram. De concurrentie nam daardoor toe, maar daar stond tegenover, dat Zeist regelmatig de belangstelling van de buitenwereld wist te trekken met evenementen zoals in 1909 een concours hippique en een grote tuinbouwtentoonstelling (40.000 bezoekers). In 1911 moesten extra treinen worden ingelegd voor de zendingsdagen van de Gereformeerde Zendingsbond. 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 met de paasdagen van 1914. Over de lokaalsporen naar Baarn en Zeist reisden toen 25.000 dagtoeristen (plus 8.000 dito met de Zeister tram). Op een van die dagen vertrokken er uit Zeist tussen 19.30 en 20.00 uur drie treinen van elk zeven rijtuigen achter elkaar, waarvan een doorging naar Amsterdam.

Bij lezing van de jaarverslagen van de NCS valt op, dat vaak melding wordt gemaakt van de invloed van het weer op de resultaten. Als het 's winters vroom was dat gunstig, want dan was de scheepvaart gestremd. Mooie zomers waren goed voor het dagtoerisme.

In de jaren voor de Eerste Wereldoorlog had de groei van het treinverkeer een reeks investeringen op en om het station van Bilthoven tot gevolg. De NCS breidde er herhaaldelijk haar grondgebied uit. Met het oog op toekomstige stationsuitbreiding werd in 1906 het Logement Dennenhoeve (later De Schouw) met aanhorigheden voor f 20.000,- gekocht. Een van de meegekochte woningen werd verbouwd en verhuurd aan de Posterijen om er een hulppostkantoor te vestigen.

Te vermelden vallen verder onder meer de bouw van een loods voor het salonrijtuig van de koninklijke familie (1907), de vergroting van het seinhuis (1908) en de verlenging van de perronoverkapping (1913).

Aan grondtransacties wist de NCS ook wat over te houden. In de jaren 1907 tot 1911 wordt grond gekocht voor f 0,50 tot f 1,- per m². In 1916 brengt de grond, afgestaan voor de bouw van de graanmaalderij van de Coöperatieve Landbouwvereniging gemiddeld f 4,- per m² op.

Ook verderop aan de Zeister spoorlijn waren uitbreidingen en modernisering aan de orde van de dag. We noemden al de stichting van de halte Bosch en Duin. In

1909 werd er een spoor aangelegd voor het lossen van goederen en later kwam er een tweede perron.

Perronaanleg en -verlengingen vonden geregeld plaats, in Zeist in 1907 en in 1913.

In Huis ter Heide kwam in 1904 een tweede perron, dat later werd verlengd. Het station werd uitgebreid en er kwamen een goederenspoor en dienstwoningen.

De grootste investeringen vonden plaats bij het station in Zeist. Daar werd voortdurend gesleuteld aan het emplacement en dit had te maken met de steeds toenemende betekenis van het goederenvervoer.

Reeds in de onderhandelingen tussen Zeist en de NCS over de grondverkoop voor het station speelde de aanvoer van kolen voor de gasfabriek een belangrijke rol. Kolen werden tot het eind van de levensduur van de spoorlijn aangevoerd en waren met name in de vroegste periode financieel van groot belang voor de NCS. Daarbij kwamen grind en andere bouwmaterialen en de afvoer van mijnhout. Tot de sluiting van de mijnen in Limburg heeft er vanuit Bilthoven en Huis ter Heide afvoer van mijnhout plaatsgevonden. In de naaste omgeving van het station van Zeist vestigden zich bedrijven, b.v. Gero, waarheen over de Zeister lijn metaalerts werd vervoerd.

Een andere interessante inkomstenbron was het postvervoer. Met ingang van de winterdienstregeling van 1904 werd eenmaal per dag post vervoerd tussen Bilthoven en Huis ter Heide. Later werd de frequentie opgevoerd tot drie maal en rond 1930 zelfs tot vijf maal.

De lange reeks van uitbreidingen en verbeteringen aan de Zeister lijn kon in 1912 worden bekroond met een verdubbeling van de spoorbaan. De tweede baan kwam aan de westzijde. Tevens werd blokbeveiliging aangelegd met controle vanuit seinhuizen.

In de Eerste Wereldoorlog zakte de bedrijvigheid allerwegen in en waren de spoorwegmaatschappijen genoodzaakt het

dienstbetoon in te krimpen. Behalve aan een verminderde vraag naar vervoer was dit te wijten aan brandstoftekort.

Anderzijds profiteerde de NCS van extra militair transport en het vervoer van Belgische vluchtelingen via Huis ter Heide naar het Kamp van Zeist op de Leusderheide. Dit laatste werd mede onderhouden met Belgische rijtuigen, waarvan er bij het uitbreken van de oorlog 85 naar Nederland waren gekomen.

Na 1918 herstelde de economie van ons land zich snel. Dat de spoorwegen ondanks de groei van de bedrijvigheid financieel in de knel kwamen, was een gevolg van de opkomst van het wegverkeer. Daardoor werd ook het treinverkeer op het Zeister spoor niet meer wat het voor de oorlog geweest was. Tekenend is, dat in Bilthoven in 1919 van de kruising met de Julianalaan een bewaakte overweg werd gemaakt, waarbij de nu nog bestaande wachterswoning werd gebouwd. Die maatregel was nodig geworden door de toename van het wegverkeer en dit als gevolg van de verbinding van Bilthoven met Bosch en Duin, die er inmiddels via Julianalaan en Biltseweg gekomen was.

De concurrentie met het wegverkeer spitste zich toe op vracht- en busdiensten. Aanvankelijk was er op beide terreinen sprake van wildgroei, hetgeen de overheid noodzaakte een stelsel van vergunningen in te voeren.

De spoorwegen vochten terug door onder meer busmaatschappijen over te nemen, een strategie, die de NCS door de overname van de Stichtsche Tramway Maatschappij al vanaf het begin had toegepast. Uiteindelijk konden zelfs tariefverlagingen niet verhinderen, dat de veel grotere flexibiliteit van het busvervoer steeds meer reizigers uit de trein lokte. Ook de tram moest het op den duur (1949) afleggen tegen de bus.

De grafiek (zie daarvoor het eerste artikel) laat zien, dat er in 1921/23 tussen Utrecht en Zeist nog 34 treinen per dag reden en dit aantal daarna terugviel tot 28 á 30.



Ergens tussen Bilthoven en Zeist.

Het onderschrift van deze opname uit Utrecht in Woord en Beeld van 19.10.1934 drukt de negatieve stemming uit, die er toen al heerste over de toekomst van de Zeister spoorlijn:

“Dwars door de dennenbosschen, en toch zonder hun schoonheid al te veel te schaden, loopt bij Bilthoven de spoorlijn naar Zeist, een rustig lijntje, dat wel eens drukker dagen heeft gekend, toen men nog niet de voorkeur gaf aan tram of autobus.

Wie gaat er nu nog met het treintje naar Zeist?”

Deze terugval was een rechtstreeks gevolg van de opkomst van het busvervoer in onze gemeente. In 1923 ging namelijk het Biltsech Autobus Bedrijf (BAB) van start met diensten tussen Utrecht en Zeist en tussen Bilthoven en Utrecht. In 1938 en 1939 verminderde de frequentie van het Zeister spoor verder tot 22 resp. 16. Dit laatste cijfer was extra gedrukt door de mobilisatie van het Nederlandse leger bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in september (de aantallen treinen hebben betrekking op de winterdienst). Het Zeister spoor werd hierdoor in het bijzonder geraakt, omdat in het Slot van Zeist het hoofdkwartier van de Generale Staf was gevestigd. Bij het begin van de mobilisatieperiode, tussen 29 augustus en 11 september 1939, werd er daarom in het geheel geen civiel personenvervoer toegelaten.

Nu had de rijksoverheid al veel eerder aangestuurd op integratie van de spoorwegmaatschappijen, omdat de oplopende verliezen de roep om grotere efficiëntie versterkten. Dit leidde er onder meer toe, dat de lijnen, die door de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij geëxploiteerd werden, in 1919 overgedragen moesten worden aan de Staatsspoorwegen. Vanaf dat jaar leidde de NCS slechts een papieren bestaan.

In de vergadering van de Raad van Commissarissen van juni 1919 werd hulde gebracht aan mr. J.E. Ameshoff voor zijn langjarig werk als secretaris en plaatsvervangend directeur en het werd betreurd, dat zijn werkkring nu moest vervallen.

In 1926 werden ook de eigendommen en activiteiten van de NBM door het Staatsspoor overgenomen. De NCS werd in 1934 formeel geliquideerd. In 1937 werd met de oprichting van de N.V. Nederlandse Spoorwegen de integratie van het spoorwegnet in ons land voltooid.



In Bosch en Duin, Huis ter Heide en Zeist en bij talrijke andere stations werden in de jaren 1947/49 treinwagons geplaatst om in de woningnood onder het spoorwegpersoneel te voorzien. Zo ook bij de wachterswoning aan de Julianalaan, waar NS-ingenieur Schalkwijk onderdak had.

Op de achtergrond zijn de geopende overwegbomen zichtbaar. Opname 1950.

Vanaf het begin van de jaren twintig ging de winst van de spoorwegen achteruit en dat noodzaakte tot kostenbesparingen. Daarom werd al in 1924 de locomotievenloods in Zeist opgeheven. Er volgden meer bezuinigingen, waaronder de inkrimping van de overwegbewaking (1933). De bewaking van de overweg in de Julianalaan werd pas in de jaren vijftig opgeheven. Op de vorige afbeelding is de geopende overweg nog te onderscheiden.

Het goederenvervoer kon zich beter handhaven. Voor de traditionele producten, brandstoffen en bouwmaterialen, bleef de trein voornamelijk de meest geschikte transportwijze. Bovendien was in Zeist naast de gasfabriek in 1925 een industrieterrein in gebruik genomen. Echter in de jaren dertig, toen de wereldwijde depressie zich liet gelden, werd ook de goederensector getroffen. In 1936 reden er tussen Bilthoven en Zeist vier goederentreinen per dag, in 1938 slechts nog twee.

OP WEG NAAR HET EINDE

Toen Nederland in mei 1940 in de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte, was het al stiller geworden op de Zeister lijn. Na de onderbreking door de Duitse inval verminderde het personenvervoer verder en als gevolg van een brandstoftekort zag de NS zich gedwongen op 5 januari 1941 het vervoer van reizigers op de lijn Bilthoven – Zeist geheel te staken. Bovendien werd vanaf 5 mei 1941 het transport van goederen teruggebracht tot 1 trein per dag v.v.

Buiten het militaire gebruik van de lijn was een van de schaarse transporten in de oorlog de uitwisseling van Duitse en Nederlandse kinderen (meest van NSB-ouders) in de vakantietijd.

Nadat de Zeister lijn 30 jaar dubbelsporig was geweest, viel een der sporen ten offer aan de roofzucht van de bezetter. In 1942 werd de westelijke baan opgebroken en afgevoerd.

Mede daarom zag de NS na de oorlog geen aanleiding het reizigersvervoer weer op te nemen, ondanks herhaalde en dringende oproepen van bewoners van Zeist en Bosch en Duin. Een enkele maal werden nog personen vervoerd. Aan groepen verhuurde de NS soms treinstellen voor uitstapjes. Het meest spectaculaire vervoer vond plaats op 23 april 1966, St.-Jorisdag. Omstreeks duizend Utrechtse padvinders vierden de dag van hun patroon in het Panbos en daarvoor was een extra trein met 11 rijtuigen ingelegd van Utrecht CS naar Bosch en Duin.

Het goederentransport over de lijn kromp in de jaren vijftig in tot één trein per dag. Behalve steenkool en bouwmaterialen betrof het onder meer de aanvoer van erts voor de bestekfabriek Gero. Ook werden tankwagons met vliegtuigbrandstof voor Soesterberg naar Huis ter Heide gebracht, waar zij door luchtmacht personeel werden gelost. Al met al 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.



Goederentrein uit Zeist bij wachterswoning aan de Julianalaan. Opname 24.06.1952

De stoomtractie was in 1936 vervangen door diesellocs, maar na de oorlog moest weer worden teruggevallen op stoomlocomotieven.

In 1958 verschenen de diessellocs weer op de lijn. Aan elektrificatie is het Zeister spoor nooit toegekomen.

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

Ruim dertig jaar na de beëindiging van het reizigersverkeer kwam er op 26 mei 1972 ook een einde aan de dienstregeling van het goederenvervoer. Dat was reden voor de familie Van den Berg, die al meer dan twintig jaar aan het Zeister spoor woonde, om aan de machinist van de laatste trein een boeket bloemen aan te bieden



Bij de halte Bosch en Duin krijgt de machinist van de laatste trein bloemen aangeboden.

Direct daarna begon de sloop van het station te Zeist. Het duurde nog tot voorjaar 1978 voordat ook de rails werden

verwijderd. Het werk werd uitgevoerd door de firma De Boer uit Purmerend.

Na de afbraak wilde de NS de vrijgekomen grond behouden om er eventueel toch nog een spoorbaan op aan te leggen. Na enkele jaren werd dit idee prijsgegeven en kreeg de grond in de beide gemeenten uiteenlopende bestemmingen. Zo werd in Bilthoven in 1986 grond verkocht aan de aanpalende bewoners van de Bosuillaan. Voor f 75.000,- verkocht de NS 2,8 km baan-lengte, van het einde van de Bosuillaan tot de Amersfoortseweg, aan het Recreatie-schap Utrechtse Heuvelrug en Vallei-gebied, 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.

WAT ER OVERBLEEF

Honderd jaar na de opening van het Zeister spoor is er vooral het fietspad dat herinnert aan de oude lijn. De goede waarnemer zal nog enkele andere overblijfselen opmerken.

In de Julianalaan is de plaats waar de overweg geweest is, herkenbaar. Daar staat op nr. 94 nog de woning van de overwegwachter uit 1919 en aan de overkant het recente huis, dat onder een hoek werd geplaatst om het voormalige spoorwegperceel zo goed mogelijk te benutten.

In de Sperwerlaan is een lichte verheffing in het wegdek zichtbaar waar eertijds de spoorlijn kruiste. De gemeente heeft hier een rustbank geplaatst, zodat men er wat kan mijmeren over dit stukje spoorverleden.

De mooiste herinnering aan de spoorweg is uiteraard het fietspad van het einde van de Bosuillaan tot de Amersfoortseweg. Bijna de helft van de lengte van de spoorbaan werd benut voor een route, die nu bijna

geheel door bossen voert, maar destijds vooral uitzicht bood op duinen en hei. Juist voorbij golfbaan De Pan passeert men de gemeentegrens met Zeist. De spoorwagon bij de verdwenen halte Bosch en Duin is een treffende herinnering aan de vroegere bestemming van het fietspad. Wat veel passanten niet zullen weten is, dat de bungalow iets dichterbij de straat ook een spoorwagon herbergt. Nadat het echtpaar Van den Berg in 1949 de spoorwagon betrok, groeide het gezin en door zelfwerkzaamheid van deze bewoners werd de wagon in de loop der jaren uitgebreid en tenslotte geïntegreerd in de huidige bungalow (zie de op pagina 53 afgebeelde foto)

In Bosch en Duin geeft de naam Spoorlaan te kennen, dat hier eens treinen passeerden.

Aankomend op de Amersfoortseweg ziet u aan de overkant het vroegere stationsgebouw, sinds 1943 café. Het staat nu pal aan de weg als gevolg van de verbreding van de weg in de jaren vijftig.

Bronnen:

- Het Utrechts Archief; archieven van de Nederlandse Spoorwegen
- Gemeentearchieven De Bilt en Zeist
- Archief van de vereniging Historische Kring d'Oude School, De Bilt
- Van de Poll Stichting, Zeist
- Algemeen Rijksarchief, Den Haag
- Mevrouw A. van den Berg, Bosch en Duin
- Fred Meijer, De Bilt

Literatuur:

- Russer, G.A., *Tram en Trein tussen Eem en Rijn*, delen 2, 1993 en 3, 1997
- Veenendaal, A.J. jr., *De IJzeren Weg in een land vol water*, 1998
- Faber, prof. dr. J.A., (red.), *Het Spoor, 150 jaar spoorwegen in Nederland*, 1989
- Immink, mr. D.A.E., *De Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij*, 1863-1913
- Goede, A.P. de en M.H. van Dort, *Postkantoor in een Biltse Herberg*, 1993
- Wijck Jurriaanse, N.J. van, *De Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij*, 1973
- Blijdenstein, R., *Zeist, Groei en Bouw / Den Dolder en Bosch en Duin*, 1984
- Meijer, J.W.H., *Kleine Historie van De Bilt en Bilthoven*, 1995

De rest van het spoorweg- en stationsterrein wordt nu door hoogbouw ingenomen.

Het fietspad volgend, dat rechts naast dit gebouw loopt, komt men tenslotte uit op het viaduct over de A28. De linkerzijde biedt een goed uitzicht op het laatst overgebleven stuk infrastructuur van het spoor naar Zeist, het viaduct, dat Rijkswaterstaat in de jaren zeventig gedwongen was aan te leggen bij de realisatie van de autosnelweg. Even verder heeft men vanaf de Dijnselburgerlaan nog een wat rommelige inrij in het oude tracé. Dat is dan ook het laatste zichtbare restant van het Zeister spoor. Wie nu om zich heen kijkt bij de splinternieuwe rotonde waar Boulevard en Slotlaan elkaar tegenkomen, kan zich moeilijk voorstellen, dat daar aan de westzijde eens het trotse station van Zeist stond te pronken.

Voorgaande aflevering 10^e jaargang nr. 2 blz. 22

Beeldmateriaal :

- Afb. 1 Grafiek treinfrequentie, gebaseerd op dienstregelingen uit archieven NCS en Ned. Spoorwegen (Het Utrechts Archief).
- Afb. 2 Topografische Kaart 1 : 25.000, spoorweg De Bilt - Zeist en omgeving, ca. 1903
Uitgegeven door de NCS als bijlage bij de dienstregeling Winter 1904 (Het Utrechts Archief).
- Afb. 3 Obligatie van de NBM (coll. auteur).
- Afb. 4 Dienstregeling NCS 29 augustus 1901, archief NCS (Het Utrechts Archief).
- Afb. 5 Rijtuig NCS B 119 in het Spoorwegmuseum (ansichtkaart).
- Afb. 6 Ergens tussen Bilthoven en Zeist. Foto uit *Utrecht in Woord en Beeld*, 19 okt. 1934 (Tj. Langerveld).
- Afb. 7 Goederentrein uit Zeist bij de wachterswoning aan de Julianalaan, 24 juni 1952 (G.A. Russer).
- Afb. 8 Woontrein bij de Julianalaan, 1950 (G.A. Russer).
- Afb. 9 De familie Van den Berg biedt de machinist van de laatste trein bloemen aan, 26 mei 1972 (Mevrouw A. van den Berg).
