

De 'Tunnelkwestie'

EGBERT PELGRIM

Questiën', daarmee was Hilversum in 1907 rijk be-deeld. Was er geen heibel over de veel te dure her-bestrating van de 's-Gravelandseweg (de 'keienkwestie'), dan was er wel gemor over de Erfgooierskwestie, de Violenkschoolkwestie, de Schoolgeld-voor-de-HBS-kwestie, de Commissaris-van-Politie-kwestie, de Een-nieuw-Raadhuis-kwestie, de Gemeentepompenkwestie, de Loodwitkwestie, de Rioolbelastingkwestie, de Brandweerkwestie en niet in de laatste plaats: de Tunnelkwestie. Een kwestie waar niet te licht over gedacht moet worden, want hij kwam met enige regelmaat in de gemeenteraad aan de orde.

Toen de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) in 1874 de Oosterspoorweg (de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort) opende, lag deze geheel buiten het dorp, ten oosten van de dorpskern. Het gebied over het spoor, vanuit het dorp gezien, bestond voornamelijk uit akkers en heide, met hier en daar een boerderij. Daartussendoor liepen slechts enkele (zand)wegen die de verbinding vormden met de dorpen verderop: Laren, Eemnes en Huizen. Maar ja, de grond was er goedkoop en het is dus niet te verwonderen dat fabrikanten er op den duur nieuwe fabrieken gingen bouwen. Ook de arbeiders die in die fabrieken kwamen te werken, moesten gehuisvest worden en zo ontstond er vanaf kort voor 1900 een nieuwe wijk: Over 't Spoor.

Na de eeuwwisseling begon Hilversum als kool te groeien door de toenemende industrialisatie en de komst van woonforensen (veelal Amsterdammers die hier kwamen wonen maar in Amsterdam bleven werken). Het treinverkeer nam daardoor toe, maar ook het (gemotoriseerde) wegverkeer. Steeds meer lokaal verkeer moest de spoorbaan kruisen. Nu waren er bij de aanleg van het spoor drie spoorwegovergangen gemaakt: de overweg Hoge Larenseweg, de overweg Larenseweg (de 'kleine' en 'grote spoorbomen') en de in-

middels al lang opgeheven overweg Liebergerstraat-Liebergerweg. Het zal duidelijk zijn dat deze drie overwegen op den duur niet voldoende waren om al dit wegverkeer af te wikkelen. Dat station Hilversum in die tijd ook een locomotievenwerkplaats en een groot rangeerterrein had – waar druk gebruik van werd gemaakt – bevorderde de situatie natuurlijk niet. Dat leidde tot veel klachten van bewoners en fabrikanten, zodat de gemeenteraad zich vele jaren lang moest bezighouden met het "vraagstuk der overwegen". In de periode rond 1907 deed het gemeentebestuur een eerste poging dit vraagstuk serieus aan te pakken.

In 1882

De spoorlijn was nauwelijks acht jaar in gebruik toen al een groep inwoners van Hilversum en omliggende dorpen naar de HIJSM stapten met de vraag of er geen voetgangersbrug bij de Larenseweg aangelegd kon worden. De HIJSM was daar best toe bereid, maar alleen als ze de overweg Larenseweg-Stationstraat geheel mocht sluiten. In die tijd waren alle overwegen handbediend door een overwegwachter, zodat het opheffen ervan een besparing opleverde. Uiteraard was de gemeenteraad niet bepaald gelukkig met opheffing. Burgemeester Schook stelde voor om van de Hoge Larenseweg de hoofdverbinding met Laren te maken door deze weg te verbreden en te verharderen, en door de overweg Hoge Larenseweg te vergroten. Dat kon toen nog heel eenvoudig, want huizen stonden er nog niet langs dit zandpad, alleen een margarinefabriek. Hierdoor zou het verkeer beter verdeeld worden over de twee overwegen. Afsluiting van de overweg Larenseweg achtte hij echter erg bezwaarlijk, omdat hierdoor een gedeelte van de gemeente als het ware afgesloten zou worden. Er werd een raadscommissie ingesteld (de eerste in een lange reeks die zich met deze problematiek bezig zouden houden) die al anderhalve maand later verslag uit-

bracht: afsluiting van de overweg Larenseweg was inderdaad geen best idee, verbetering van de Hoge Larenseweg was dat wel, mits dat niet teveel geld ging kosten. De raad ging dus niet akkoord met afsluiting van de overweg, maar droeg B en W op om met de HIJSM te overleggen over verbreding en verharding van de Noorderweg tussen de twee overwegen.

Burgemeester Schook was echter iemand die Hilversum op wilde stoten in de vaart der volkeren en voorzag daarbij een grote toekomst voor de wijk Over 't Spoor. Dat dan het spoor een ernstige barrière zou gaan vormen was hem toen al duidelijk, en in overleg met de HIJSM kwam hij in april 1883 met een nieuwe oplossing: hij had de spoorwegmaatschappij bereid gevonden voor f50.000,- een tunnel aan te leggen in plaats van de overweg! Een vooruitstrevend plan dat echter de gemeentefinanciën in die tijd ver te boven ging. Het plan is dan ook een stille dood gestorven.

Toenemend aantal klachten

Rond 1900 zette de groei van Over 't Spoor pas goed in, en daarmee groeide ook het aantal klachten over de slechte bereikbaarheid van dit stadsdeel. Eind november 1903 lagen er bij de gemeente al 600 handtekeningen, namens “de 4000 inwoners van over het spoor”, met het verzoek het rangeerterrein te verplaatsen, de overwegen te verbreden en een viaduct voor voetgangers te bouwen. De gemeentearchitect maakte een ontwerp voor zo'n viaduct, waarmee het gemeentebestuur – burgemeester Gülcher voorop – in juni 1904 naar de HIJSM stapte. Het zou het begin zijn van een jarenlang kat- en muisspel, of – zoals het *Gedenkboek 1924* het omschreef – *ernstige conflicten tusschen gemeente en spoorwegdirectie*.

De HIJSM zag niets in het plan en stelde als alternatief een 6 meter-brede verkeersbrug voor, waarvan de toegangshelling in de Stationsstraat zou beginnen. Kosten (voor de gemeente, uiteraard) f100.000. B en W zullen gedacht hebben: in geen honderdduizend jaar, en kwamen met weer een ander, tweevoudig plan: een brug bij de Javalaan en een 4 meter wijde tunnel bij de Stationsstraat. Maar daar ging de spoorwegmaatschappij weer niet mee akkoord.

Intussen waren de klachten wel reëel. In Over 't Spoor stond al wel een aantal fabrieken (gasfabriek, Ripolin, Ensink, Van Oenen en Manssen, E.M. Jaarsma, Platteelbakkerij 'Delft', de drukkerij van De Gooi- en Eem-



J.E.C. Schook, burgemeester van Hilversum 1873-1898, was de eerste die het idee van een tunnel van de Larenseweg naar de Stationsstraat opperde. (uit: *Gedenkboek 1924*)

lander... etc.), maar arbeidershuisvesting was er in de wijk nog maar nauwelijks. De arbeiders woonden “in het dorp” en moesten dus dagelijks enkele malen het spoor oversteken. Zo schreef een werkmans aan de gemeenteraad dat het hem toch bezwaarde dat hij van zijn uurtje schaft vaak de helft kwijt was met wachten voor de spoorbomen, wilde hij thuis eten. Toen zich eind 1904 ook de fabrikanten mengden in het koor van klachten met een verzoek om de aanleg van een tunnel voor voetgangers, handkarren en kinderwagens (!), benoemde de raad opnieuw een commissie.

Deze Raadscommissie *Verbetering Communicatie Wijk I* rapporteerde al na vier maanden: verbetering was zeer nodig, maar een verkeerstunnel met hellende toegangswegen was geen haalbare kaart door de eisen die de HIJSM daaraan stelde. Een voetbrug achtte de commissie onpraktisch, zodat alleen een tunnel met trappen resteerde. Eind 1905 werd het plan van ir. J. de Koning, in samenwerking met de HIJSM, opgesteld: een voetgangerstunnel voor f60.000 bij de Stationsstraat,

Het gebied rondom het station was ook in 1907 al een verkeersknooppunt: paardentram, trein, stoomtram, koetsjes, voetgangers, fietsers en een enkele auto.

(coll. SAGV)



4 meter breed en 2,34 meter hoog. In maart 1906 ging de gemeenteraad akkoord met dit plan (13 stemmen voor, 3 tegen). Saillant detail: wethouder Jacob Peet stemde tegen; hij vond de tunnel te duur en niet nuttig.

1907: er wordt aan gewerkt – of toch niet?

In juni 1907 schijnt er nog maar weinig progressie te zitten in de tunnelbouw. In de gemeenteraad werd geïnformeerd of B en W aan de Raad voor Toezicht op de Spoorwegdiensten hadden geschreven dat ze bouw van de tunnel lieten rusten. Dit werd door B en W ontkend. Wel waren er officieuze contacten over, maar daar wilde de voorzitter (wethouder Peet; burgemeester Gülcher was om gezondheidsredenen afwezig) zich verder niet over uitlaten. Wel wilde Peet nog kwijt dat hij zelf een tegenstander was van het tunnelplan en de wijze waarop dit tot stand was gekomen. Verder had een commissie uit de burgerij B en W gevraagd om de minister van Waterstaat tot spoed te manen, maar volgens Peet lag dit niet op de weg van het dagelijks bestuur en wilde daartoe dan ook niet overgaan. Raadslid Karel Jan Perk, die zich in maart 1906 een enthousiast voorstander van het plan had getoond, wond zich op over de houding van Peet en kwalificeerde die als *lijdelijk verzet*. Hij kwam in de eerste vergadering na het zomerreces dan ook met een raadsvoorstel om B en W aan te sporen om de bouw van de tunnel te bespoedigen. Er was inmiddels al anderhalf jaar verstreken sinds de raad besloot tot aanleg van de tunnel en het grote ongerief bij de overweg duurde maar voort. Wethouder Peet verklaarde dat hij tegen zou stemmen omdat hij in dat ongerief niet geloofde en voorzag dat de uitgave van f60.000 maar een half resultaat zou geven. Burge-

meester Gülcher stelde echter uitdrukkelijk dat B en W uiteraard, los van hun persoonlijke mening, de beslissing van de raad zouden uitvoeren. Het voorstel-Perk werd daarop aangenomen.

Tegenwerking

Inmiddels leek er ook van de kant van de HIJSM geen sprake van medewerking meer te zijn. Op 3 september moesten B en W de raad vragen het raadsbesluit tot tunnelbouw aan te passen. Er waren problemen met de directie van de spoorwegmaatschappij: de HIJSM wilde de gemeente ook op laten draaien voor alle kosten voor opruiming, mocht de minister zijn toestemming voor de tunnel intrekken. Bovendien werd er in de conceptovereenkomst geen vaste prijs voor het werk genoemd, alleen dat de gemeente voor de bouwkosten opdraaide. Die konden dus hoger uitvallen dan de oorspronkelijk begrote f60.000. B en W wilden dus eerst de mening van de raad peilen.

In de daarop volgende gemeenteraadsvergadering, 24 september 1907, werd er uitvoerig verder gepraat over de tunnel. De HIJSM wilde geen garanties geven over een maximale bouwsom. Zij wees er tevens op dat er inmiddels plannen waren om een elektrische tramverbinding door het Gooi aan te leggen, waardoor de minister wel eens zijn toestemming aan het tunnelplan kon onthouden. Volgens de HIJSM was het ook een misverstand dat zij zich ooit bereid zou hebben verklaard de tunnel voor f60.000 te bouwen. En ineens had de HIJSM ook grootse plannen om het station te verplaatsen, waarbij een eventuele tunnel in het gedrang zou kunnen komen. Ook bij een eventuele uitbreiding van het rangeeremplacement zou een tunnel een sta-in-de-weg vormen.



De spoorlijn is altijd al een barrière tussen oost en west geweest. Druk treinverkeer veroorzaakte lange wachttijden voor de spoorbomen. De voetbrug vormde vanaf 1914 wel een verbetering, maar als hij in de winter door sneeuw en ijs slecht begaanbaar was, werden de wachtenden met een grote kachel warm gehouden. Op deze foto de opgang van de voetbrug aan de kant van het Stationsplein. Onder de brug de kapperskiosk. (coll. SAGV)

Een ongeval komt nooit alleen

De raad had uitdrukkelijk gekozen voor een tunnel, maar ondanks de geruststellende woorden van burgemeester Gülcher over het uitvoeren van raadsbesluiten werkte ook het college de plannen actief tegen. B en W grepen een treurig ongeluk op 2 november 1907 op de overweg Liebergerweg (3 doden en een zwaargewonde) aan om in de raadsvergadering later die maand de raad te vragen het tunnelplan in te trekken. Zij stelden voor om in plaats van de tunnel twee loopbruggen te bouwen aan de Laarderweg en de Liebergerweg. Zij wilden daarover met de HIJSM gaan onderhandelen onder intrekking van het raadsbesluit van 13 maart 1906 (omdat het college daartegen nog steeds bezwaren heeft). Met de twee bruggen zou er dan een oplossing zijn die goed zou voldoen en de gemeente niet meer geld zou gaan kosten dan de begrote f60.000. Daarmee werd ook het probleem omzeild dat de tunnel eventueel al na enkele jaren weggebroken zou moeten worden; bruggen zijn eenvoudig te verplaatsen. Het voorstel van B en W werd ondersteund door brieven van E.M. Jaarsma en G. Dekker. De laatste beschreef ook een bijna-ongeluk op de overweg Liebergerweg, die blijkbaar erg gevaarlijk was. Er kwam gemor vanuit de gemeenteraad: die had in welgeteld al twee maal besloten f60.000 uit te trekken voor de bouw van een tunnel bij de Laarderweg en nu wilde B en W de helft daarvan bestemmen voor de problemen bij de Liebergerweg. Het college achtte echter twee bruggen voor hetzelfde geld te verkiezen boven een tunnel. De raad vond ech-

ter dat een tunnel grote voordelen had en achtte de bruggen van slechts beperkte betekenis. Het voorstel van B&W werd verworpen en daarmee koos de raad dus opnieuw voor een tunnel.

Ɔoe dit afliep...

Medio 1908 kwam de HIJSM met aanvullende eisen die de tunnel nog duurder maakten. Zij stelden opnieuw de bouw van een verkeersbrug voor, dit keer bij de Hoge Larenseweg. B en W wilden dan wel ruime op- en afritten: van het Langgewenst tot aan de Huygensstraat. Dit ging echter f300.000 kosten, wat de gemeentebegroting ver te boven ging, waarop B en W maar weer eens een voetbrug voorstelden. In 1908 en 1909 kwamen er opnieuw verzoeken om een tunnel binnen van zowel gewone bewoners als fabrikanten, waardoor de tunnel op de agenda bleef, totdat de HIJSM in januari 1910 in een brief aan de gemeente verklaarde niets meer in een tunnel te zien en het er ook niet meer over te willen hebben. De gemeenteraad besloot daarop de minister te vragen enige dwang op de HIJSM uit te oefenen. In februari 1910 stemde de raad opnieuw tegen een B en W-voorstel tot de aanleg van een loopbrug. In november bleek de druk van de minister toch enig effect te hebben op de HIJSM, in diervoege dat de maatschappij weer over het tunnelplan wilde praten. Ze wilden het echter opnieuw gewijzigd hebben, waarop de gemeenteraad alweer een nieuwe raadscommissie instelde om de mogelijkheden te inventariseren. Deze commissie bracht in april 1911 verslag uit

en vatte de situatie als volgt samen: de HIJSM bleef tegen het tunnelplan. De maatschappij wilde eigenlijk het emplacement vergroten en was bang dat een tunnel dan in de weg zou zitten, dan wel verwijderd moest worden. Tegen een voetbrug had ze geen bezwaar. Volgens de commissie waren er 5 opties:

- verplaatsing station; kost miljoenen, dus geen optie
- voetgangerstunnel Larenseweg; dit plan zojuist gestrand
- een hoge overweg bij de H.Larenseweg; zeer kostbaar: 3 ton
- een hoge overweg meer noordelijk; de tijd hiervoor leek nog niet gekomen
- een voetbrug Larenseweg; enig te verwezenlijke plan, kost f36.750.

De raad, de zaak moe, besloot tot de laatste optie. De voetbrug werd pas 2 jaar later aanbesteed en kwam op 10-2-1914 in gebruik. De brug werd eind 1964 gesloopt.

Verdere ontwikkelingen

Daarmee waren de verkeersproblemen tussen oost en west natuurlijk niet van de baan. Zowel Hilversum als het treinverkeer bleven groeien. Al in 1913-1914 werden er opnieuw plannen voor een tunnel gemaakt, maar nu bij de Hoenderweg. Door de Eerste Wereldoorlog kwam daar niets van. Het plan werd in 1926 weer uit de kast gehaald, maar pas in 1938 zou het gerealiseerd worden als de Beatrixtunnel.

In de jaren '20 brak het inzicht door dat er heel wat te verbeteren viel aan de verkeersmogelijkheden tussen de twee stadsdelen. De overweg Larenseweg werd dan ook behoorlijk verbreed, waardoor de naam 'de grote spoorbomen' in zwang kwam. Bij de 'kleine spoorbomen' was echter geen ruimte voor verbreding, zodat daar in 1928 een fietsers- en voetgangerstunnel in gebruik kwam. Dit tunneltje werd in 1964 gesloten omdat de Noorderweg verbreed moest worden voor het almaar toenemende autoverkeer.

De eerste echte ongelijkvloerse kruising kwam in 1930 tot stand met de opening van het viaduct-Johan Gerardsweg. Verder naar het noorden was er nog de Craiosche brug, in de jaren '80 van de vorige eeuw vernieuwd en verbreed, terwijl in de jaren '70 in het zuiden er een tunnel onder de spoorlijn naar Utrecht kwam, achter de inmiddels verdwenen Expohal.

Toch bleef het spoor een barrière vormen tussen oost en west-Hilversum. In 1925 waren de grote spoorbomen al 30 minuten per uur gesloten, in de jaren '90 was dit opgelopen tot 45 minuten. Het valt dus niet te verwonderen dat er al vanaf 1947, in het kader van Dudoks Kernplan 1946, gepraat werd over een definitieve oplossing. Tot 1955 zijn er serieuze plannen geweest om het spoor half of geheel te laten zakken, zodat het verkeer er geen last meer van had. Met name burgemeester Boot heeft zich daar indertijd sterk voor gemaakt. Dat leidde uiteindelijk in 1954 tot het "Plan-Bos". Ir. Bos wilde het andersom doen en het spoor in een tunnel laten zakken, met een nieuw station er dwars bovenop. Het verkeer kon dan weer gewoon op straatniveau ongehinderd van oost naar west en vice versa. Het enige probleem was het grondwater; dat moest worden weggehouden, waarvoor Bos een ingenieus systeem had bedacht: het zand onder de spoorbaan (op 7 meter diepte) injecteren met een asfalt emulsie. De Nederlandse Spoorwegen wilden er in 1955 uiteindelijk niet aan omdat ze het te duur vonden en te experimenteel. Het is er dus nooit van gekomen en de barrière bleef.

Tot slot

In november 2007 werd een tunnel onder het station voor voetgangers en fietsers opengesteld en de grote spoorbomen definitief gesloten. Daarmee kwam het plan van burgemeester Schook toch nog tot stand en kreeg de NS alsnog waar de HIJSM in 1882 om vroeg. In zekere zin heeft Hilversum 125 jaar op deze tunnel zitten wachten, of in ieder geval een dikke honderd als we uitgaan van het officiële raadsbesluit van maart 1906 om de tunnel te bouwen. Ik stel voor hem de Burgemeester Schooktunnel te noemen.

