



Naarden-Bussum

Station

Naarden-Bussum

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

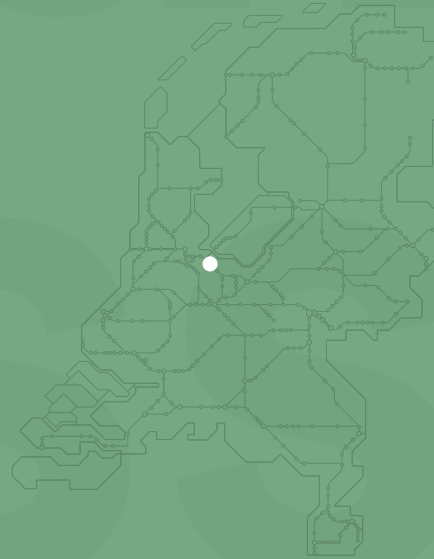
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Naarden-Bussum

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson 7 september 2013



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

Station Naarden-Bussum

Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, juli 2013

Station Naarden-Bussum

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**



Inhoud

5	Inleiding
15	Chronologie
16	Stedenbouw
32	Emplacement
56	Architectuur
110	Belangrijkste wijzingen
116	Waardering
126	Aanbevelingen
132	Bibliografie

Inleiding

Station Naarden-Bussum is een complex dat bestaat uit een eilandperron met perrongebouwen, perronoverkapping en passagierstunnels van 1914, en een voorgebouw van architect H.G.J. Schelling van 1925. Dit station is niet alleen een provinciaal monument maar ook één van de topstukken van de 'Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden.

Het oudere deel van het station is een vroege getuigenis van het forensisme dat opkwam in de het begin van de 20^{ste} eeuw en daarom cultuurhistorisch van groot belang voor de NS. Naarden-Bussum was een van de eerste echte forenzenstations en verschillende details zijn hieruit verklaarbaar, bijvoorbeeld de extra tunnel aan het einde van de perrons naast de spoorwegovergang die de forenzenstromen uit de belangrijkste richtingen van een snelle route naar het perron en de trein voorzag.

Het voorgebouw van Naarden-Bussum uit 1925 is bovendien het vroegst overgebleven stationsgebouw van de hand van Schelling, het iets eerdere (en allereerste) Sittard werd in 1992 afgebroken. Station Sittard is het eerste Nederlandse station met platte daken en is het eerste station dat in een vroeg-modernistische of kubistische stijl werd opgetrokken. Het bakstenen gebouw is opgebouwd uit blokvormige elementen die als het ware tegen elkaar aangeschoven zijn in een symmetrische compositie. Een paar jaar na station Sittard maakte Schelling het ontwerp voor station Naarden-Bussum waar hij de kubistische vormtaal verder ontwikkelde. De symmetrische compositie wordt bij dit station losgelaten. Station Naarden-Bussum is bijzonder omdat het een vroeg voorbeeld is van het kubisme dat in de jaren '30 populair is en zijn apotheose beleeft in het Raadhuis van Hilversum (Dudok, 1928-1931) en het Haags gemeentemuseum (Berlage, 1931-1935).



**Station Naarden-Bussum (1926):
Baksteenkubisme**



**Station Amsterdam Amstel (1939):
Nieuwe Zakelijkheid**



**Station Enschede (1950):
systeemarchitectuur**

de entree- en vertrekhal dwars op het spoor werd geplaatst, een typologie die Schelling in de vooroorlogse periode verder zou ontwikkelen en uitwerken en die in Amsterdam Amstel een hoogtepunt zou bereiken. Weliswaar bestond al station Schiedam (1888, D.A.N. Margadant) dat dwars op het spoor geplaatst was, maar dit werd door de stedenbouwkundige omstandigheden gedictieerd en was niet zoals bij Naarden-Bussum, Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel een keuze vanuit een architectonisch concept. In het Amstelstation is de typologie zo helder uitgewerkt en zo ver, en in alle schalen, doordacht dat het station en haar pleinen als een precies afgesteld verdeelstation alle verkeersstromen en -modaliteiten efficiënt afwikkelt. Al is Naarden-Bussum een kleiner station op een veel eenvoudiger locatie, het station is te zien als een voorstudie of vingeroefening, als eerste gelegenheid voor Schelling om over het type en de mogelijkheden ervan na te denken. De ontwikkeling van een ideale plattegrond voor het stationsgebouw en alle verkeersstromen die erin samenkomen is iets dat door het hele oeuvre van Schelling loopt en vanaf station Naarden-Bussum tot en met het laatste station van zijn hand, Station Arnhem (1954), een belangrijke rol speelt.

Terwijl Schelling zich tijdens zijn hele loopbaan bij de NS bezig houdt met het uitwerken van de ideale stationsplattegrond gebruikt hij verschillende architectonische stijlen om zijn stations in vorm te geven zodat het mogelijk is zijn oeuvre onder te verdelen in drie perioden:

- **1923-1933 Baksteenkubisme:** In deze vroege periode ontwerpt Schelling in massieve kubistische composities. Station Naarden-Bussum, en enkele onderstations zijn de enige overgebleven bouwwerken uit deze periode.
- **1933-1939 Nieuwe Zakelijkheid:** Station Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort zijn de beste voorbeelden hiervan. De gebouwen zijn te herkennen aan grote glaspuien en de slanke betonconstructie die duidelijk in het zich blijft.
- **1950-1954 Systeemarchitectuur:** Station Enschede, Hengelo en Zutphen zijn van deze serie naoorlogse stations overgebleven. De gebouwen zijn op een regelmatig grid ontworpen en zijn opgebouwd uit (prefab) betonelementen waarbij classicistische stijlelementen een rol spelen.

Van het vooroorlogse oeuvre van Schelling is met name het indrukwekkende rijksmonument Amsterdam Amstel uit 1939 bekend. In die periode ontwerpt hij ook station Amsterdam Muiderpoort en daarnaast de kleinere stations Boskoop en Waddinxveen in een vergelijkbare stijl. Schellings architectuur is in

de late jaren '30 lichter geworden; ramen zijn getransformeerd tot transparante schermen en er komt meer nadruk te liggen op het constructieve betonframe. In 1942 wordt Schelling samen met Sybolt van Ravensteyn benoemd tot spoorbouwmeester van de Nationale Spoorwegen die in 1938 door fusie van de laatst overgebleven spoorwegmaatschappijen is ontstaan. Schelling is dan verantwoordelijk voor de stations boven en Van Ravensteyn voor die beneden de grote rivieren. Na de oorlog staan zij samen voor de grote taak de vele gehavende stations weder op te bouwen of te vervangen. Schelling ontwikkelt in deze periode van materialenschaarste een systeemarchitectuur gebaseerd op prefab betonelementen geïnspireerd op de betonarchitectuur van Auguste Perret en Denis Honegger. Alle naoorlogse stations van zijn hand vormen zo samen een herkenbare serie. De combinatie van klassieke architectuurthema's met een sobere uitvoering en een uiterst functionele houding ten aanzien van de veranderende stationsprogramma's maakt deze gebouwen tot een belangrijk onderdeel van de Nederlandse architectuurgeschiedenis.

De monumentale waarde van Station Naarden-Bussum bestaat uit drie aspecten: ten eerste is er de cultuurhistorische waarde van het station als een herinnering aan een periode van vroege suburbanisatie en forensisme. Hierbij spelen alle delen van het complex, van 1914 en 1925, een rol. Ten tweede is er de architectuurhistorische waarde van het gebouw als eerste voorbeeld van een stationstypologie waarin de hal dwars op het spoor is geplaatst en als een vooruitstrevend en succesvolle toepassing van de het vroege, kubistische modernisme. Ten derde is er de stedenbouwkundige waarde van het gebouw voor Bussum als oriëntatiepunt en ruimtelijke bouwsteen, maar ook als vliegwiel voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van de conglomeraat in de 20^{ste} eeuw.

In dit rapport richten wij ons met name op de fysieke aspecten van de monumentale waarde, en dus met name op de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteiten van Station Naarden-Bussum. De aanleiding voor deze cultuurhistorische analyse is het feit dat het Station Naarden-Bussum is opgenomen in "De Collectie", en dus bij voorbaat al aanspraak maakt op een bijzondere behandeling door haar bezitters en gebruikers. In het gelijknamige boek dat in opdracht van de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester is gemaakt zijn vijftig stations verzameld waarvan de cultuurhistorische waarde door de organisatie wordt onderkend, niet alleen als een herinnering aan het verleden, maar ook en vooral als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan

worden voor het maken van waardevolle en aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dienen dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de stedenbouwkundigen en monumentenbeschermers van de Gemeente Bussum, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven.

De structuur van dit rapport volgt in grote lijnen de inhoudsopgave zoals deze in de Briefing Cultuurhistorisch onderzoek door de NS is opgesteld.







Kooftopent

Naardermeer

Veertig Morgen

Naardermeer

Wijk de Bovense Blik

Groendade

Melkmeent

Melkmeent

Melkmeent

Melkmeent

Naardermeer

Naardermeer

N236

N236

N236

Loodijk



12

Sichtse Kade

Paviljoen

Melkmeent

Melkmeent

Hilversumse Meent

Zuidermeent

Zuidermeent

Zuidermeent

Biermeent

Melkmeent

Lugemesmeent

Kreemseent

Zuidermeent

Zuidermeent

Biermeent

Melkmeent

Melkmeent

Blommeent

Blommeent

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Groot Herdofgruwaldaan

Statenlaan

Melkmeent

Prinses Ireneaan

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Hilversumse Meentweg

Laggenakampweg

Kolbaan

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Meerweg

Voermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Naardermeer

Overscheentweg

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Levendijk

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Rijksweg

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

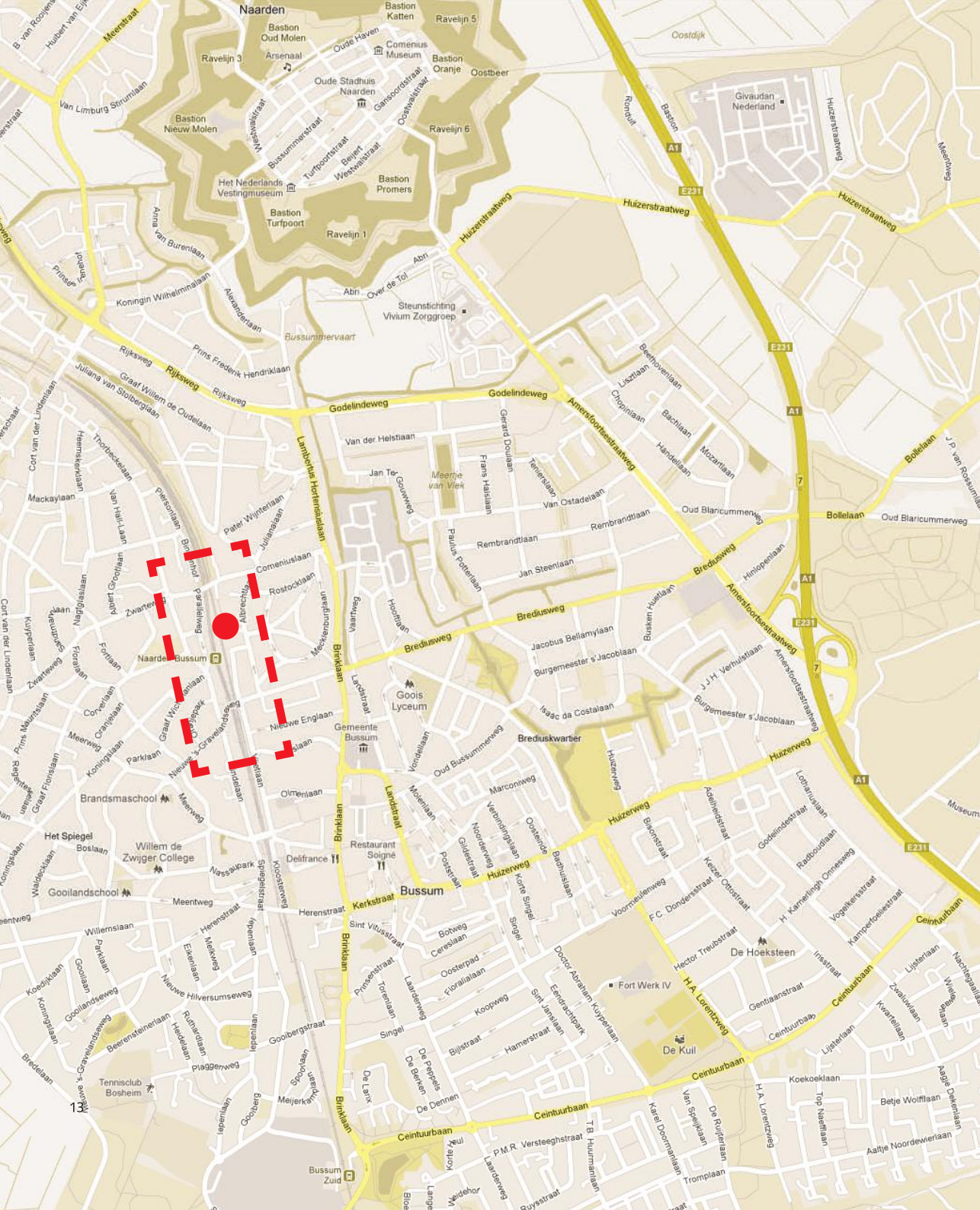
Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade

Meerklade



Chronologie

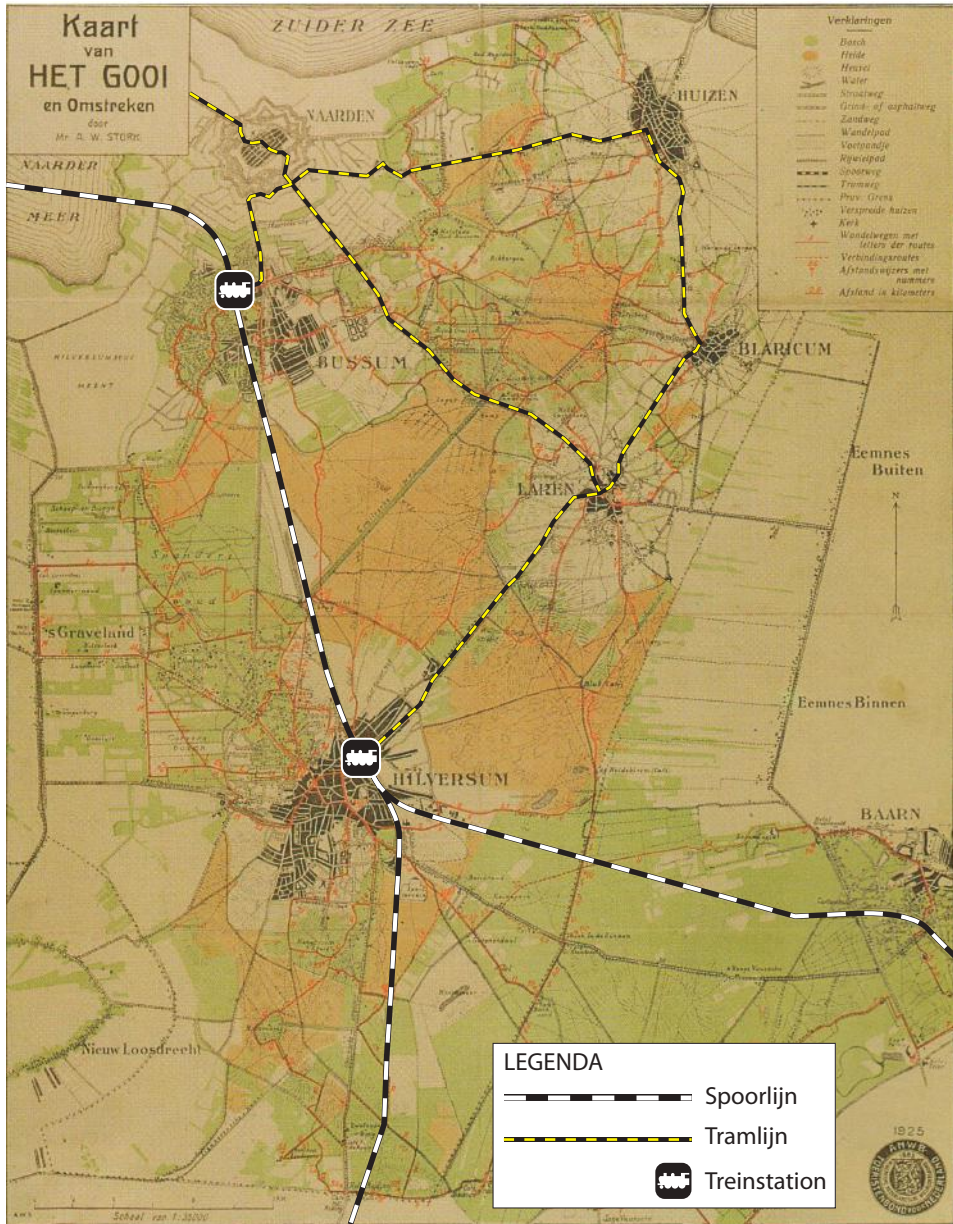
- 1874 : Naarden-Bussum wordt middels de Oosterspoorweg met Amsterdam verbonden.
- 1874 : Het eerste station Naarden-Bussum wordt opgeleverd.
- 1899 : Ontwerp voor Prins Hendrikpark aan de voorzijde van het station.
- 1914 : Het eerste station wordt gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw.
- 1914 : Juni, begin van de Eerste Wereldoorlog.
- 1917 : Perrongebouwen met overkappingen worden opgeleverd, het voorgebouw laat op zich wachten door stijgende materiaalprijzen en bouwproblemen.
- 1917 : De HIJSM en de Staatsspoorwegen besluiten te fuseren: begin van de Nederlandse Spoorwegen.
- 1926 : Voorgebouw Station Naarden-Bussum naar ontwerp van H.G.J. Schelling wordt opgeleverd.
- 1946 : Glas-in-loodramen in de voorgevel.
- 1958 : De laatste tramlijn wordt opgeheven.
- 1975 : Het stationsplein wordt verbouwd.
- 2011 : Verbouwing perrongebouw: Julia's en Seats2meet wordt gerealiseerd.

Stedenbouw

De context van station Naarden-Bussum wordt gekenmerkt door een lommerrijke, parkachtige omgeving met luxe, vrijstaande villa's. Deze omgeving is een direct gevolg van de industriële revolutie. Als gevolg van de mechanisatie van de landbouw verloren veel arbeiders op het platteland hun baan en trokken naar de stad in de hoop werk te vinden in de fabrieken. Dit leidde in veel steden tot overbevolking en vervuiling. Gelijktijdig met dit proces van urbanisatie ontstond daarom een proces van suburbanisatie; vooral de rijken probeerden de steden te ontvluchten en vestigden zich aan de randen van de grote steden in aantrekkelijke, groene villawijken. Dit proces van suburbanisatie trad in Groot-Brittannië, Duitsland en de Verenigde Staten al in de negentiende eeuw op; omdat Nederland vrij laat industrialiseerde kwam ook deze suburbanisatie pas veel later op gang, met name in de jaren na de Eerste Wereldoorlog. Gooise gemeenten als Bussum, Hilversum, Laren en Blaricum zijn typische gebieden die rond 1900 door de suburbanisatie een sterke bevolkingsgroei doormaakten.

Spoorlijnen en tramlijnen

Misschien wel de belangrijkste stimulans voor de suburbane ontwikkeling van het Gooi was de komst van de spoorwegen en de regionale tramlijnen. De HIJSM (Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij) opende in 1876 een spoorlijn tussen Amsterdam en Zutphen, de zogenaamde Oosterspoorweg. Het traject Amsterdam – Amersfoort, ook wel de Gooilijn genoemd, verbond onder andere Naarden, Bussum en Hilversum met Amsterdam. Deze lijn had bij Hilversum een aftakking naar Utrecht. Het dorp Bussum werd in 1874 met Amsterdam verbonden. De Oosterspoorweg was echter primair bedoeld voor goederentransport, de HIJSM verbond met deze lijn Amsterdam en zijn haven met het Ruhrgebied en het vervoer van kolen vormde hierin het leeuwendeel. De spoorlijn naar Duitsland zou via Winterswijk lopen, waar in de 19de eeuw de textielindustrie een vlucht genomen had. De HIJSM kon op die manier concurreren met de NRS (Nederlandsche Rhijspoorweg-Maatschappij) die een lijn van Amsterdam naar het Duitse Elten exploiteerde (Amsterdam – Utrecht – Driebergen-Zeist – Arnhem – Elten). Pas na de Eerste Wereldoorlog begon het personenvervoer belangrijker te worden.



Trein- en tramlijnen in het Gooi, 1925

Bij de oplevering van de Oosterspoorlijn in 1874 vertrokken per dag negen treinen van het Amsterdamse treinstation aan het Oosterdok via Hilversum naar Utrecht. Van deze negen treinen stopten er maar vijf op station Naarden-Bussum. Voor de bewoners van de villawijken en grondexploitanten was dit natuurlijk ongunstig, maar ondanks herhaaldelijke verzoeken wees de HIJSM telkens de verhoging van de stopfrequentie op Naarden-Bussum af. Dit om de gemiddelde snelheid van de dienst naar Hilversum en Utrecht niet naar beneden te halen. Toch was deze treindienst een grote verbetering van de mobiliteit; daarvoor kon er alleen 's maandags op en neer gereisd worden naar Amsterdam met de diligence.¹

Dat een station als Bussum geen prioriteit had blijkt wel uit de introductie van de zogenaamde 'slip'. Reizigers met bestemming Bussum moesten in de achterste wagon plaatsnemen van de trein van Amsterdam naar Hilversum. Net voor het station werd deze wagon al rijdend afgekoppeld om met de resterende snelheid het station binnen te kunnen lopen. Aan boord was een remmer die er voor zorgde dat de wagon precies op het Bussumse perron stopte.²

De bewoners van Bussum waren aan het eind van de negentiende eeuw naast het treinverkeer sterk afhankelijk van de nu verdwenen stoomtramverbindingen. Deze trams hadden een veel lagere snelheid dan de gewone treindiensten maar zorgden voor een goede verbinding tussen Amsterdam, Naarden, Bussum, Muiden, Laren, Huizen, Hilversum en Blaricum. Deze tramlijnen waren regionaal van groot belang omdat ook plaatsen die niet door spoorlijnen werden aangedaan daarmee een betere verbinding kregen. Aanvankelijk waren er twee concurrerende maatschappijen, de Gooische Stoomtrammaatschappij en de Stoomtramweg Maatschappij Bussum-Huizen. De laatste nam de eerste over in 1917 en veranderde in 1930 de naam in Gooische Tramweg Maatschappij. De tramlijnen richtten zich hoofdzakelijk op personenvervoer en zorgden voor een vergrote mobiliteit, zeker in de periode dat de auto en de bus nog geen gemeengoed waren. De ontwikkeling van de tramlijnen was zo een belangrijke factor in het proces van suburbanisatie.

De tramlijnen werden echter ook gebruikt voor goederenvervoer naar nabijgelegen fabrieken zoals de Chemische Fabriek Naarden. Vrij snel na de Tweede Wereldoorlog zijn de meeste van deze lijnen opgeheven als gevolg van de

1) Fabrius, 1917, p. 77

2) Haan, 1990, p. 33.



Vogelvluchtperspectief, omstreeks 1925

'verbussing'. De lijn tussen Bussum en Huizen bleef het langst bestaan, tot 1958. Daarna werd deze lijn, die op dat moment alleen nog voor goederenvervoer werd gebruikt, ook opgeheven.

Plaats van het station

Dat het treinstation op de grens van Bussum en Naarden is gebouwd, en niet binnen de stadsgrenzen van Naarden lijkt in eerste instantie opmerkelijk. Bussum is op dat moment een boerendorpje van 1300 inwoners met vrijwel geen openbare voorzieningen of industrie. Naarden heeft dan 3000 inwoners en is sinds jaar en dag een heuse stad. Dat het station toch niet binnen de stadsgrenzen van Naarden is gebouwd heeft te maken met de vestingen die voor de verdediging van Amsterdam nodig werden geacht. In 1874, in hetzelfde jaar waarin begonnen was met de bouw van de Oosterspoorweg, werd door de regering de Vestingwet in werking gesteld. Deze wet was ontstaan uit een compromis tussen voorstander en tegenstanders van de vestingen. Tegenstanders meenden dat de vestingsteden te veel beperkt werden in hun ontwikkelingen als gevolg van de beknellende stadswallen en grachten. Voorstanders meenden dat de fortificaties van groot

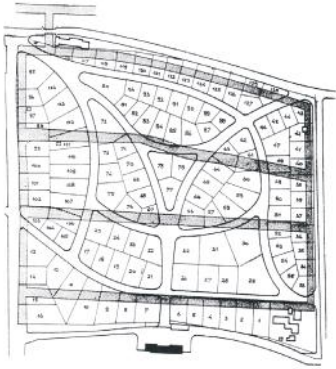
belang waren bij de verdediging van het land, met name voor de stad Amsterdam. De Vestingwet van 1874 besloot dan ook aan de ene kant de vestingen te handhaven of zelfs te versterken, maar om tegelijkertijd de vestingen in Friesland en Groningen, en plaatsen als Deventer en Zutphen op te heffen. De ontmanteling van de vestingen bood meer vrijheid voor het aanleggen van spoorlijnen: de ruimte die vrijkwam bij het ontmantelen van de vestingen kon goed gebruikt worden bij het binnenbrengen van spoorlijnen, zoals in de stad Zutphen is gebeurd.

Bij Naarden was dit echter niet mogelijk omdat diezelfde Vestingwet de eisen voor de verdediging van Amsterdam juist aanscherpte. Onder geen beding mocht de spoorlijn de vestingen van Naarden die onderdeel waren van de Hollandse Waterlinie doorkruisen, met als gevolg dat het station aan de rand van de gemeentegrenzen moest worden gebouwd. De spoorlijn moest echter wel onder het schootsveld van de vesting lopen zodat de vijand er niet ongehinderd gebruik van kon maken. Verder mochten er geen gebouwen in het schootsveld worden gebouwd, behalve als deze van hout waren en bij oorlogstijd dus gemakkelijk konden worden verwijderd. Dit om te voorkomen dat de vijand ze als dekking zou kunnen gebruiken.³ Om die reden moest ook het station buiten de vesting worden gebouwd, voorbij de 'verboden kringen' waardoor het station vanzelf aan de rand van Bussum terecht kwam. Op het moment dat het eerste station van Naarden-Bussum werd geopend stond het dan ook in een bijna leeg gebied tussen de vesting Naarden en het dorp Bussum.

Suburbanisatie

In de jaren na de komst van de spoorlijnen groeide Bussum snel: van 1303 inwoners in 1874 naar 3164 inwoners in 1887, 7880 in 1901 en 16.017 in 1915. Bussum werd hiermee na Hilversum de grootste Gooise gemeente. In eerste instantie vond de meeste groei plaats aan de westkant van de spoorlijn in de villawijk Het Spiegel. Deze wijk is een agglomeratie zonder veel samenhang waar de welgestelde Amsterdamse elite vrijstaande villa's bouwden. Eerst werden deze huizen veelal als buitenverblijf gebruikt in de zomermaanden, maar al vrij snel werden ze permanent bewoond. Deze particuliere suburbane verstedelijking bereikte in de jaren '20 haar hoogtepunt. Hierdoor ontstond de situatie dat de rijke nieuwkomers van Bussum vrijwel allemaal aan de westzijde van het spoor

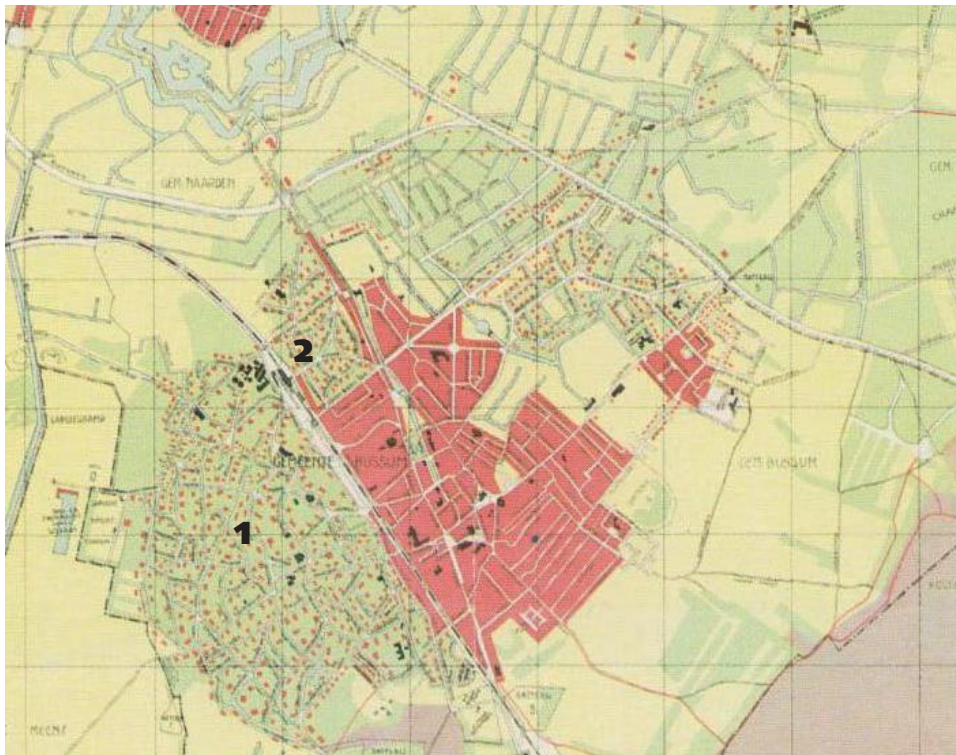
3) Heyne, 1983, p. 102.



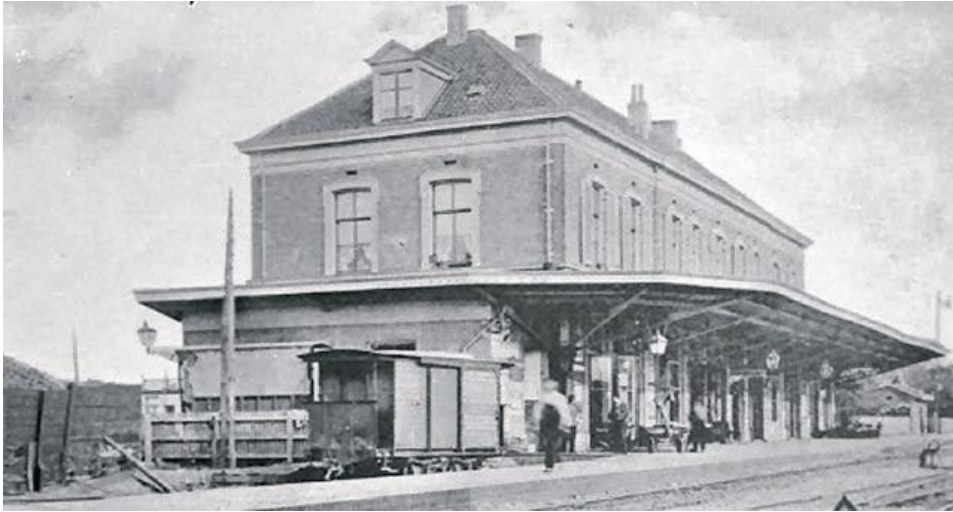
Ontwerp voor het Prins Hendrikpark, 1899. De grijze lijnen zijn zandsloten die t.b.v. dit plan gedempt moesten worden. Onder in de afbeelding het station



Prins Hendrikpark rond 1900, gezien vanuit het station



Naarden en Bussum in 1911. Let op het onbebouwde gebied om de vesting Naarden en de suburbane verstedelijking links van de spoorlijn. (1: Het Spiegel, 2: Prins Hendrikpark)



Station Naarden-Bussum (1872-1914)

woonden, terwijl de middenklasse en de arbeiders aan de oostzijde van het spoor rond de oude dorpskern woonden.

Dat deze verstedelijking juist in Bussum plaatsvond had voor een belangrijk deel te maken met de komst van de spoorlijn. Mensen konden nu in Bussum wonen terwijl ze elke dag op en neer pendelden naar Amsterdam om te gaan werken. Daarnaast was in de directe omgeving van het stationsgebouw veel bouwgrond aanwezig omdat het station in het niemandsland tussen het dorp Bussum en de vestingstad Naarden was gebouwd. Bussum is één van de eerste Nederlandse forenzendorpen, gebouwd in een periode dat een dergelijke levensstijl alleen nog aan de rijken was voorbehouden.

Opvallend was dat het gebied aan de voorzijde van het treinstation rond 1900 nog vrijwel onbebouwd was. Nadat de grond in Het Spiegel aan de andere kant van het spoor langzaam op begon te raken diende de Gooische Bouwgrond Maatschappij in 1899 een plan in bij de Bussumse gemeente voor de bouw van een villapark recht tegenover het station. Het ontwerp werd gemaakt door J.F. Everts, die in 1901 zou worden aangesteld als gemeentearchitect van Bussum. Het plan van Everts behelsde niet veel meer dan een wegenplan en een verkavelingsstructuur; de villa's werden na uitgifte van de kavels door particulieren



Timmerloods die tijdelijk, tussen 1914 en 1925, dienst deed als stationsgebouw

gebouwd. Het station kreeg een ruim plein dat aangesloten is op een brede weg die als zicht-as fungeert en vervolgens op een Y-splitsing uitkomt. Met dit plan – dat het Prins Hendrikpark wordt genoemd – is een fraaie entree naar het forenzendorp gecreëerd.

De bouw van het station

Het eerste station Naarden-Bussum werd in 1872 gebouwd bij de aanleg van de Oosterspoorweg (ontwerper onbekend) in opdracht van de HIJSM. Al vrij snel bleek dat het personenvervoer als gevolg van de suburbanisatie sterk toenam waardoor het stationsgebouw niet langer voldeed. Rond 1914 werd er bij de HIJSM besloten het eerste stationsgebouw te slopen en te starten met de nieuwbouw. In juli 1914 brak echter de Eerste Wereldoorlog uit. Eén van de gevolgen was dat door de schaarste aan bouwmaterialen de prijzen omhoog schoten. Voor de HIJSM was dit reden om de bouw van het nieuwe station uit te stellen, en alleen de perrongebouwen en de overkapping op het middenperron uit te voeren. Wat echter ook meegespeeld zal hebben is dat er tijdens de bouw van de perrontunnel grote problemen waren ontstaan omdat de bouwput telkens volliep met water. Eerst werd er met een stoommachine zonder succes geprobeerd het water weg te pompen. Later werd deze vervangen door een elektrische pompinstallatie. Er zijn maanden overheen gegaan voordat de problemen

opgelost werden.⁴ In de tussentijd werd er een voormalige timmerloods aan de stationsweg omgebouwd tot tijdelijk station en werd een tweede passagierstunnel aan het einde van het perron bij de spoorwegovergang gebruikt om het perron te bereiken. Deze tunnel die gebouwd was om een snellere route te bieden aan de reizigers uit de nieuwe wijk Het Spiegel (en uit Bussum zelf) getuigt van de mate waarin men gericht was op de groeiende groep forenzen in Bussum.

Wie de ontwerper is van de perrongebouwen en de overkapping uit 1914, is niet met zekerheid te zeggen. D.A.N. Margadant, de vaste stationsarchitect van HIJSM was het zeker niet, hij was in 1909 al met pensioen gegaan. Tussen Margadants pensionering in 1909 en de oprichting van de belangenmaatschap Nederlandse Spoorwegen samen met de Staatsspoorwegen in 1917 heeft de HIJSM geen opdracht meer gegeven voor de bouw van grote stations, station Zandvoort (1908) is het laatste station dat door de HIJSM is aanbesteed. De werken in de daaropvolgende jaren (tot 1917) zijn enkel uitbreidingen of verbouwingen. Een echte vervanger voor stationsarchitect Margadant is er dan ook bij de HIJSM nooit aangesteld.

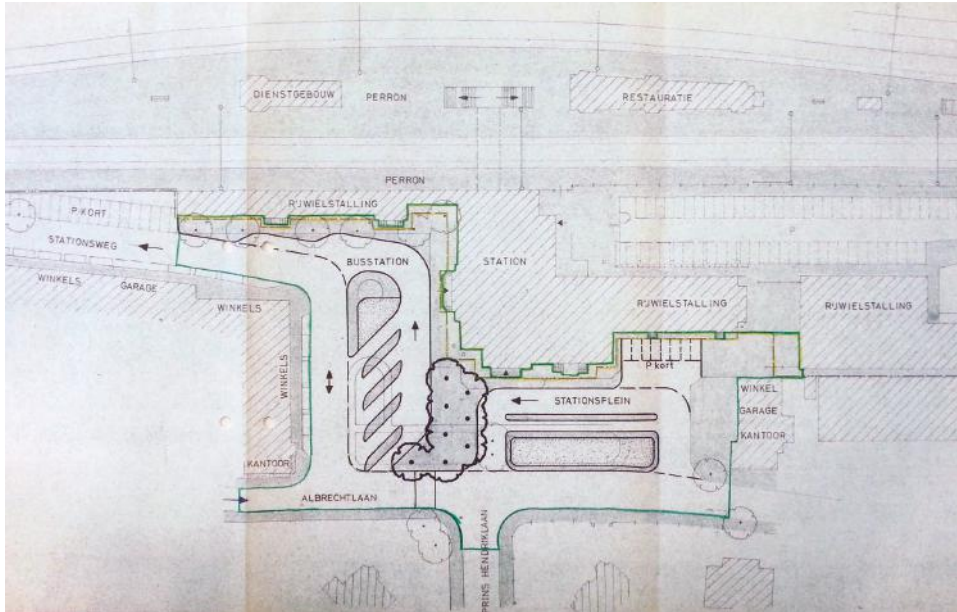
Uit de originele tekeningen kunnen we opmaken dat tijdens de bouw van de perrongebouwen er nog geen ontwerp was gemaakt voor het voorgebouw. Wellicht had dit te maken met de op handen zijnde fusering met de Staatsspoorwegen in 1917.

Met de fusering van de HIJSM met de Staatsspoorwegen kwam de kwestie onder de aandacht van H.G.J. Schelling die in 1913 bij de Staatsspoorwegen was komen werken. In 1923 ontwierp hij zijn eerste treinstation in Sittard (gesloopt in 1993), tevens het eerste Nederlandse treinstation met louter platte daken. Zijn tweede project, het voorgebouw van Naarden-Bussum wordt in 1926 geopend. De woning van de stationschef wordt eveneens in dat jaar gebouwd, en is hoogst waarschijnlijk ook door Schelling ontworpen. De woning heeft een vierkante plattegrond en een piramidedak.

Het stationsplein

Station Naarden-Bussum heeft een L-vormig stationsplein met in het oorspronkelijke ontwerp uit 1926 een royaal L-vormig plantsoen dat de twee delen waaruit het plein bestond benadrukte; een plein voor de hoofdentree

4) Tijdschrift **Het Leven** publiceerde een artikel over de kwestie. Datering van het artikel is niet bekend omdat het hier een los blad betreft dat in een knipselmap van het Stadsarchief Naarden zit.

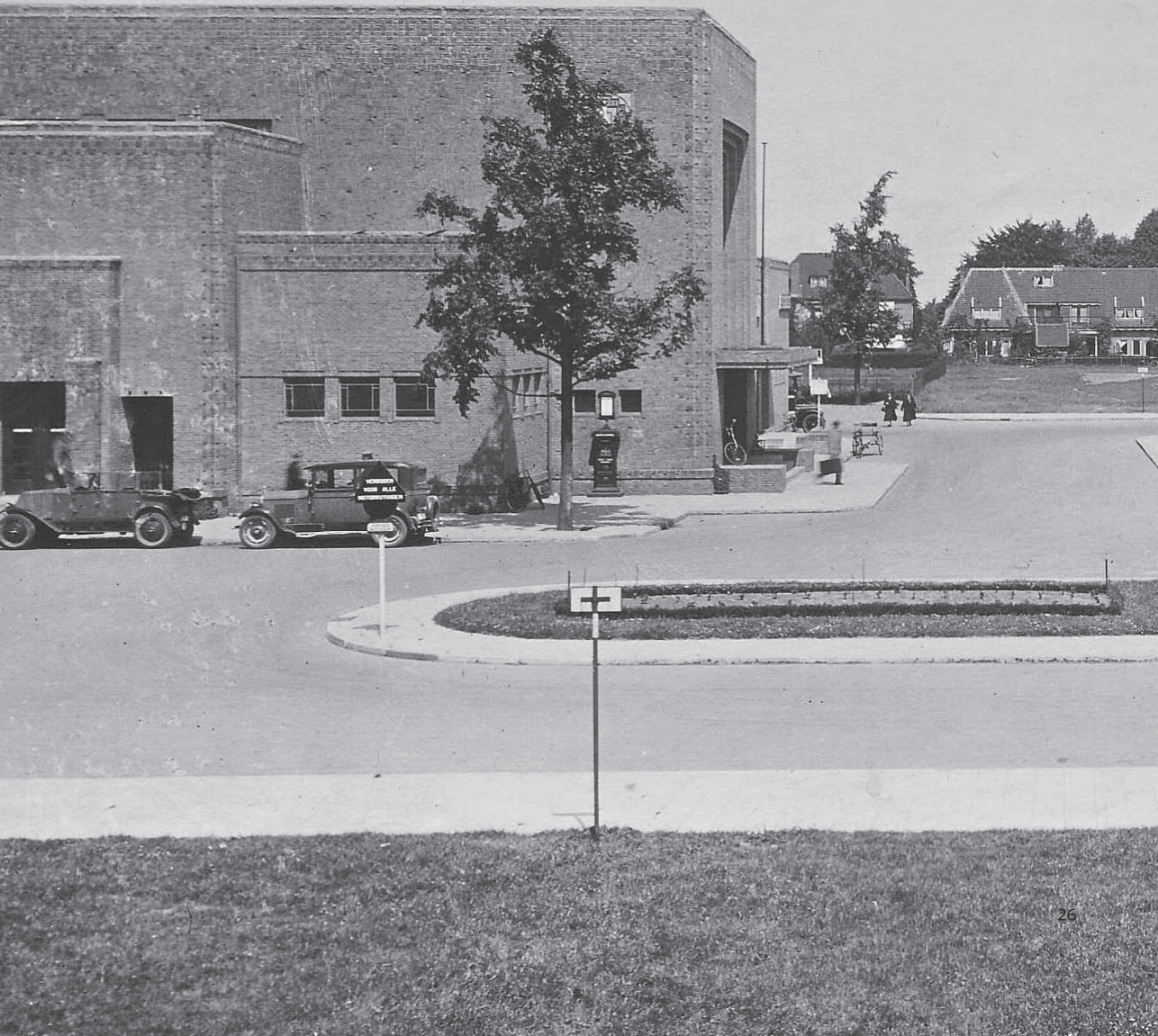


Wijziging stationsplein 1975

en de noordvleugel en een plein voor de uitgang aan de zuidzijde. Op het plantsoen stonden twee hoge lantarenpalen en het werd doorkruist door een voetgangersroute die er dwars overheen aansloot op de hoofdas van het Prins Hendrikpark. Voor het busvervoer waren er standplaatsen gereserveerd voor de bestelgoederenloods (de noordvleugel). Het zuidplein lijkt ingericht te zijn geweest voor geparkeerde auto's en/of taxi's. Omdat er geen originele tekeningen van de inrichting van het plein meer zijn, zijn de enige bronnen historische foto's en kunnen we hierover niet veel meer met zekerheid zeggen.

Bij zijn latere stationsontwerpen vormen de stationspleinen een inherent onderdeel van het stationsontwerp. De inrichting van de pleinen is geheel gebaseerd op de meest efficiënte afwikkeling van verschillende verkeersstromen en de soepele aansluiting van de verschillende vervoersmodaliteiten op elkaar. Schelling zorgde er bijvoorbeeld altijd voor dat voetgangers en gemotoriseerd verkeer elkaar zo min mogelijk kruisten. In Naarden-Bussum kunnen we aan de foto's zien dat de inrichting van het plein ook op deze manier benaderd is, al is het principe net als in de architectuur nog niet zo goed uitgewerkt.

Het stationsplein omstreeks 1926



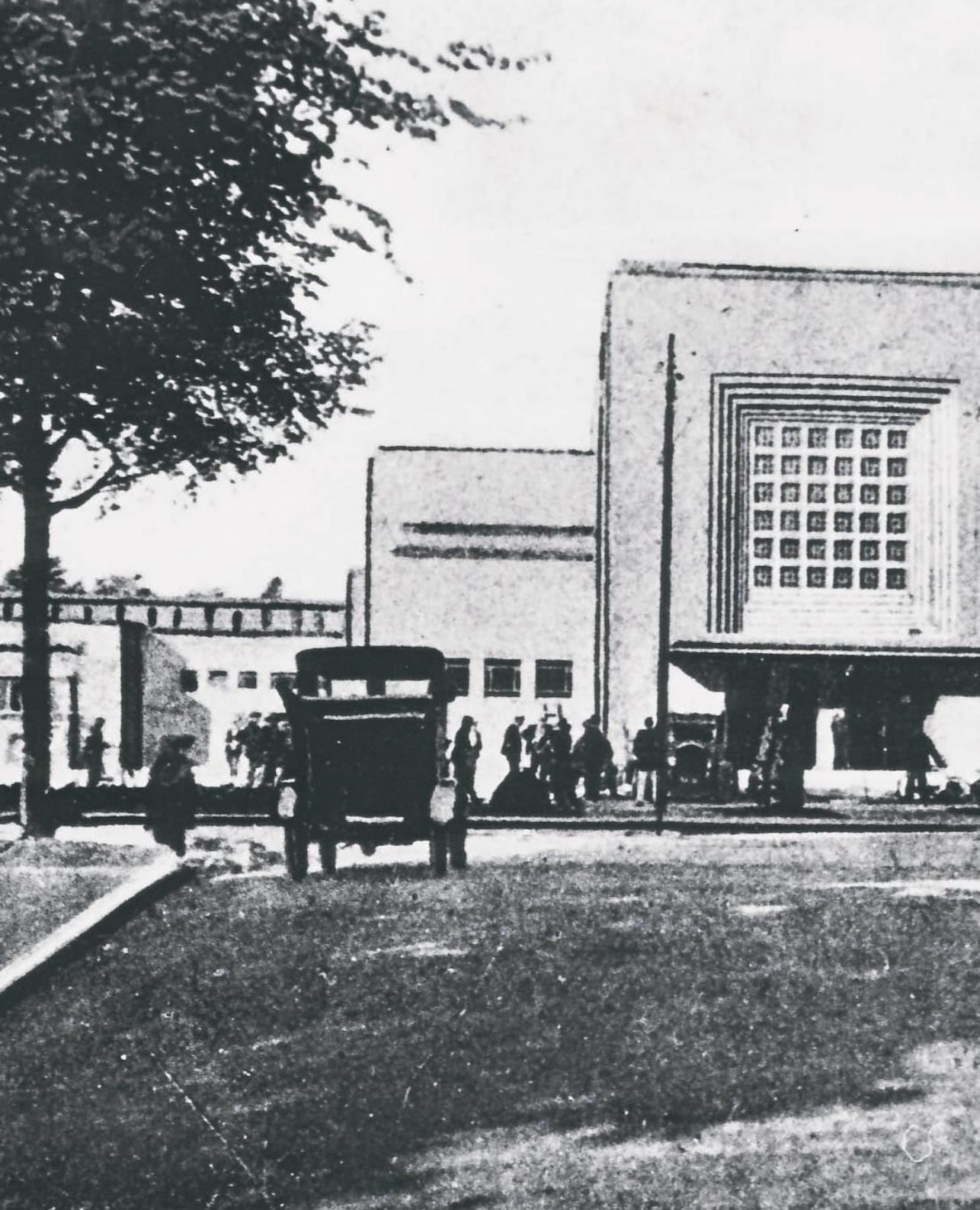


Stationsplein huidige situatie





Pas in 1975 is het stationsplein voor het eerst veranderd, waarbij aan de zuidkant van het plein een aantal standplaatsen voor bussen werd gerealiseerd. Het plein wordt nu echt in tweeën gedeeld door een trottoir of voetgangerszone die vanaf de ingang reikt tot aan de Albrechtlaan en die aansluit op de as van de Prins Hendriklaan. Het noordelijke plein dient als zone voor auto's die reizigers wegbrengen en ophalen. Deze opzet wordt tot op heden gehandhaafd. Van de oorspronkelijke inrichting en het plantsoen is weinig meer over, ook de lantarenpalen zijn vervangen. De nieuwe inrichting is met de scheiding van voetgangers en het andere verkeer wel geheel in de geest van Schelling. De bouwblokken die aan weerszijde van het stationsplein staan zijn ongeveer tien jaar na de oplevering van het stationsgebouw gebouwd. Zij kaderen het plein met hun bijna identieke gevels in door een noord en zuidwand te vormen. Retroactief vormen deze gebouwen een stedenbouwkundig ensemble met het stationsgebouw aan het plein.



Emplacement

Station Naarden-Bussum bestaat uit een voorgebouw uit 1926 en een middenperron met dienstgebouw, wachtkamers een perronoverkapping die in 1914 zijn gebouwd. Aan de noordzijde van het voorgebouw lagen twee kopsporen die door de Gooische Tramweg Maatschappij werden gebruikt. Het middenperron is te bereiken via twee tunnels: de ene loopt tussen het voorgebouw en het middenperron, de andere ligt zuidelijker en heeft een opgang aan zowel de oost- als de westzijde van het spoor nabij de spoorovergang. Boven de trappen van de zuidelijke perrontunnel zijn overkappingen gemaakt. De positie van de kopsporen was al bij de bouw van de perrongebouwen bepaald en horen niet bij het ontwerp van Schelling. Toen door de verbussing deze sporen in onbruik raakten zijn de rails opgebroken en is er een fietsenstalling gebouwd. Aan het spoor, ten noorden van het hoofdgebouw staat de woning van de stationschef, deze woning is door de NS verkocht en nu in particuliere handen. Nog iets noordelijker, naast de overgang ter hoogte van Zwarteweg/Comeniuslaan staat een seinhuis dat eind jaren '50 is gebouwd. Daarvoor werden de seinen en wissels bediend in een seinhuis dat inmiddels is gesloopt.

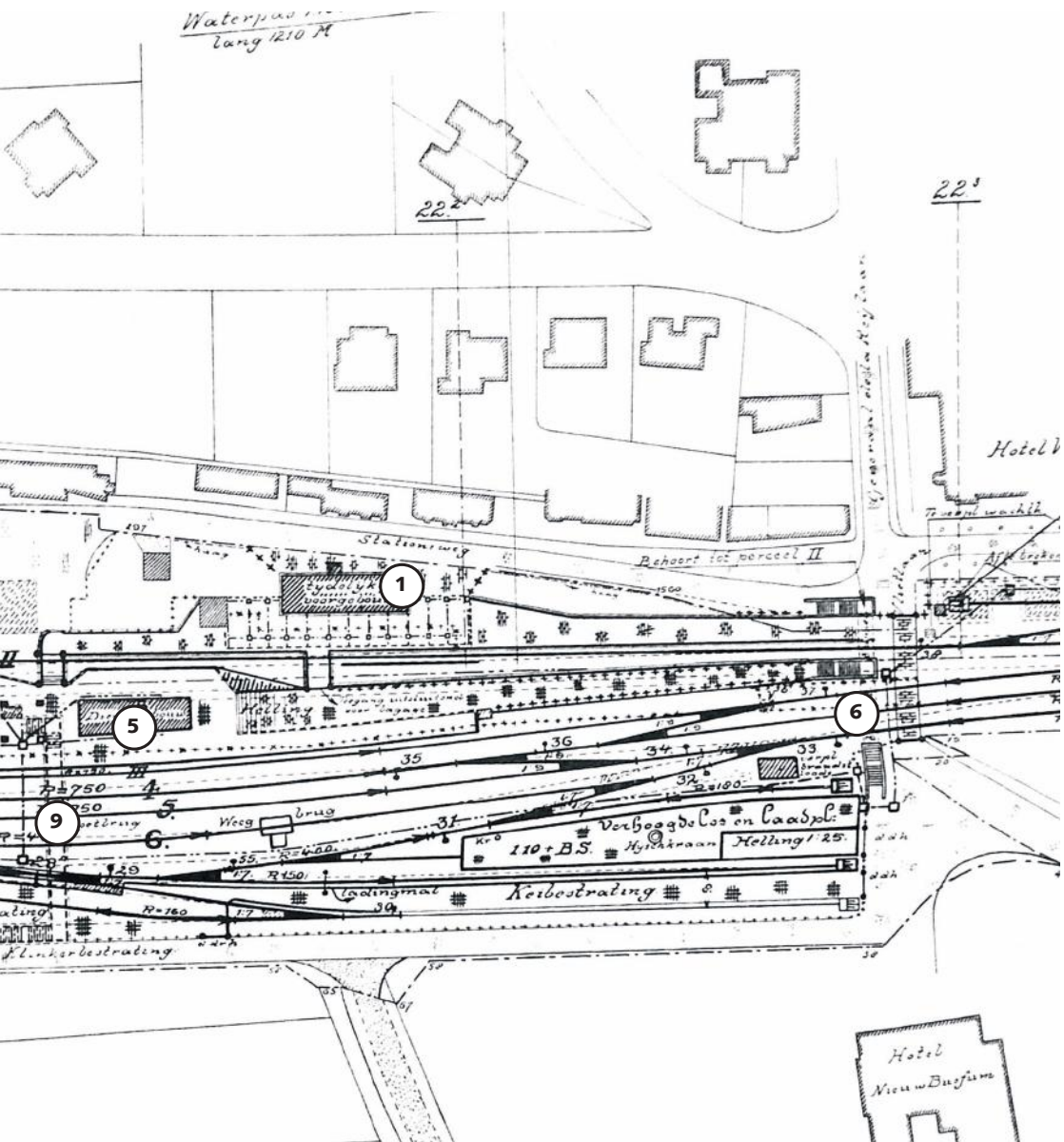
Aan de westzijde van het spoor stond een goederenloods, deze is enige tijd terug verdwenen. Hier is een groot aantal parkeerplaatsen gemaakt voor forenzen die met de auto naar het station komen. Tussen de bestrating van de parkeerplaatsen liggen nog steeds de rails die de goederenloods bedienden. In tegenstelling tot Schellings latere stationsontwerpen is er bij het oorspronkelijke ontwerp geen speciale aandacht gegeven aan de standplaatsen voor bussen. Dit omdat ten tijde van het ontwerpproces busvervoer nog niet gebruikelijk was.

Routing tussen 1914 en 1926

Eerder hebben we uitgelegd dat station Naarden-Bussum tussen 1914 en 1925 zonder voorgebouw heeft gefunctioneerd. Toen in 1914 het stationsgebouw uit 1872 werd gesloopt, met de bedoeling om spoedig een nieuw station te bouwen, brak de Eerste Wereldoorlog uit waardoor de realisatie van het voorgebouw ernstig werd vertraagd. Uiteindelijk zou het huidige voorgebouw pas in 1926 worden opgeleverd. Beide perrontunnels, de gebouwen op het middenperron, en de overkapping zijn onderdeel van hetzelfde bestek uit 1914 maar zijn in

situatie 2013





1. Tijdelijk stationsgebouw

2. Kopsproen 'Goosche Tram Maatschappij'

35 3. Noordelijke perrontunnel (nog niet in gebruik)

4. Wachtkamers

5. Dienstgebouw

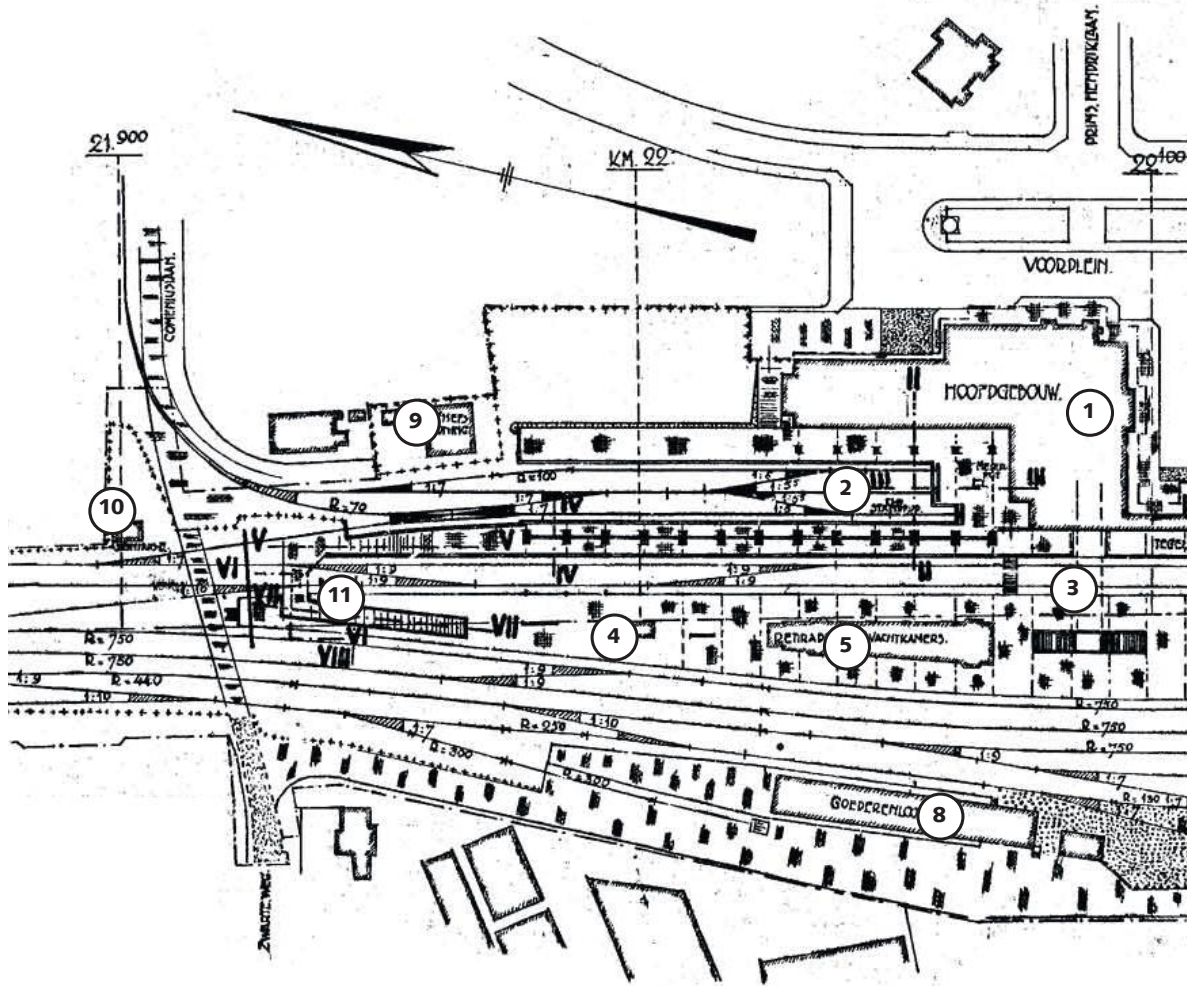
6. Tijdelijke brug over het spoor

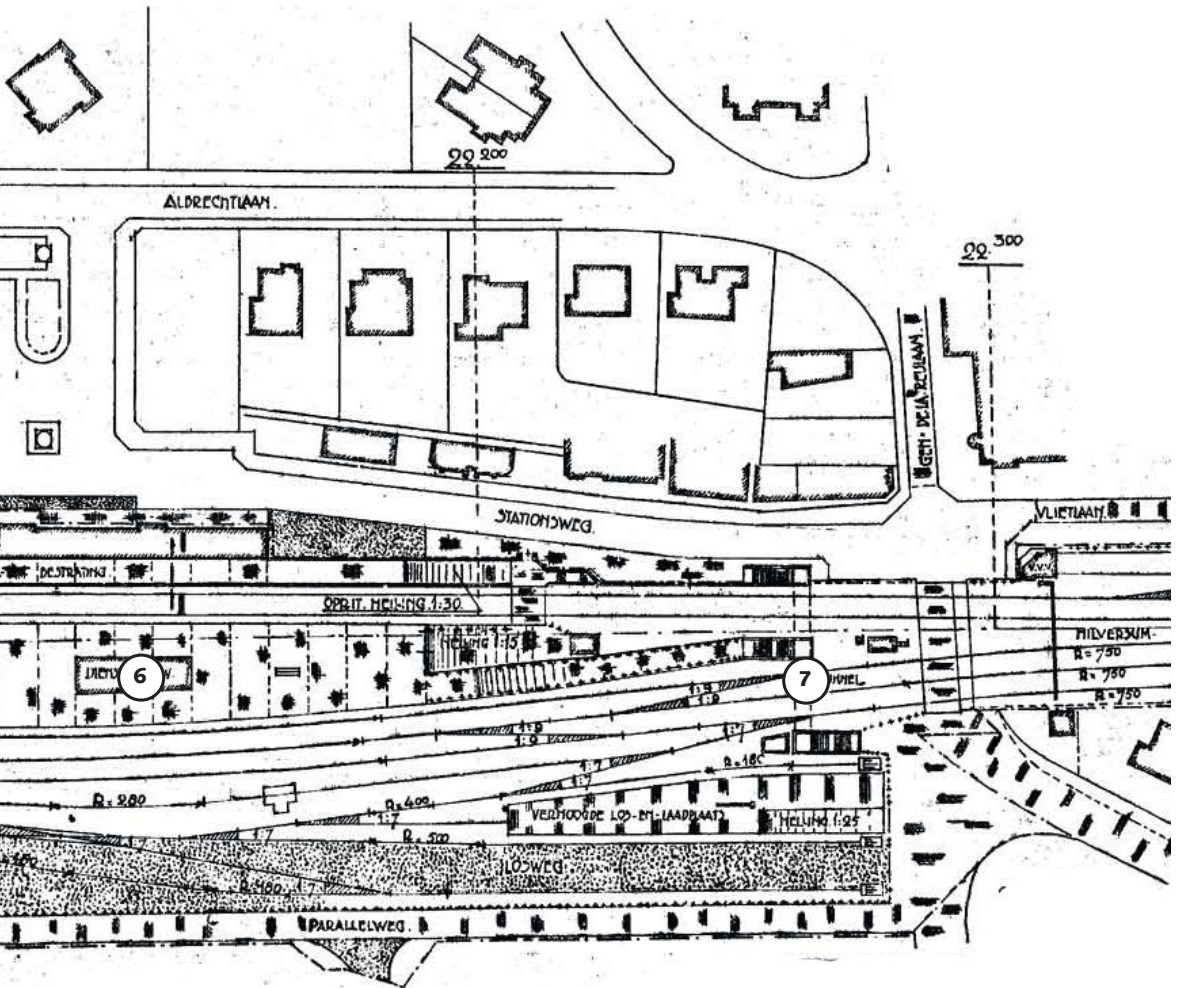
7. Goederenloods

8. Seinhuys

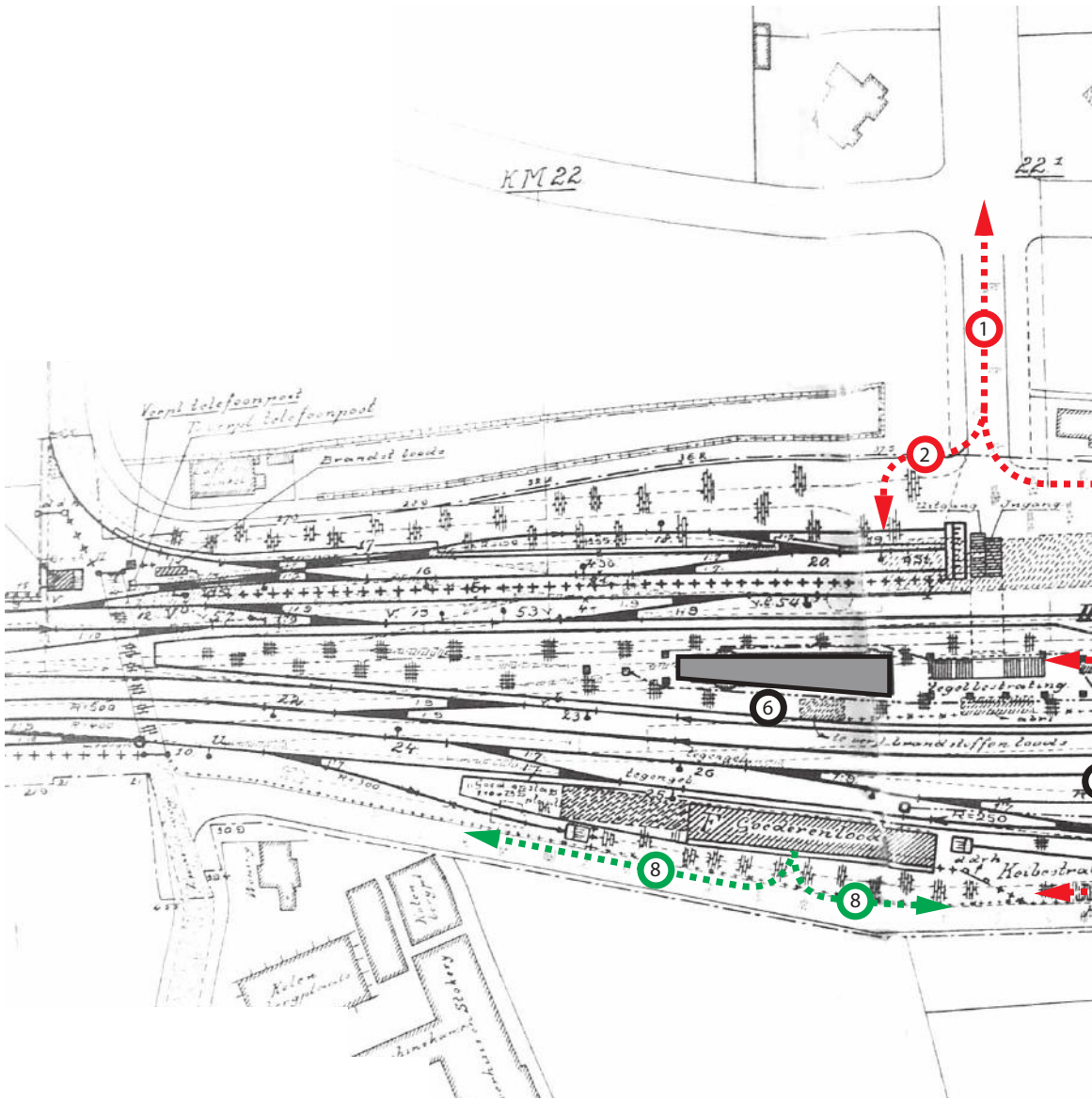
9. Tijdelijke brug over het spoor

SITUATIE.

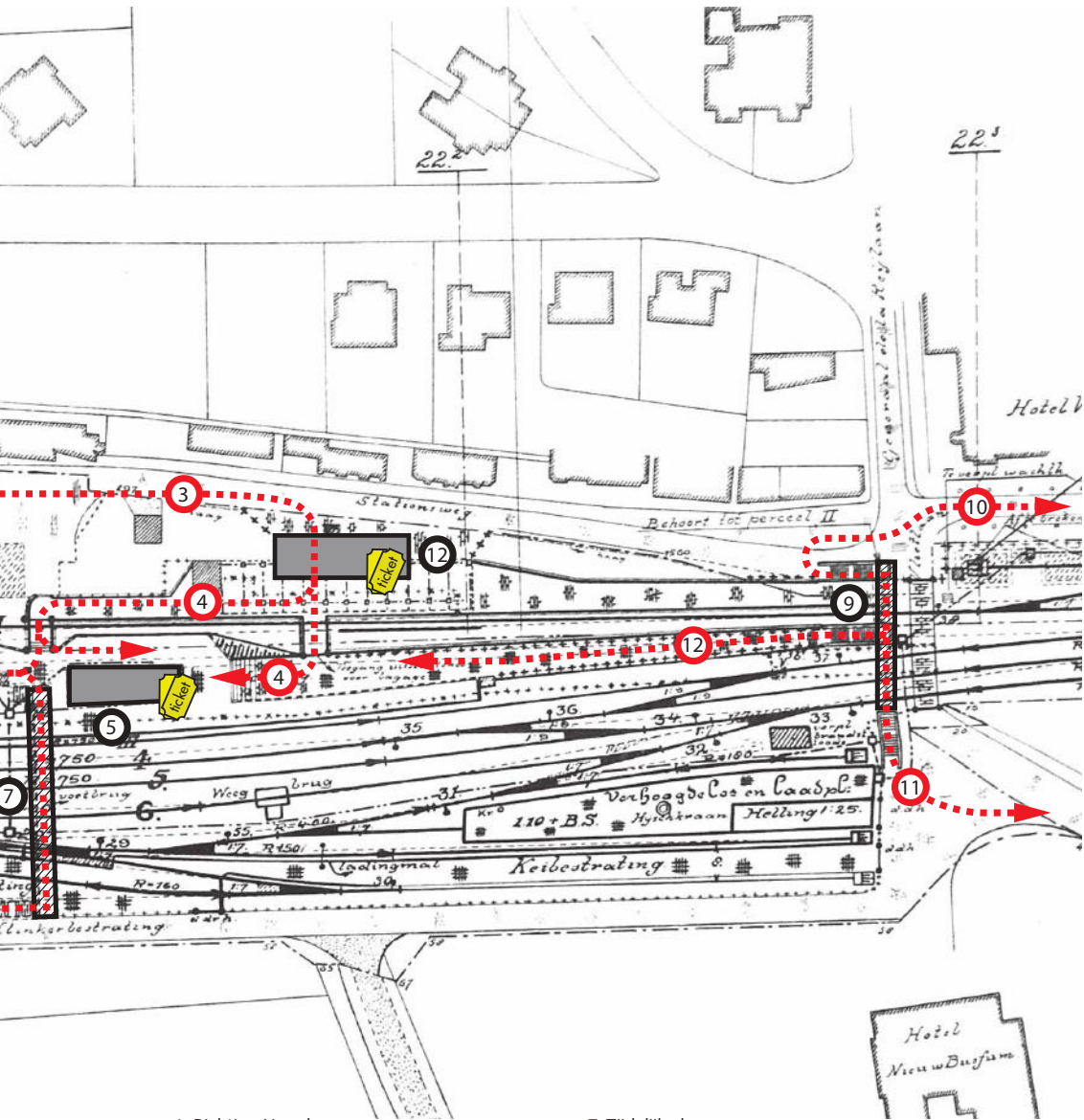




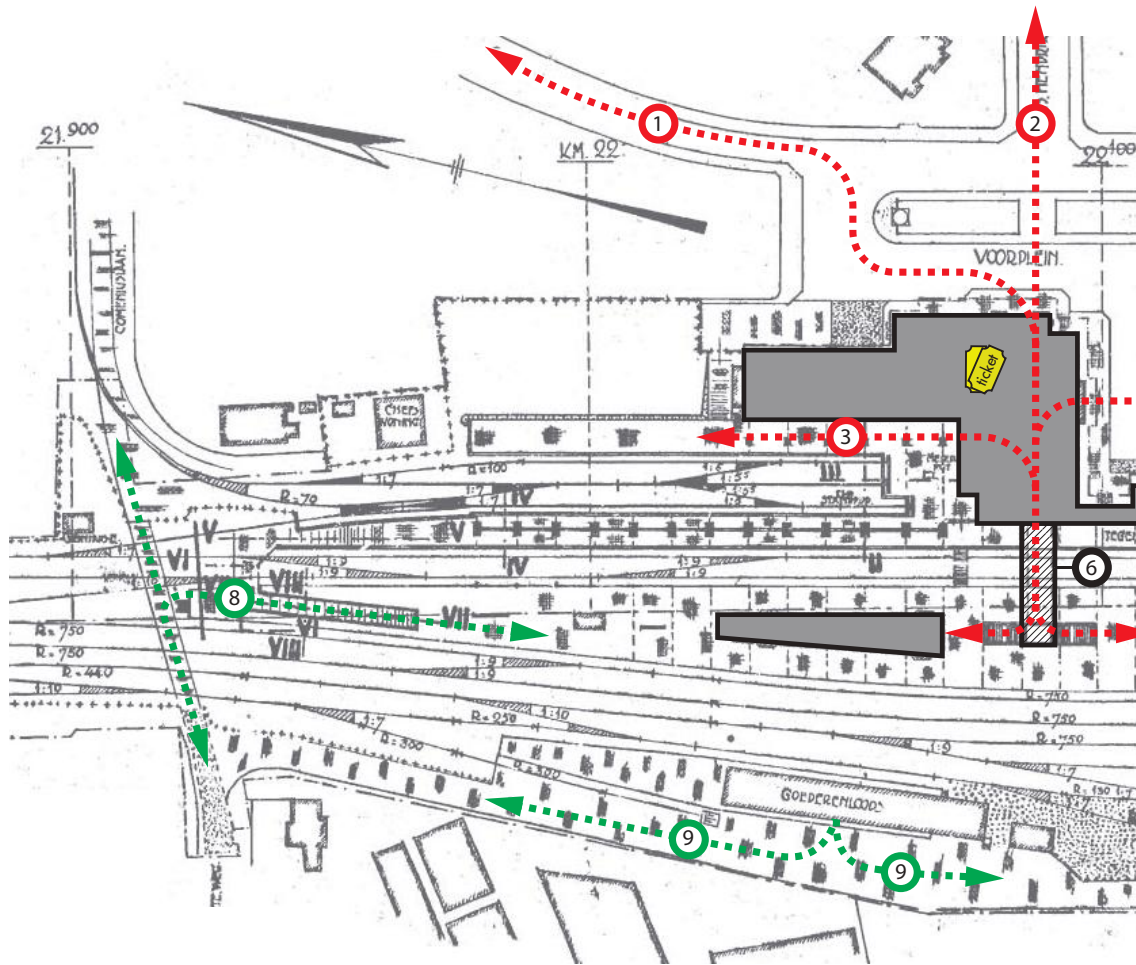
- | | |
|--|----------------------------|
| 1. Entree gebouw | 7. Zuidelijke perrontunnel |
| 2. Kopsproen 'Goosche Tram Maatschappij' | 8. Goederenloods |
| 3. Noordelijke perrontunnel | 9. Woning stationschef |
| 4. Transformatieruimte | 10. Seinhuus |
| 5. Wachtkamers | 11. Losweg voor goederen |
| 6. Dienstgebouw | |



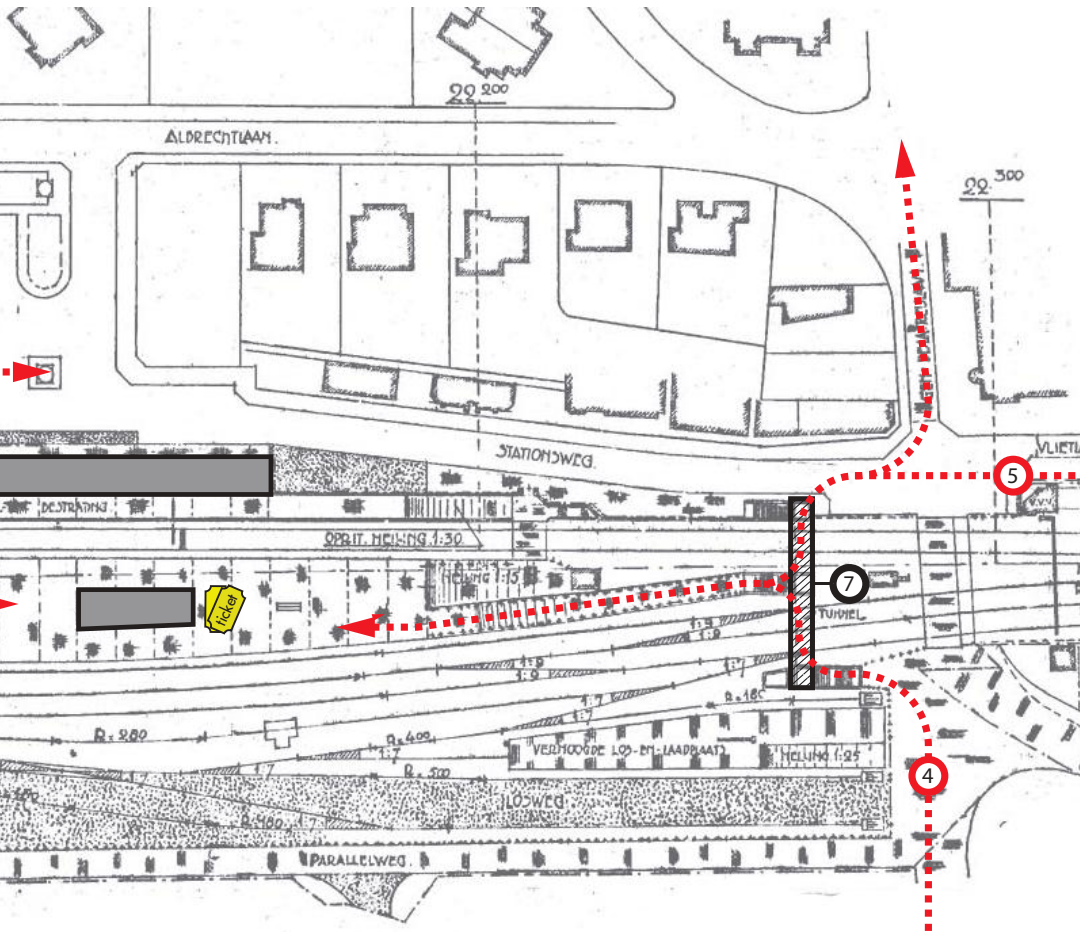
Routing over emplacement 1914



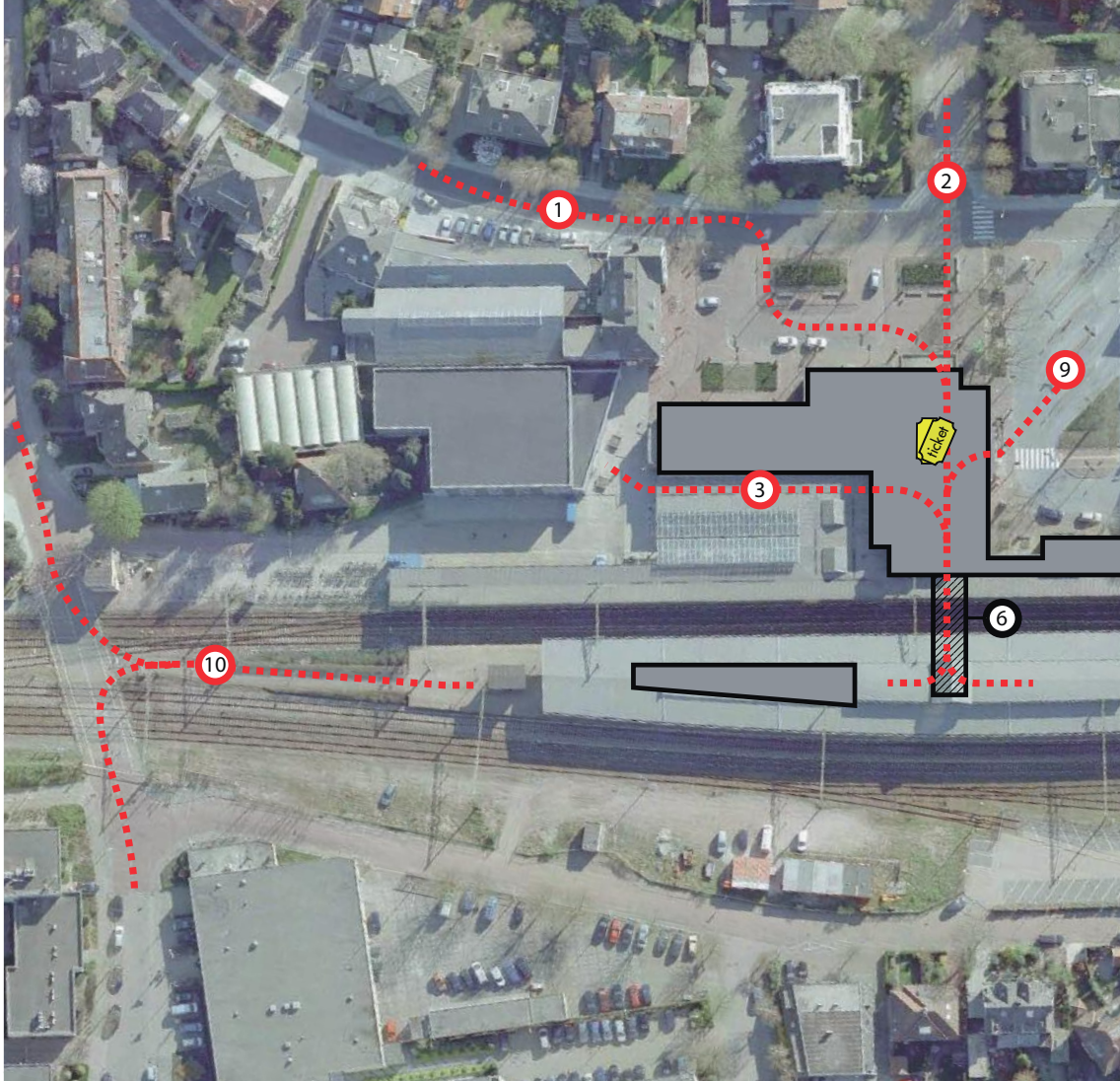
- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Richting Naarden | 7. Tijdelijke brug over spoor |
| 2. Richting Tram (GTM) | 8. Af- en aanvoer goederenloods |
| 3. Richting tijdelijk voorgebouw | 9. Tijdelijke brug over spoor |
| 4. Richting het middenperron | 10. Richting dorpskern Bussum |
| 5. Dienstgebouw | 11. Richting villawijk Het Spiegel |
| 6. Wachtkamers | 12. Richting middenperron |



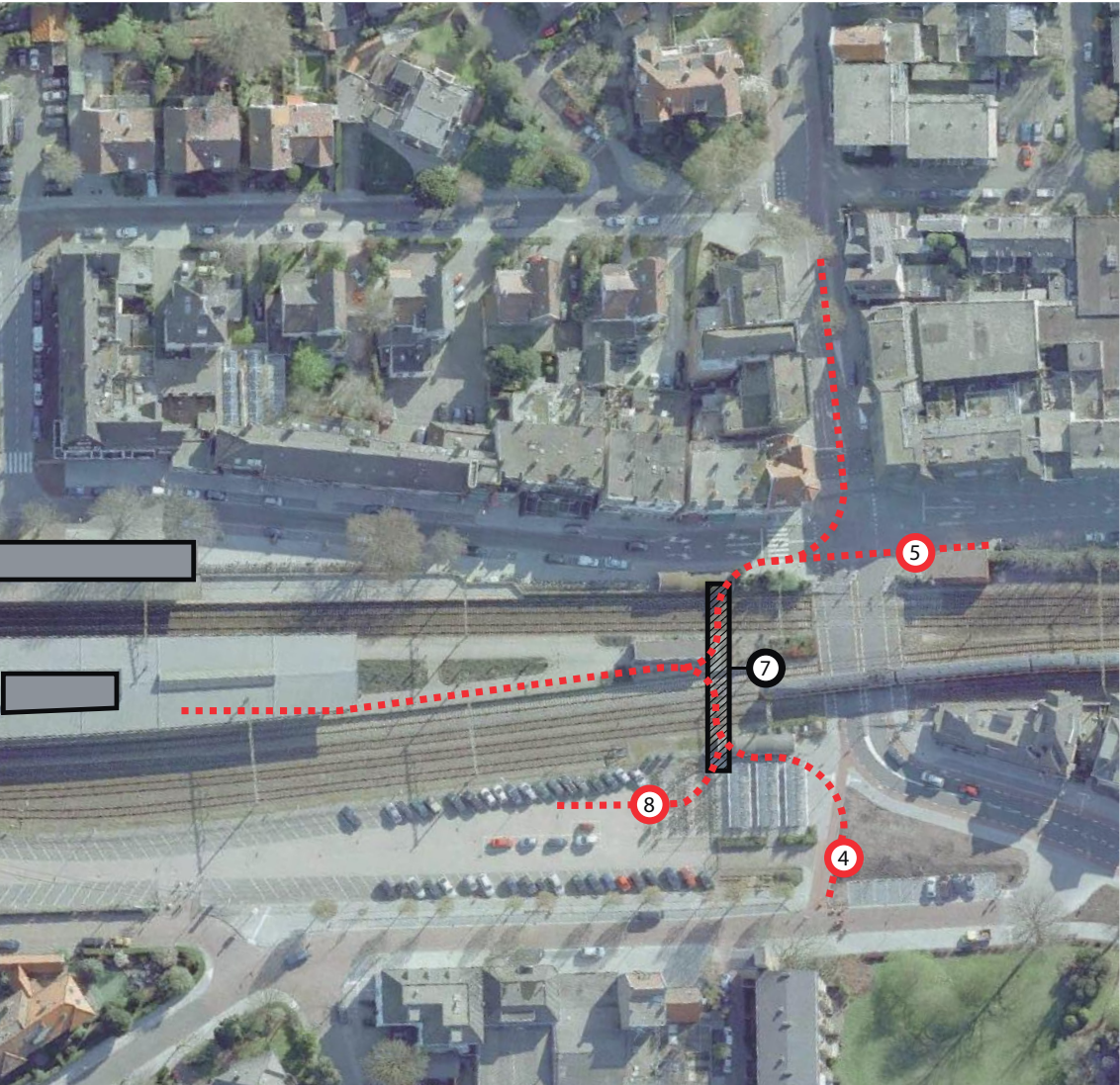
Routing over emplacement 1926



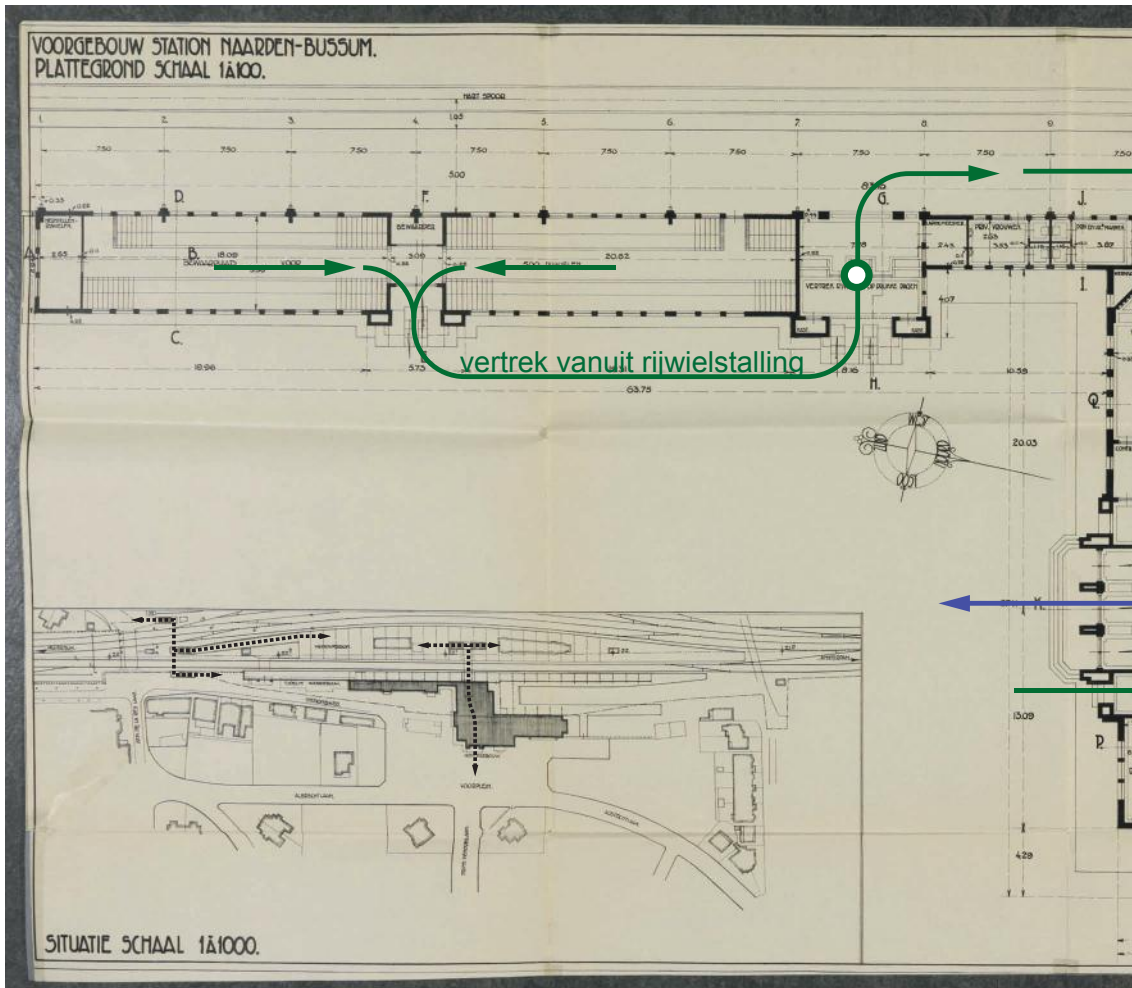
- | | |
|--|---|
| 1. Richting Naarden | 6. Perrontunnel tussen voorgebouw en middenperron |
| 2. Richting Prins Hendrikpark | 7. Zuidelijke perrontunnel |
| 3. Richting Tram (huidige fietsenstalling) | 8. Goederen / snelgoed |
| 4. Richting villawijk Het Spiegel | 9 Af- en aanvoer goederenloods |



Routing over emplacement (huidige situatie)

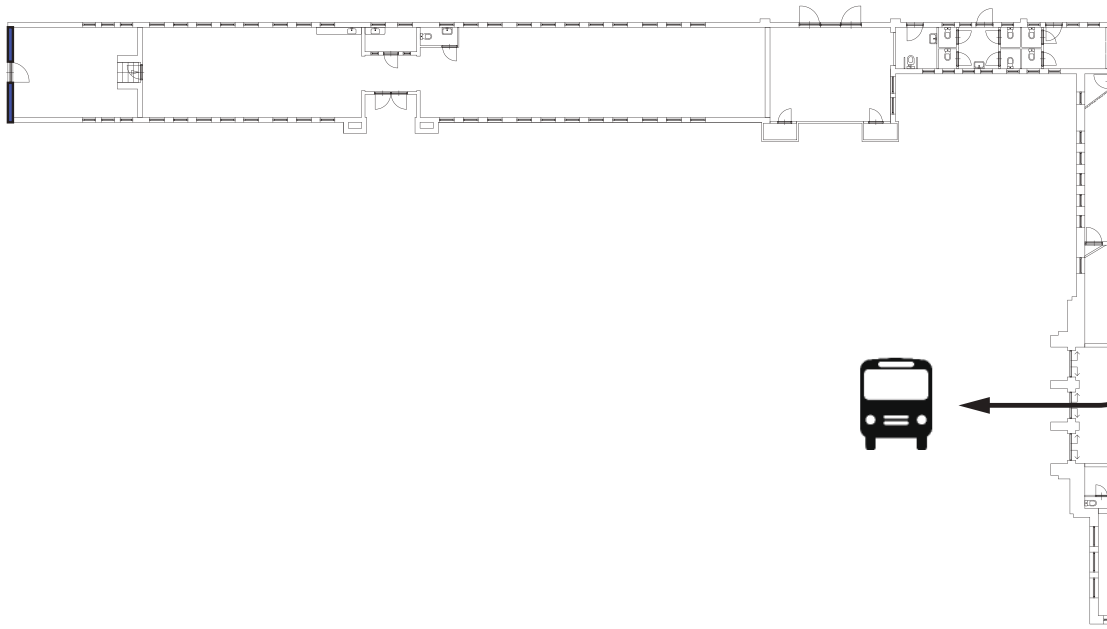


- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Richting Naarden | middenperron |
| 2. Richting Prins Hendrikpark | 7. Zuidelijke perrontunnel |
| 3. Richting fietsenstalling | 8. Richting parkeerplaats |
| 4. Richting villawijk Het Spiegel | 9. Richting busstation |
| 5. Richting dorpskern Bussum | 10. Richting overweg Zwarteweg |
| 6. Perrontunnel tussen voorgebouw en | |

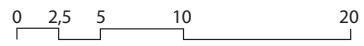
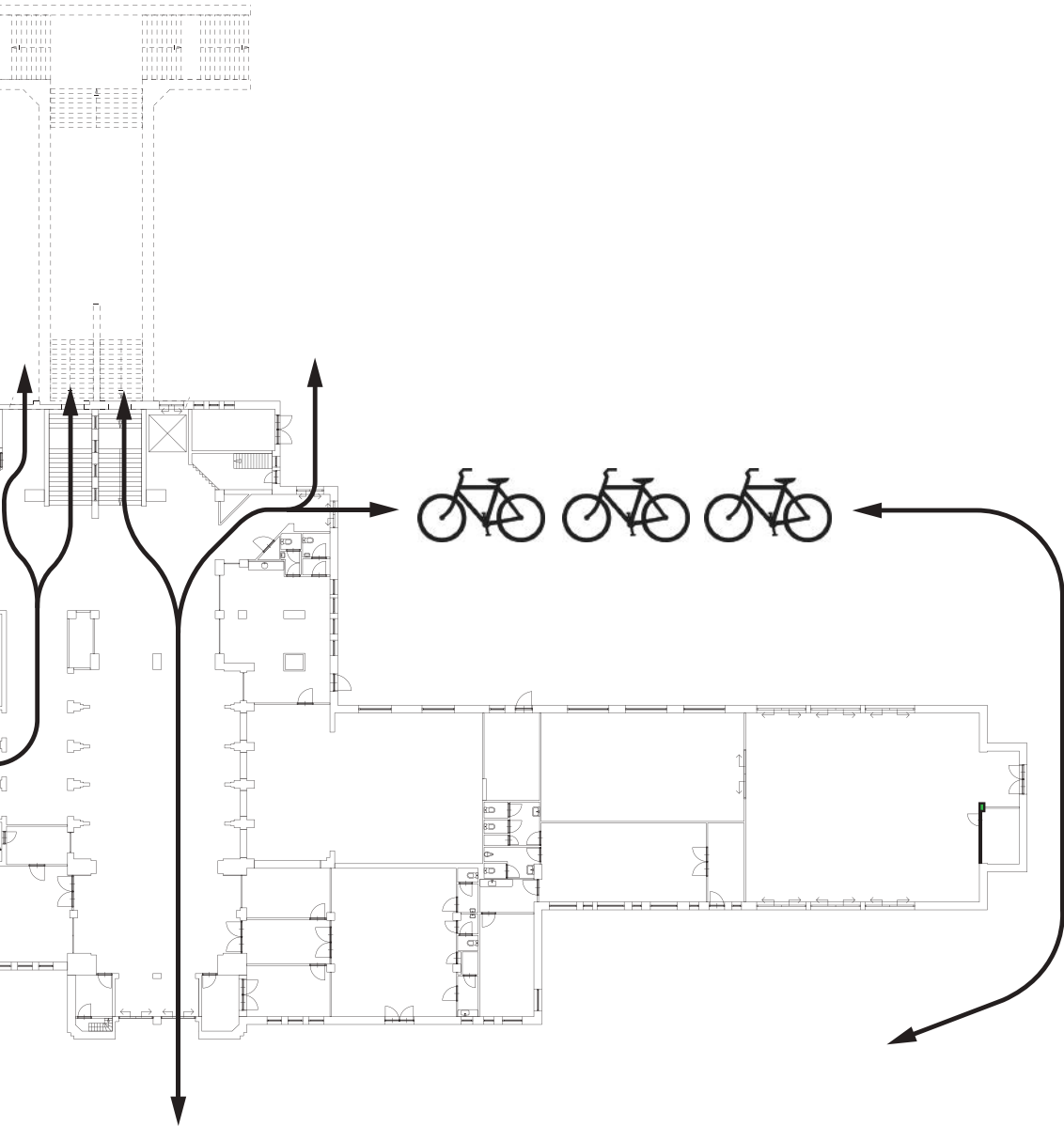


-  aankomst
-  vertrek
-  bagage
-  plaatskaarten
-  controlepost





Reizigersstroom vorgebouw (huidige situatie)



verschillende fasen uitgevoerd.⁵ Een houten timmerloods werd ingericht als noodstation. Hier werden de plaatsbewijzen verkocht. Vervolgens konden de reizigers het middenperron betreden via de zuidelijke perrontunnel. Ook was het mogelijk om een plaatsbewijs te kopen aan een lokket in het zuidelijke perrongebouw.

Aan weerszijde van het spoor (oostzijde en westzijde) bevindt zich een toegang naar de zuidelijke perrontunnel. De toegang aan de westzijde bedient de reizigers uit Het Spiegel, het villapark dat door het forensisme een sterke groei doormaakte aan het begin van de twintigste eeuw. De opgang aan de oostzijde ligt in het verlengde van de Vlietlaan en is de dichtstbijzijnde toegang naar het middenperron voor reizigers die vanuit de oude dorpskern van Bussum naar het station komen. Voor reizigers die het station betraden vanuit noordelijke richting, bijvoorbeeld vanuit Naarden, was de toegankelijkheid in deze periode niet optimaal omdat iedereen was toegewezen op de zuidelijke perrontunnel.

Tot 1926 was de importantie van de zuidelijke perrontunnel dus hoger dan na de opening van het voorgebouw. De perrontunnel tussen het perrongebouw en het voorgebouw behoorde tot hetzelfde bestek als de in 1914 gebouwde perrongebouwen, perronoverkapping en de zuidelijke perrontunnel. Waarschijnlijk is hiervan tot 1926 echter geen gebruik van gemaakt.⁶

Routing na 1926

Treinstation Naarden-Bussum gaat pas na twaalf jaar functioneren op de manier waarop het eigenlijk bedoeld is. De zuidelijke perrontunnel, die tot dan toe de enige toegang is naar het al in gebruik genomen middenperron, wordt nu minder belangrijk. De ruimere passagierstunnel vanuit het voorgebouw wordt nu de belangrijkste route naar het middenperron. In het functioneren van de perrongebouwen verandert er weinig.

Het hoofdgebouw staat haaks op de richting van het spoor en was oorspronkelijk in tweeën gedeeld. De grote, hoge centrale hal en de zone die in het verlengde

5) De overkapping en de gebouwen op het middenperron zijn waarschijnlijk in 1914 gebouwd of kort daarna. Beide perrontunnels lieten langer op zich wachten. Daarom werd er ter plaatse van de huidige zuidelijke perrontunnel een tijdelijke brug over het spoor gebouwd. Een dergelijke tijdelijke brug bevond zich ook tussen het middenperron en de goederenloods, zie ook tekening op pagina 38 en 39.

6) Tijdens de bouw waren er namelijk hardnekkige problemen met opkomend grondwater wat de bouw van de tunnel ernstig vertraagde.

van de hal ligt was het gebied voor vertrekkende reizigers. Bij binnenkomst bevonden zich aan de rechterkant de loketten, waar nu de Albert Heijn to go is gevestigd. Het vertrek direct links naast de entree – waar nu een koffiebar is gemaakt – wordt in de originele ontwerptekeningen omschreven als ‘ruimte voor automaten’. Vermoedelijk werd deze ruimte gereserveerd voor rudimentaire ‘plaatskaartautomaten’. Uit de revisietekening kunnen we echter opmaken dat deze ruimte als wachtkamer ingericht is geweest. De wachtkamer was te betreden via de centrale hal.

De centrale hal werd aanvankelijk dus alleen gebruikt door vertrekkende reizigers. Voordat de vertrekkende reiziger de perrons kon betreden moest het plaatsbewijs worden gecontroleerd. Hiervoor waren een tweetal controleposten geplaatst die in de loop der tijd zijn verwijderd. In de zuidwesthoek van de centrale hal was een klein kantoor voor de controleurs ingericht. Dit doet nu dienst als technische ruimte voor een bankautomaat, het loketraam is dichtgemetseld.

De reizigersstroom voor vertrekkende reizigers verliep als volgt. Bij binnenkomst in de hal kon de eventuele bagage direct rechts in het bagagelokaal worden afgegeven. Hier werd de bagage gewogen en eventueel tijdelijk opgeslagen in een apart lokaal.

Dan kocht de reiziger aan één van de vijf loketten een plaatsbewijs dat voordat hij of zij de perrontunnel naar het middenperron kon betreden, aan een controleur moest worden getoond. Daarna ging men via een trap naar beneden, door de tunnel om aan het eind weer de trap te bestijgen naar het perron. Op het middenperron bevonden zich de wachtkamers in drie verschillende klassen. Reizigers die naar de perrons van de Gooische Tramweg-Maatschappij wilden gaan moesten voor de trap rechtsaf via een smalle gang naar de kopsporen aan de noordzijde lopen.

Het middenperron kon ook bereikt worden zonder gebruik te maken van het voorgebouw. Reizigers kwamen dan op het middenperron door de zuidelijke perrontunnel en konden dan een plaatsbewijs kopen aan het loket in het zuidelijke perrongebouw. Vooral voor bewoners van Het Spiegel, aan de zuidoostkant van het spoor, en bewoners oude Bussumse dorpskern, was dit een handige alternatieve route.



links de entree naar perron 1, rechts de trap naar de perrontunnel. De scheiding tussen de tunnel uit 1914 en het voorgebouw van Schelling uit 1926 wordt zichtbaar gemaakt door een band zwarte metselstenen, ter hoogte van de lichtgele stenen en de meer donkere geglaazuurde stenen van de perrontunnel.



via de tunnel naar het voorgebouw. De uitgang aan de zuidkant van het centrale volume was bedoeld voor arriverende reizigers. Tussen de zone voor arriverende en vertrekkende reizigers zat een scheidingswand. Deze scheidingswand is nu verdwenen. Ook in de zone voor arriverende reizigers bevond zich een controlepost, waar de treinkaartjes werden ingenomen. De entreepartij aan de zuidzijde fungeerde oorspronkelijk dus als uitgang. Zoals op de tekening te zien is was er aan de zuidzijde echter ook een speciale ingang voorzien voor reizigers met een abonnement. Reizigers met een zuidelijke bestemming (Het Spiegel, de oude dorpskern) konden het middenperron ook verlaten via de in- en uitgang van de zuidelijke perrontunnel.

De differentiatie van uit- en ingangen in het voorgebouw van station Naarden-Bussum laten zien dat Schelling hier een eerste studie maakte naar de mogelijkheden van de dwarsgeplaatste hal voor de optimalisering van de plattegrond en routing in het stationsgebouw. De aanleiding vond hij hier in de plaats waar de tramspooren aanlandden bij het station en de hoofdroutes waarin de reizigers het station bereikten. Door de entreehal dwars op het spoor te zetten had hij de ruimte om de verschillende functies voor de vertrekkende passagier logisch en in een korte route achter elkaar te plaatsen: bagage, loketten, kaartcontrole, trappen naar de passagierstunnel en de trein en rechts (in de noordwesthoek) de uitgang naar het perron waar de trams stopten. Aan de zuidzijde was ruimte voor de aankomstzone, waar alleen de kaartinname plaatsvond. Dat het in Naarden-Bussum om een eerste aanzet en een nog weinig uitgewerkt concept gaat is te zien aan verschillende ongerijmdheden. De hal is bijvoorbeeld gericht op het oosten waar zich de hoofdentree bevindt maar de meeste passagiers kwamen uit het zuiden, uit het Spiegel aan de andere kant van het spoor of uit de dorpskern. De fietsenstalling, waarvoor een aparte vleugel is ontworpen, is dan ook aan de zuidzijde van de entreehal gelokaliseerd en zo ook de ingang voor abonneementhouders, die het meest gebruik maakten van de fietsenstalling. Station Naarden-Bussum is waarschijnlijk het eerste station waarin een vleugel geheel en exclusief bestemd is voor de stalling van fietsen, wat het belang van het station als forensenstation en als opmaat naar een verkeersmachine als

Amsterdam Amstel onderstreept.⁷ De extra entree voor mensen die met de fiets arriveerden via de stallingsvleugel is ook wat onhandig; om bij het middenperron te komen, waar toch de meeste treinen vandaan vertrokken, moest men toch weer, een beetje kruip-door-sluip-door, via perron 1 eerst in de noordwesthoek het entreegebouw betreden om de trappen te bereiken naar de passagierstunnel. Bovendien is de route naar de trams in de noordwesthoek wat eigenaardig vormgegeven: een smal gangetje leidt schuin en indirect, namelijk via een zone met twee loketten voor de uitgifte van abonnementen, vanuit de entreehal naar de uitgang en de tramperrons. De bijna verborgen locatie van deze route en de andere ongerijmdheden in routing geven Naarden-Bussum in vergelijking met Station Amsterdam Amstel, waarin Schelling een goedgeoliede vervoersknooppunt heeft gecreëerd als onderdeel van de grootstedelijke infrastructuur, het karakter van een schets, een eerste uitprobeersel.

Reizigersbeleving

Station Naarden-Bussum is gelegen in een lommerrijke omgeving. Rondom het station staan vooral vrijstaande villa's verscholen achter groene hagen en hoge loofbomen. Het station ligt aan een ruim voorplein waar aan weerszijden een aantal winkelpanden zijn.

De kubistische architectuur van het stationsgebouw onderscheidt zich vooral door de afwezigheid van schuine daken, desondanks kunnen we niet spreken van een sterk contrast tussen het station en de omringende bebouwing.

De architectonische vormgeving laat er geen twijfel over bestaan waar de entree van het gebouw zich bevindt. Het gebouw bestaat uit een hoog volume in het midden dat aan weerszijden geflankeerd wordt door veel lagere vleugels.

De entree wordt nog eens benadrukt door een bordes met luifel en het grote vierkante raamvlak boven de entreedeuuren. De centrale hal ligt drie traptreden hoger dan het maaiveld. De traptreden markeren de overgang van voorplein naar stationsgebouw en van buiten naar binnen.

Het interieur van het gebouw is anders van sfeer en ook architectonisch wordt hier een andere taal gehanteerd. De reiziger lijkt een andere wereld binnen te stappen.

7) In eerdere en in dezelfde periode gebouwde stations zijn wel fietsenstallingen te vinden maar deze hebben niet de prominente plaats die de fietsenstalling in Naarden-Bussum inneemt. In een ontwerp voor station Sittard heeft Schelling ook een vleugel grotendeels voor de stalling van fietsen bestemd, het is echter niet duidelijk of deze ook zo heeft gefunctioneerd, foto's laten namelijk zien dat de gevel anders is uitgevoerd. Uitgebreid onderzoek naar de ontwikkeling van de fietsenstalling in de stationsarchitectuur zou goed zijn maar past helaas niet in het kader van dit onderzoek.

Hier zijn verwijzingen naar klassieke architectuur belangrijke beeldelementen. De centrale hal maakt op de bezoeker een haast sacrale indruk. In de hal is geen visuele relatie met het voorplein of de perrons en de sporen. Het middenperron bereikt de reiziger via de perrontunnel waarvoor hij eerst een trap moet afdalen. Aan het eind van de tunnel moet de reiziger weer een trap beklimmen om op het middenperron onder een ruime overkapping te belanden. Omdat deze overkapping en de perrongebouwen meer dan tien jaar eerder zijn gebouwd dan het voorgebouw, en omdat dit gedeelte door een andere architect is ontworpen, is hier een duidelijke stijlbreuk zichtbaar. Schelling heeft in stijl geen aansluiting gezocht bij de traditionele, chaletachtige stijl van de perrongebouwen. Hij ontwierp daarentegen een modern gebouw dat zowel functioneel als stilistisch zich kon meten met de meest progressieve architectuur van zijn tijd. Een band van zwarte bakstenen markeert de grens tussen de twee delen.

Conclusie

Bij historische stationsgebouwen zijn veelal de oorspronkelijke functies zoals plaatskaartenkantoren, het bagagelokaal, en dienstruimten niet meer als zodanig in gebruik. Bij station Naarden-Bussum is er op het emplacement veel gewijzigd: de kopsporen van de tramdienst zijn niet meer in gebruik en de goederenloods is gesloopt. Ook in het voorgebouw en de perrongebouwen zijn er maar weinig ruimten die hun oorspronkelijk functie hebben behouden. Een andere belangrijke verandering in het voorgebouw is het opheffen van de scheiding tussen aankomende en vertrekkende reizigers. Door al deze veranderingen is de oorspronkelijke logica van de indeling voor een deel verdwenen. Desondanks functioneert het gebouw met zijn nieuwe functies nog goed en is deikbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp van Schelling en de bebouwing op het middenperron groot. De stedenbouwkundige context is afgelopen decennia weinig veranderd.

Ook de bewaakte fietsenstalling, die oorspronkelijk in de zuidvleugel was ondergebracht is niet meer als zodanig in gebruik. Deze is nu in apart gebouw ondergebracht aan de noordkant van het stationsgebouw. De perronoverkappingen voor de tramsporen doen nu dienst als overkapping van de onbewaakte fietsenstalling.

Doordat de functies in het voorgebouw (kaartverkoop, bagageafgifte, etc.) zijn verdwenen leidt de routing in veel gevallen niet meer langs de monumentale centrale hal. Reizigers die hun fiets stallen in de fietsenstalling (bewaakt of onbewaakt) komen niet meer door de centrale hal, dat geldt ook voor reizigers

die overstappen van dan de bus op de trein. Deze betreden het station via de zuidelijke entree en gaan via de lagere, zuidelijke zijbeuk - waar kaartautomaten zijn opgesteld - direct naar de tunnel of naar het eerste perron.

Reizigers die met de auto naar het station komen en gebruikmaken van het parkeerterrein ten westen van het spoor maken in zijn geheel geen gebruik meer van het voorgebouw; dat geldt overigens voor alle reizigers die het middenperron betreden via de zuidelijke perrontunnel. Hoewel de architectonische kwaliteit van het voorgebouw – en met name de centrale hal – hoog is, lijkt de functionaliteit van deze ruimte alleen maar af te nemen. Het is daarom goed dat er een trekker als de AH to go in het voormalige plaatskaartenkantoor aan de hal is ondergebracht.

Het middenperron wordt door reizigers nog intensief gebruikt. Dit ondanks het feit dat de perrongebouwen nieuwe functies hebben gekregen (muziekschool, Seats2meet) en de interieurs grondig zijn verbouwd. Op het middenperron ervaart de reiziger echter – zeker ook door de fraaie monumentale overkapping – de historiciteit van het emplacement.

Architectuur

Station Naarden-Bussum bestaat uit delen die uit verschillende periodes stammen. Met het ene been (de perrongebouwen en –overkappingen van 1914) staat het station nog enigszins in de 19^e eeuw en met het andere been (het voorgebouw uit 1925) in de modernistische 20^{ste} eeuw. We zullen nu eerst het eilandperron en de perrongebouwen met bijbehorende overkappingen en tunnels beschrijven. Daarna zullen we ingaan op voorgebouw.

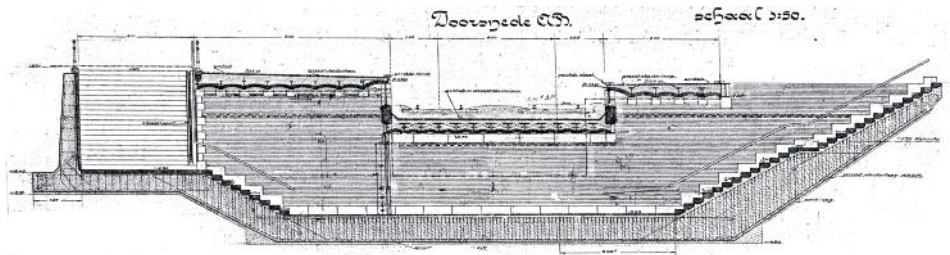
Bouwfase 1914

Het eilandperron

Bij de HIJSM was het gebruikelijk om zogenaamde eilandperrons toe te passen. Deze werd voor het eerst ontwikkeld in Den Haag Holland Spoor (1891) door D.A.N. Margadant. Hierbij werd het eerste perron, dat direct aan het voorgebouw grensde, vrijgelaten voor goederenvervoer en speciale gelegenheden. De bedoeling was dat de reizigers altijd vanaf het ruim opgezette middenperron vertrokken. Dit middenperron was veelal toegankelijk via een tunnel (zoals bij Naarden-Bussum), hoewel er soms ook gekozen werd voor een brug over het spoor (bijvoorbeeld in Amersfoort). De eilandperrons werden ruim opzet zodat de wachtkamers en dienstruimten niet in het voorgebouw maar op het eiland geplaatst konden worden. Station Den Haag Holland Spoor (1891) en station Haarlem (1906) beiden ontworpen door Margadant, zijn twee fraaie voorbeelden van deze typologie.

Op het eilandperron van station Naarden-Bussum staan drie bouwvolumes. In het meest zuidelijke gebouwtje waren de dienstruimten en het kantoor van de stationschef ondergebracht. Dit kantoor is nu verbouwd tot wachtruimte, de vertrekken die daarachter liggen worden gebruikt door het muziekcentrum Luc van Gessel.

In het middelste gebouw bevonden zich de wachtkamers eerste, tweede en derde klas. Dit gebouw heeft een trapeziumvormige plattegrond omdat het eilandperron naar de uiteinden toe versmalt. De wachtkamers zijn later omgebouwd tot



Perrontunnel tussen voorgebouw en middenperron



Perrontunnel

stationsrestauratie. In 2011 is deze ruimte opnieuw verbouwd. Aan de voorzijde is een kiosk gekomen en de vertrekkende daarachter zijn heringericht als flexibele werkplek waar ook kan worden vergaderd. Dit wordt geëxploiteerd door Seats2meet. Het meest noordelijke gebouwtje fungeerde als transformatorruimte.

Passagierstunnels en trappen

De passagierstunnel die van het voorgebouw naar het middenperron loopt heeft een vormgeving die veel overkomsten vertoont met andere perrontunnels uit die periode zoals bij de stations van Haarlem en Roosendaal. De wanden zijn opgebouwd uit geel geglaazuurd metselwerk, de plinten en bovenrand zijn afgezet

met rood graniet. Het dak wordt in de dwarsrichting overspannen door zware stalen balken die wit geleverd zijn. Daartussen zijn met de gele stenen tongewelfjes gemetseld. De traptreden en de bordessen zijn uitgevoerd in rood graniet. Deze perrontunnel is niet ontworpen door Schelling, maar hoort bij de bebouwing op het middenperron en was er dus al toen Schellings voorgebouw in 1926 werd gebouwd. Toen het voorgebouw er nog niet was, ergens tussen 1914 en 1926 ontstond de curieuze situatie dat de trappen feitelijk uitkwamen op het voorplein. De architectuur van Schelling sluit niet specifiek aan op de architectuur van de tunnel. De scheiding tussen het gedeelte uit 1914 en het gedeelte uit 1926 wordt gemarkeerd door een éénlaagse band zwart metselwerk.

Zuidelijke perrontunnel

Aan het zuidelijke uiteinde van het middenperron bevindt zich een tweede passagiertunnel die is aangelegd om de bereikbaarheid van het middenperron te verbeteren voor treinreizigers die vanuit Het Spiegel kwamen, de villawijk ten westen van het spoor die dan volop in ontwikkeling is. Aan de andere kant is er ook een uitgang gemaakt voor reizigers die naar het oorspronkelijke dorp Bussum gingen. Wie deze tunnel heeft ontworpen is niet bekend, hij is tegelijk aanbesteed met de rest van de werken op het middenperron. Van de oorspronkelijke afwerking van de tunnel is weinig meer zichtbaar sinds daar in 2011 een kunstwerk in de vorm van beprunte beplating op is aangebracht. De platen, die zijn ontworpen door Studio Modijefski & Studio Molen, verwijzen met een gevlochten textuur van foto's van bomen en planten uit de bosrijke omgeving van Bussum naar het groene karakter van de plaats. De overkappingen van de trappen zijn nog origineel en net als de perronoverkappingen opgebouwd uit een dragende constructie van zwartgeleverd staal dat is bekleed met een houten dak. De witgeverfde houten schroten van de plafonds contrasteren met de zwarte stalen constructie. De dakjes zijn bol uitgevoerd en volgen in hoogte de trappen die vanuit de tunnel omhoog komen.

Liften

De oorspronkelijke ontwerptekeningen laten zien dat voor het transporteren van de bagage van het voorgebouw naar het middenperron een lift met aparte bagagetunnel was gepland. Tijdens de bouw werd echter besloten de lift en de tunnel niet uit te voeren, waarschijnlijk had dit te maken met de problemen die waren ontstaan met opkomend grondwater bij de aanleg van de personentunnel die voor aanzienlijk vertraging hadden gezorgd. In de ruimte die was gereserveerd



Overdekte entree van de zuidelijke perrontunnel bij de spoorovergang



Entree van de zuidelijke perrontunnel



Interieur noordelijk perrongebouw met oorspronkelijke erker en deuren

voor de bagagelift werd nu een lampisterie ondergebracht, een kleine werkplaats waar lampen werd bijgevuld, gerepareerd of vervangen.⁸

Enkele jaren geleden is er besloten om twee liften te plaatsen, een ingreep die geen sinecure bleek te zijn. Bij de bouw van de liftputten speelden dezelfde problemen als bij de aanleg van de personentunnel bijna honderd jaar eerder: opkomend grondwater. Dit probleem is tot op heden niet opgelost.

De vormgeving van de perrongebouwen

De perrongebouwen, in art nouveaustijl, dateren uit 1914 en zijn dus een aantal jaren vroeger gebouwd dan het voorgebouw. Schelling is ten tijde van het ontwerp van deze gebouwen net in dienst getreden bij de Staatsspoorwegen. Aangezien de perrongebouwen in opdracht van HIJSM gemaakt zijn is het dus uitgesloten dat

8) Zie tekening pagina 56-57, nummer 8.



Zuidelijk perrongebouw

het ontwerp voor de perrongebouwen door Schelling werd gemaakt. In de monumentomschrijving van de gemeente Bussum wordt gesuggereerd dat het ontwerp door L.C. Westhoff is gemaakt omdat zijn naam op de tekeningen staat. Dit is echter geen sluitend bewijs dat het ontwerp ook van zijn hand is.⁹ De stijl waarin de perrongebouwen ontworpen zijn vertoont verwantschap met het werk van D.A.N. Margadant, de vaste stationsarchitect van de HIJSM. Margadant, die vooral bekend is van zijn ontwerpen voor station Den Haag Holland Spoor en station Haarlem, overleed in 1915 nadat hij in 1909 met pensioen was gegaan. Het is dus uitgesloten dat hij het ontwerp gemaakt heeft. Mogelijk is het ontwerp gemaakt door een tekenaar die onder Margadant

9) Westhoff was bij de HIJSM de verantwoordelijke voor het ontwerp van viaducten, bruggen en wegen. In die hoedanigheid had hij enige creatieve ontwerpervaring opgedaan zoals bij station Haarlem. Hier ontwierp hij de viaducten aan weerszijden van het stationsgebouw. Dat zijn handtekening op de tekeningen staat is wat ons betreft niet voldoende reden om het ontwerpwerk aan Westhoff toe te kennen. Bij ons onderzoek voor station Haarlem hebben we veel tekeningen gevonden waar een handtekening van Westhoff op staat maar zonder twijfel aan D.A.N. Margadant toegeschreven moeten worden. Dit heeft zeer waarschijnlijk te maken met Westhoffs rol als hoofdverantwoordelijke van het uitvoerende deel van het bouwproces.



Originele deur in het zuidelijke perronegebouw

gewerkt heeft. Net als in Haarlem is hier een lichte geglazuurde steen toegepast gecombineerd met banden van blauwe en gele geglazuurde stenen. Ook de natuurstenen plint en de manier waarop de spanten van de perronoverkapping tegen de perrongebouwtjes zijn geplaatst lijken op de Haarlemse architectuur. Hoewel veel details anders zijn doet de architectuur sterk denken aan die van station Haarlem die in een Berlagiaanse art nouweaustijl is vormgegeven.

Perrongebouw: wachtkamers

Het noordelijke perrongebouw fungeerde oorspronkelijk als wachtruimte. In het gedeelte het dichtst bij de perrontrappen was de wachtkamer 1ste klasse, daarachter lag de wachtkamer 2de klasse en in het eind van het gebouw was de wachtkamer 3de klasse. De wachtkamer 1ste klasse had eigen toiletten, de wachtkamer 1ste en 2de klassen waren toegewezen op de toiletruimte op het noordelijke uiteinde van het wachtkamergebouw.

De plattegrond van dit wachtkamergebouw is trapeziumvormig omdat het middenperron naar het einde toe smaller wordt.

De oorspronkelijke indeling van dit perrongebouw is niet behouden gebleven. De buitengevel daarentegen is nog vrijwel geheel in oorspronkelijke staat. Zelfs de meeste houten kozijnen lijken nog te dateren uit 1914. Bij de recente verbouwing van dit perrongebouw is er gepoogd de oorspronkelijke details zoveel mogelijk te bewaren. Zo zijn de daklichten, de lichtgele verblendsteen en de historische balklaag in het zicht gehouden.

De buitengevel van het perrongebouw is als het volgt opgebouwd: het gebouw heeft rondom een granieten plint van ongeveer 80 centimeter, het muurvlak daarboven is opgemetseld met een lichtgele verblendsteen. Langs de bovenrand van de kozijnen is een geel-blauwe band van geglazuurde verblendstenen toegepast. Verder zitten er boven de verschillende dubbele toegangsdeuren tweekleurige tegeltableaus met opschriften als "Wachtkamer 1e en 2e klasse rooken" en "Wachtkamer 3e klassen". Kozijnen en deuren zijn nog in oorspronkelijke staat.

Perrongebouw: diensten

Het zuidelijke perrongebouw fungeerde oorspronkelijk als dienstgebouw. Net als het wachtkamergebouw heeft het een licht trapeziumvormige plattegrond. Aan de noordzijde van het dienstgebouw bevond zich het kantoor van de stationschef en de onderchef. Het tegeltableau met opschrift "stationschef" wijst hier nog op. Daarachter bevond zich een toiletruimte voor het dienstpersoneel.



3 12:20 Sprinter 
Utrecht Centraal
via Bussum Zuid, Hilversum Noord,
Hilversum, Hilversum Sportp,
Holl. Kading en Utrecht Oorvcht
12:23 Sprinter (overstap) naar



uitgang





WACHTKAMER
1^E EN 2^E KLASSE
NIET ROOKEN

SM

ARETTEN

JULIA'S

HOCOLADE

illy

JULIA'S

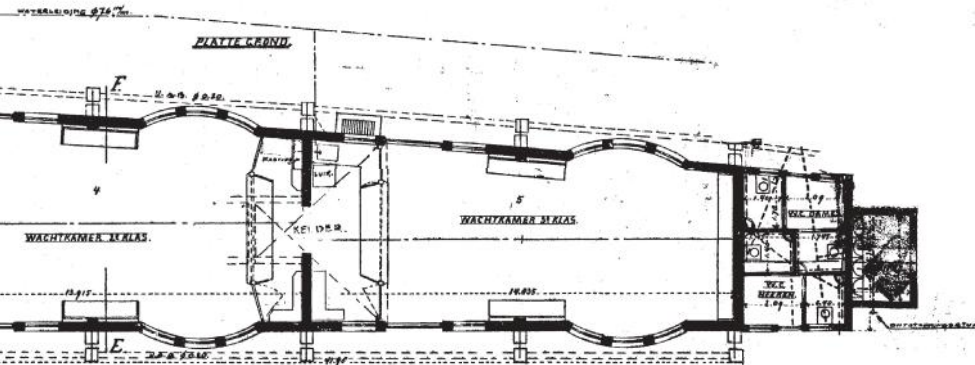
QUERSCHNITT C-D



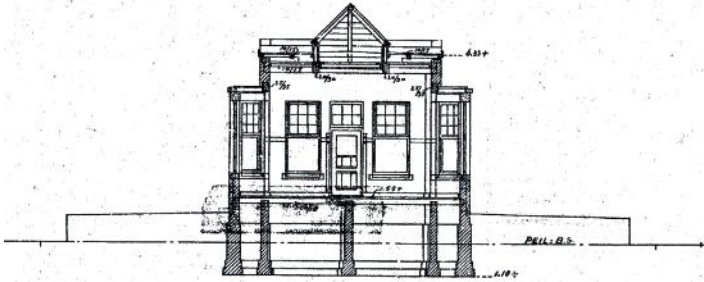
QUERSCHNITT



PLATTE GRUND



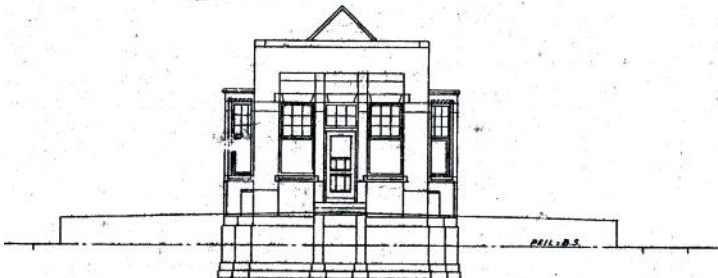
ZUIDOOSTZ. A.B.



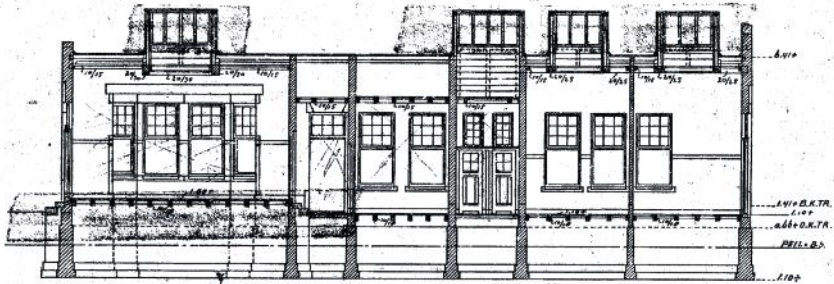
ZUIDZ. GEVEL



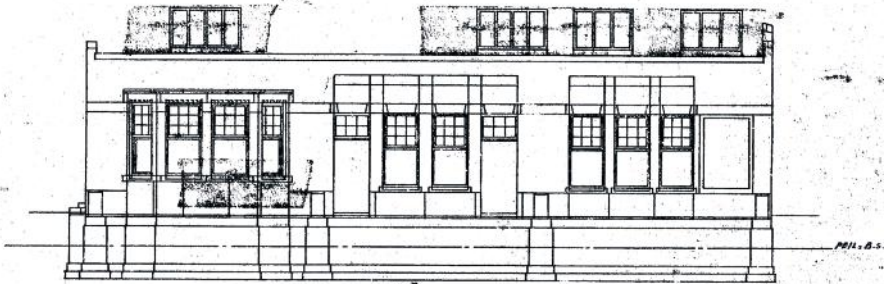
ZUIDZ. GEVEL



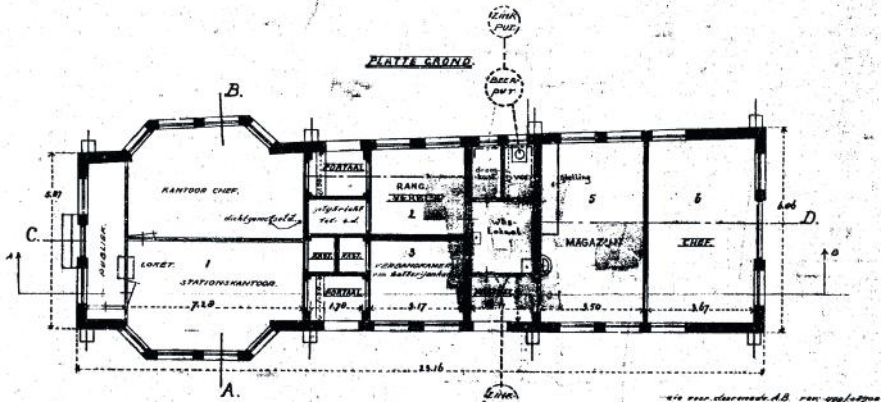
DOORSNIDE C.D.



DOORSNIDE



PLAAT GROND

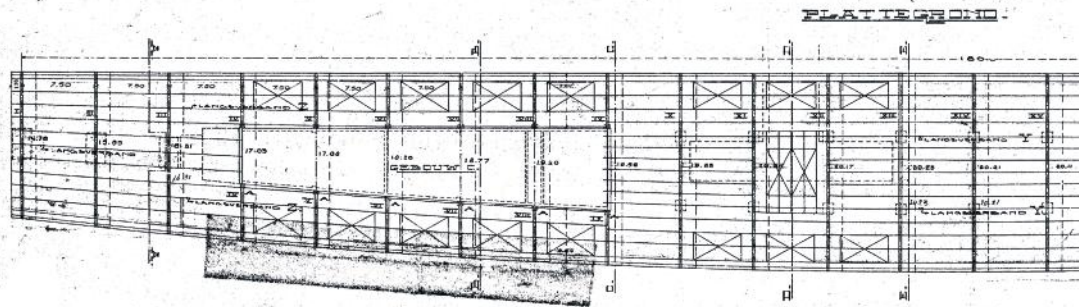
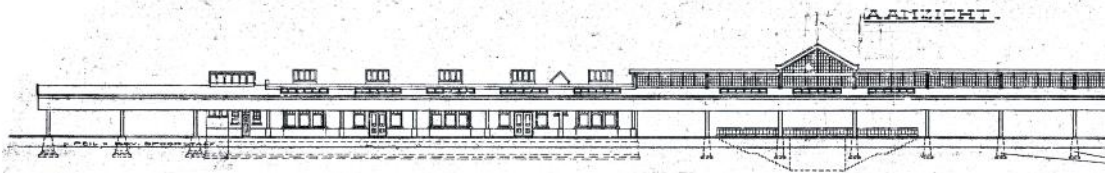


H.Y. 9.14.
EG. EN WERKEN.

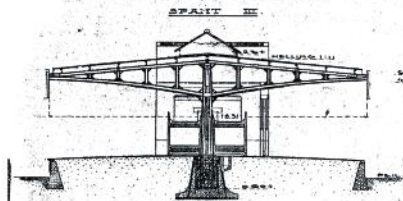
LITBREIDING STATIONSEMPLEMENT I

FERRON OVERKAPPING

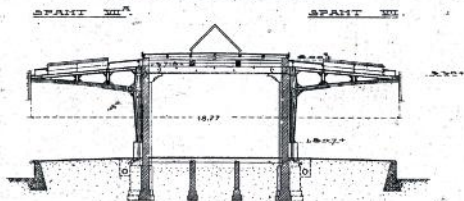
SCHAAL 1:200 EN I



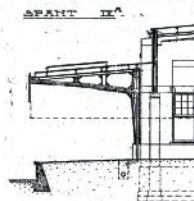
DOORSNEDE AA.



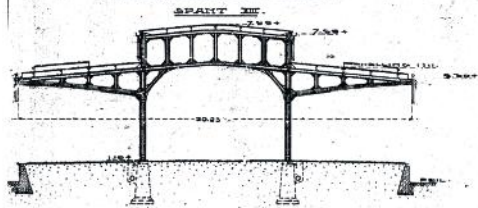
DOORSNEDE BB.



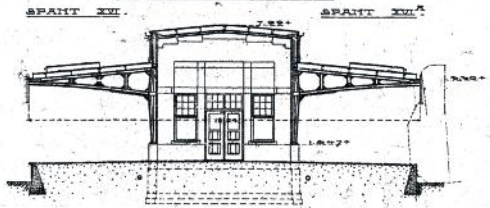
DOORSNEDE CC.



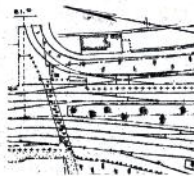
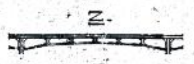
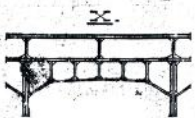
DOORSNEDE EE.



DOORSNEDE FF.



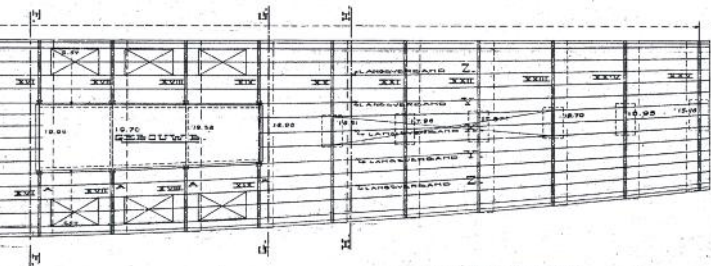
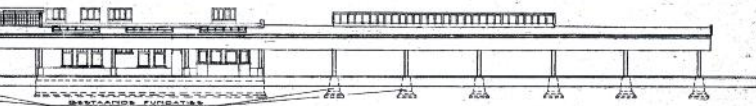
LANGSVERBANDEN.



Perronoverkapping middenperron

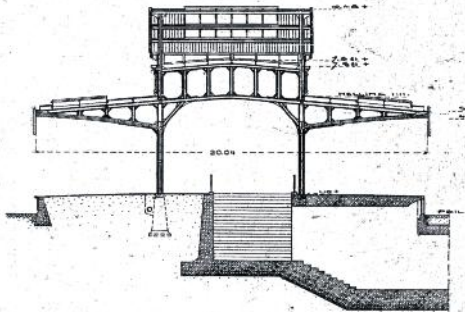
B.B.D.I.

Rauwerda
Grk. u/10.10
MR



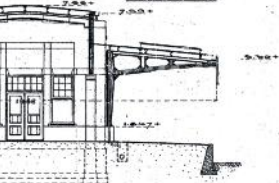
DOORSNEDE DD.

SPANT II



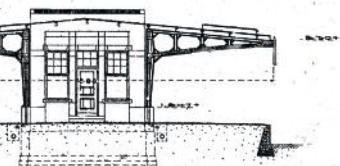
DOORSNEDE CC.

SPANT II



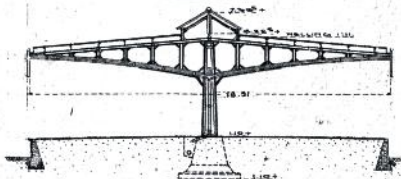
DOORSNEDE GG.

SPANT III



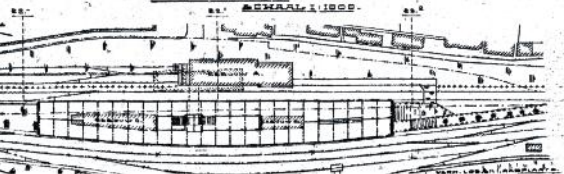
DOORSNEDE HH.

SPANT III



SITUATIE.

MAA 1 1900



490 00 122007 20

F. 14

Verder was er een magazijn en een lampisterie.¹⁰ Daarachter was een ruimte met twee erkerramen waar seinen bediend konden worden. Ook kon men er een telegram versturen of een kaartje kopen.

De vormgeving van dit perrongebouw komt sterk overeen met het noordelijke perrongebouw waar de wachtkamers waren ondergebracht. De volgende oorspronkelijke elementen in het dienstgebouw zijn nog vermeldenswaardig: in sommige vertrekken bevindt zich onder het tapijt nog de oorspronkelijk eikenhouten parketvloer met visgraatmotief. Daarnaast zijn er nog een aantal originele grenen binnendeuren bewaard gebleven. Ook de daklichten met omtimmering zijn nog vermeldenswaardig. De tegelvloer en het plafond in het portaal van het dienstgebouw dat toegang biedt aan de achterste vertrekken zijn eveneens oorspronkelijke details.

Transformatorhuisje

Het meest noordelijke perrongebouw staat buiten de overkapping en fungeerde als transformatorhuisje. Ondanks de louter technische functie van het gebouw is er veel zorg besteed aan de vormgeving. De plint is uitgevoerd in graniet, ook de raamdorpelstenen zijn gemaakt van rood graniet. De muren zijn opgetrokken in een witte verblendsteen, gemetseld in halfsteens verband. In de bovenste lagen metselwerk zijn verbijzonderingen doorgevoerd.

Perronoverkapping

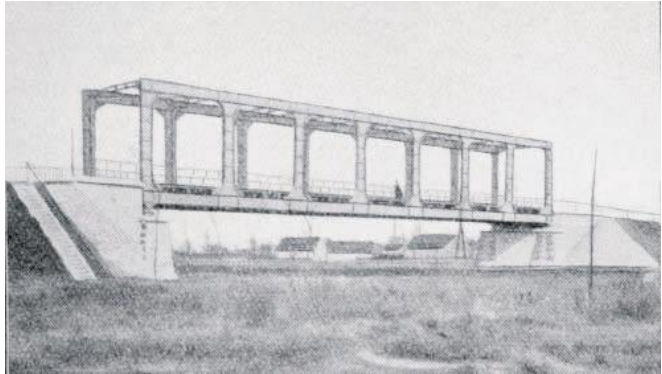
Station Naarden-Bussum heeft perronoverkappingen op het eilandperron die ter hoogte van de perrongebouwen tegen de zijgevel zijn aangezet en op natuurstenen basementen rusten. De overkapping kraagt aan weerszijden een aantal meters uit. Deze perronoverkapping is onderdeel van de werkzaamheden die in 1914 van start zijn gegaan en zijn dus niet ontworpen door Schelling.

Tussen de twee perrongebouwen loopt de kap door en is deze verhoogd waardoor er twee lichtstroken zijn ontstaan. Boven de trappen is een extra verhoging gemaakt met behulp van een dwars geplaatst zadeldak. Hierdoor valt er bij de opgangen naar het perron veel licht naar binnen.

Ook aan de uiteinden van het perron is de constructie van de overkapping bijzonder. Hier is een zwaar gedimensioneerde kolom gemaakt waaraan aan weerszijden een uitkragende balk is opgehangen. De overkapping staat dus op één

10) Hier werden lampen gerepareerd en bijgevuld.

Eerste Vierendeelbrug in België, 1904. Geen diagonalen, zware verbindingen, spanten en liggers



Constructie perronoverkapping Naarden-Bussum. Let op het ontbreken van de diagonalen en de momentvaste verbindingen



73
Transformatieruimte op middenperron





kolom in plaats van twee. Op het zuidelijke uiteinde van de perronoverkapping bevindt zich in de lengterichting van de overkapping een lichtstraat. Wat vooral opvalt aan de constructie van de perronoverkapping is dat er geen gebruik wordt gemaakt van diagonalen ten behoeve van de stijfheid, maar dat de verbindingen momentvast zijn uitgevoerd zoals bij een vierendeelligger. Deze constructiemethode werd ontwikkeld door de Belgische ingenieur Arthur Vierendeel en was aanvankelijk niet populair. Aan het begin van de twintigste eeuw werden desondanks een flink aantal spoorbruggen gebouwd (vooral in België) volgens zijn principes. Daarna ontspoon zich in de vakliteratuur van ingenieurs een levendige discussie over welke constructiemethode nu het meest effectief en economisch interessant was. Uiteindelijk bleek toch de vakwerkligger (met diagonalen) toepassingsvriendelijker en wordt de vierendeelligger nog maar sporadisch toegepast. De perronoverkapping van Naarden-Bussum is dan ook het enige station ons bekend waar een dergelijke constructiemethode is toegepast.

Bij het voorgebouw van Schelling uit 1926 zijn ook een aantal perronoverkappingen gemaakt. Deze latere overkappingen zijn samengestelde staalprofielen, verbonden met behulp van klinknagels. In tegenstelling tot de overkapping op het middenperron zijn hier geen vakwerken toegepast. Ook de overkappingen voor de tramsporen, waaronder zich nu de fietsenstalling bevindt, horen bij het voorgebouw van 1926 en zijn op eenzelfde wijze vormgegeven.

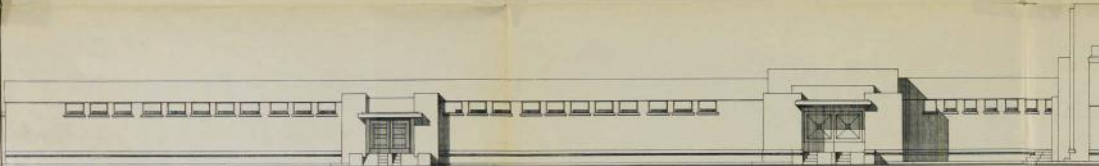


WACHTKAMER
+ 3E KLASSE +

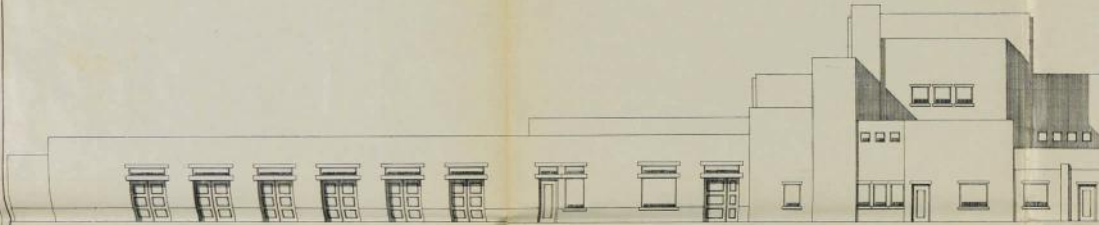
FOTO 44 18 FEB. 1917

FOTO 45 18 FEB. 1917

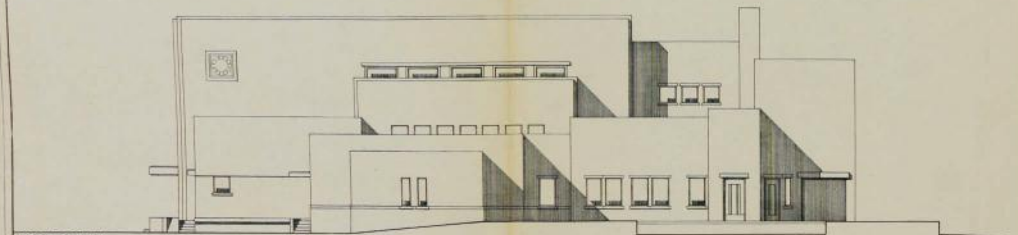
VOORGEBOUW STATION NAARDEN-BUSSUM.
GEVELS SCHAAL 1:100.



OOSTGEVEL.

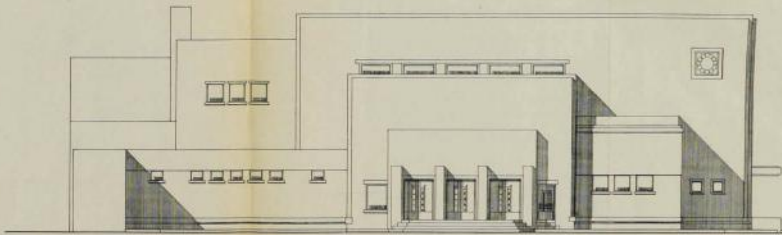
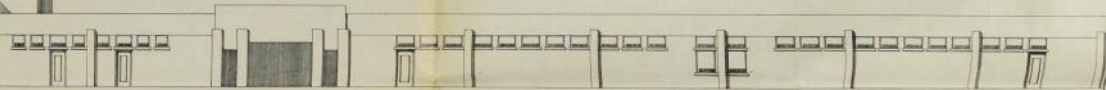


WESTGEVEL.



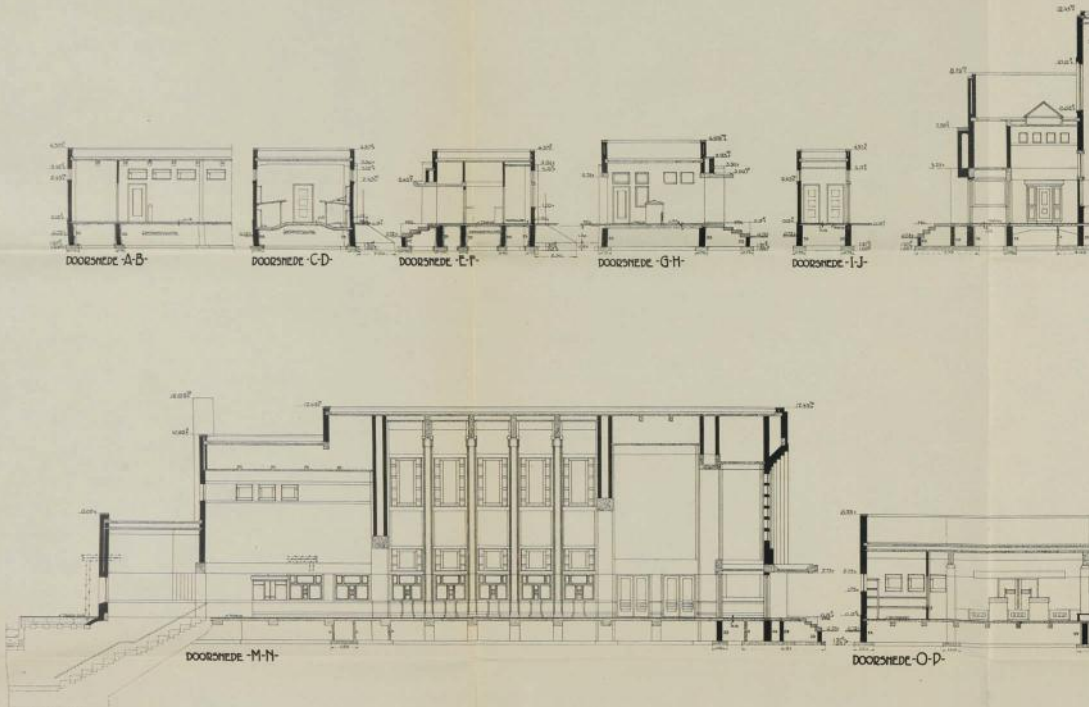
NOORDGEVEL.

BESTEK 1322-H-5
BLAD-B

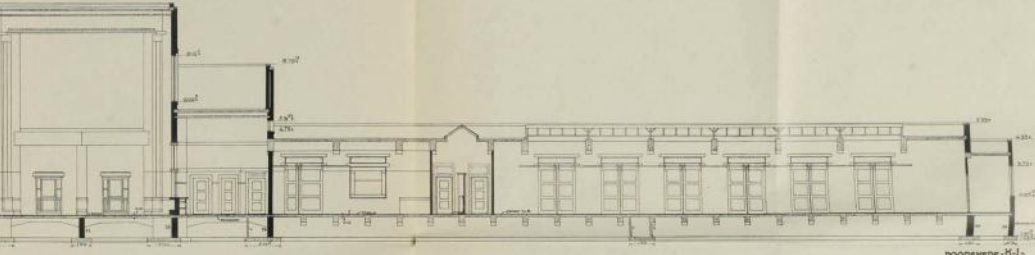


ZUIDGEVEL.

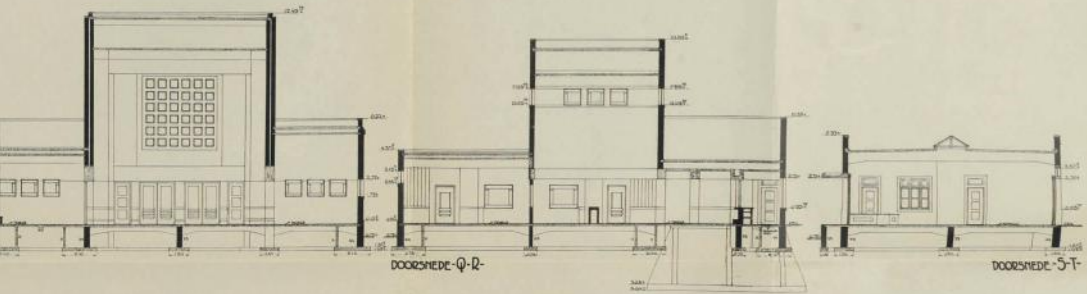
VOORGEBOUW STATION NAARDEN-BUSSUM.
DOORSNEDEN. SCHAAL 1:100.



BESTEK 1322-H-5
BLAD-C-

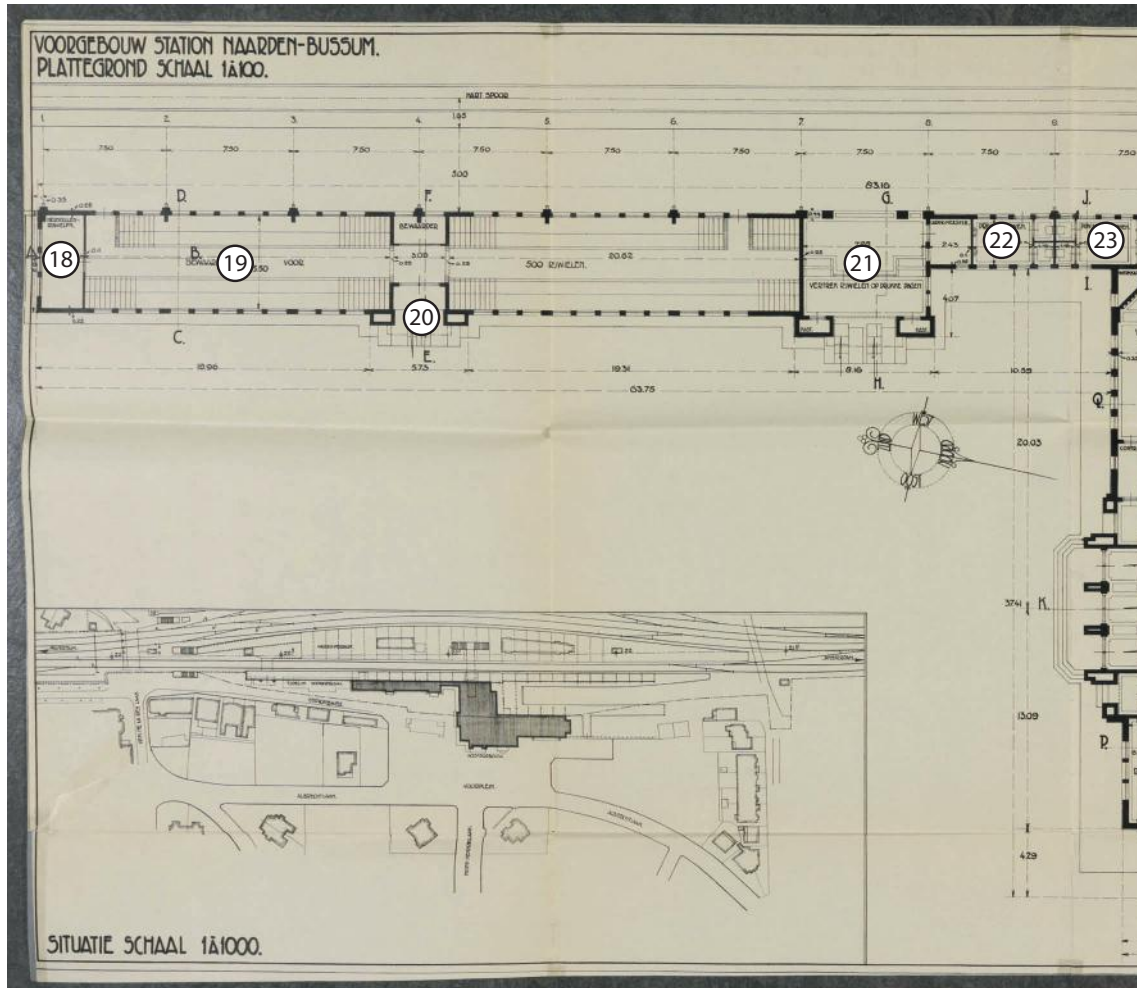


DOORSNED E-H-L



DOORSNED Q-R

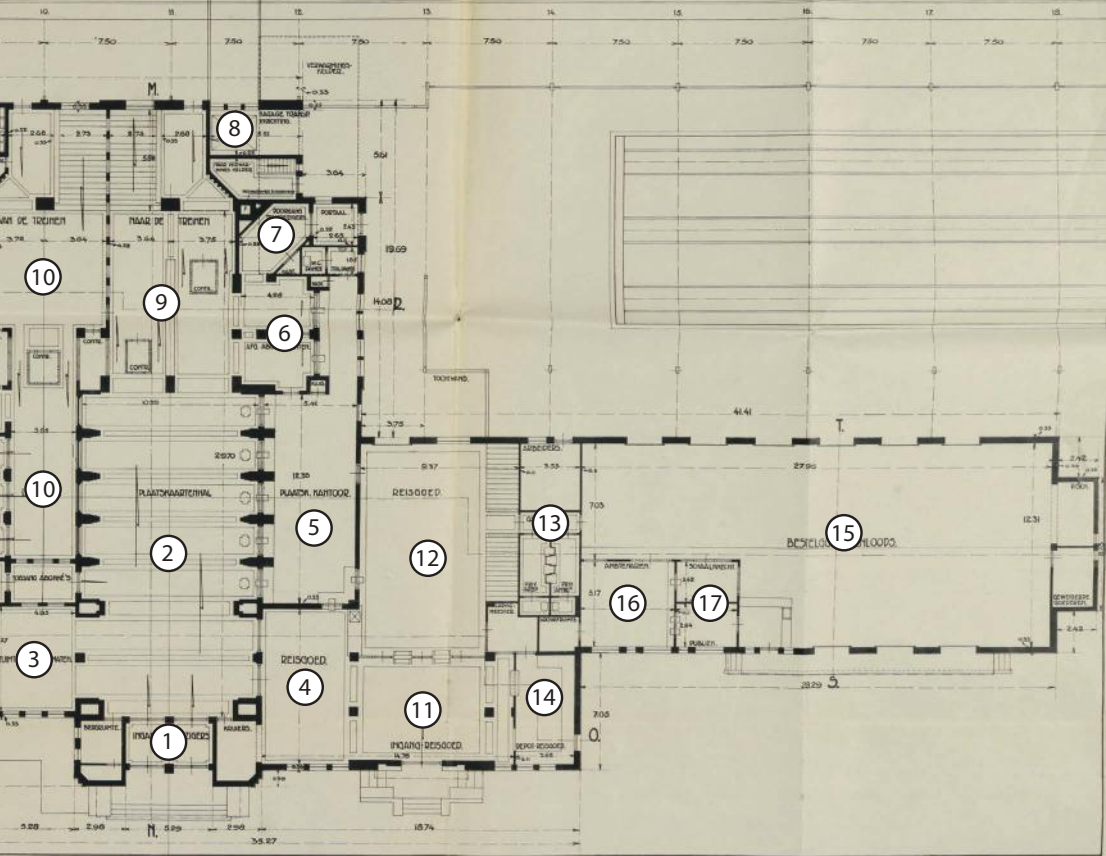
DOORSNED S-T



- | | | |
|-------------------|-------------------------------|------------------------------|
| 1. hoofdentree | 6. afgifte abonnementen | 11. entree afgifte bagage |
| 2. centrale hal | 7. gang naar tramlijnen | 12. tijdelijke opslag bagage |
| 3. wachtkamer | 8. lift (niet uitgevoerd) | 13. toiletten kruiers |
| 4. afgifte bagage | 9. controleposten vertrekhal | 14. bagagedepot |
| 5. plaatskaarten | 10. hal arriverende reizigers | 15. bestelgoederenloods |

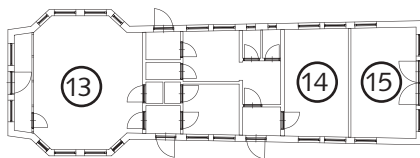


BESTEK 1322-H-5
BLAD-A

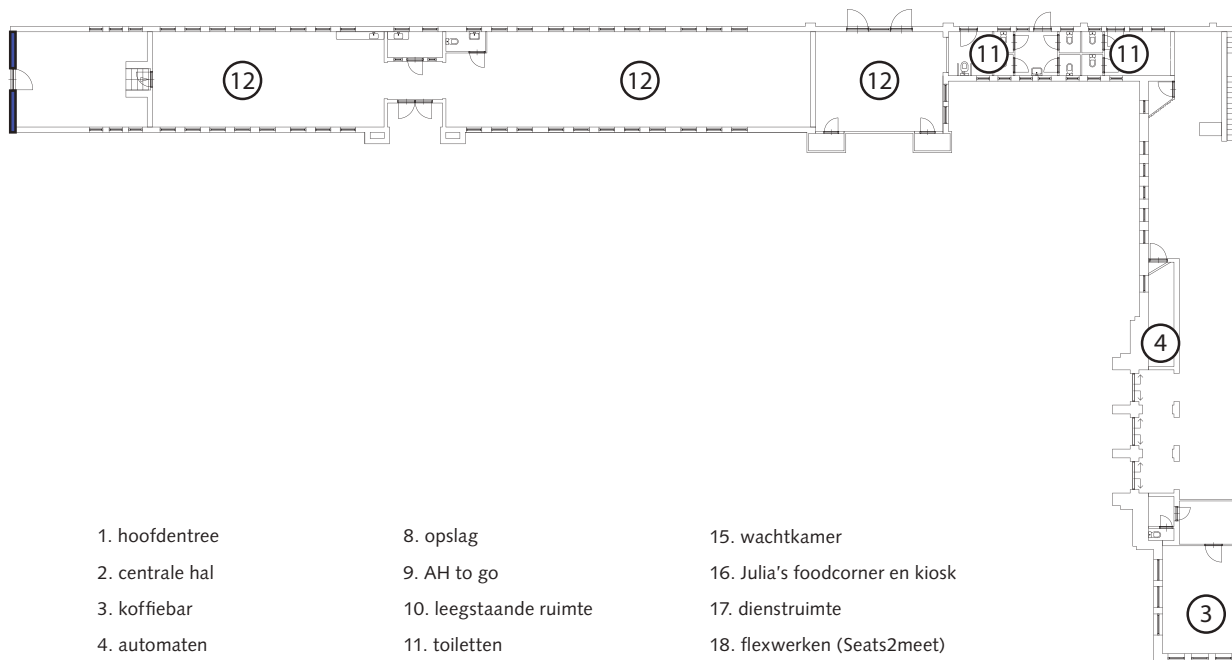


- 16. kantoor ambtenaren
- 17. loket bestelgoederen
- 18. werkplaats fietsen
- 19. rijwielstalling
- 20. entree rijwielstalling

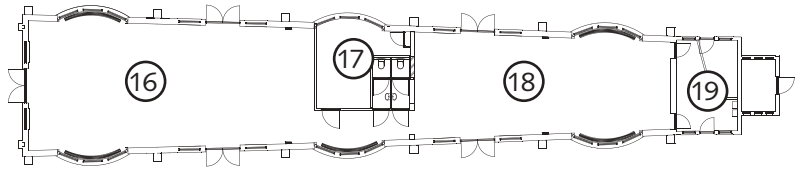
- 21. extra entree naar perrons
- 22. toilet dames
- 23. toilet heren



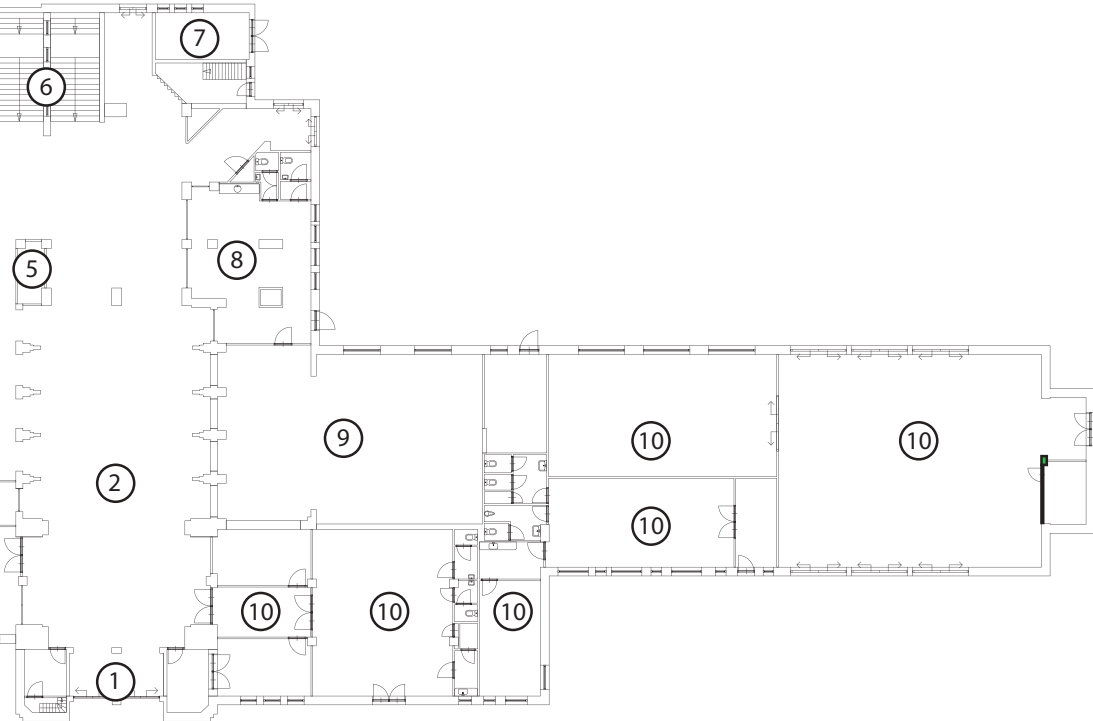
Dienstgebouw



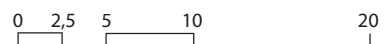
- | | | |
|-----------------|-------------------------|---------------------------------|
| 1. hoofdentree | 8. opslag | 15. wachtkamer |
| 2. centrale hal | 9. AH to go | 16. Julia's foodcorner en kiosk |
| 3. koffiebar | 10. leegstaande ruimte | 17. dienstruimte |
| 4. automaten | 11. toiletten | 18. flexwerken (Seats2meet) |
| 5. pinautomaat | 12. leegstaande berging | 19. pantry |
| 6. perrontunnel | 13. muziekschool | |
| 7. dienstruimte | 14. dienstruimte | |



Perrongebouw



Voorgebouw





Albert Heijn to go

Bouwfase 1925 - Schelling

Architectuurhistorisch kader: de invloed van Frank Lloyd Wright, de Stijl en van Heukelom

Een rode draad die door alle periodes waarin we het oeuvre van Schelling kunnen onderverdelen heenloopt is de zoektocht van Schelling naar de ideale plattegrond voor het stationsgebouw. In Naarden-Bussum worden de eerste ideeën onderzocht die in Amsterdam Amstel en latere stations uitmondten in de creatie van efficiënte knooppunten waar verschillende vervoersmodaliteiten soepel en logisch op elkaar worden aangesloten op verschillende schalen en niveau's. In de inleiding hebben we laten zien dat het oeuvre van H.G.J. Schelling verder uiteenvalt in drie stijlen. Allereerst is er in de jaren '20 de periode die we het baksteenkubisme hebben genoemd. Station Naarden-Bussum is hiervan het meest duidelijke voorbeeld. In de tweede periode, eind jaren '30, ontwerpt Schelling de Amsterdamse stations (Amstel en Muiderpoort) die meer verband houden met de architectuur van de Nieuwe Zakelijkheid. Na de oorlog worden de gebouwen zonder uitzondering gemaakt van beton, waarbij de afmetingen zijn afgestemd op een strak maatsysteem. De gebouwelementen zijn zoveel mogelijk geprefabriceerd. Station Zutphen, Hengelo en Enschede zijn fraaie voorbeelden van de late Schelling en zijn vandaag de dag nog in gebruik. We zullen nu dieper ingaan op de vroege periode van het oeuvre van Schelling en de vormgeving die hij in het begin van zijn carrière ontwikkelde in een breder architectuurhistorisch kader plaatsen.

In de periode dat Schelling werkt aan het ontwerp voor station Naarden-Bussum begint in Nederland onder progressieve architecten interesse te ontstaan voor het werk van de beroemde Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright (1867-1959). De invloed van Wright is duidelijk terug te zien in het werk van toonaangevende Nederlandse architecten als H.P. Berlage, J.J.P. Oud, W.M. Dudok, en Robert van 't Hof. Ze steken hun waardering voor Wright niet onder stoelen of banken, in de vakliteratuur uit die periode wordt veelvuldig aandacht besteed aan de ontwerpen van de Amerikaanse architect. Berlage ontmoette Wright persoonlijk op zijn reis door de Verenigde Staten in 1911. Vooral in Berlages laatste werk, het Haags Gemeentemuseum (ontwerp 1927), is de invloed van Wright duidelijk herkenbaar.

Dat ook Schelling een liefhebber was van de architectuur van Frank Lloyd Wright blijkt uit twee artikelen die hij publiceert in tijdschrift *bouw* in 1940 en 1952. Schelling vindt Wrights 'meesterlijke behandeling van den plattegrond (...)

altijd een genot', ook 'zijn liefde en aandacht voor het materiaal' is iets dat zijn goedkeuring kan wegdragen. Daarnaast refereert hij aan Wrights opzet waarbij de gebouwen rond één grote centrale ruimte zijn opgezet, 'die in open verbinding staan met de centrale hal', iets wat Wright fraai toepaste in zijn beroemde Larkin Building.¹¹

Interessant aan deze artikelen is dat veel van de aspecten die Schelling noemt in de bespreking van Wrights werk, op één of andere manier terug te vinden zijn in zijn eigen oeuvre.¹²

Het vroegste Nederlandse bouwwerk waarin duidelijk de invloed van Wright is te zien, is een villa die tussen Utrecht en Zeist staat naar het ontwerp van Robert van 't Hoff (1887-1979). Hij ontwierp deze villa - Villa Henny - kort nadat hij in 1914 Wright had ontmoet in de Verenigde Staten. Van 't Hoff nam op de terugreis een grote hoeveelheid publicaties en foto's mee van het werk van Wright. Enkele jaren later komt hij in contact met de kunstenaars en architecten van De Stijl, die net als Van 't Hoff veel waardering hadden voor Wrights architectuuropvattingen. In 1918 begint Van 't Hoff samen te werken met Piet Klaarhamer, een Utrechtse architect en meubelmaker. Waarschijnlijk ontmoet hij daar ook Gerrit Rietveld, die op dat moment nog een onbekende timmerman is. Rietveld was al in 1911 als zelfstandig meubelmaker begonnen, maar werd in de avonduren door Klaarhamer bijgeschoold. Het is zeer waarschijnlijk dat Rietveld hier voor het eerst kennis maakt met het werk van Frank Lloyd Wright. Op aanraden van Robert van 't Hoff stuurt Rietveld in 1918 een brief en een foto van het prototype van zijn later wereldberoemde 'Rood-blauwe stoel' naar Theo van Doesburg, de redacteur van de Stijl. Zij hebben veel waardering voor deze meubels; Rietveld groeit uit tot een van de meest belangrijke representanten van De Stijl.

Interessant is dat Schelling in de periode dat hij aan station Naarden-Bussum werkt een vriendschappelijke band opbouwt met Gerrit Rietveld. Eigenlijk is hij de eerste opdrachtgever die zijn zeer geabstraheerde meubels afneemt. Toen Schelling in 1916 trouwde maakte Rietveld zijn trouwmeubilair: een kast, een buffet, een tafel, een lijst voor affiches, een kapstok en een parapluhand. Als in 1918 Schellings dochter Karin Johanna geboren wordt ontwerpt Rietveld het geboortekaartje, het wiegje en een commode. Veel belangrijker zijn de

11) Schelling, 1940; Schelling, 1952.

12) Schelling, 1940, p. 255, 256.

Rietveld
architect

Utrecht 19 Oct. 58

ik kan zeven in de
Krant, dat je nu
ook tot de club der 70 jarigen
behoort. ik daart, dat je zeker
5 jaar jonger was dan ik.

Hoewel er tegenwoordig
mies van komt elkaar op te
hocken, mede ik toch zo nu en
dan, dat je + beiden nog heel
goed maakt en ik hoop van
harte, dat je nog lang in
staat bent je vak en je andere
liefden te beleven.

Wat is dit allemaal
gauw omgegaan. Maar ik
hoop, dat ik nog licht nog
een langzaam tempo te be
reiken. Je was eigenlijk m'n enige
echte vriend beste Her en van mij
uit blijft dit zo. hoewel

Oudegracht 58, Utrecht - Tel. 17038 - Giro 164496

We door omstandigheden
wat uit elkaar groeiden.

Ik hoop, altijd me te
blijven herinneren aan
jullie enthousiast en
idealistische levenshouding
die veel heeft bijgedragen
tot m'n eigen inzicht.

Van harte beiden
nog veel geluk
toegewent

van Rietveld

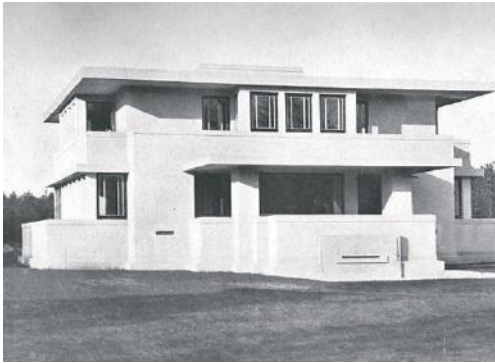
Brief van Rietveld aan Schelling 19 oktober 1958: 'Je was eigenlijk m'n enige echte vriend, beste Her, en van mij uit blijft dit zo.'



Kinderstoel die Rietveld in 1922 maakte voor Schelling. Deze stoel kan als voorstudie worden beschouwd voor de beroemde rood-blauwe stoel die Rietveld later maakte



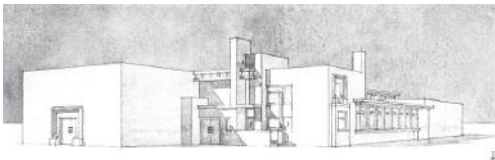
Villa Allegonda, J.J.P. Oud, 1917: gepubliceerd in Bouwkundig Weekblad in 1918



Villa Henny, Robert van 't Hoff, 1916: gepubliceerd in De Stijl in 1919



Hotel in Woerden, Jan Wils, 1918: gepubliceerd in De Stijl in 1919



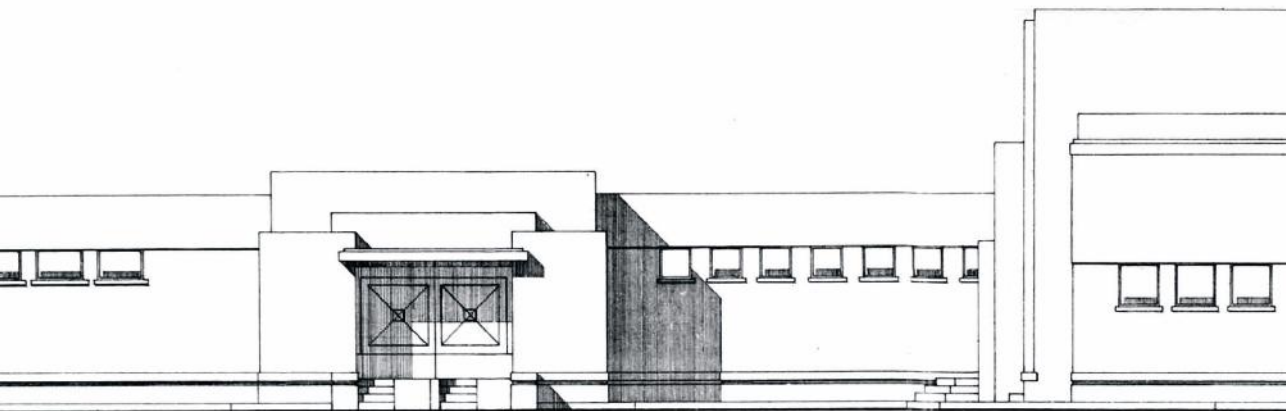
Ontwerp fabriek, J.J.P. Oud: gepubliceerd in De Stijl in 1920

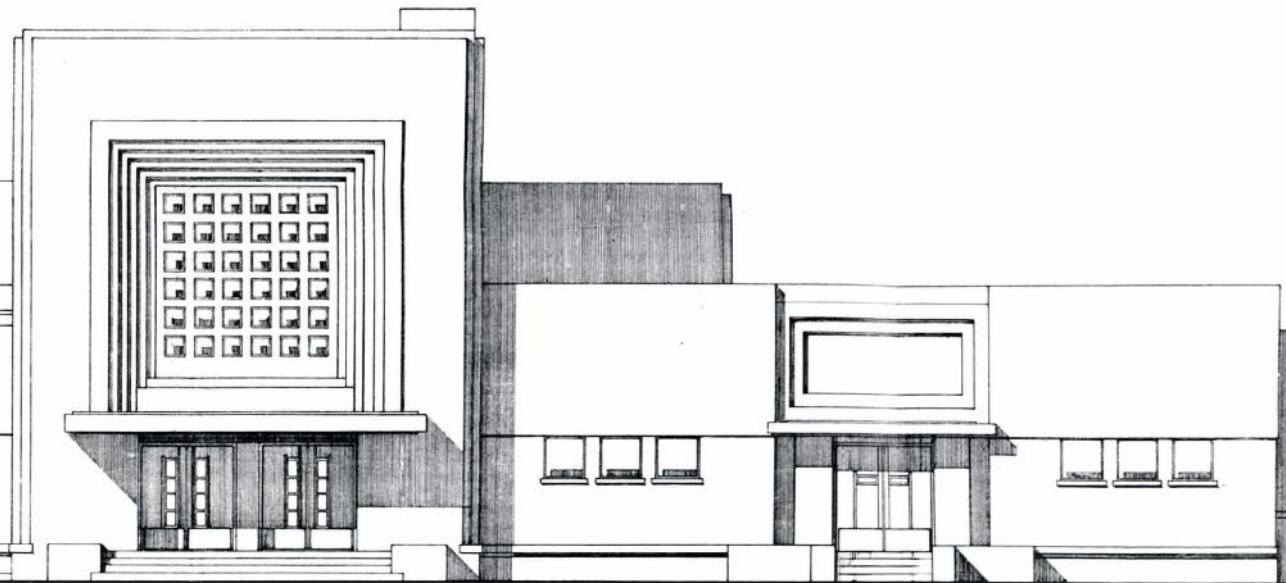
kinderstoelen die Rietveld voor Schelling maakte; dit is het eerste werk van Rietveld dat in het tijdschrift van De Stijl wordt gepubliceerd. Deze kinderstoelen zijn vooral bijzonder omdat ze de opmaat vormen voor Rietvelds beroemde Rood-blauwe stoel die hij een paar jaar later ontwerpt. Deze stoel zal internationaal uitgroeien tot het meest bekende ontwerp van de Stijl. Schelling speelt dus aan de zijlijn een rol bij de totstandkoming van dit iconische ontwerp. Daarnaast laat het ons zien dat Schelling er een zeer progressieve smaak op nahield. Nog voor Rietveld bekendheid begon te genieten bij vakgenoten stond Schellings huis al vol met zijn hypermoderne meubels. Uit een brief uit 1958 die Rietveld aan Schelling stuurt om hem te feliciteren met zijn zeventigste verjaardag blijkt wel dat Rietveld veel waardering had voor Schelling. Hij schrijft: 'Je was eigenlijk m'n enige echte vriend beste Her, en van mij uit blijft dit zo.' En verder: 'Ik hoop altijd me te blijven herinneren aan jullie enthousiaste en idealistische levenshouding die veel heeft bijgedragen tot m'n eigen inzichten.'¹³

Opvallend zijn ook de overeenkomsten tussen de architectuurprojecten die rond 1920 worden gepubliceerd in tijdschrift De Stijl en Schellings ontwerp voor station Naarden-Bussum. Deze projecten, voornamelijk ontworpen door Jan Wils, J.J.P. Oud, en Robert van 't Hoff, worden gekenmerkt door in elkaar geschoven kubistische volumes. Deze volumes zijn over het algemeen gesloten (niet transparant). De gebouwen hebben platte daken, soms met grote overstekken. Vooral bij J.J.P. Oud wordt het kubisme massiever doordat de lijsten weggelaten worden. Ongetwijfeld kende Schelling deze gebouwen en vormden ze een belangrijke inspiratiebron voor zijn eigen ontwerpen.

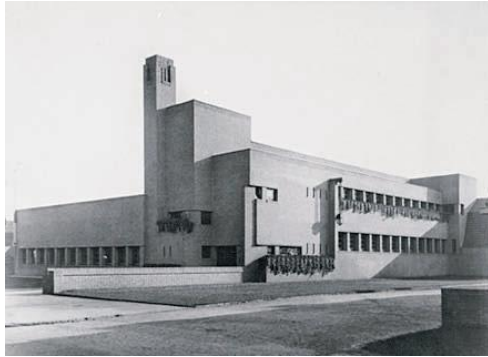
Een andere architect die door dit kubisme van De Stijl is beïnvloed is W.M. Dudok die vooral veel in Hilversum heeft gebouwd. Dudok werkte in de jaren '10 vaak samen met Oud, wiens invloed vooral in zijn werk uit de jaren '20 te zien is. Dudok is tevens een Nederlandse architect in wiens werk de invloed van Wright sterk terug te zien is. Het vroege werk van Dudok (jaren '10) is nog sterk te herleiden op H.P. Berlage's baksteenarchitectuur. Rond 1920 wordt Dudoks werk echter steeds abstracter en meer kubistisch. Deze stijl met verspringende, asymmetrische massieve bouwvolumes in metselwerk vond zijn apotheose in zijn beroemde Hilversumse raadhuis, dat een paar jaar na het stationsgebouw van Naarden-Bussum gebouwd wordt. Schelling zal voor zijn ontwerp voor Naarden-

13) Brief van Gerrit Rietveld aan H.G.J. Schelling, 19 oktober 1958. Rietveld Schröderarchief.





Bussum wel gekeken hebben naar de Hilversumse Dr. H. Bavinckschool die in 1921 werd gebouwd. Schellings ontwerp voor station Naarden-Bussum is dus sterk gerelateerd aan het vroege architectonische werk van De Stijl. De meubels die hij kocht bij zijn vriend Gerrit Rietveld bewijzen dat hij een liefhebber van het eerste uur was van deze avant-gardistische architectuur.



Bavinckschool, W.M. Dudok, 1921

Van Heukelom

Tijdens het bouwproces van station Naarden-Bussum was G.W. van Heukelom Schellings leidinggevende. Bij de Staatsspoorwegen, waar Van Heukelom in 1891 was komen werken, was hij Chef van de Dienst Weg en Werken. Van Heukelom ontwierp tijdens zijn loopbaan verschillende stationsgebouwen, zoals station Hengelo (1899, gesloopt na WOII), station Roosendaal (1907, nadien ingrijpend verbouwd), Eindhoven (1912, gesloopt in 1956), station Maastricht (1914) en station Weert (1914).

Tussen de treinstations van Van Heukelom en het vroege werk van Schelling zijn weinig overeenkomsten. Die overeenkomsten zijn er wel met het Derde Administratiegebouw (bedoeld als kantoorgebouw voor de NS) in Utrecht, dat beter bekend staat als 'de Inktpot'. Dit gebouw is door Van Heukelom ontworpen en gebouwd tussen 1918 en 1921, enkele jaren voor de bouw van het voorgebouwen van Naarden-Bussum. In tegenstelling tot Van Heukeloms treinstations is het in een veel modernere architectuurstijl ontworpen. Het is zeer waarschijnlijk dat Schelling bij het ontwerp of de uitwerking van de Inktpot betrokken is geweest, zeker gezien de opmerkelijke overeenkomsten tussen station Naarden-Bussum en de Inktpot. We zien hier een zeer vergelijkbaar materiaalgebruik, beide



'De Inktpot', G.W. van Heukelom, 1918-1921

gebouwen zijn sober met decoratie en ornamentiek en proberen door middel van complexe metselwerkpatronen de muurvlakken te verfraaien. Frappant is ook de formele overeenkomst tussen de gemetselde pilasters in de gevel van de Inktpot die zorgen voor de verticale geleiding en de manier waarop het interieur van de centrale hal van station Naarden-Bussum is vormgegeven. En hoewel de Inktpot veel statiger en meer symmetrisch is opgebouwd dan het station van Schellings hand zien we ook hier soms de speelse kubistische composities terug die wellicht als vingeroefening voor Naarden-Bussums ontwerp kunnen worden beschouwd. Dat kubisme zien we bij de Inktpot bijvoorbeeld bij de volumes aan weerszijde van de trappen (in het plantsoen) voor de hoofdentree.

Het voorgebouw

Station Naarden-Bussum is opgebouwd uit doosvormige volumes die als het ware op asymmetrische wijze tegen elkaar zijn geschoven. Centraal bevindt zich een hoge rechthoekige doos haaks op het spoor, de entreehal. Aan de zuidkant van de centrale hal, tegen het spoor aan, is een langwerpige, laag volume oorspronkelijk bestemd voor de fietsenstalling. Ten noorden van de centrale hal vormt het gebouw trapsgewijs een lagere vleugel bestemd voor de bagage en bestelgoederen. De plattegrond die hiermee gevormd wordt is bajonetvormig. Dit soort bajonetvormige plattegronden werden in die periode vaak door Modernistische architecten toegepast, bijvoorbeeld door W.M. Dudok in de Dr. H. Bavinckschool in Hilversum (1921).

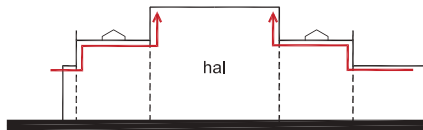
Wat allereerst opvalt is de asymmetrie van de plattegrond; de vleugel waar de fietsenstalling is ondergebracht grenst direct aan het eerste perron. De noordvleugel is naar voren geschoven zodat de kopsporen van de Gooische Tramweg-Maatschappij (GoTM), tussen de treinsporen en de noordvleugel, direct aangesloten konden worden op de entreehal. Toen deze tramlijnen in de jaren '50 opgeheven werden zijn er parkeerplaatsen gemaakt; recentelijk is er een fietsenstalling gebouwd.

Een nieuwe typologie

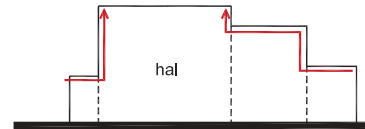
Ook opmerkelijk is dat het hoofdgebouw met de entreehal dwars op het spoor is gezet. Dit is een belangrijke breuk met de meer traditionele stationsplattegronden die veelal aan classicistische typologieën zijn ontleend. Ook bij latere ontwerpen



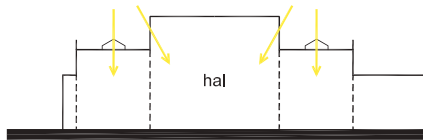
station Naarden-Bussum
 samengesteld uit diverse tegen elkaar komende
 rechthoekige vormen.



station Naarden-Bussum dwarsdoorsnede
 karakter hoofdgebouw is dat deze trapsgewijs
 opbouwend in hoogte is.



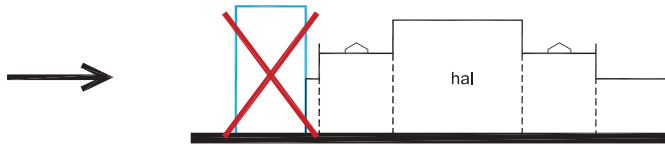
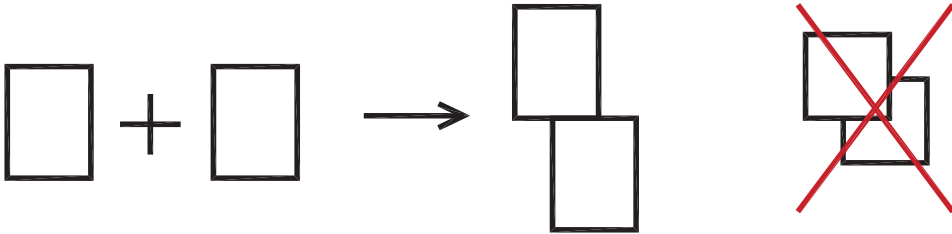
station Naarden-Bussum langsdoorsnede
 karakter hoofdgebouw is dat deze trapsgewijs
 opbouwend in hoogte is.



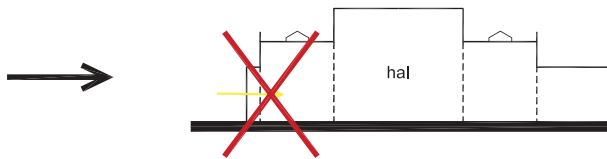
station Naarden-Bussum
 indirecte daglichttoetreding.



station Naarden-Bussum
 indirecte daglichttoetreding.



station Naarden-Bussum
 alleen ontwikkelingen toestaan waarbij het karakter van
 het hoofdgebouw, trapsgewijs opbouwend in hoogte,
 blijft gewaarborgd.



station Naarden-Bussum
 extra gevelopeningen die een directe daglichttoetreding
 als gevolg hebben dienen te worden 'getoetst' op de
 correcte uitvoering. Hierbij moet vooral bekeken worden of
 dit geen aantasting van de bestaande gevelopeningen als
 gevolg heeft.

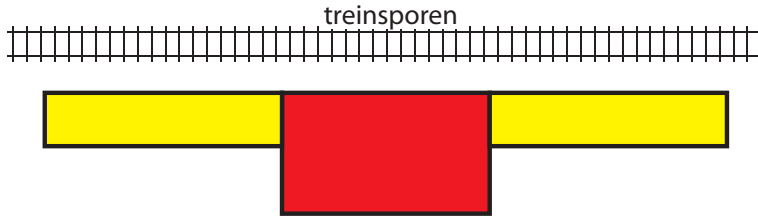


Diagram traditionele 19de eeuwse plattegrond

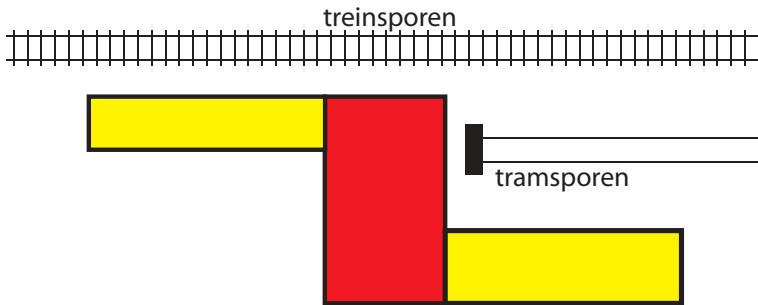
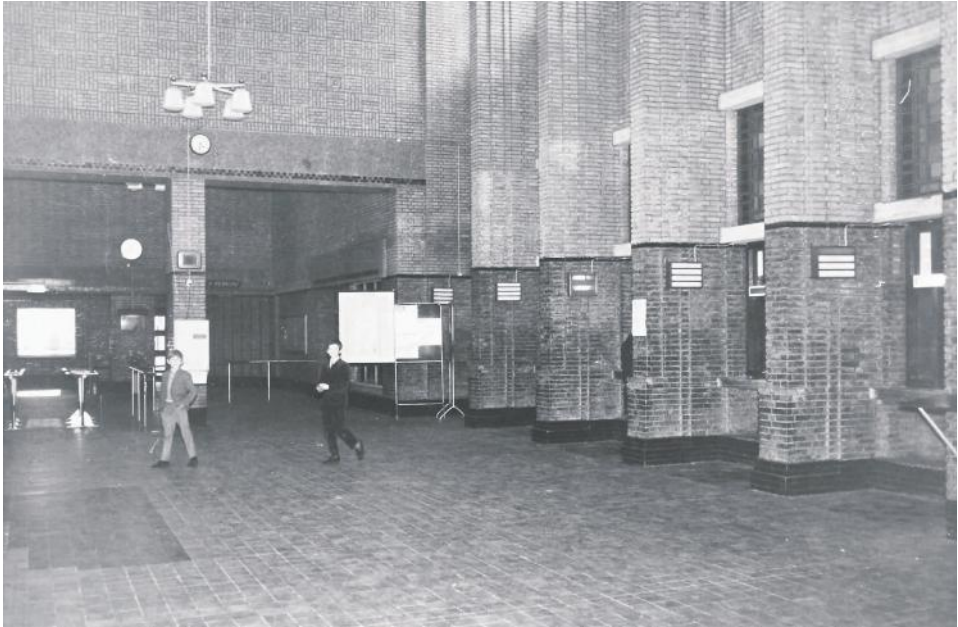


diagram innovatie plattegrond Schelling: dwars geplaatst hoofdgebouw

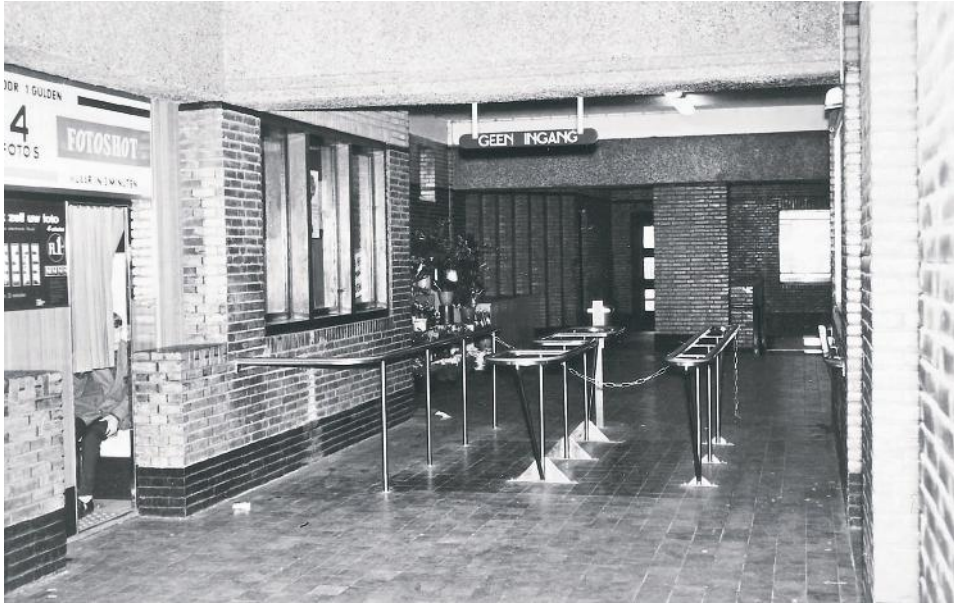
zal Schelling gebruik maken van een dwars geplaatst hoofdgebouw zoals bij Station Amsterdam Amstel (1939) en Amsterdam Muiderpoort (1939). In Naarden-Bussum wordt een eerste aanzet gedaan voor dit type station. Schelling kon met dit dwars geplaatste hoofdvolume een betere aansluiting maken met het tram- en busvervoer. Met de Amsterdamse stations ontwierp Schelling een heus vervoersknooppunt, een overstapmachine waarin alle verschillende verkeersmodaliteiten optimaal, zonder elkaar in de weg te zitten, aansluiting vinden. Dit bereikt hij met verschillende pleinen, en niveau's voor de verschillende transportmiddelen die het station verbinden met het verkeersnetwerk van de stad. Bij Naarden-Bussum was dit natuurlijk veel minder het geval, Naarden-Bussum is dan ook geen hoofdstad maar een slaapstad, de stedenbouwkundige situatie is veel eenvoudiger. Het dwars geplaatste hoofdgebouw lijkt dan ook meer een uitprobeersel te zijn een eerste schets voor de plattegronden van Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort. Naarden-Bussum is te zien als de eerste aanloop naar een nieuwe stationstypologie.



Centrale hal jaren '50

Interieur - exterieur

Het interieur van het gebouw is anders van sfeer en ook architectonisch wordt hier een andere taal gehanteerd. Hier zijn verwijzingen naar klassieke architectuur belangrijke beeldelementen. Opvallend is de sterke verticale geleding in de centrale hal. Schelling lijkt hier geïnspireerd te zijn door de basilicatypeologie: een hoog middenschip met bovenlichten (clerestorium) met aan weerszijden lagere zijbeuken. De centrale hal maakt zo een sacrale indruk op de reiziger, iets dat versterkt wordt door het glas in lood, de verticale geleding, en het licht dat vooral van boven komt. Een effect dat wordt versterkt doordat men bij binnenkomst eerst door een laag en donker tochtportaal moet voor men in het hoge en lichte middenschip komt, zoals bij kerkgebouwen ook het geval is. De vertande hoeken van de doorlopende 'pijlers' doen trouwens denken aan de gebundelde pijlers in gotische kathedralen. Dit alles gebeurt wel in de strakke lijnen en vormgeving van het modernisme. Het verschil tussen exterieur en interieur wordt subtiel geaccentueerd in het kleurgebruik. Terwijl in het exterieur vooral roodbruin metselwerk is gebruikt is het interieur lichter door het gebruik van



Controleposten in centrale hal, jaren '50

een gele steen. De zijbeuken zijn beiden voorzien van lichtstraten. Een dergelijke lichtstraat bevindt zich ook in de voormalige bagageloods. In de naastgelegen bestelgoederenloods bevond zich oorspronkelijk over vrijwel de gehele lengte nog een lichtstraat. Deze is echter dichtgemaakt.

De monumentale detaillering van de centrale hal wordt in de andere ruimtes van het voorgebouw gecontrasteerd door een neutrale en functionele afwerking. Buiten het centrale gedeelte van het voorgebouw zijn er, op de lichtstraten na, in de vleugels geen interessante details in de interieurs (d.w.z. plafonds, decoraties, vloerafwerkingen, etc.) aanwezig.

De centrale vertrekhal

Het zwaartepunt van het gebouw is de centrale hal in het voorgebouw. Oorspronkelijk werd deze ruimte alleen betreden door reizigers die Bussum op het punt stonden te verlaten, arriverende reizigers werden via de gang aan de zuidzijde naar buiten geleid. Zonder overdrijven kunnen we stellen dat deze ruimte een haast sacrale sfeer ademt. Dit komt allereerst doordat de vertrekhal een sterke verticale geleding heeft. Deze verticaliteit heeft Schelling versterkt door in de kolommen een vertanding aan te brengen. Ook de lichtbeuken (clerestorium)

met glas-in-loodramen vormen een motief dat aan de religieuze architectuur is ontleend. Door de ruimte bovenin te belichten wordt de blik van de bezoeker naar boven getrokken. Met name in de vertrekhal is er veel aandacht besteed aan de toepassing van het metselwerk. In de plinten is zwart geverfd metselwerk gebruikt, daarboven tot ongeveer drie meter hoog is een gele geglazuurde steen toegepast. Daar weer boven is een ongeglazuurde steen gebruikt. Waar de twee vlakken elkaar ontmoeten zorgt een zwarte band voor een horizontaal accent in de ruimte. Opvallend zijn ook hier weer de vierkante patronen die in het metselwerk zijn verwerkt. Schelling paste deze patronen toe om de grote gesloten muurvlakken te verlevendigen.

De oorspronkelijke vloertegels zijn niet meer aanwezig. Het type en de kleur van deze tegels hebben we niet kunnen achterhalen.

Vermeldenswaardig is verder de manier waarop de betonnen dakbalken op de gemetselde kolommen zijn gelegd. Door gebruik te maken van een blokvormige oplegnok is er een onderscheid gemaakt tussen de betonnen balk enerzijds en de gemetselde kolom anderzijds. Hierdoor is de leesbaarheid van de constructie van het gebouw versterkt.

Vleugels

De zuidvleugel deed dienst als fietsenstalling en gaf plaats aan 500 fietsen. Opvallend is dat er twee entreepartijen in de zuidvleugel zitten. De meest zuidelijke entree verschaftte toegang tot de fietsenstallingen, daarna liep de reiziger naar het hoofdgebouw om toegang te krijgen tot de perrons. Alleen op drukke dagen konden reizigers van de andere entree in de zuidvleugel gebruik maken. Hier vond de kaartcontrole plaats en kwam men via de achterzijde direct op perron 1 terecht. Vertrok de trein vanaf het middenperron dan kon men via het hoofdgebouw de perrontunnel betreden. Rechts van deze entree was een toilet voor zowel dames als heren. In het uiteinde van de zuidvleugel bevond zich een reparatiewerkplaats voor fietsen.

Aan de andere kant van het hoofdgebouw bood de noordvleugel, opmerkelijk veel ruimte voor de afhandeling van goederen en bagage. In de jaren '20 had de trein nog bijna een monopolie op het langeafstandsreizen. Hoewel het autobezit onder de bovenklasse in de jaren na de Eerste Wereldoorlog sterk toenam, was voor het grootste deel van de bevolking de trein het aangewezen vervoermiddel, zeker voor meerdaagse reizen. Daarom moest er bij het ontwerp van het stationsgebouw worden nagedacht over de route die de bagage van het voorgebouw naar het

Entree naar vormalige bagageloods







Zijbeuk zuidzijde van het hoofgebouw

Detail dakrand mer verbijzonderingen in metselwerk



Vertandingen in metselwerk



latei in gewassen grindbeton



middenperron en uiteindelijk naar de trein moest nemen. Reizigers konden hun bagage afgeven direct rechts naast de entree in de centrale hal. In dit lokaal werden de koffers gewogen en tijdelijk opgeslagen in een achterliggende ruimte. Dit gebouwonderdeel had ook een eigen entree. Meest noordelijk was nog een grote ruimte van 30 bij 12 meter gereserveerd voor de afhandeling van snelgoed en bestelgoederen, een soort pakketdienst die gekoppeld was aan het treinverkeer. Voor de intrede van de bestelbus was dit een belangrijke dienst die op elk station een plek moest krijgen.

Op een aantal plaatsen in de noordvleugel van het voorgebouw zitten lichtstraten. Deze zijn onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van H.G.J. Schelling.

Decoratie en ornamentiek

In station Naarden-Bussum zijn zeer uiteenlopende decoratieve metselpatronen terug te vinden. Bij de gesloten muurvlakken, zowel binnen als buiten, is het zogenaamde kettingverband toegepast. Vooral op de randen van de bouwvolumes, dus de dakrand, de plinten, en de hoeken zijn verbijzonderingen gemaakt met afwijkende steenformaten. Een dergelijke decoratieve toepassing van het metselwerk doet ook denken aan de Amsterdamse School, een bouwstijl die in de jaren '20 populair was. Belangrijk hier is dat de decoratie in het bouw materiaal zelf wordt gezocht. Er is in de gevel vrijwel geen natuursteen gebruikt alleen bijvoorbeeld om de vensters te accentueren. Buiten deze verfraaiingen in het metselwerk zijn er zeer beperkt decoraties toegepast. In sommige betonnen balken is een geblokt patroon van tegeltjes aangebracht. Verder bevatten de vensters in de centrale hal kleurig (vuurrood, violet, geel) glas in lood met een abstract patroon.

Glas-in-lood

Het opvallende glas in lood boven de deuren in de entreehal is in 1946 aangeboden door de inwoners van Naarden en Bussum bij de elektrificatie van het baanvak Amsterdam-Utrecht-Amersfoort. Bij die gelegenheid werd er ook een bronzen gedenkplaat onthuld. Deze ramen werden ontworpen en vervaardigd door Pieter A.H. Hofman en laten de wapens van dorpen en steden die aan de spoorlijn liggen zien. Hofman is onder meer bekend van de glasramen in de Haagse Bijenkorf, het PTT-gebouw in diezelfde stad en de ramen in het kantoor van Mekog (Hoogovens) in IJmuiden. Het ontwerp voor de ramen werd in nauw overleg tussen Schelling en Hofman gemaakt, dit blijkt uit schetsen



en correspondentie die daar nog van overgebleven is. Schelling maakte diverse schetsen van glas-in-loodramen, die hij vervolgens naar Hofman opstuurde. Schelling bepaalde de compositie en vertelde Hofman welk wapen op welke positie moest komen.

Over de andere glas-in-loodramen hebben we geen informatie kunnen vinden. Zij zien er origineel uit en zijn sfeer- en beeldbepalend voor de hal door hun felle kleuren (rood, violet, geel) en abstracte patronen.

Betonconstructie in het zicht

Aan het begin van de twintigste eeuw werd beton regelmatig toegepast als bouw materiaal. De meerderheid van de architecten was echter van mening dat dit bouw materiaal niet in het zicht mocht blijven. Om die reden werd het met metselwerk of beplating aan het zicht onttrokken. In Nederland was het H.P. Berlage die als één van de eersten



De Nederlanden van 1845' H.P. Berlage

experimenteert met betonconstructies die in het zicht blijven. Een duidelijk voorbeeld daarvan is het kantoorgebouw dat voor de verzekeringsmaatschappij 'De Nederlanden van 1845' tussen 1921 en 1928 werd gebouwd aan de Raamweg in Den Haag. Het betonnen constructieve frame wordt hier een representatief onderdeel van het gebouw. Ook in station Naarden-Bussum zien we een dergelijke toepassing van betonnen constructieonderdelen. In de gevel zijn de luifels en de lateien boven de ramen en deuren in grofkorrelig beton uitgevoerd. Binnen hebben de constructiebalken eenzelfde uitstraling. Een dergelijke toepassing van beton laat opnieuw zien dat Schelling er progressieve architectonische opvattingen op na hield die sterke verwantschap heeft met F.L. Wright en H.P. Berlage. In tegenstelling tot de latere functionaristen zoals Jan Duiker, Bernard Bijvoet en Leendert van der Vlugt, wordt het beton hier gepresenteerd als een haast rustiek materiaal. De functionaristen daarentegen probeerden het beton zo glad en abstract mogelijk te maken en verfden de betonconstructies vaak wit, zoals bij de Van Nelle fabriek (Van der Vlugt, 1928) en de Openluchtschool (Duiker en Bijvoet, 1929). Bij Schelling en Berlage zien we dus iets anders, hier heeft het beton een natuurlijke kleur en is het grind naar de oppervlakte gebracht. In navolging van



Detail constructie

F.L. Wright lijkt Schelling van mening te zijn dat de tekening, de structuur en de kleur van het materiaal naar voren moet worden gebracht. Het gaat hier over de natuurlijke schoonheid van het materiaal die zichtbaar moet blijven. Een opvallend detail dat Schelling toepaste in de betonnen balken zijn de geblokte tegelbanden. In sommige balken gebruikte hij een combinatie van licht- en donkerblauwe tegeltjes, op andere plekken gebruikte hij zwarte en goudkleurige tegeltjes.

Kozijnen

Een groot aantal van de originele stalen kozijn zijn niet meer aanwezig in het gebouw. De oorspronkelijke kozijnen die er nog wel zijn hebben een fraaie vlakverdeling die aan de beeldtaal van De Stijl doet denken. Een flink aantal stalen kozijnen zijn in de loop der jaren vervangen door houten kozijnen waarbij geprobeerd is de oorspronkelijke vlakverdeling te behouden. Deze kozijnen missen de slanke stijlen en regels die zo kenmerkend zijn voor de oorspronkelijke stalen kozijnen.

In de jaren negentig van de 20^{ste} eeuw zijn de kozijnen in een licht- en donkerblauwe kleur geverfd.

Vooral veel van de originele buitendeurkozijnen zijn verdwenen. Met zekerheid is vast te stellen dat de dubbele deuren in de voorgevel van het voormalige bagagelokaal wel origineel zijn. De oorspronkelijk kleur is ook hier niet bekend.¹⁴

Klokken

Aan weerszijden van het hoofdgebouw bevinden zich twee identieke klokken. Zeer waarschijnlijk zijn deze ook ontworpen door Schelling. Ze vertonen een vergelijkbare kubistische tekening als we aantreffen in het glas in lood in de vertrekhal. Deze kubistische tekening is gemaakt met groenblauwe, zwarte en messingkleurige keramische tegels. De keuze om de klokken op de zijgevels te monteren in plaats van op de voorgevel, en in de stedenbouwkundige as van het Prins Hendrikpark, heeft waarschijnlijk te maken met de belangrijkste routes naar het stationsgebouw. De klokken zijn zo goed zichtbaar voor reizigers die vanuit de richting van de Albrechtlaan of de Stationsweg het gebouw naderden, de richtingen van waaruit de meeste reizigers kwamen.



Originele stalen kozijnen



Klokken

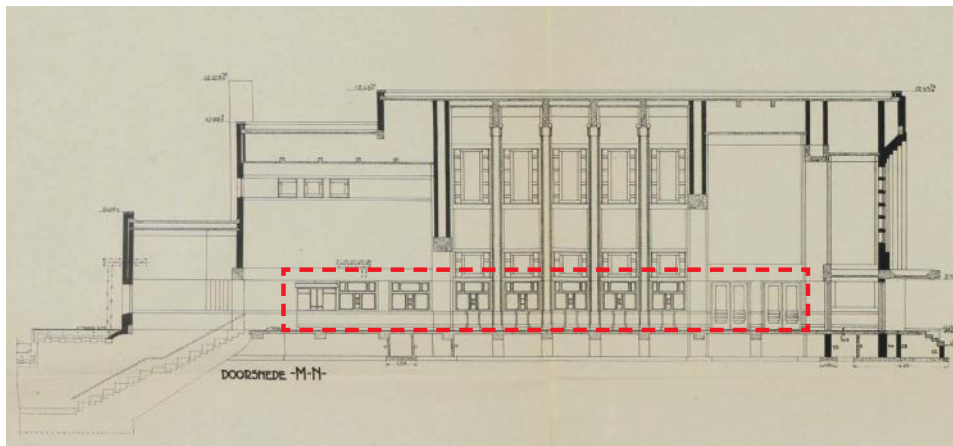
14) Of deze blauwe kleur ook origineel is hebben wij niet kunnen achterhalen. Navraag bij de verantwoordelijke instanties van de gemeente Bussum en de provincie hebben geen documentatie opgeleverd waaruit blijkt dat de keuze voor deze bijzondere kleurstelling gebaseerd is op architectuurhistorisch kleurenonderzoek. Ook historische foto's brachten ons geen duidelijkheid omdat er vanzelfsprekend alleen zwart-witfoto's beschikbaar zijn. Daaruit is wel af te leiden dat het oorspronkelijk een lichte kleur is geweest. In de archieven zijn geen tekeningen of bestekken gevonden waaruit de oorspronkelijk kleur kan worden afgeleid.

Belangrijkste wijzingen

Centrale hal

Allereerst zijn bij binnenkomst aan de rechterhand de vijf oorspronkelijke loketten verdwenen. Op de plek waar zich vroeger de loketten en het plaatskaartenkantoor bevonden is nu een AH to go gevestigd. In de oorspronkelijke toestand was er een doorlopende borstwering zoals op de originele doorsnede te zien is. Ook aan de linkerkant zijn de originele kozijnen verdwenen, deze vormden een scheiding tussen aankomende en vertrekkende reizigers. Uiteraard zijn ook alle elektrische schuifdeuren van later datum.

De ruimte direct links naast de entree werd oorspronkelijk gebruikt als wachtruimte. Nu is daar een koffiezaak in gevestigd. Bovendien zijn in de hal de originele vloertegels verdwenen, zoals overigens ook in de rest van het voorgebouw. Ook zijn veel van de originele raam- en deurkozijnen verdwenen (zie ook elementen aangegeven in originele doorsnede).



Verdwenen loketramen

Zuidvleugel

De zuidvleugel was oorspronkelijk grotendeels bestemd als fietsenstalling maar staat nu grotendeels leeg, een nieuwe fietsenstalling is ten noorden van de entreehal gebouwd. Een deel van de ruimte wordt nog wel door de gemeente Bussum gebruikt om fietsen te stallen die bij werkzaamheden worden verwijderd. De ruimte aan de extra ingang naar perron 1 fungeert nu als een berging voor de aannemer die het onderhoud doet op het station.

Daarnaast bevond zich een openbaar toilet. De opmerkelijke bezoeker zal hier aan de pleinzijde nog een afwijkend patroon in het metselwerk signaleren: hier zijn de oorspronkelijke deuropeningen dichtgemetseld.

Noordvleugel

De ruimten naast de centrale hal waren oorspronkelijk bestemd voor loketten, het plaatskaartenkantoor en ruimten voor de afhandeling van reizigersbagage. Nu bevindt zich hier naast de AH to go de muziekschool Luc van Gessel, die binnenkort naar het middenperron zal verhuizen. Hoewel ook hier in de loop der jaren fors is verbouwd zijn een aantal muurvlakken nog in oorspronkelijke staat waarbij het typische gele metselwerk nog zichtbaar is. Boven de entree aan de binnenzijde van het bagagedepot is met zwarte sjabloonletters de tekst “verboden te rooken” aangebracht. De bestelgoederenloods in de noordvleugel wordt als magazijnruimte voor het Fietspoint gebruikt.

Perrongebouwen

Beide perrongebouwen zijn in de loop der jaren flink verbouwd. Ondanks deze verbouwingen is de buitenste schil van de perrongebouwen opmerkelijk goed intact gebleven. Zelfs de originele houten kozijnen zijn veelal nog aanwezig. De wijzingen hebben dus vooral in het interieur plaatsgevonden. Het noordelijke perrongebouw dat oorspronkelijk diende als wachtruimte (in drie klassen) is recentelijk grondig verbouwd. Aan de voorzijde is er een filiaal van Julia's koffiebar/restaurant gevestigd, daarachter is een ruimte ingericht voor flexwerkers (Seats2meet). Ondanks deze stevige verbouwing zijn veel originele details in het zicht gebleven zoals de raamkozijnen, geglazuurde stenen, en de balklagen. Het zuidelijke perrongebouw was oorspronkelijk een dienstgebouw. Hier hield onder andere de stationschef kantoor. Dit kantoor is nu een wachtruimte. De achterliggende vertrekken staan op het moment leeg maar zullen in de nabije toekomst door muziekschool Luc van Gessel in gebruik worden genomen.

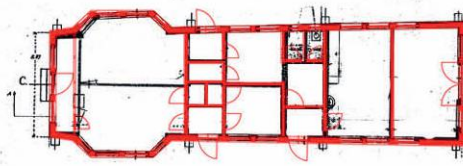


Perron-overkapping 'Gooische Tram Maatschappij'. Nu een fietsenstalling

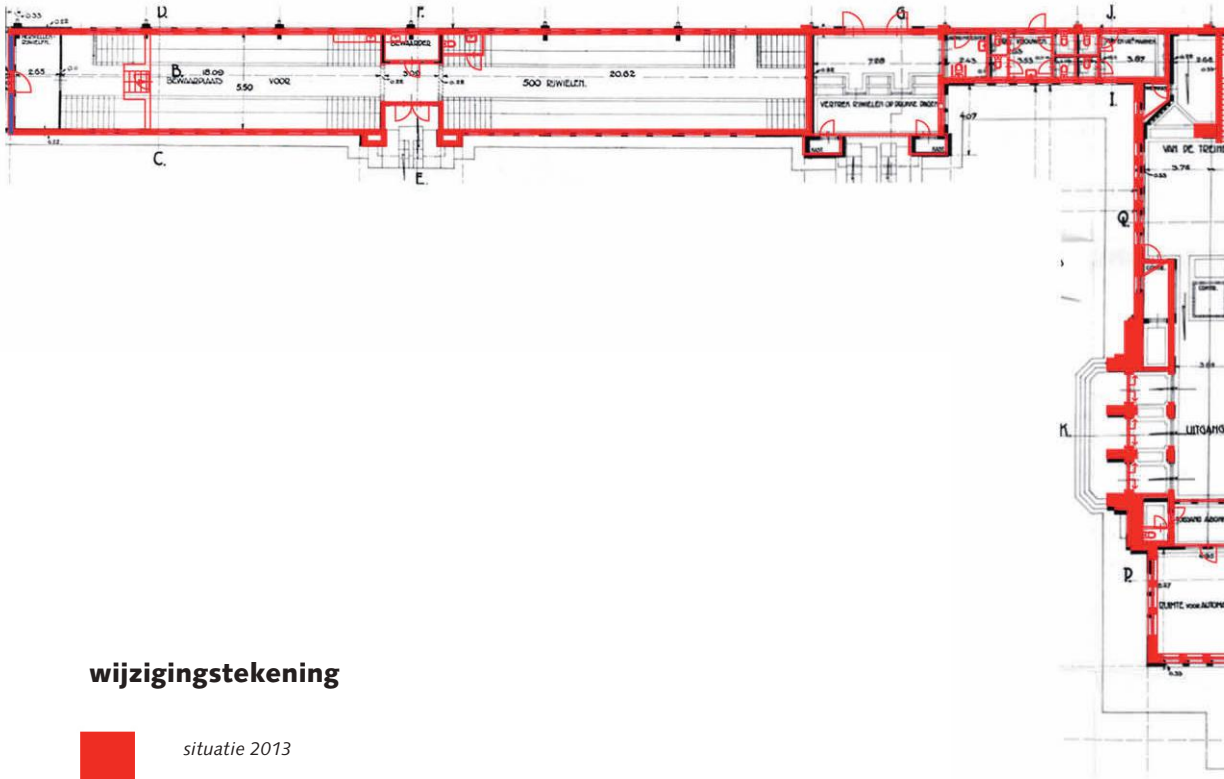
De kopsoren van de Gooische Tram Maatschappij

Toen de tramlijnen eind jaren vijftig hun functie verloren zijn de drie kopsoren achter de bestelgoederenloods verwijderd. De perronoverkapping bleef wel bestaan. In de jaren zestig werd het terrein gebruikt als parkeerplaats. Momenteel is het een grote fietsenstalling en is er waar vroeger de tramsoren liepen een extra overkapping gebouwd.





Dienstgebouw



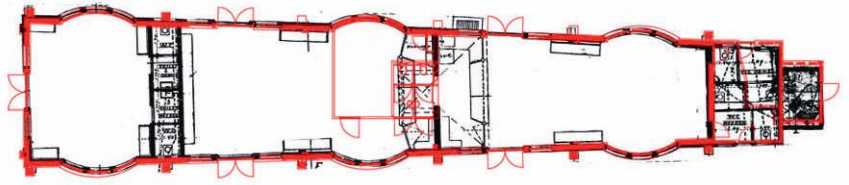
wijzigingstekening



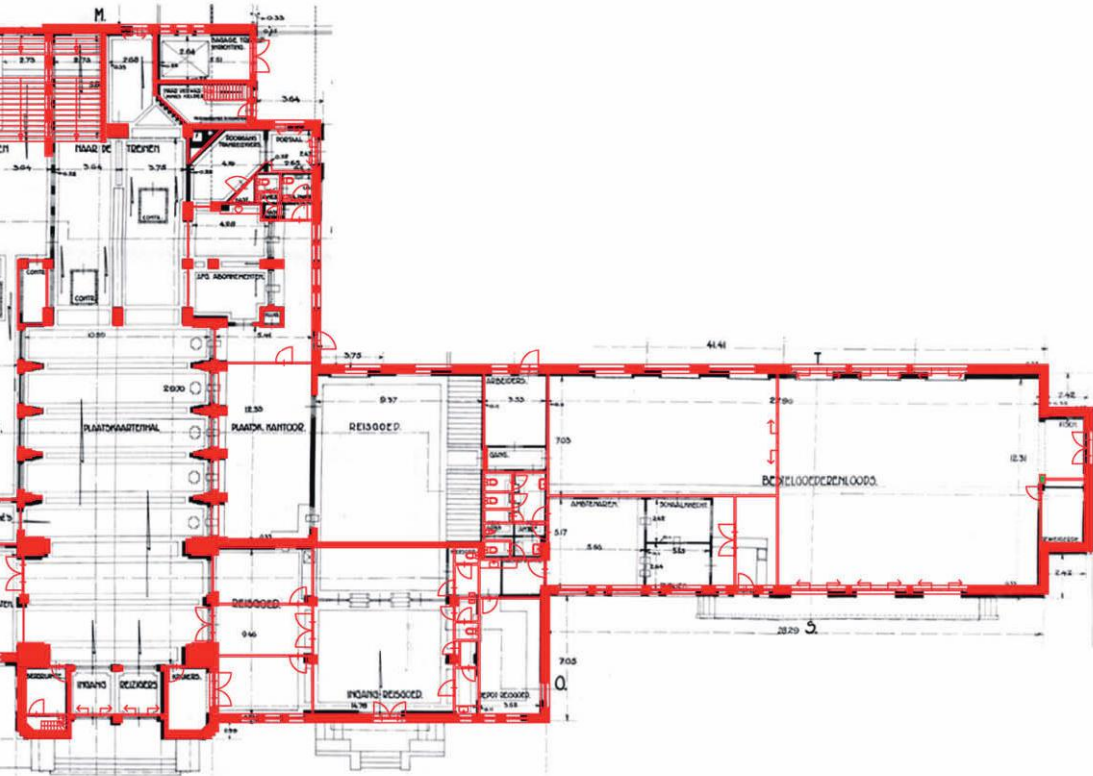
situatie 2013



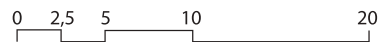
oorspronkelijke situatie (1914/1926)



Perrongebouw



Voorgebouw



Waardering

Cultuurhistorische waarden

- Station Naarden-Bussum is cultuurhistorisch interessant als station van een van de eerste forenzendorpen die ontstonden door de komst van de trein. Hoewel Bussum al bestond voor de komst van de spoorlijn heeft toch de meeste groei daarna pas plaatsgevonden. Het hele westelijke deel van Bussum is aangelegd naar aanleiding van de mogelijkheid die het vervoer per trein bood om dagelijks op en neer te pendelen naar het werk, voornamelijk in Amsterdam.
- Station Naarden-Bussum is het eerste station dat gebouwd is door het nieuwe samenwerkingsverband tussen MESS en HIJSM (vanaf 1917, complete fusie en vorming NS in 1927).

Architectuur- en kunsthistorische Waarden

Stationsgebouwen 1914 – Perrongebouwen en reizigerstunnels met bijbehorende overkappingen

- In vergelijking met het voorgebouw uit 1926 zijn de perrongebouwen niet uniek te noemen. Toch zijn zij het behouden waard. In de eerste plaats omdat ze een belangrijke nieuwe ontwikkeling markeren: het ontstaan van het forensisme. Dit geldt ook voor de zuidelijke passagierstunnel. Zonder deze gebouwen zou de historische betekenis van Naarden-Bussum als vroeg forenzendorp minder zichtbaar en waarneembaar zijn. In de tweede plaats is de architectuur van de perrongebouwen een voorbeeld van de art nouveaustijl die in de bouwperiode gangbaar was en bevindt het zich nog in een goede staat. Vooral het exterieur is nog in oorspronkelijke staat maar ook in de interieurs zijn ondanks herinrichtingen hier en daar nog originele details te vinden zodat het oorspronkelijke ontwerp nog goed waarneembaar is.
- De perronoverkapping is een mooi en gaaf voorbeeld van de stalen overkappingen die men in deze periode pleegde te maken. Met name de verbijzondering in het gedeelte tussen de twee perrongebouwen in, maakt de overkapping interessant. Hier is een extra lichtstrook en een dwars geplaatst zadeldak toegepast waardoor er een lichte verblijfsruimte is ontstaan boven de trappen van de reizigerstunnel.
- Daarnaast is de perronoverkapping op het middenperron bijzonder omdat er gebruik is gemaakt van momentvaste verbindingen, herkenbaar aan de driehoekige verbindingstukken in de hoeken van de constructieonderdelen. De stijlen en regels zijn bij deze constructiemethode zwaarder uitgevoerd dan bij de gebruikelijke vakwerkliggers met diagonalen. Voor zover ons bekend is dit het enige station waar deze constructiemethode voor een perronoverkapping is toegepast.
- De reizigerstunnels en trappen, die van het entreegebouw naar het middenperron en de zuidelijke perrontunnel, zijn origineel en in redelijke staat. De zuidelijke perrontunnel is aangepast door een kunstwerk dat de wanden van de tunnel inclusief delen van de trapwanden bekleedt. De overkappingen van de trappen zijn nog origineel en intact.

Stationsgebouw 1926 - Entreegebouw

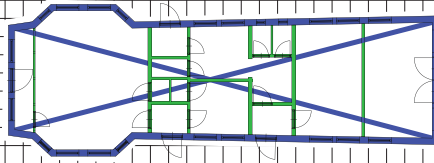
- Station Naarden-Bussum is architectuurhistorisch interessant als eerste schets voor de ontwikkeling van een nieuwe stationstypologie met een dwars geplaatste entreehal met verschillende pleinen waarmee het station wordt verweven met de plaatselijke verkeersnetwerken. Deze typologie zal Schelling later verder uitwerken en tot een zeer efficiënt functioneel structurerend principe brengen in Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel.
- Station Naarden-Bussum is het vroegst overgebleven Nederlandse stationsgebouw dat ontworpen is in de vroeg modernistische of kubistische stijl. De massa van het voorgebouw bestaat uit in elkaar geschoven doosvormige volumes. Deze ruimtelijke compositie en vormgeving is zeer kenmerkend voor het vroege architectonische werk van Frank Lloyd Wright, De Stijl, Dudok en de late Berlage.
- Station Naarden-Bussum is het vroegst overgebleven station van spoorbouwmeester H.G.J. Schelling (station Sittard uit 1923 werd in 1992 gesloopt) en vormt binnen zijn oeuvre een interessante uitzondering. In zijn vooroorlogse werk beweegt hij zich stilistisch steeds meer naar een Nieuw Zakelijke stijl die zijn hoogtepunt vindt in Station Amsterdam Amstel (1939) met zijn enorme glasoppervlakken, maar Naarden-Bussum is met zijn gesloten bakstenen volumes en uitbundig gekleurde glas-in-loodramen meer geïnspireerd op het modernisme van De Stijl en van Frank Lloyd Wright.
- Station Naarden-Bussum bestaat uit een hoog, dwars op het spoor geplaatst entreegebouw met aan weerszijden lagere vleugels die een meer horizontale geleiding hebben en de compositie van het gebouw in evenwicht brengen. Vooral het contrast tussen het gesloten, vrij donkere bakstenen exterieur van het gebouw en de ruimtelijkheid van de hoge entreehal waar het licht op zonnige dagen van boven door de glas-in-loodramen kleurig naar binnen stroomt is een belangrijke kwaliteit van het gebouw. Door de gesloten gevels wordt de belichting met name via daklichten, lichtstraten en bovenlichten bewerkstelligd wat in belangrijke mate bijdraagt aan de kerkachtige sfeer in het interieur.
- Het gebouw kenmerkt zich door een zeer uiteenlopende toepassing van metselwerk in combinatie met betonnen elementen. Schelling paste baksteen toe in verschillende formaten, kleuren, en verbanden. Het beton

heeft een opvallende kiezeltoeslag. De materialen zijn waar mogelijk puur, d.w.z. onbehandeld, toegepast met uitzondering van de plinten waarvoor zwartgeverfd baksteen is gebruikt.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarden

- Station Naarden-Bussum vormt de fysieke aanleiding voor de planning en bouw van de villawijk Prins Hendrikpark. Het gebouw vormt het brandpunt van de wijk, het stratenplan is vanuit het station ontworpen. De centrale as van de wijk culmineert aan de ene kant in het station en vertakt zich aan de andere kant in een Y-splitsing.
- Het stationsplein is in 1975 opnieuw ingericht waardoor de oorspronkelijke inrichting verloren is gegaan. Toch is de herinrichting door de functionalistische benadering van het voorplein wel in de geest van Schelling. De scheiding van voetgangersstromen en gemotoriseerd verkeer is een principe waar hij veel aandacht aan besteed heeft in zijn stationsontwerpen. Vooral de voetgangerszone die het plein opdeelt in twee functioneel verschillende zones (noord: kiss + ride, zuid: bussen) geeft veel onbelemmerde ruimte aan de voetganger.
- Aan weerszijden van stationsplein met plantsoen werden in de jaren 30 van de 20^{ste} eeuw blokken met woningen boven winkels gebouwd die het station in een stedenbouwkundig kader plaatsen. De elementen vormen zo samen een stedenbouwkundig ensemble.
- Ruimtelijk vormt het stationsplein een belangrijk element in de context van het station maar ook voor de beleving van de architectuur is het plein van groot belang. Het plein geeft de reiziger letterlijk ruimte en tijd bij het benaderen van het station om het gebouw te zien.

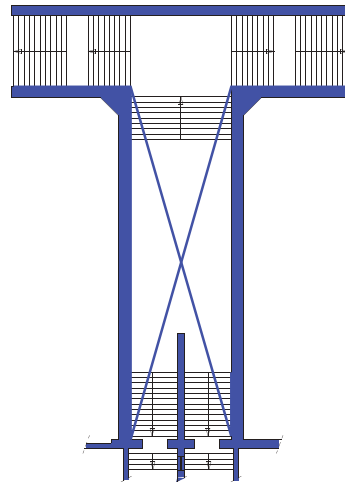
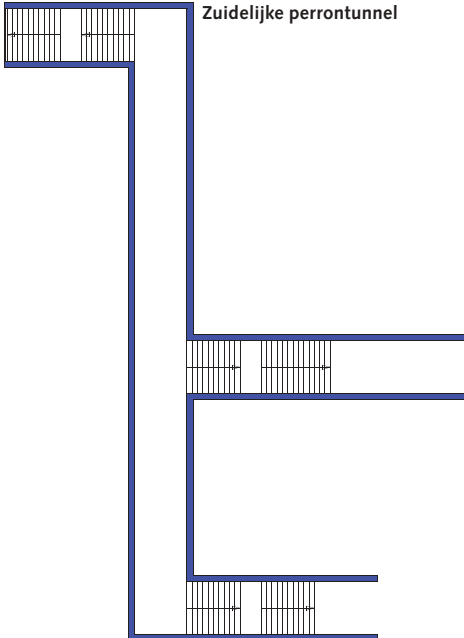
Waarderingskaart



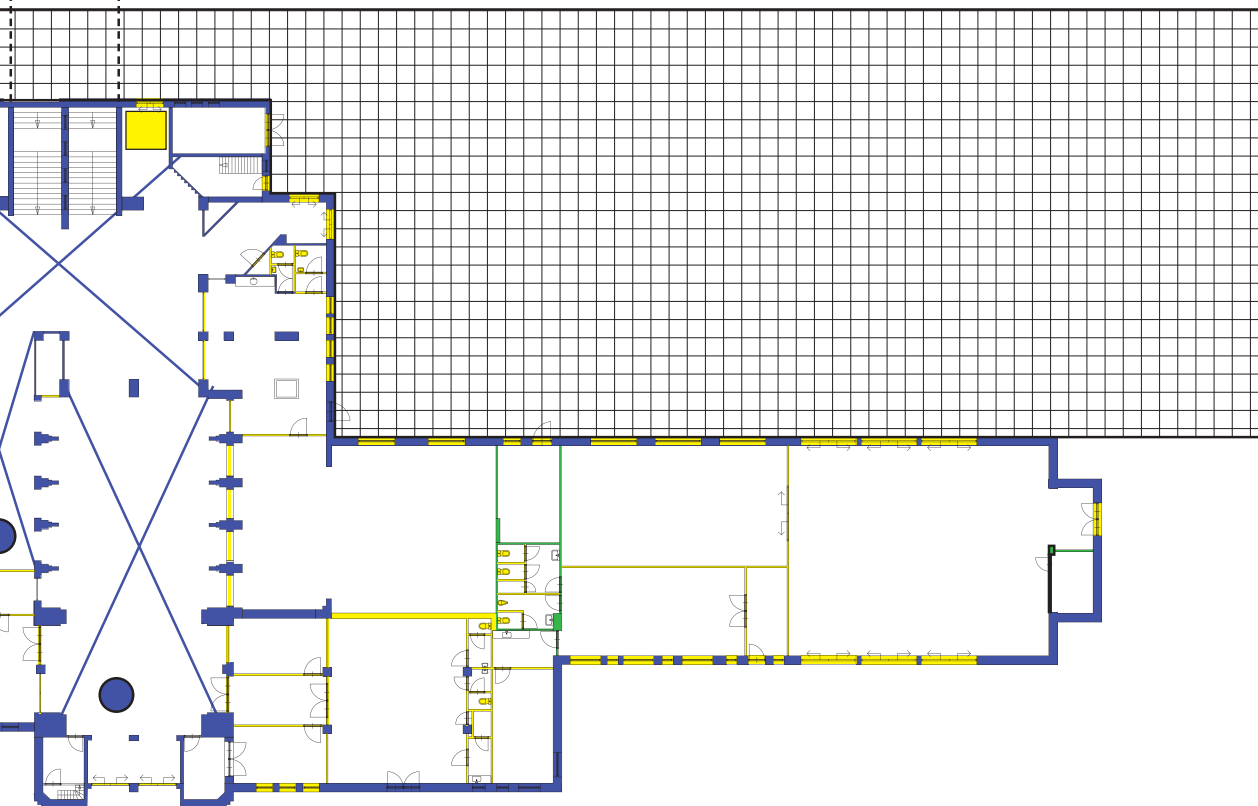
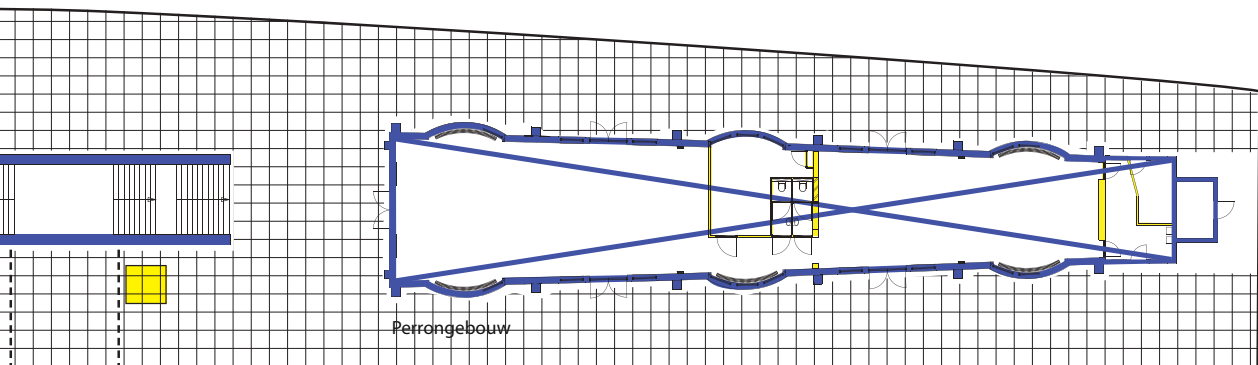
Dienstgebouw



Zuidelijke perrontunnel




Tunnel voorgebouw middenperron




Legenda

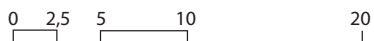
 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

 indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde



Waarderingskaart overkappingen



Waardering overkapping middenperron


Waardering overkapping boven opgangen zuidelijke perrontunnel







Waardering overkapping voorgebouw

Legenda

 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

 indifferente monumentwaarde





Gebruik rege

Gebruik rege

Op dit station vangen we de
Hiermee maken we het water



Aanbevelingen

Algemeen

Station Naarden-Bussum is een historisch en architectonisch interessant complex van gebouwen en is daarom niet alleen een monumentwaardig station maar ook van belang voor de identiteit van de NS. Dit vroege forenzenstation markeert het begin van een nieuw tijdperk: het forensisme, een fenomeen dat nog steeds een belangrijke *raison d'être* en inkomstenbron is voor de spoorwegen. Het vroegste deel van het station uit 1914 (eilandperron met gebouwen, overkappingen, tunnels en bijbehorende trappen) herinnert de reiziger aan de periode dat het forensisme in Nederland opkwam. Het latere deel van Schelling uit 1925 laat de allereerste stappen zien die gemaakt werden naar de ontwikkeling van een moderne, functionele stationsarchitectuur van ingewikkelde maar gestroomlijnde vervoersknooppunten. Station Naarden-Bussum is als een eerste schets en vingeroefening hiervan te zien. Veel is al veranderd en aangepast in de loop der tijd waardoor het oorspronkelijke routingsysteem, dat de aanleiding vormde voor de plattegrond, niet meer zichtbaar en ervaarbaar is. Het zou ook onwerkbaar zijn dit te behouden; de tramlijnen zijn verdwenen, de fietsenstalling fungeert niet meer als zodanig (er is een nieuwe gebouwd), de loketten zijn verdwenen vanwege de komst van kaartautomaten, bagage en pakketten worden niet meer door de NS afgehandeld. Het is daarom belangrijk de architectuur van beide periodes van het station, 1914 en 1925, zo oorspronkelijk mogelijk te bewaren. Door de architectuur te behouden en restaureren blijft de historische gelaagdheid zichtbaar en gaat de historische ervaring die hiermee nog in het gebouw schuilt niet verloren. Wij bevelen daarom in het algemeen aan:

- De oorspronkelijke architectuur te behouden, respecteren en waar mogelijk te restaureren. Dit geldt zowel voor de gebouwen en constructies uit 1914 als voor die uit 1926, zowel voor de exterieurs als voor de interieurs. Dit betekent dat de gebouwen en hun architectonische compositie onaangestast dienen te blijven. Het spreekt voor zich dat er geen volumes op of aan het kubistische entreegebouw uit 1926 gebouwd mogen worden, dit zou de compositie verstoren en de bestaande architectuur verhullen. Ook aan de perrongebouwen dienen geen volumes bijgebouwd te worden,

dit zou afbreuk doen aan het oorspronkelijke ontwerp. Dit betekent ook vanzelfsprekend dat alle originele details behouden en zo mogelijk gerestaureerd dienen te worden. Dit geldt voor alle bouwperioden en alle onderdelen, ook de verschillende overkappingen van perrons en trappen (die bij de zuidelijke tunnel horen), tunnels en trappen die bij het voorgebouw horen zoals de entreetrappen met bloembakken en de trappen aan de oostelijke gevel (naar de bagageloods en de fietsenstalling). Deze trappen zijn allen nog origineel, hoewel hier en daar aangepast (de bloembakken aan weerszijden van de entreetrap waren oorspronkelijke gesloten bakstenen volumes).

- Voor de beleefbaarheid van de architectuur is het van belang (zoals altijd) om ruimten zo helder mogelijk in te richten, zo min mogelijk objecten toe te voegen en deze in kleurgebruik en vormtaal zo goed mogelijk af te stemmen op de oorspronkelijke architectuur. Het zou bijvoorbeeld beter zijn de felrode trapleuningen te vervangen door neutraler ontworpen en gekleurde trapleuningen. Ook met reclame-uitingen en bewegwijzering dient men terughoudend zijn en de vormgeving ervan af te stemmen op de architectuur.

Stationsgebouwen 1914 – Perrongebouwen en reizigerstunnels met bijbehorende overkappingen

- In het zuidelijke perrongebouw zijn nog een groot aantal originele details aanwezig zoals plafonds, eiken deuren, en tegelvloeren en houten vloeren. Bij toekomstige verbouwingen en restauraties dienen deze naar de oppervlakte te worden gebracht en gerestaureerd. Ook de oorspronkelijke details in het andere perrongebouw, zoals de originele raamkozijnen, erkers e.d. dienen te worden behouden.
- Het bouwen van nieuwe extra volumes op de perrons raden wij af omdat dit de bestaande architectuur zou aantasten. In geen geval dient er aan de perrongebouwen vast gebouwd te worden, maar ook losse volumes toevoegen is problematisch. In de eerste plaats omdat het ensemble uit 1914 dan nog meer zou worden aangetast dan dit al door herinrichtingen gebeurd is en de nieuwe volumes zouden gaan concurreren met de originele architectuur. In de tweede plaats omdat het zicht op, maar ook de lichttoetreding door de bovenlichten in de perronoverkapping niet belemmerd mag worden.

- De noordelijke reizigerstunnel wordt op dit moment verbouwd en van liften voorzien, het is onduidelijk wanneer dit werk voltooid zal zijn. Voor de liften heeft men twee gaten in de tunnelwanden moeten maken. Ook hier bevelen wij aan de oorspronkelijke details zo veel mogelijk te behouden, beschermen en zo nodig te restaureren. Het gaat hierbij om tegelwanden, metselwerk, natuurstenen hoeken en banden, de plafonds met zware ijzeren balken en daartussen de tongewelfjes, de originele smeedijzeren hekwerken. De oorspronkelijke vloer is al bij een eerdere opknapbeurt vervangen.
- Voor de zuidelijke reizigerstunnel geldt hetzelfde als voor de noordelijke. Hier zijn echter al meer van de originele details verdwenen; de vloeren zijn niet meer origineel en de wandbekleding is verdwenen achter een kunstwerk. Terwijl het kunstwerk visueel inhoudelijk van redelijk niveau is, is de detaillering van de beprinte platen die op de wanden zijn aangebracht van een nogal laag niveau. Wij voorzien dat het kunstwerk er na een paar jaar armoedig uit zal zien. Bij een mogelijke toekomstige verwijdering van het kunstwerk zal de staat van de achterliggende wanden doorslaggevend zijn voor de te volgen weg; restauratie of vernieuwing? De overkappingen van de trappen die naar de tunnel leiden zijn nog wel in originele en goede staat, deze dienen dan ook behouden en goed onderhouden te worden.

Stationsgebouw 1926 – Entreegebouw

- De eigen kleur en structuur van de materialen dienen zoveel mogelijk in het zicht te blijven, zoals bij het grindbeton in de dragende constructieonderdelen en het metselwerk. Schelling was van mening dat het beschilderen of bepleisteren van deze materialen niet wenselijk was.
- Bij toekomstige herinrichtingen dient extra aandacht besteed te worden aan het terugbrengen van zoveel mogelijk details die mogelijk onder en achter beplating en verlaagde plafonds verborgen zitten. Met name de bovenlichten of lichtstraten in de plafonds van het oorspronkelijke bagage- en snelgoedloods zouden weer in het zicht moeten komen.
- De originele kozijnen behouden, restaureren en zo mogelijk de renovatiekozijnen vervangen door metalen kozijnen die de oorspronkelijke indeling en fijnheid hebben.
- Van de plaatsing van poortjes voor de kaartcontrole is in Naarden-Bussum afgezien. Dit juichen wij zeer toe omdat deze altijd een storend element in het geheel vormen en afbreuk doen aan het originele ontwerp.

- Over het algemeen is het stationsgebouw in goede en grotendeels in originele staat. Er is wel sprake van achterstallig onderhoud. Het lijkt er bijvoorbeeld sterk op dat de hemelwaterafvoer op de platte daken van het hoofdgebouw niet goed functioneert. Op verschillende plekken in de buitengevel zijn donkere, vochtige plekken ontstaan. Technisch onderhoud is hier dringend noodzakelijk. Het reinigen van de gevels is daaropvolgend aan te bevelen. Ook zijn hier en daar reparaties nodig, zoals aan het metselwerk van de entreegevel waar een hoek is afgebroken.

Stationsplein

Van de originele inrichting van het stationsplein is niets meer over, in 1975 heeft herinrichting van het plein plaatsgevonden. Bestond het L-vormige plein oorspronkelijk uit twee pleinen die in elkaar over vloeiden en een L-vormig plantsoen die het verkeer enigszins in goede banen leidde, in 1975 is het plein echt in tweeën gesplitst door een trottoir dat vanaf de entree tot de Albrechtlaan reikt. Het gebruik van het plein is sinds 1975 in principe gelijk gebleven: het stationsplein bestaat uit een noordelijk plein dat bestemd is voor kiss+ride en een zuidelijk plein waar de bushaltes en de taxistandplaats te vinden zijn.

- Bij een mogelijk toekomstige herinrichting bevelen wij aan de beplanting en bebouwing minimaal te houden zoals nu het geval is. Ten alle tijden moet de entreegevel zichtbaar blijven vanuit de hoofdas van het Prins Hendrikpark. Dat betekent geen hoge bomen of kiosken en haltegebouwen. De bomen die er nu staan fungeren als visuele scheiding van de verschillende pleinen en vormen in een lijn links van de entreezone en langs de as van de Prins Hendriklaan geen obstakel en zelfs een aangenaam en comfortabel element op het plein.

Beheer en exploitatie

Voor de exploitatie en de reizigersbeleving is het van belang het station in een zo origineel mogelijke staat te behouden. Juist het historische karakter en de bijzondere architectuur van dit station maken het denken wij aantrekkelijk voor mogelijke huurders en in ieder geval is dit het geval voor de reizigers, de primaire doelgroep. Het gebouw maar ook de context vraagt om huurders uit het duurdere segment met een bepaalde kwaliteit die matcht met de monumentale waarde van

het gebouw. Om een station aantrekkelijk te maken voor de reiziger is een zekere mate van gebruik van de gebouwen van groot belang, zichtbaar leegstaande ruimtes dragen niet bij aan de verblijfskwaliteit en sfeer van een station. De nieuwe functies die nu gevonden zijn (AH togo, Julia's, de koffiezaak in de hal, Seats2meet en de muziekschool) zijn wat dat betreft goed gekozen. Het meest ideaal zou het zijn als alle functies in het station gerelateerd zijn aan de primaire functie van het gebouw: het vervoer van reizigers. De muziekschool valt dan eigenlijk uit de toon maar aangezien het belangrijk is dat het gebouw gebruikt wordt moet zo'n uitzondering denken wij toch gemaakt worden. Van groot belang is dan wel zoals eerder gesteld dat de functie een hoog kwaliteitsniveau heeft. Dus geen McDonald's of disco.

- Het station is in te delen in een openbare reizigerszones, de hal en de perrons, en zones die zich meer lenen voor minder openbare functies, zoals de noordvleugel. Aan de hal en op het perron moeten zich vanzelfsprekend de primaire reizigersfuncties bevinden zoals kaartverkoop en informatie maar ook de vervoersgebonden horeca en retail. Hoewel de ligging aan het voorplein een publieke potentie in zich heeft, passen in de bagageloods door de gesloten gevels juist meer private functies: kantoorfuncties, werkplaatsen, opslag. De functie die er tot voor kort een plek vond, een muziekschool, past hier wat dat betreft ook prima maar is recentelijk verhuisd naar het perron. Te denken valt voor de noordvleugel wellicht aan een vestiging van een pakketdienst of een computer(service)zaak, in ieder geval dient een toekomstige functie niet afhankelijk te zijn van zichtbaarheid. De gevel moet ontaangetast te blijven, er mogen dus geen nieuwe ramen in gemaakt worden en ook met reclame-uitingen aan de gevel dient men zeer terughoudend te zijn. De zuidvleugel, oftewel de originele fietsenstalling, is ook geschikt voor meer private of semi-openbare functies als kantoren en werkplekken en opslag. Ook hier zijn de gevels gesloten, nog meer gesloten dan in de noordvleugel en dient de gevel en haar indeling zoveel mogelijk intact te blijven.
- De nieuwe fietsenstalling, die op de plaats van de verdwenen tramrails en perrons is gebouwd, functioneert daar prima. Deze plek leent zich door zijn verscholenheid achter de noordvleugel hier goed voor, en sluit goed aan bij de routing in het gebouw. Vanaf perron 1 is het aanzicht van de stalling niet bijzonder fraai en doet zij wel afbreuk aan de architectuur van het entreegebouw. De enige alternatieve locatie zou de bagagehal zelf kunnen zijn.

Donkere vlekken als gevolg van lekkage, zuidelijke entree



Donkere vlekken als gevolg van lekkage, oorspronkelijke fietsenstalling



Metselwerk waar nodig herstellen



Bibliografie

Architectenbureau Fritz, **Visueel waardestellend onderzoek station Naarden-Bussum**, 26 april 2010.

Fabius, A.N.J. 1917. **Geschiedenis van een honderdjarige: zijnde de opkomst van het dorp Bussum**. Bussum: Wed. G. M. Märckelbach.

Haan, de, J. 1990. **Gooische Villaparken: Ontwikkeling van het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940**. Haarlem: Schuyt & Co.

Heyne, M.J.M. 1983. De forten rond Bussum en hun Verboden Kringen. In: A.C.J. de Vranckrijker, red. 1983. **Bussum in historische perspectief**. Hilversum: Stichting Tussen Vecht en Eem en de vereniging van Vrienden van het Gooi.

Oud, J.J.P. 1917 (1968). **Kunst en Machine. De Stijl**. 1, (4), p. 42. (Complete reprint 1968).

Schelling, H.G.J. 1938 (18 juni). Nieuwe stations te Amsterdam, **Bouwkundig Weekblad Architectura**. 25, p. 205-216.

Schelling, H.G.J. 1939 (23 december). De in gebruik genomen nieuwe stations te Amsterdam – I. **Bouwkundig Weekblad Architectura**. 51, p. 469-473.

Schelling, H.G.J. 1939 (30 december). De in gebruik genomen nieuwe stations te Amsterdam – II. **Bouwkundig Weekblad Architectura**. 52, p. 477-482.

Schelling, H.G.J. 1940. Over Normalisatie. **Bouwkundig Weekblad**. 61, (45), p. 362-364.

Schelling, H.G.J. 1940. De Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright. **Bouwkundig Weekblad**. 61, (33), p. 255-261.

Schelling, H.G.J. 1949. Nieuwe stations voor Enschede en Hengelo. **Bouw**. jg. 4, nr. 9, p. 143.

Schelling, H.G.J. 1950. Het nieuwe stationsgebouw te Enschede. **Bouwkundig Weekblad**. 68, (47), p. 725-745.

Schelling, H.G.J. 1952. Tentoonstelling Frank Lloyd Wright te Rotterdam. **Bouwkundig Weekblad**. 70, (29-30), p. 231-232.

Schelling, H.G.J. 1953. Nieuwere spoorwegstations. **De Ingenieur**. nr. 12, p. 53-66.

SteenhuisMeurs, **Amsterdam Amstel, cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, juli 2011

Wright, F.L., 1901. Het kunstambacht van de machine. In: H. Heynen, A. Loeckx, L. de Cauter, K. van Herck (red.). 2001. **Dat is architectuur: sleutelteksten uit de twintigste eeuw**. Rotterdam Uitgeverij 010. P. 41-47.

Beeldverantwoording

Stadarchief Naarden: p. 19, 21 (rechtsboven), 26-27, 31, 97, 98.

Utrechts Archief: p. 25, 34-35, 76-77, 78-79, 80-81, 90-91, 106.

Tekeningenarchief Pro Rail: 36-37, 38-39, 46-47, 57 (bovenaan), 66-67, 68-69, 70-71.

NAI: p. 88, 92 (bovenaan).

www.stationsweb.nl: p. 6, 22, 23.

Google Earth: p. 10-11, 33.

Architectenbureau Fritz: p. 94-95.

Geraadpleegde archieven

NAI

Utrechts Archief (Archieven van de Nederlandse Spoorwegen).

Stadsarchief Naarden

tekeningenarchief ProRail

Station Naarden-Bussum
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS en ProRail

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, juli 2013
(versie september 2013)

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

