

De houten deur in de hal van station Naarden-Bussum herbergt een mysterie. Een grote vierkante put van zeven meter diep, gevuld met dromen van een beter bereikbaar perron - maar vooral met water. Al vier jaar wordt er gewerkt aan een lift die één verdieping moet kunnen zakken. De eens zo vurig gewenste liftschacht is tegenwoordig met name doelwit van hoon en spot.

Stationslift

Bodem blijft een mysterie



Daniël Verheij
d.verheij@hdmedia.nl

Bussum, Naarden • Op de grond van het hokje is het een wirwar van buizen. Om een paar pijpen zit een dikke laag ijs, hoewel het buiten bijna dertig graden is. Tussen de buizen gaapt een groot gat. Al vier jaar is ProRail bezig om er een lift aan te leggen.

Martin Brinkhuis is als projectmanager vanaf de start bij het project betrokken. Hij kent de schacht als zijn broekzak. Maar de bodem van station Naarden-Bussum blijft een mysterie. Alle technieken zijn toegepast om de put dicht te houden, maar het grondwater kruipt waar het niet gaan kan. Experts tasten in het duister. „De vraag is: is er hier nou zo'n sterke grondwaterstroming? Dat hebben we gemeten, we proberen alle mogelijke oorzaken af te strepen. Die hebben we nog niet gevonden.”

Drie zijden van de put zijn met een speciaal middel geïnjecteerd om de bodem te verharderen. Bij één zijde bleek het water te hardnekkig. De laatste oplossing was de grond met speciale techniek vast te vriezen. In juli dit jaar was de bodem genoeg bevroren om de put leeg te pom-

pen. Voor het eerst leek het te gaan lukken, vertelt Brinkhuis. „Ik ging 's avonds met een gerust hart naar bed. De volgende ochtend werd ik gebeld dat het water naar binnen stroomde, er was een gat van een meter bij 70 centimeter ontstaan. Niemand snapte het. Een hele kamer met experts kreeg ik stil toen ik dit vertelde.”

Naast de plek waar de lift moet komen ligt de trap onder het spoor door, in de jaren '20 van de vorige eeuw gegraven. Het lijkt onbegrijpelijk dat het toen wel lukte, en met de moderne technologie niet. Het punt is dat ze vroeger het grondwater gewoon weg konden pompen, totdat de hele grond droog was. „Als wij dat doen zakt het spoor weg”, legt Brinkhuis uit. „En in het zwartste scenario het hele gebouw.”

Hoewel alles nu weer onder controle lijkt, wil Brinkhuis zich niet te verwachtingsvol uitlaten. „Pas op het moment dat we een betonnen wand hebben gestort kan ik meer zeggen.” Toch staat de projectleider nog altijd achter de keuze een lift te bouwen. Een roltrap is geen optie; „We moeten het perron voor iedereen toegankelijk maken. Een roltrap helpt niet voor mensen met een rolstoel.”



Kikvorsmannen werden ingeschakeld om onder water te kunnen werken. foto JAAP VAN HASSEL



Projectmanager Martin Brinkhuis is al sinds het begin bij het project begonnen.

• 1967. Bussumers en Naarders pleiten voor liften om het station en het eilandperron van Naarden-Bussum toegankelijker te maken voor wie minder goed ter been is. Eerste concrete plannen ontworpen rond eeuwwisseling.

• maart 2003. Ondanks toezeggingen blijft geld uit, de eerste kosten zijn gemaakt. Politiek Bussum staat er pal voor.

• december 2003. Demonstratie van Bussumers op dag opening Gooiboo. Ook GroenLinks-raadslid (nu

wethouder verkeer) Nen van Ramshorst wordt met spandoek en al door de politie afgevoerd.

• april 2004. Aanbieden 2500 handtekeningen. Plan voor loop- en fietsbrug met liften.

• juli 2004. Loopbrug en liften afge-

schoten. Actievoerders teleurgesteld.

• december 2004. Studie naar verdiept spoor.

• maart 2005. Loopbrug duikt weer op. Een doorbraak! Actie ouderen, politiek en carnavalsclub. Bussum

bereid project voor te schieten.

• oktober 2005. Brug afgewezen door gedoe over sluiting overweg Comeniuslaan. De Nederlandse Spoorwegen vreest voor klandizie restauratie.

• augustus 2006. ProRail zegt toe de