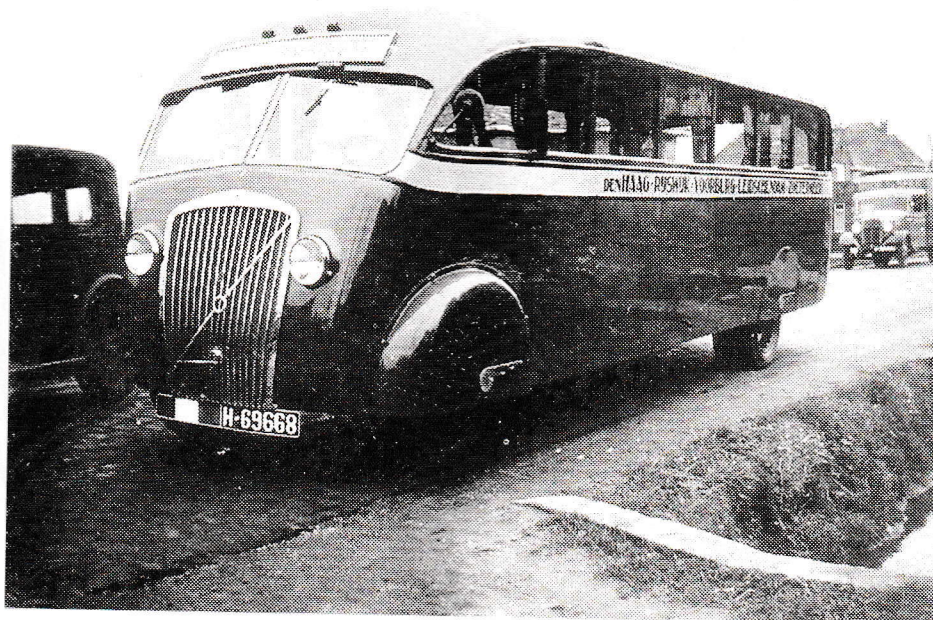


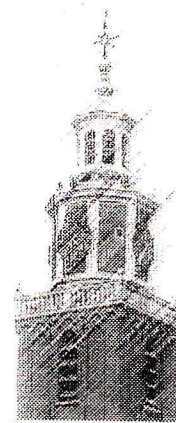
# Citosabussen blokkeren de Dorpsstraat

De bus is eigenlijk een  
vrij 'jong' vervoermiddel,  
net als de auto en het vliegtuig.  
Ze zijn alle een gevolg van de  
ontdekking van de benzinemotor aan  
het eind van de negentiende eeuw.

*Een Volvo van de firma Van Bergen Henegouw die tot 1940 nog op Delft reed nadat de concessie voor de lijn Zoetermeer-Den Haag aan de Citosa was overgedaan. Historisch Genootschap Oud Zoetermeer, fotocollectie.*



In Nederland verscheen de eerste auto even voor 1900. Lange tijd bleef het een curieuze verschijning op de weg. In 1914 waren er nog geen 4700 stuks in het hele land. Na de Eerste Wereldoorlog dumpte het Amerikaanse leger vele vrachtwagens en nam het gebruik van automobielen sterk toe. In 1930 werden meer dan 140.000 voertuigen met benzinemotor geteld: naast 31.000 motorrijwielen en 67.000 personen-auto's reden er 41.000 vrachtauto's en 3536 autobussen in Nederland rond. Spoor- en tramwegen hadden tot ongeveer 1920 een bijna-monopolie op het openbaar vervoer. Onweerstaanbaar rukte echter de autobus op die door het gebruik van wegen veel meer plaatsen kon aandoen. De concurrentie onderling



## ZOETERMEER DORP

**Serie over Zoetermeer  
tussen 1935 en 1966**

Zoetermeer Dorp is de titel van de steeds terugkerende serie in elke editie van Vidomes Magazine.

Per 1 mei 1935 werden Zegwaart en Zoetermeer samengevoegd tot de huidige gemeente Zoetermeer.

Aan de hand van gesprekken met 'Zoetermeerdenaren' van toen, oude documenten en notulen van de toenmalige gemeenteraden wordt geprobeerd een beeld te vormen van het Zoetermeer zoals veel inwoners dat niet zullen kennen.

Omdat de periode van 1966 tot heden uitgebreid beschreven is in eerdere publicaties, bestrijkt de serie de periode vanaf het begin van de jaren dertig van de twintigste eeuw tot het midden van de jaren zestig, toen de grote groei van het 'dorp' Zoetermeer begon.

In de vorige aflevering van 'Zoetermeer Dorp' schreef Ton Vermeulen van historisch bureau Het Fluitschip dat Zoetermeer vlak voor de oorlog haar eerste gemotoriseerde brandspuit kreeg maar deze aan de bezetter weer kwijt raakte. Vanaf 1949 werd een nieuwe brandweerwagen gebruikt, tot ver in de jaren zestig, en tot volle tevredenheid.

De gemeente had niet alleen de verantwoordelijkheid over het functioneren van de brandweer, maar hield zich uiteraard met vele andere zaken bezig: groenvoorziening, woningbouw, wegen en ook het openbaar vervoer. Een onderdeel daarvan was het busvervoer.



UTOBUS.

DIENSTEN. LEIDEN

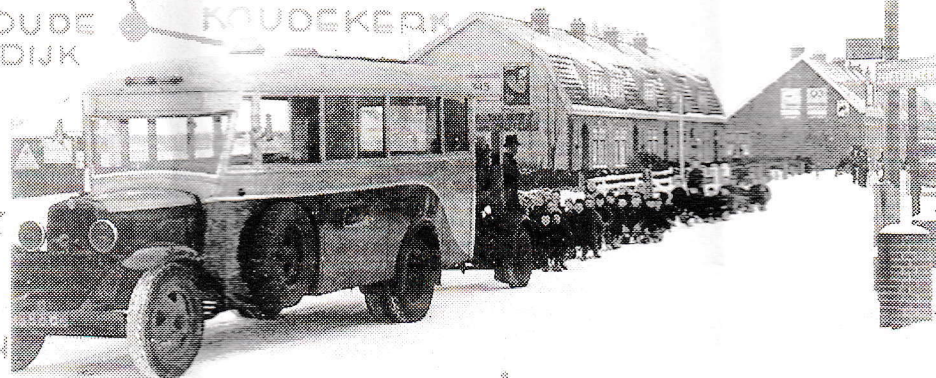
TRIO - CITOS

ZOETERWOUDE  
GROENEDIJK

LEIDERDORP

KOUDEKERK

HAZ



en met trambaan en spoorwegen was zo hevig dat de overheid de zaak onder controle trachtte te krijgen door concessies voor routes af te geven.

### Tallose buslijntjes

Ook in Zoetermeer, tot 1935 gelegen tegen haar tweelingdorp Zegwaart aan, reden veel verschillende bussen door het dorp. De eerste die we in dit overzicht tegenkomen was J. M. P. van Bergen Henegouw die zijn bedrijf had aan de Schinkelweg. Vanaf 1922 reed hij met een zestienpersoons Ford Omnibus tussen Zoetermeer en Delft. Al snel volgden lijnen richting Den Haag en Rotterdam en het autopark werd uitgebreid met bussen met prachtig klinkende namen zoals Berliet, Graham Brothers en Chrevolet, waarin 12 tot 23 personen plaats konden nemen. Meestal werd alleen het chassis kant en klaar gekocht en werd door firma's zoals Verheul en Lamboo de carrosserie erop gebouwd.

Van Bergen Henegouw was niet de enige busondernemer. Willem Schuddebeurs uit Benthuisen reed langs Zoetermeer naar Rotterdam tot hij in 1927 door de Zegwaartse Wybe de Vries werd overgenomen. Ene Edelenbosch reed de route Rotterdam-Leiden en A. G. Boonekamp verzorgde de lijn Zoetermeer-Leiden. P. B. A. van der Burg reed het dorp rond in zijn 3,75 meter lange Ford met maximaal twaalf personen van en naar het treinstation.

### Jelle Kok en de Citosa

In 1928 verscheen de 25-jarige Boskoper Jelle Kok op het toneel toen hij samen met een compagnon de concessie op de lijn Zoetermeer-Den Haag van Van Bergen Henegouw overnam. Hij had ervaring opgedaan in het bedrijf van zijn vader, Trio geheten naar de samenwerking tussen drie lijnen richting Leiden. Ook hij was een fervent voorstander van integratie van buslijnen en liet dat regelmatig blijken. In 1930 nam

hij Wybe de Vries over, de dienst Benthuisen-Zoetermeer-Berkel-Rotterdam, tezamen met woonhuis, garage en drie autobussen aan de Molenweg (Stationsstraat).

Door verkrijging van de concessie Hazerswoude-Benthuisen kreeg hij datzelfde jaar nog aansluiting op de lijnen van Trio.

Zijn eigen bedrijf heette Cito - Latijns voor snel - al werd de naam door chauffeurs aan vragende reizigers vaak uitgelegd als: 'altijd op tijd'.

De passagiers konden dagelijks op negen tijdstippen voor 55 cent van Zoetermeer naar Den Haag reizen, 'schoothondjes vrij, andere honden half geld'.

De Cito(s), al snel Citosa genoemd, kreeg in 1931 een tegenslag te verwerken met een brand waarbij veel bussen verloren gingen. De garage werd herbouwd aan de Stationsstraat 110 en Jelle Kok ging voortvarend verder. Door de sluiting van het treinstation mocht hij in 1938 over de nieuwe rijksweg naar Den Haag rijden en twee jaar laten beschikte Citosa over elf blauwe bussen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was benzine schaars en het personeel bouwde aanhangwagentjes met een kolengasgenerator om toch te kunnen blijven rijden.

Een blauwe bus van de Citosa met gasgenerator, 1943-1944. De kinderen uit de Stationsstraat lieten zich op hun sleetjes wat graag over de sneeuw voortslepen. Historisch Genootschap Oud Zoetermeer, fotocollectie.

### Bussen blokkeren de Dorpsstraat ter hoogte van het café

Na de oorlog werd duidelijk dat het autoverkeer snel groeide. In 1946 werd geklaagd over Citosa dat het café 'Ons Genoegen' van Toon van Fraassen als een soort busstation gebruikte. De rijkspolitie stelde ter plekke een onderzoek in. De Dorpsstraat bleek daar op z'n smalst, wisselend mocht aan één zijde worden geparkeerd, en per dag stopten wel 76 autobussen. Bovendien werd de situatie verergerd doordat vele bussen, soms vijf tegelijk, moesten draaien bij de Leidsewallen - de enige plek waar ruimte was - en dan alle verkeer ophielden.

De Dorpsstraat was de enige straat in de oost-westroute, dus een oplossing werd niet gevonden. Alleen werd in 1951 bepaald dat vervoersbewijzen niet voor het café mochten worden uitgegeven om oponthoud te voorkomen maar pas een eindje verderop. Een echte oplossing kwam pas bij de bouw van het busstation op de hoek van de Marijkestraat/Oranjelaan in de jaren zestig.