

Redactie van 'De Volkskrant', t.a.v.:
Auteur van artikelenserie 'Spoorzoeken'
In zaterdagbijlage 'Traject':
De heer Kees Volkers

B. Brummelman

30 december 2001

Geachte Heer Volkers,

Met belangstelling heb ik uw artikelenserie 'Spoorzoeken' gevolgd. Ik heb de meeste afleveringen uitgeknipt en bewaard. Is het mogelijk om de gemiste artikeltjes alsnog toegezonden te krijgen. In chronologisch teruggaande volgorde heb ik de volgende afleveringen in mijn bezit 29-12, 22-12, 15-12, 8-12, 1-12, 24-11, 17-11, 10-11,.....,27-10,....., 13-10, 6-10.

De aflevering van 3-11 heb ik niet. In mijn herinnering meen ik dat dit artikeltje ging over het traject Amersfoort-Kesteren.

De aflevering van 20-10 heb ik niet met zekerheid, d.w.z. ik heb een artikeltje over De Klinge-Terneuzen. Deze is waarschijnlijk van de datum 20-10.

De aflevering van 29-9 heb ik niet met zekerheid, d.w.z. ik heb een artikeltje over het traject Tilburg-Turnhout. Deze is waarschijnlijk van 29-9.

Ik denk dat de serie al begonnen is vóór 29-9. Indien dat het geval is dan mis ik ook deze artikeltjes.

Ik ben zelf een fervent treinreiziger. Ik heb me dikwijls afgevraagd of het niet mogelijk is om afgedankte spoorlijnen weer te restaureren en tot nieuw leven te brengen. Zoals uit uw artikelenserie blijkt ligt de infrastructuur er vaak nog grotendeels. Mijn opzet zou niet alleen maar zijn om te komen tot zogenaamde museumspoorlijntjes. Gaarne zou ik mogelijkheden willen onderzoeken of er in Nederland trajecten zijn waar na een spoorlijnrestauratie weer volgens een dienstrooster kan worden gereden. Museumspoortrains rijden er bij mijn weten in Nederland op de volgende trajecten: Boekelo-Haaksbergen, Hoorn-Medemblik, Veendam-Stadskanaal, Apeldoorn-Dieren. Waarschijnlijk zijn er meer trajecten, maar ik ben daar niet van op de hoogte. De museumspoorlijnen/ -trains zouden mogelijk als een opstapje kunnen worden gezien naar een treinverbinding met een regulier dienstrooster.

Het opnieuw in bedrijf brengen van afgedankte lijnverbindingen is geen nieuwe 'uitvinding'. Ik herinner me dat, naar mijn schatting ongeveer 15 jaar geleden, opnieuw een lijnverbinding is gekomen op het traject Veenendaal-Rhenen. Vroeger was dit een deel van het traject Amersfoort-Kesteren. Dit laatste is nog in één van uw artikelen aangehaald. Verder is er dit najaar een heropening geweest van de railverbinding van Enschede via Glanerbrug naar Gronau in Duitsland, verdergaand naar Münster en Dortmund.

Nog ver voor de tijd dat we hier in Nederland in deze nieuwe tijd een privatisering zien van lokaal-spoorwegondernemingen als Syntus in de Achterhoek en Noord-Ned in Groningen en Friesland heb ik in het begin van de jaren negentig in Denemarken gezien hoe op kleinere lokale trajecten private ondernemingen lokale treinverbindingen onderhielden. Iets dergelijks zou mogelijk ook in Nederland kunnen, waarbij, met hulp van lokale en regionale overheden en bedrijfsleven, stichtingen en/of ondernemingen in het leven worden geroepen die de exploitatie van dergelijke railverbindingen op zich zouden kunnen nemen. Uiteraard nadat de overheid de spoorlijn op een dergelijk traject heeft hersteld, want tegenwoordig zorgt de overheid toch voor de railinfrastructuur en de N.S. voor de exploitatie.

Mijn vraag aan u is: ziet u iets in deze ideeën? Zo ja: kunnen we hier eens van gedachten over wisselen? Hoe kunnen we hieromtrent actie ondernemen?

Met vriendelijk groet,

Berend Brummelman