

AFG

Adieu
levensdijn.
Om de pijn te
verzachten een
Rolls gezocht!
Rick





Vierenvijftig jaar was het de ijzeren verbinding tussen twee kleine landen: de intercity Brussel-Amsterdam. Maar straks wordt hij afgeschaft. Een eresaluut aan de Orient-Express van de Lage Landen. DOOR STIJN TORMANS / FOTO'S SASKIA VANDERSTICHELE

'Het was een klotetrein, maar het was wel onze trein'

Bericht aan de man die zich ooit voor de TGV wou werpen, de laatste zelfverklaarde orangist van dit land: dit stuk is voor u.

We hebben een grote primeur, Louis. Het heeft ons wat werkuren en zweet gekost, maar eindelijk iets gevonden waarover alle politieke partijen in dit land het eens lijken te zijn. Adem inhouden: u gelooft niet wat u gaat lezen. Vlamingen, Walen en Brusselaars, van links tot rechts, van de PS en Groen! tot de N-VA en Vlaams Belang: allemaal vinden ze dat de trein Brussel-Amsterdam behouden moet blijven. Zo veel ontroerende eensgezindheid wordt in dit land beloofd: de intercity wordt afgeschaft en vervangen door een Fyra, een hogesnelheidslijn. Wanneer de Benelux voor de laatste keer rijdt, is nog niet duidelijk. Misschien eind van dit jaar, misschien begin volgend jaar – bij de NMBS hebben ze, zoals bekend, gediplomeerde vertragsdeskundigen in dienst.

In elk geval lijkt het lot van de Beneluxtrein of Amsterdammer bezegeld. Straks geen zotte ingevingen van het moment meer, want de zetels op die dure Fyra zijn enkel na reservatie beschikbaar. Nooit 'zomaar' tulpen sturen uit Amsterdam, geen onverwachte bezoeken meer aan wallen, grachten of coffeeshops. En Kris De Bruyne mag zijn klassieker ook verbeteren: Amsterdam zal nooit meer zo pijnlijk dichtbij voelen.

Toegegeven, we betwijfelen sterk of een afgeschafte treinlijn tot meer dan enig schouderophalen zal leiden aan de onderhandelingstafel bij Bart en Elio.

Maar de heren dwalen dus. We zouden nu kunnen schrijven dat er al een Thalys bestaat van Brussel naar Amsterdam, dat twee hogesnelheidslijnen naar dezelfde bestemming een plan is dat

alleen in Absurdistan geniaal bevonden wordt. Dat er tussen Amsterdam en Rotterdam al zo'n Fyra rijdt en dat het een sof is. Dat de Hollanders die Fyra nu al *Failra* noemen omdat er bijna niemand op zit.

Maar daarover gaat dit stuk niet. Wel over het einde van de Amsterdammer, onze eigen versie van de Orient-Express. Ooit, beste Bart en Elio, was dat namelijk een lijn met een missie: twee volkeren bij elkaar brengen.

Maar eerst een paar oudstrijdersanekdotes, gekregen van collega Piet Piryns. In de jaren zeventig en tachtig schreef hij voor *Vrij Nederland*. En ook daarna bleef hij zijn betrekkingen met Nederland vlijtig onderhouden. Duizenden uren had hij in die Amsterdammer gesleten.

'Eigenlijk was het een *klotetrein*', zegt Piryns. 'Maar het was wel onze trein. We waren eraan gehecht omdat we er zo veel op meegemaakt hadden.' Zoals die keer dat die doodbrave Remco Campert door de drugspolitie van de trein gehaald werd omdat zijn kleren naar een bezoek aan de coffeeshop roken. Of toen ze weer 's stilstonden en de conducteur zich verontschuldigde: "Beste reizigers, er zit een zwaan op het spoor. U weet dat de zwaan een beschermde diersoort is. We proberen het dier op andere gedachten te brengen."

Het laatste decennium, zegt Piryns, werd er nogal opvallend *niet* in de trein geïnvesteerd. 'Elke keer zag die er weer wat beroerder uit, was de koffie slechter, de vertraging langer. Het was ook altijd de schuld van de anderen. In Nederland riep de Nederlandse kaartjesknipper om: "Sorry voor de vertraging, maar er zijn problemen op het Belgische spoorweginet." Eenmaal voorbij Roosendaal nam de Belgische kaartjesknipper over. ►

- “Excuus voor de opgelopen vertraging, maar alles is te wijten aan zware problemen op het Nederlandse net.”

Een paar mensen draaien zich nu om in hun graf.

De eerste Amsterdammer reed uit op 29 september 1957. Het was heet op de planeet, die laatste week van september. Ex-premier Camille Huysmans, 86 toen, trad in het huwelijk met de 50 jaar jongere Ida Smissen. ‘t Oud zot: ‘t kan iedereen overkomen. Maar ook de rest van de wereld had die week last van te veel testosteron. De Amerikanen schoten een satelliet de hemel in, de Engelsen maakten wilde plannen voor een kanaaltunnel. En de kranten hadden een nieuw fenomeen ontdekt: mensen die reizen zonder ticket. ‘Dit wordt de eeuw van de globetrotters en avonturiers’, kopte *De Standaard*. Met daaronder een foto van twee lachende mensen. Op 29 september 1957 zag de wereld er nog ontroerend simpel uit.

Ook in Brussel beloofde de toekomst kleur, oranje. Nederlandse en Belgische Kamerleden voetbalden tegen elkaar. De match eindigde in alle vriendschap, op 3-3. Er werden lieve woorden gesproken, dat we als kleine landen toch zo veel deelden. Het waren de hoogdagen van de Benelux. De contracten waren een paar jaar eerder getekend en zouden in 1958 ingaan. Die trein verzinnebeelde die toekomst: twee hoofdsteden werden letterlijk door een ijzeren lijn aan elkaar geknoopt.

En de trein die erop reed, werd ‘Beneluxtrein’ gedoopt. Een belofte die hij weliswaar niet helemaal waarmaakte. Maar het kon maar een kwestie van maanden zijn voor de trein in terminus Luxemburg zou aankomen.

54 jaar later is de Beneluxtrein nog altijd niet in Luxemburg aangekomen.

In het stationsbuffet van Antwerpen Centraal heb ik afgesproken met Bob, een ervaren treinbegeleider van de Benelux. Hij zou me de rest van het verhaal vertellen.

Bob heet eigenlijk niet Bob, want personeelsleden van het spoor mogen normaal niet zomaar praten met journalisten. Onnozel, want als iemand het woord mag voeren namens de NMBS, dan Bob wel. Hij heeft de wonderjaren van de Belgische Spoorwegen in zijn genen zitten. Zijn overgrootvader was kolenbrander op de eerste stoomtreinen in 1840. En zijn vader hoefde tijdens de oorlog niet naar Duitsland, omdat de openbare dienstverlening bij het spoor niet in het gedrang mocht komen.

Later nam hij Bob mee op de trein, om hem zijn wereld te tonen. De Amsterdammer maakte indruk op de jonge Bob, viel op tussen de andere treinen. ‘Hij had standing.’ Bob kent nog de details: type Hondenkop, motor onder de vloer, geel-blauwe kleuren. Later een getrokken trein, met in de eerste klasse Belgische en in tweede klasse Nederlandse rijtuigen. Vooraan was er ook een keuken – waar obers van de *Wagon-Lits* met lange paarse schorten omeletten en andere koeken serveerden.

De vonk sloeg over. Jaren later zou hij zelf op de Amsterdammer staan, maar de magie was toen al tanende. ‘Er waren dagen dat de kasseien door de vloer te zien waren. Of dat de locomotief in brand stond.’ Maar toch, zelfs in mindere dagen bleef de Amsterdammer iets bijzonders. ‘Dat had met die grens te maken. Het was ook een trein waar veel bekende mensen op zaten. Veel politici – van Filip Dewinter tot Mieke Vogels –, maar ook artiesten. Van Herman Brood kreeg ik vroeger altijd een kleine tekening cadeau.’ Die hij allemaal weggesmeten heeft – wist hij veel dat die krabbels ooit wat waard zouden worden.

Er zijn nog reizigers die hij nooit zal vergeten. ‘Het gebeurde

eind jaren tachtig. Ik was net klaar met mijn ronde en zag plots door het raam iemand voorbijvliegen. Ik trok aan de noodrem, stapte uit. Hij was dood. Tussen de locomotief en de compartimenten zaten nog een tiental Surinamers.’ Allemaal zonder ticket: ze lachten niet, zoals die van *De Standaard* in 1957. Het zou niet de laatste keer zijn dat Bob mensen zonder ticket vond. Ze zaten overal, tot in het valse plafond.

Hadden ook geen ticket: de zakkenrollers die slaapgas in de rijtuigen spoten. ‘Een klassieke truc’, zegt Bob. ‘Ze stapten in Brussel-Zuid op. Tussen Brussel en Antwerpen werden mensen weer wakker en merkten ze dat ze alles kwijt waren. Maar die zakkenrollers waren intussen allang afgestapt in Brussel-Noord.’

Op de Amsterdammer leerde Bob hoe complex de wereld in elkaar zat. Veel complexer dan de geestelijke vaders van de Benelux in die late septemberdagen van ‘57 hadden kunnen vermoeden.

Toch doet het pijn, dat de Amsterdammer straks verdwijnt. Alsof zijn wereld afgeschaft wordt. Niet alleen de zijne trouwens, want de lijn is nog altijd waanzinnig populair. De officiële cijfers zijn staatsgeheim, maar elk jaar zouden zo’n twee miljoen mensen de Benelux nemen.

Die populariteit tekende waarschijnlijk mee het doodsvonnis: de investeringen in de Fyra moeten straks renderen. ‘Ik ben voor één ding bang’, zegt Bob. ‘Dat met al die hogesnelheidstreinen de openbare dienstverlening in het gedrang komt. Liberalisering en vooruitgang, allemaal goed en wel. Maar er is zo veel aan het veranderen bij het spoor. Vroeger waren we één grote spoorfamilie. Een conducteur was ook baas op zijn trein. Als iemand een aansluiting dreigde te missen, dan konden we meestal wel iets regelen want we kenden elkaar. En een blinde die geen begeleiding had, leidde ik wel even van de trap. Vandaag is dat uitgesloten: we mogen op niemand meer wachten. Alles wordt nu centraal geregeld. Ik moet eigenlijk tegen iedereen zeggen: “Trek uw plan.”’

Dat steekt, zegt Bob. Omdat openbare dienstverlening voor een echte spoorman heilig is. Zijn vader heeft er hoogstwaarschijnlijk zijn leven aan te danken. Hij ook.

Een paar dagen later, zelfde station.

Op perron 22 vertrekt de Amsterdammer met 25 minuten vertraging. In de trein afgesproken met Geert Buelens. Hoogleraar Moderne Nederlandse Letterkunde, columnist ook. Zes jaar woont hij in Utrecht, een ervaringsdeskundige van de Beneluxtrein. Ook hij kijkt met lede ogen naar hoe de lijn tussen zijn oude en nieuwe land straks afgeschaft wordt. Hij voerde er correspondentie over met de klantendienst van de NMBS.

‘Zij zeiden: “Iedereen is tevreden dat er alleen nog een Thalys naar Parijs rijdt.” Jaja, dacht ik, dat zal wel. Maar de mensen die zo’n Thalys niet kunnen betalen, staan natuurlijk niet in die tevredenheidsenquêtes. Als ze voortaan moeten reserveren, gaan mensen niet ‘zomaar’ even naar België of Nederland. Dit is trouwens ook heel slecht nieuws voor de Antwerpse horeca en voor iedereen die van het toerisme moet leven. Ik begrijp niet dat het Antwerpse stadsbestuur hier niet tegen protesteert.’

Misschien denken ze wel: er rijdt toch ook alleen maar een Thalys naar Duitsland of Frankrijk? ‘Dat is toch iets anders’, zegt Buelens. ‘Naar Parijs of Keulen, dat is echt een reis, iets wat je plant. Niet hetzelfde als een dagje Brussel of Amsterdam. België en Nederland: dat was toch iets speciaals? Vijftig, zestig jaar geleden was de Brussel-Amsterdam trouwens niet de enige treinlijn naar Nederland. Er waren nog vier andere: Sint-Niklaas-Hulst-



AFGESCHAFT



*Laatst heeft iemand de toiletten
op de trein afgeschaft. Wat
voor gesprek voert zo iemand
's avonds met zijn vrouw?*

*Groeten uit Amsterdam,
Rick*

Terneuzen bijvoorbeeld. Of Turnhout-Tilburg. Allemaal afgeschaft. Iedereen heeft de mond vol over het eengemaakte Europa. Terwijl er nu tussen twee kleine buurlanden een extra grens opgetrokken wordt. Nederland is echt het buitenland geworden.'

Intussen rijden we de grens over, het beruchte Ravijn van Roosendaal. Het lelijkste land ter wereld gaat opzichtig over in Nederland.

Tijd voor een goede, oude grensanekdote. Buelens: 'Een paar jaar geleden was ik op de terugweg naar België en ineens lag er,

even voorbij Roosendaal, een rotsblok op de spoorweg. Dat was waarschijnlijk uit de hemel gevallen... Oké, dat kan gebeuren. In elk geval kon de trein niet meer door. Omdat niemand dat rotsblok van de spoorweg kreeg, werden er bussen ingelegd. Iedereen op de bus, maar die reed maar tot in Essen. Net op het moment dat we het perron opliepen, vertrok de laatste trein richting Antwerpen. De stationschef van Essen was in alle staten. "Miljaar, 't is toch ook altijd hetzelfde met die Hollanders." Ik voelde enige animositeit, het was duidelijk niet de eerste keer. (lacht) Maar die mentaliteit vooral: we droppen ze over de grens. En dat ze daarna hun plan maar trekken, wij hebben ons werk gedaan.'

Het Ravijn van Roosendaal bestaat niet alleen in het landschap, zegt de hoogleraar. Ook in onze hoofden wordt het alsmaar groter.

Buelens: 'Het zal de NMBS en de NS natuurlijk allemaal worst wezen. Dat zijn commerciële ondernemingen. Verbondenheid tussen Nederland en België: *they couldn't care less*. Daar heeft de 'vrijmaking' van het internationale reizigersverkeer toe geleid. Die bedrijven doen wat ze willen, de overheid lijkt steeds minder in de pap te brokken. Hoewel, ik vrees dat het hen ook allemaal niet interesseert. Ze vinden dit een luxeprobleem, terwijl het dat dus niet is.'

Roosendaal voorbij, op weg naar Dordrecht. *Hoe dichter bij Dordt, hoe rotter het wordt*, had Piryns gewaarschuwd. Hij krijgt gelijk.

De treinbegeleidster kondigt grote problemen aan. Geen zwaan of rotsblok dat moeilijk doet, deze keer, maar werken aan het spoor. Buelens en ik nemen afscheid.

De volgende dag, terug in Brussel, bel ik naar de minister.

- 'Hallo, met Inge Vervotte.'

- Dag mevrouw de minister. Het volk mort.

- 'Ik begrijp dat mensen ontevreden zijn dat de Beneluxtrein afgeschaft wordt, maar ik kan er niets aan doen. Het internationaal reizigersverkeer is sinds begin 2010 geliberaliseerd. Het maakt dus ook geen deel uit van de openbare dienst. Wat het treinverkeer tussen België en Nederland betreft, beslissen de Belgische en Nederlandse operators volledig autonoom over het aanbod. Als overheid kunnen we ons daar niet mee bemoeien. De operators moeten zelf instaan voor de financiering van internationale treinen. Staatssteun is niet toegelaten.'

- Bedankt, mevrouw de minister.

'Wat de minister zegt, klopt maar half', vertelt Kees Smilde van de reizigersvereniging TreinTramBus me later. 'Het is inderdaad waar dat land X geen trein mag subsidiëren in land Y. Maar de Nederlandse en de Belgische overheid zouden wel samen kunnen zeggen: wij geven onze spoorwegen opdracht die treinen uit te baten. De Amsterdammer kan dus gered worden, er is alleen politieke wil voor nodig.'

- Amsterdam, terminus van de trein. Rendez-vous met zanger Rick de Leeuw. Bob had me een ritueel verteld dat hem dierbaar was. Deze Hollandse habitué van de Amsterdammer vertolkte er een hoofdrol in. Het speelde zich altijd af in Brussel-Zuid, rond 21.18 uur, het vertrek van de laatste trein. Net voor hij wou fluiten, hoorde hij een stem roepen 'Hey wacht, ik moet er ook nog bij.' Rick de Leeuw. En zo was de laatste trein naar Amsterdam vaak met een paar seconden vertraging vertrokken.

In het machtige stationsbuffet vertelt De Leeuw dat Amsterdam-Brussel een beetje zijn levenslijn is. Het doorkruiste niet alleen zijn werk, ook zijn liefdes.

Ooit lag hij zelfs *onder* wat hij – Hollander – 'de Brusselaar' noemt. Achttien was hij, hij wist niet wat hij met de rest van zijn leven zou aanvangen. Een universitaire carrière was geëindigd na twaalf minuten: het moment dat hij zijn adres moest invullen. Hij was zo arm als Job, zijn ouders waren dood.

Alleen het uitzendbureau bood een uitweg: remblokmonteur worden bij het spoor, de meest lucratieve job die ze in de aanbieding hadden. 'Ik moest onder alle treinstellen kruipen en de remblokken aan de wielen monteren. Enorm zwaar werk en heel vies: onder die trein hing het vol stront, koeien-vlees... blijkbaar staan er veel koeien op de rails. Maar de moeilijkste treinen waren dus de locomotieven van de Brusselaar. Omdat de wielen van die trein ingebouwd waren, moest je de remblokken op de tast zoeken. Alleen de beste remblokmonteurs konden de Brusselaar aan. Anderhalf jaar heb ik dat werk gedaan.'

Tot hij geld had om op de Brusselaar te zitten, en zijn leven in snelt tempo op gang schoot. 'Ik weet nog heel goed de eerste keer dat ik met de Brusselaar naar België reisde. Het was een ander land dan Nederland, maar ik herkende veel. We keken naar dezelfde zenders, luisterden naar dezelfde radio's, lachten met dezelfde dingen. Het gekke is: vandaag, dertig jaar later, is Vlaanderen voor mij veel meer een blinde vlek dan toen. Veel BV's of problemen ken ik niet. Hoewel ik vaak in Vlaanderen ben, er veel mensen ken en Vlaamse kranten lees. Vlaanderen is net zo navelstarend geworden als Nederland, net zo sterk teruggeplooid op zichzelf. Bij ons is alles gerelateerd aan Geert Wilders, in Vlaanderen aan de N-VA en Bart De Wever. Terwijl dat niet de navel van het menselijk bestaan is. Alleen lijkt dat wel zo voor wie er woont. Daarom was die trein nemen elke keer zo fantastisch. Rotterdam, Roosendaal, Antwerpen... Nederland verwaterde. Mensen stapten af, anderen stapten weer op. Er kwam een andere werkelijkheid in de plaats, andere problemen, andere trauma's. Die trein symboliseerde dat het zelfs in kleine landen mogelijk was om afstand te nemen, de zaken te relativiseren. Daarom vind ik het zo tekenend en zorgwekkend dat die lijn net nu afgeschaft wordt.'

Van de hogesnelheidslijn verwacht De Leeuw weinig heil. 'Dat is geen trein, maar een vliegtuig met pretentie die het niet kan

waarmaken: daarvoor is het te traag. Het is gemaakt op maat van zakenmensen. En ik ben geen zakenman. Het ergste vind ik nog dat reservatie verplicht is. De spoormanagers zien de trein alleen maar als een middel om ergens aan te komen. Terwijl een trein zoveel meer kan zijn. Niet lang geleden had ik een heftige relatie met een vrouw die in Brussel woonde. De Brusselaar speelde daar een grote rol in. Ook al nam ik die trein niet altijd: ik wist dat ik hem elk moment *kon* nemen. En zij ook. Hij zat nooit vol. Een trein kan nu eenmaal nooit vol zitten, altijd is er nog wel ergens plaats. Dat gaf me gemoedsrust, want sommige dingen in het leven zijn nu eenmaal niet op voorhand te plannen of te reserveren.'

'Dat', zegt De Leeuw, 'ziet het losgeslagen managementcorps niet in. Ze willen Nederland onleefbaar maken en slagen daar

nog in ook. Laatst zijn de toiletten op de Nederlandse treinen afgeschaft. Want "dat is onze verantwoordelijkheid niet meer". Er loopt dus iemand rond op deze planeet die dit soort waanzin verzint. Wat voor gesprek voert zo iemand 's avonds met zijn vrouw? "Wat heb je vandaag gedaan, schat? Nou, lekker gewerkt, ik heb de toiletten afgeschaft op de trein." Alleen mensen die nooit de trein nemen, kunnen zo iets bedenken. Net zoals die mensen die de Brusselaar nu afschaffen.'

Maar goed, moedig voorwaarts. En nu het nog kan, een klein eresaluut aan het personeel van de Brusselaar. 'Dat waren namelijk altijd de meest nette, humorvolle en geschikte mensen van het hele spoor. De crème de la crème. Ik heb me altijd afgevraagd hoe dat kwam. Nu ken ik hun bedrijfsgeheim. Bij het spoor weten ze dat het op de Brusselaar altijd miserie is. En dat dat veel agressie, woede, verdriet, onmacht opwekt bij de reiziger. Daarom zetten ze er hun beste mensen, zij die het beste kunnen bemiddelen. Hoe slechter de trein, hoe beter het personeel. Het spaart een opstand uit.'

Verrassend slot. De Leeuw heeft drie jaar geleden, op z'n 48^e, zijn rijbewijs behaald. En meteen een auto uit een andere tijd gekocht: een zwarte Rolls-Royce Silverspirit uit 1982. 't Oud zot: het kan iedereen overkomen.

'Het probleem van de trein', zegt De Leeuw, 'is dat hij je brengt van een plaats waar je niet woont naar een plaats waar je niet wilt zijn. Op zich vind ik dat niet zo erg. Maar in Vlaanderen wel, omdat daar geen nachttreinen zijn. Ik ben zo vaak ergens gestrand. In een land dat de draaischijf van Europa wil zijn, vertrekt de laatste trein van Brussel naar Antwerpen om kwart na elf: achterlijk.'

Maar toch. Ook al rijdt De Leeuw vandaag met een Rolls-Royce Silverspirit uit 1982 en is de Brusselaar straks voorgoed verleden tijd: nooit zal hij in gedachten zijn treinelief bedriegen. Omdat ze altijd zo goed aanvoelde: tas hier, jas daar, benen op de bank en koek in de mond. Het leven kon beginnen. Met vertraging, maar dat deelde niet. 

