

LIJN 73 LOOPT ONDANKS JARENLANG PROTEST DOOD AAN DE FRANSE GRENS

# Le plat pays is het spoor bijster

**De trein van Brussel naar De Panne nemen is een hele expeditie, maar vandaar naar Frankrijk sporen is al helemaal een utopie. Lijn 73 naar Duinkerke is verdwenen onder de duinen aan de grens. Actiegroepen die het spoor willen heropenen, voeren een vergeefs gevecht tegen verval en politieke onwil.**

7 FOTOS



LUCKAS VANDER TAELEN, FOTO'S BRECHT VAN MAELE

Het station van De Panne heeft al menig reiziger misleid, want het staat niet aan zee, maar in de deelgemeente Adinkerke, op zo'n drie kilometer van het strand. Hier komt maar één spoor voorbij, lijn 73.

---

**‘Mensen die langs de sporen wonen, breiden hun tuintjes uit. Ze rekenen erop dat er nooit meer een trein komt’**

JOSÉ PLESIER

---

De treinreiziger neemt best proviand en lectuur mee, want vanuit Brussel-Zuid duurt de rit in het weekend tot 2 uur en 26 minuten, omdat de trein liefst zeventien keer stopt, in zowat alle stations onderweg. De trein is natuurlijk altijd een beetje reizen, maar toch: in die tijd rijd je met de Thalys naar Parijs en terug, 600 kilometer. Brussel-De Panne is zo'n 140 kilometer. Een retourtje naar het strand van De Panne kost je dus bijna vijf uur. Dat is dan nog zonder de aansluitende tram vanuit Adinkerke gerekend, die meestal net vertrokken is als de trein uit Brussel het station binnenrijdt. De Panne, het is een bestemming die je moet verdienen.

De lange reis heeft een zweem van exotisme, met namen van stations die uit een gedicht van Guido Gezelle lijken te komen, zeker als ze door een plaatselijke conducteur worden uitgesproken: Lichtervelde, Kortemark, Aarsele... En ze is behoorlijk avontuurlijk, want je weet nooit hoe laat je in De Panne aankomt. Er zijn veel vertragingen omdat de trein tussen Diksmuide en Koksijde over een enkelspoor moet en de ene trein op de andere moet wachten. Om dat probleem op te lossen, had de NMBS een lumineus idee: de treinen trager laten rijden. Bovendien loopt lijn 73 in Veurne over een bruggetje dat thuishoort in een museum van industriële archeologie. Daar zijn weleens problemen mee en dan moet het verder met de bus. In 1959 deed de trein liefst 50 minuten minder lang over het traject, waarmee bewezen is dat we ten onrechte denken dat alles nu sneller gaat dan vroeger.

### **Jacques Brel**

José Plesier was voor hij met pensioen ging onderchef van het station van De Panne. 'Ik had een langere baard dan nu. De kinderen die naar Plopsaland hier vlakbij kwamen, dachten dat ik Kabouter Plop was.' Hij is de drijvende kracht achter Trekhaak 73, een actiegroep die zich met passie inzet om het vergeten verlengstuk van de spoorlijn te heropenen. Want tot in 1959 was Adinkerke niet het eindpunt, de trein reed over de grens met Frankrijk tot in Duinkerke, twintig kilometer verder. *La ligne Jacques Brel* werd de lijn genoemd, omdat ze door het *plat pays* liep.

Opnieuw krijgt de vooruitgangsoptimist het hard te verduren: de Europese gedachte leefde meer in de jaren 50 dan nu. In de golden sixties begon de neergang van de Belgische spoorwegen. Alles werd ingezet op het autoverkeer; in de hoofden van vele bestuurders van dit land was de trein niet meer dan een duur collectivistisch relict uit het verleden dat maar beter afgebouwd kon worden. Daar werd lijn 73 het slachtoffer van.

Anno 2015 is een verbinding met Duinkerke voor de NMBS zelfs geen overweging meer waard. Nochtans is Duinkerke een grote haven, met een ferrydienst naar Engeland, en een knooppunt van hogesnelheidstreinen naar heel Frankrijk. 'Een groot deel van het transport vanuit de havens van Calais en Duinkerke dat nu de snelwegen verstopt, zou over een hernieuwde lijn 73 kunnen gaan', zegt Plesier. Maar die onweerlegbare Europese logica die de Westhoek zou ontsluiten, is blijkbaar niet aan infrastructuurbeheerder Infrabel besteed. Plesier wijst net buiten het station van Adinkerke op een wissel die de treinen naar Frankrijk op het juiste spoor kan zetten. Hij toont een afgesneden kabel: 'Anderhalf jaar geleden heeft Infrabel deze wissel buiten werking gesteld. Zogezegd om hem elders te gebruiken. Maar kijk, alles ligt hier nog, onaangeroerd, deskundig gesaboteerd.'

### **In het geniep**

We staan in de schaduw van Plopsaland naast een bunker uit de Tweede Wereldoorlog, waar Duitse soldaten door vleermuizen vervangen zijn. Wat verder loopt een haas naar een maisveld. Hier ligt een spoor, maar een trein is niet te bespeuren. Op de seinlichten is een groot kruis getimmerd, wat betekent dat ze niet meer werken; de telefoon is uit zijn kastje verwijderd. Ooit liep hier een dubbelspoor, maar dat werd door de Duitse bezetter tijdens de Tweede Wereldoorlog tot de helft gereduceerd om het ijzer tot kanonnen te recycleren. Trekhaak 73 en andere betrokkenen vermoeden verborgen motieven achter het gebrek aan interesse voor de oude spoorlijn. Vlak bij de grens nam Infrabel kort geleden de sporen die over de weg liepen weg, haast in het geniep, zonder de gemeente De Panne op de hoogte te

brenghen. Infrabel beweerde dat het dat deed om de veiligheid voor het verkeer te vergroten. Plesier: 'Het lijkt wel of Infrabel meer aandacht heeft voor de weg dan voor het spoor.' Het incident leverde minister Jacqueline Galant (MR) verontwaardigde vragen op in het parlement. Uit haar verbazend korte antwoord bleek vooral geen interesse om de verbinding met Duinkerke uit te bouwen. Daarin verschilt ze weinig van haar voorgangers. 'Er rijdt een bus tussen Adinkerke en Frankrijk', zegt Plesier, 'en dat is volgens de minister meer dan genoeg'.

Dergelijke antwoorden hebben het voordeel dat ze verklaren waarom de spoorlijn al decennialang genegeerd wordt. Hoe vaak parlementaire vraagstellers de economische voordelen van een verbinding met Duinkerke ook aanhalen, nooit werd door de opeenvolgende ministers op die argumentatie gereageerd. Net zomin is er aandacht voor de uitdrukkelijke vraag van de achttien gemeenten van de Communauté Urbaine van Duinkerke, om het spoornet dat van Boulogne over Calais naar Duinkerke loopt te laten aansluiten op het Belgische net. Het lijkt wel een verrottingsstrategie...

### **Oorlogslijn**

Plesier beseft dat er nauwelijks politieke wil is om een van de schaarse spoorverbindingen tussen Vlaanderen en Frankrijk uit te bouwen. Wallonië is zes keer met Frankrijk verbonden. Plesier vermoedt een communautaire angel, niet verbazend met de achtereenvolgende Waalse ministers van Mobiliteit. 'Sinds twee jaar is er een verbinding tussen Bergen en Valenciennes. Dat ging zonder veel moeite.' Maar er zijn ook West-Vlamingen bevoegd geweest voor de NMBS, van Jean-Luc Dehaene (CD&V) over Johan Vande Lanotte (SP.A) tot Yves Leterme (CD&V), en zelfs zij hebben niets gedaan voor de grensoverschrijdende spoorlijn 73. Misschien is er ook een stille tegenwerking van de haven van Zeebrugge, die concurrent Duinkerke niet wil versterken. Of wil Oostende niet dat De Panne te belangrijk wordt? En dan is er nog de voorspelbare *not in my backyard*-reflex: zowel in Noord-Frankrijk als in West-Vlaanderen vrezende bewoners voor hun rust...

We houden even halt. Iets verder begint Frankrijk. Hier heerst een schilderachtige chaos. In het voormalige douanekantoor worden nu Belgische pralines verkocht. Een winkeltje prijst in het Frans de lagere Belgische tabaksprijzen aan. Een getatoeëerde man zonder veel tanden stapt met een pak sigaretten naar zijn auto; hij kijkt naar de wat oudere valse blondine in een te korte roze jurk. Een vrouw in bikini rijdt op haar paard de grens over. Een groep gesluierte vrouwen kijkt haar vanuit *Le Chalet du Touriste* na. Het legendarische piconcafé waar Belgen en Fransen op zondag gingen dansen en zich gezamenlijk bedronken, is vorige maand gesloten.

Aan de grensovergang staat een bord waarop het logo van de Belgische spoorwegen doorstreept is. Hier, in Bray-Dunes, heerst de SNCF. Plesier toont me het verschil tussen de bouten van de Franse spoorwegen en die van de NMBS. Het Franse vervolg van lijn 73 is er niet beter aan toe dan het onze. De sporen zijn hier duidelijk allang niet meer onderhouden. Struiken maken elke doorgang onmogelijk. Plesier beseft dat zijn geliefde spoorlijn steeds meer terrein verliest. 'Mensen die langs de sporen wonen, breiden hun tuintjes uit. Ze rekenen erop dat er nooit meer een trein komt.' Nochtans werd het spoor jarenlang goed onderhouden, omdat het een oorlogslijn was, waarvan de legers van beide landen veel gebruik hadden gemaakt. Maar het Franse decreet hierover werd opgeheven. België werd op de hoogte gebracht en tekende geen verzet aan. 'Minister Reynders vertelde het parlement hier niets over', verzucht Plesier.

Tot in de jaren 80 reed er in het hoogseizoen een toeristische trein vanuit Frankrijk naar Adinkerke. De kosten werden betaald door kuststeden die graag Franse bezoekers zagen komen. 'Maar de NMBS vroeg elk jaar meer geld. Dat werd te veel voor de gemeentelijke budgetten. En dus kwam daar een einde aan in 1992', zegt Plesier.

### **Door en door Belgisch**

Hoe snel de natuur het haalt van verlaten treinsporen zien we niet ver over de grens in Leffrinckoucke. 'Met twee keer ck', merkt Plesier op. Aan de rand van de stad zijn we het spoor letterlijk bijster. We zien het op de gps, op nog geen vijf meter van de weg, maar kunnen het niet vinden. Als ontdekkingsreizigers lopen we verloren in een bos waar vijandige distels en ondoordringbaar struikgewas onze zoektocht naar de spoorlijn onmogelijk maken. Hier lijkt het alsof er nooit een trein gereden heeft. Maar wat verder in de duinen ligt het spoor onder het zand en wilde begroeiing. De Franse groenen waren steeds hevige voorstanders van de herwaardering van de treinlijn. Maar door jaren verwaarlozing is er een natuurgebied ontstaan dat onherroepelijk zou verdwijnen als hier ooit weer een trein rijdt. Op een paar meter van de verzande spoorlijn is een grote sociale woonwijk gebouwd. Dit is niet meer het verlaten gebied waar de laatste toeristentrein in 1992 doorreed. De groenen zouden voor een verscheurende keuze staan. 'Misschien zullen onze medestanders dan tegenstanders worden', vreest Plesier. We klimmen op een hoge duin en zien een prachtig landschap. In de verte vaart een zeilboot op de Noordzee. Ik kan me moeilijk inbeelden dat hier ooit nog een trein voorbijrijdt.

Ik word moedeloos. Dit is een door en door Belgisch verhaal, met gebrek aan visie en ambitie, verborgen agenda's en vooral veel passiviteit. Want als de NMBS de voorbije decennia positief had gereageerd op de vele Franse pleidooien, dan reden hier nu treinen. In het vroegere station van Bray-Dunes huist de gemeentelijke bibliotheek. Aan de achterkant geeft het perron uit op een groene woestijnen. De sporen zijn onzichtbaar, volkomen overgroeid. Het station van het kleine kuststadje Zuydcoote heet nu Pharmacie. In Leffrinckoucke staat het station helemaal dichtgetimmerd te vervallen. Langs de oude spoorlijn is een fietspad aangelegd tot in Duinkerke, de Véloroute du Littoral. Een mooi toeristisch initiatief, maar ver van wat de Jacques Brel-spoorlijn had kunnen zijn.

Vanuit Duinkerke wordt nu geopperd dat het misschien beter is om een nieuwe spoorlijn aan te leggen, langs de snelweg. Die loopt niet zo ver van het station van Adinkerke en zou kunnen aansluiten op de Belgische lijn 73. Dat is misschien een realistischere optie dan te blijven vechten voor de restauratie van een spoorlijn die nog moeilijk te redden lijkt. José Plesier geeft zijn strijd van meer dan dertig jaar niet op, maar weet ook dat er veel tijd verloren is.