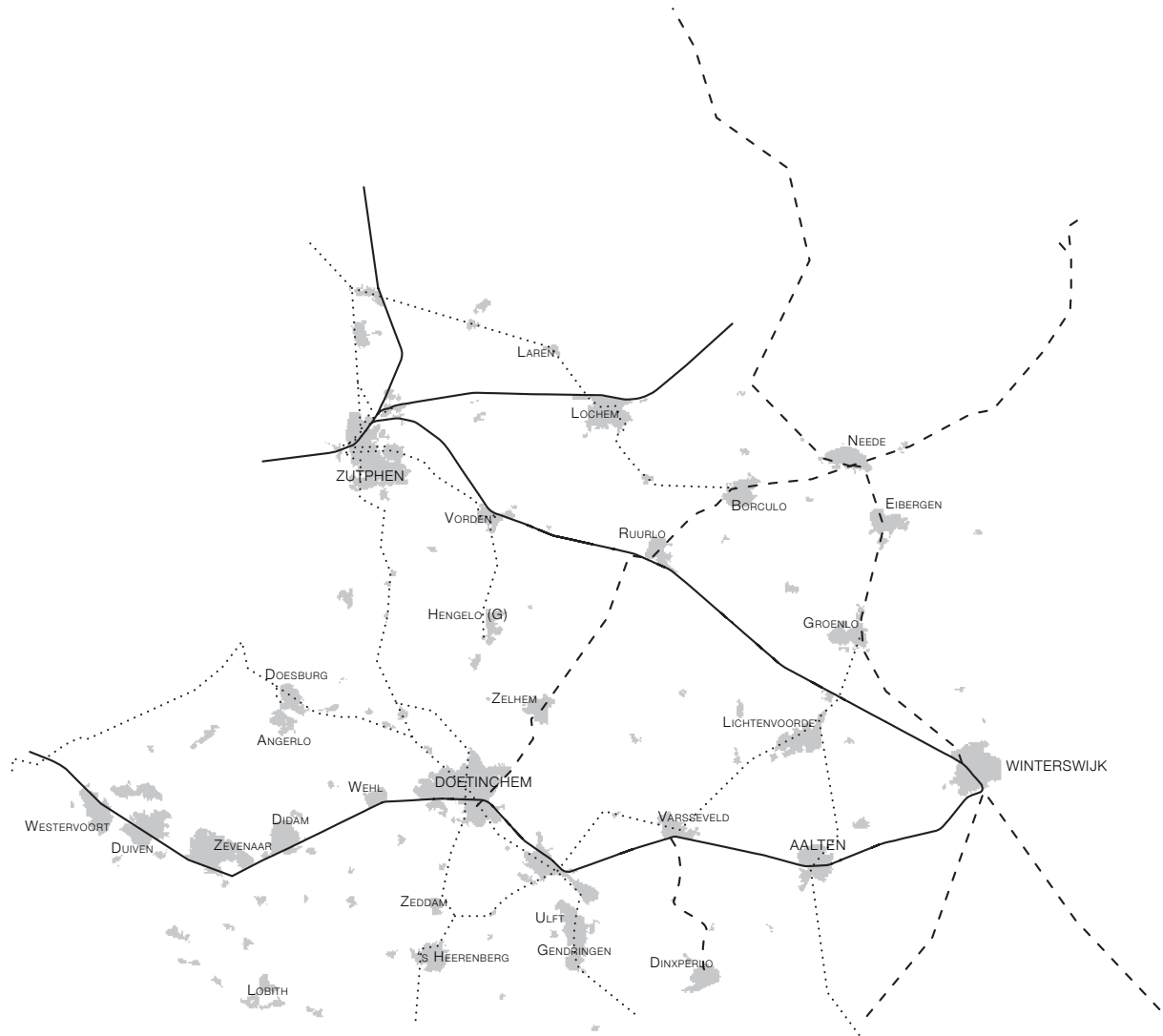


OUDE SPOREN, NIEUWE VERBINDINGEN

Verdwenen spoorwegen als inspiratie voor hernieuwde landschapsverbindingen in de Achterhoek



Waarom de Achterhoek?

Uitgangspunt voor dit project is de Achterhoek in ruime zin, dus inclusief Liemers. Wij hebben gekozen voor de volgende begrenzing: de IJssel in het westen, de Duitse grens in het oosten, de provinciegrens met Overijssel in het noorden en de Rijn in het zuiden.

De Achterhoek is een erg geschikt gebied om het door ons gekozen spoorwegthema uit te werken omdat de afname van het aantal spoorwegen er zo drastisch was. Thans is er nog maar één verbinding: tussen Arnhem, Winterswijk en Zutphen. Ooit bevonden zich hier echter vele spoor- en tramwegen van verschillende maatschappijen. Daardoor zijn er ook nog heel wat relictten, toponiemen en verhalen die herinneren aan deze voormalige verbindingen. Maar ook vanuit een landelijk perspectief is de teruggang in spoorwegen juist in de Achterhoek enorm.

Bovendien kent de Achterhoek een grote diversiteit in landschapstypen en -elementen en waren hier vroeger veel nijverheden en industrieën. Deze regionale kwaliteiten van spoorwegerfgoed, landschappelijke diversiteit en economische en creatieve bedrijvigheid zijn relevant voor de uitwerkingsmogelijkheden van ons idee.

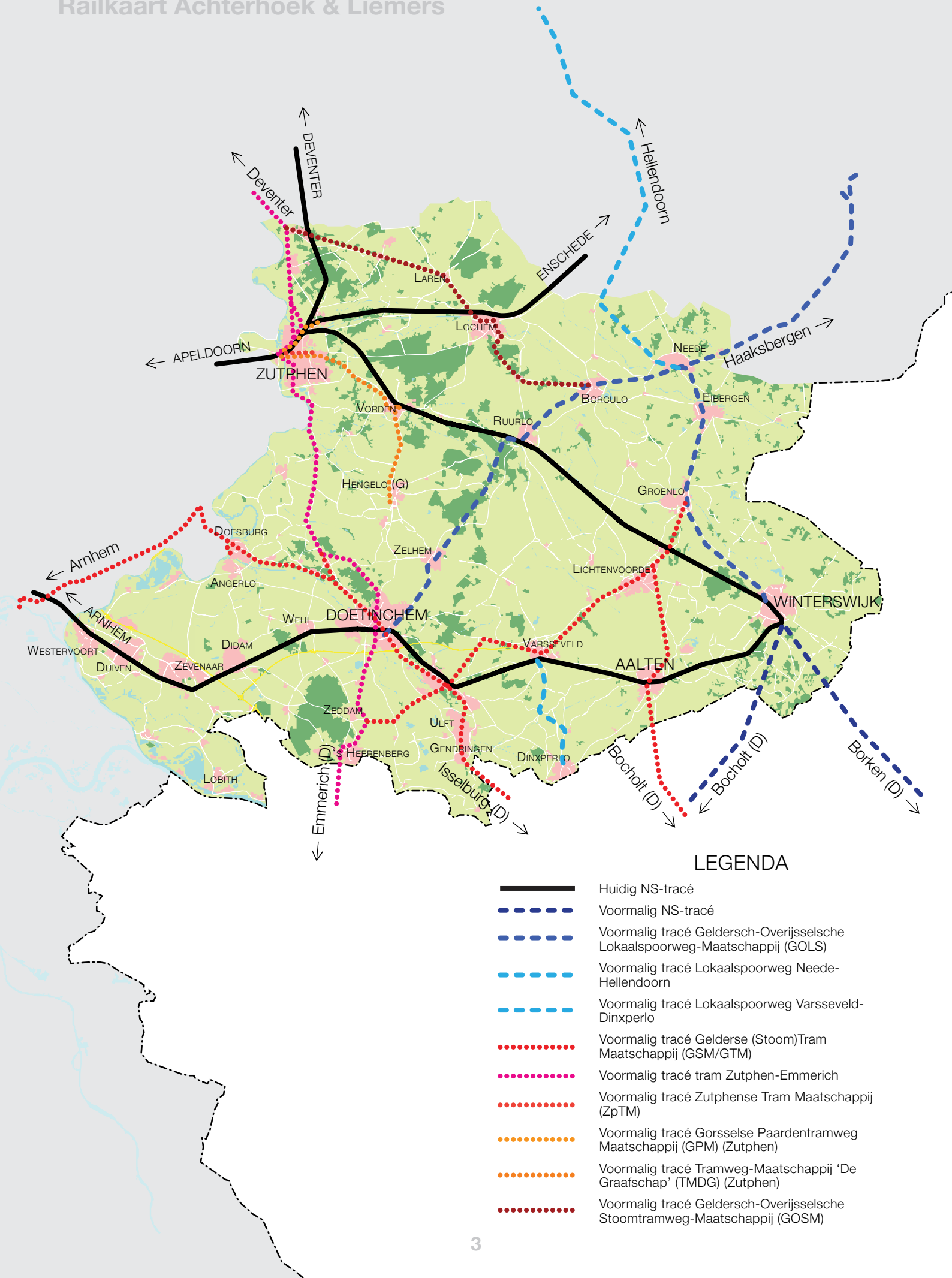
Creatieve kwaliteit in de Achterhoek

Uit de vele sites, initiatieven (zoals exposities), amateurspeurders en andere spoorweghobbyisten blijkt dat spoorwegerfgoed ook lokaal en regionaal op veel belangstelling kan rekenen. Zo zijn er spoorwegen die fietspad zijn geworden, vervoersmusea en veel hobbyisten die online hun fascinatie voor deze historische laag in het gebied delen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit project deze groepen bij elkaar kan brengen en het enthousiasme en de creativiteit die in deze regio aanwezig zijn, kan mobiliseren om van de kwaliteiten van het Achterhoekse landschap te genieten en een economische impuls te geven.



Afbeelding 1.: Stoomtram op de brug over de Oude IJssel in Zutphen, begin twintigste eeuw. Fotograaf onbekend.

Railkaart Achterhoek & Liemers



LEGENDA

- Huidig NS-tracé
- Voormalig NS-tracé
- Voormalig tracé Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS)
- Voormalig tracé Lokaalspoorweg Neede-Hellendoorn
- Voormalig tracé Lokaalspoorweg Varsseveld-Dinxperlo
- Voormalig tracé Gelderse (Stoom)Tram Maatschappij (GSM/GTM)
- Voormalig tracé tram Zutphen-Emmerich
- Voormalig tracé Zutphense Tram Maatschappij (ZpTM)
- Voormalig tracé Gorsselse Paardentramweg Maatschappij (GPM) (Zutphen)
- Voormalig tracé Tramweg-Maatschappij 'De Graafschap' (TMDG) (Zutphen)
- Voormalig tracé Geldersch-Overijsselsche Stoomtramweg-Maatschappij (GOSM)

Inleiding

Een prijsvraag getiteld *Maak Gelderland Mooier* suggereert dat Gelderland niet al heel erg mooi is. Met regio's zoals de Veluwe, de Achterhoek en de Betuwe is het wat ons betreft vooral vanuit landschappelijk opzicht een erg mooie en diverse provincie. We zien dan ook met name een uitdaging om Gelderland duurzaam mooi te houden.

Een uitdaging die grotendeels afhankelijk is van maatschappelijk draagvlak. Van doorslaggevende betekenis voor de instandhouding is namelijk de waardering van het Gelderse landschap bij het grote publiek. Dit speelt zowel vanuit politiek (waardering) als economisch (besteding) opzicht een belangrijke rol. Dit publiek bestaat niet alleen uit inwoners van het landschap of zijn directe gebruikers (zoals boeren). Een groot deel woont in een meer stedelijke omgeving of komt van buiten de regio.

Het is een cliché maar ook voor landschappen geldt: onbekend maakt onbemind. Dus om dit mooie gebied volledig tot zijn recht te laten komen, moet het brede publiek het landschap kunnen zien, betreden en gebruiken. Daarom hebben wij als doel om de verbindingen tussen Achterhoekse woonkernen en landschap te versterken. Ons laagdrempelige initiatief betreft de mensen bij het landschap, en draagt zo bij aan de kwaliteitsborging ervan op de lange termijn.

Ons idee

Met ons plan beogen we een specifieke historische laag in het landschap her te gebruiken, namelijk die van de verdwenen spoorwegen. Ons plan kent twee nauw met elkaar verbonden componenten: een landschapsontwerpcomponent en een virtueel component.

De landschapsontwerpdimensie beoogt recreanten die op nu gebruikte NS-stations uitstappen een als vanzelfsprekend ervaren toegang tot het landschap te bieden die teruggrijpt op tracés van deze verdwenen spoorwegen.

De virtuele dimensie is bedoeld om de regionale economie te stimuleren door een overkoepelende mobiele applicatie te ontwikkelen waarmee deze bezoekers de oude tracés volgen en daarover virtueel goederen verplaatsen. Deze producten zijn

specifiek verbonden met bepaalde plekken in het landschap en worden verbonden door middel van relictten van de oude spoorlijnen.

Wij zien deze applicatie als een spel en stellen ons voor dat de gebruikers als beloning korting krijgen op die activiteiten/gelegenheden die zich bij de app hebben ingeschreven. Dit idee werken wij in deze brochure verder uit.



Afbeelding 2.: De Oosterspoorbaan in Utrecht hergebruikt in het landschap.

Waarom spoorwegen?

Conceptueel:

Spoor- en tramwegen ontsluiten het landschap op een bijzondere manier. Doordat treinen in hun beweging beperkt zijn in bijvoorbeeld draaicirkel moet bij de aanleg van een traject veel rekening gehouden worden met de landschappelijke omstandigheden. Dit leidt ertoe dat spoorlijnen een bijzondere synthese met het al bestaande landschap aangaan. Ook betekent het dat het spoorwegennetwerk op zich een karakteristieke ruimtelijk neerslag krijgt: lijnen komen nooit loodrecht bij elkaar maar altijd in een vloeiende beweging. Verder moeten vanwege technische beperkingen de hoogteverschillen van een spoorlijn gering en geleidelijk zijn. Dit maakt voormalige spoorlijnen tot ideale fiets- en wandelroutes.

Verdwenen spoorwegen staan tegenwoordig volop in de belangstelling, zowel bij liefhebbers van spoorwegerfgoed als ook bij het brede publiek. Dat blijkt eens te meer uit de verkoop van de in 2016 verschenen *Atlas van verdwenen spoorwegen*.¹ Binnen een halfjaar na verschijnen waren er al 6000 exemplaren verkocht en was deze al toe aan de vierde druk. Daarnaast blijkt de aandacht voor deze erfgoedvorm uit de projecten die elders in Nederland op het moment worden uitgevoerd of net zijn afgerond. Projecten die als verdere inspiratie voor uitwerkingsrichtingen van dit plan kunnen dienen.

Er zijn diverse voorbeelden van hoe een herontwikkeling van verdwenen spoorweglijnen eruit kan komen te zien. Een vergelijkbaar en succesvol initiatief is 'Project Oosterspoorbaan'. (Zie Afbeelding 2.) Door gebruik te maken van een voormalige spoorwegverbinding langs de oostzijde van de Utrechtse binnenstad is een groene en recreatieve zone/route ontwikkeld. Deze omvat het voormalig talud, de overgangen en spoorbruggen. Sommige elementen, zoals de bovenleidingwerken, zijn creatief hergebruikt voor straatverlichting. (Zie voor meer informatie, toelichting de [Facebookpagina](#) en de [site](#) van de gemeente Utrecht).

Spoorwegrelicten in het Achterhoekse landschap

Bij het bekijken van moderne topografische kaarten van de Achterhoek is mooi te zien hoe elementen in het landschap nog herinneren aan deze oude verbindingen. Ter illustratie zoomen we in op een deel van het GOLS-traject tussen Neede, Eibergen en Groenlo. Op Afbeelding 3 zijn de relicten goed te zien: de landschappelijke relicten zijn paars omlijnd. Verschillende elementen herinneren dus aan de oude verbindingen. Een veelvoorkomend verschijnsel is dat er over het oude talud nieuwe



Afbeelding 3.: Kaart van overblijfselen in het landschap van de GOLS-lijn Neede-Eibergen-Groenlo. Bron: Kadaster

¹ Broek, J.M. ten & V.M. Lansink, *Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland*, (Zwolle, 2016).

infrastructuur is aangelegd zoals (provinciale) wegen, fiets- of wandelpaden. Helaas lijken grootschalige nieuwe verbindingen zich wel slecht te verhouden tot de herkenbaarheid als oud spoorwegtracé: van de autowegen is het een stuk minder duidelijk dat het om een oude lijn gaat dan bij fiets- of voetpaden. Aan de andere kant is het oude tracé te herkennen aan perceelscheidingen in de vorm van sloten, opgaand groen of zelfs voormalige spoorbruggen. Soms gaat dit gepaard met verhogingen zoals oude spoor-dijken, soms is het gelijkvloers. Hieruit blijkt hoe waardevol het expliciet maken van oude lijnen kan zijn, anders valt dit stukje historie vaak niet eens op!

Doordat de Achterhoek wat fysische geografie betreft erg divers is heeft de eerder genoemde synthese tussen het natuurlijke landschap en de spoorwegen een bijzondere uitwerking. Een goed voorbeeld daarvan is de oude tramlijn tussen Borculo en Lochem. Op dit traject moest de tram de Lochemse berg over. De oorspronkelijke keuze voor het traject uit 1885 liep over de berg maar dit bleek in de praktijk niet te werken. In 1924 werd daarom een nieuw traject aangelegd. (Zie Afbeelding 4.) Op de kaarten uit die periode is dat goed te zien. Op die manier gaat ons uitwerkingsplan van deze historische cultuurlaag een verbinding aan met de overige in het landschap aanwezige kwaliteiten zoals natuurschoon, het cultuurlandschap in bredere zin en ecosystemen met hun ecosystem-services, zoals recreatie.

Desondanks is de leesbaarheid van deze elementen voor bezoekers van het landschap vaak zeer beperkt. Met onze ideeën doen we voorstellen om deze leesbaarheid te vergroten.

De schoonheid die Gelderland al in huis heeft, hoeft dus alleen nog maar zichtbaar gemaakt te worden. Door spelenderwijs meer over het landschap te weten te komen, wordt een nieuw publiek enthousiast gemaakt voor deze regio.



Afbeelding 4.: Stafkaarten van de Lochemerberg uit (van boven naar beneden) 1890, 1901, 1924, 1937, waarop het veranderende verloop van het tracé van de stoomtram zichtbaar is. Bron: Kadaster



Afbeelding 5.: Elektrische toerfietzers rijden de brug over naar het oude stadscentrum van Borculo. Onderdeel van het voormalige GOSM-tracé van de stoomtram Deventer-Lochem-Borculo.



Afbeelding 6.: De voormalige spoordijk van de GOLS-lijn Doetinchem-Zelhem-Ruurlo. Nu onderdeel van een woonwijk in Zelhem.



Afbeelding 7.: De onlangs (begin 2017) opgebroken aftakking van het voormalige GOLS-tracé naar Zelhem en Ruurlo, net buiten het station van Doetinchem.



Afbeelding 8.: Voortzetting van de voormalige GOLS-spoordijk tussen Zelhem en Ruurlo.



Afbeelding 9.: De doorgraving door de Lochemerberg voor het GOSM-tracé van de stoomtram Deventer-Lochem-Borculo.



Afbeelding 10.: Het oorspronkelijke GOSM-tracé van de stoomtram Deventer-Lochem-Borculo, net buiten Lochem.

Uitwerkingsvoorstel

We hebben twee uitwerkingsrichtingen geformuleerd die elkaar aanvullen.

Landschapsontwerp en vormgeving:

Het centrale idee is om de bezoekers van het Achterhoekse landschap direct bij aankomst op een nog in gebruik zijnde NS-station op het juiste spoor te zetten: de wandel-/fietsroute zet zich vanzelfsprekend voort langs het oude tracé. Het ontwerp kan uit de volgende onderdelen bestaan:

- Gedetailleerde kaarten op de stations langs de voormalige route met het spoorweganetwerk in de Achterhoek (op het hoogtepunt);
- Richtingwijzers op bestaande stations met daarop voormalige bestemmingen. Op Afbeelding 11 is een voorbeeld te zien uit Zwitserland waar op een nog gebruikt station van Leuk in Zwitserland nog lange tijd een bord hing naar Leukerbad terwijl de spoorweg zelf al 40 jaar was opgebroken;
- Ingetogen toelichting over de geschiedenis van de lijn op een beperkt aantal bordes op basis van een eveneens beperkt aantal, met zorg gekozen teksten/afbeeldingen;
- Tijdlijn van de spoorlijn (opening, gebruik, sluiting);
- Timetable: Hier kun je 'reistijden' opzetten: hoelang het lopen en/of fietsen is naar de verschillende bestemmingen in minuten en kilometers, het liefst in de stijl zoals de vertrektijdborden vroeger waren;
- Spoorwegseinen kunnen ook als signalen voor recreanten gelden zoals: 'pas op: dit stuk van de lijn is onderbroken';

Vormgeving:

- Hergebruik van vormgeving van oude spoorwegmaatschappij logo's (of nieuw te ontwikkelen);
- Een eigen stijl in de bewegwijzering van straatnamen die refereren aan het spoorwegverleden. In het gebied zijn namelijk diverse straatnamen die een kenner aan het spoorwegverleden herinneren. Voorbeelden zijn: GOLS-baan/-straat/-weg en Tram-/Spoor-/Stationsstraat;

- Specifieke kleuren voor specifieke spoorwegmaatschappijen;
- In het wegdek/aan het maaiveld: weergave van voormalig traject zodat direct vanaf het station zichtbaar is dat er ooit een spoorlijn liep.

Omdat de tijd in het landschap nooit stilstaat zijn delen van de voormalige lijnen vaak niet meer (volledig) herkenbaar. Bovendien zijn sommige stukken van de grond waar het traject ooit liep na de sluiting van eigenaar gewisseld. Zeker wanneer dit gepaard gaat met nieuwe functies en nieuwbouw zal de uitwerking van deze ontwikkelingsrichting een uitdaging vormen. Om te bereiken dat de tracés van de oude lijnen een vanzelfsprekende toegang tot het landschap vormen zal deze uitdaging vooral rondom nu nog gebruikte stations liggen, omdat er bijvoorbeeld volkstuinten liggen (zoals bij Doetinchem). We zijn er ondanks deze belemmeringen van overtuigd dat op basis van goed veldwerk, samenwerking met belanghebbende en slimme ontwerp oplossingen hier een wereld te winnen is.

Daarbij willen we expliciet voorkomen dat de Achterhoek lelijker wordt doordat het ver-Disneyficeert. Wij denken dat dit zou gebeuren door plaatsing van een overdaad aan informatieborden, bewegwijzeringen en ingrepen in de oude relicten. Ook zou daarmee naar onze mening het genot van het zelf ontdekken van oude sporen van spoorwegen in het landschap onmogelijk worden gemaakt. We pleiten daarom voor een herkenbaar doch ingetogen ontwerp. Dit betekent dus niet dat er helemaal niet mag worden ingegrepen; juist een citaat of reconstructie op een specifieke plek kan een mooie manier zijn die waarde toevoegt aan de beleving van het voormalige netwerk. Doordat dit plan ook een virtuele kant omvat kunnen de fysieke ingrepen daadwerkelijk tot een minimum worden beperkt.



Afbeelding 11.: Foto bord voor de opgeheven lijn naar Leukerbad op het station van Leuk, Zwitserland (2001, foto auteur).

Virtueel ontwerp: het spoorwegspel

Behalve echte ingrepen in het landschap is het mogelijk om Gelderland mooier te maken in de virtuele wereld. Om ons idee zo toegankelijk mogelijk te maken en onnodige ingrepen in het landschap te beperken, hebben wij gekozen voor een app. Gebruikers kunnen zo makkelijk extra achtergrondinformatie en route-aanwijzingen vinden. De specifiek door ons voor gestelde applicatie is het beste medium om dit onderwerp of idee bij een breed publiek bekend te maken.

Voor deze uitwerkingscomponent hebben we gekozen om zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke betekenis van spoorwegen te blijven. Uiteindelijk heeft dit tot een recreatief/toeristisch spel geleid in de vorm van een mobiele applicatie waarmee virtuele producten afkomstig uit de Achterhoek (zowel als product van zijn landschap, als van de nijverheid en industrie) verplaatst kunnen worden langs oude lijnen naar diverse knooppunten.

De doelgroep is divers. In bredere zin kan gedacht worden aan gezinnen en wellicht senioren. Een andere voordehandliggende doelgroep is personeeluitjes waarbij verschillende teams op verschillende plekken starten. Daarnaast valt te denken aan de jeugd (5 tot 18 jaar) waarbij behalve recreatie (gebruikswaarde en belevingswaarde) educatie een belangrijk doel is, als het spel wordt uitgevoerd binnen de kaders van (middelbaar) onderwijs. Het educatieve element laat deelnemers stilstaan bij de vraag van welke plekken in het landschap welke producten afkomstig zijn en waren zoals: waar in het landschap werd klei gewonnen voor bakstenen? Waar werd turf gestoken? Waar kwam broodgraan of melk vandaan?

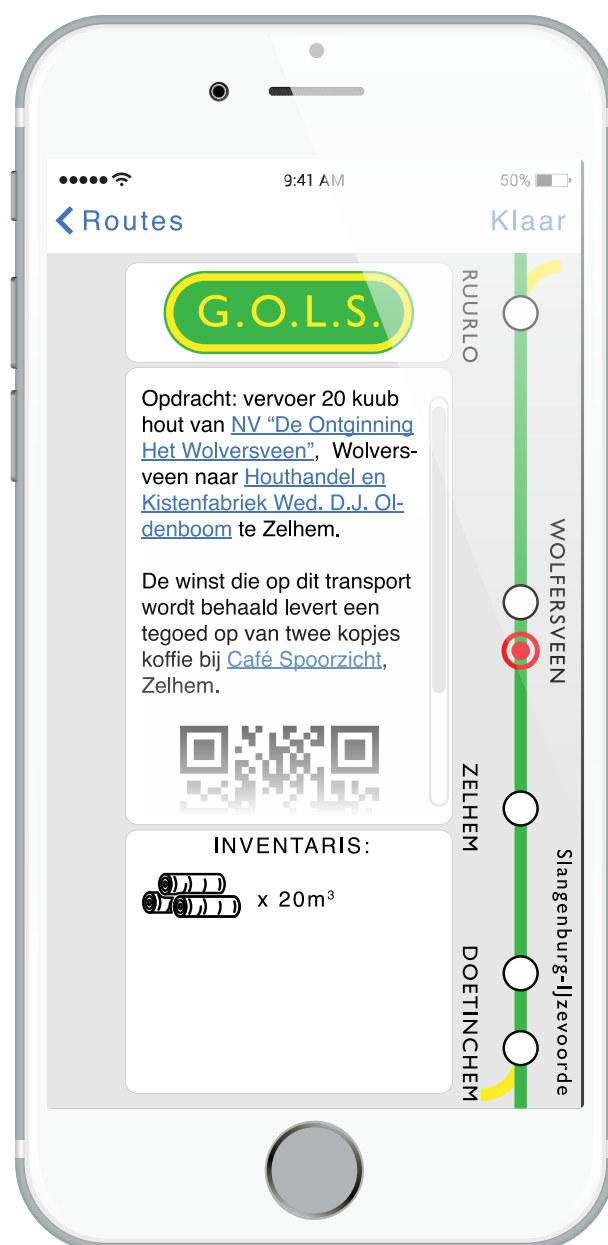
Een mooie bijkomstigheid is dat op deze manier recreatie wordt gekoppeld aan gezondheid: het spelelement stimuleert dat mensen grotere afstanden fietsen of wandelen dan ze misschien voorgenomen hadden en zonder dat ze daar erg in hebben.

Voorbeelden van regionale producten die men virtueel kan verplaatsen:

- Edelstenen;
- Hout uit de bossen;
- Planken uit Ruurlo;
- Bier uit Groenlo;
- Steen uit steengroeves;
- Drankjes bij [...];
- Textiel (en wol afkomstig uit Twente);
- Klei voor baksteen uit het IJsseldal;
- Turf uit (voormalige) veengebieden;
- Vis uit de IJssel;

- Eenden uit eendenkooien;
- Groente;
- Broodgraan;
- Kaas / Melk / Vlees van boerderijen;
- Fruit;
- Wijn uit de diverse wijngaarden in de Achterhoek;

Voor de langere tracés zou de app bovendien kunnen worden voorzien van achtergrondinformatie en/of de toepassing van augmented reality. Een techniek waarmee het verleden tot leven komt. Ook dit zou een rol kunnen krijgen in het spel doordat de echte fanatieke deelnemers punten krijgen door de archiefbeelden precies op een kaart te plaatsen.



Abbeelding 12.: Screenshot van een mogelijke app.

Wat is er op deze mobiele applicatie te zien:

- Producten die je bezit;
- Waarde per product;
- Wat je wilt (ver)kopen;
- Geografische locatie waar die producten te vinden zijn;
- Budget/score.

Verdienmodel:

Potentiële stakeholders kunnen op dit spel inschrijven. Dit zou gratis kunnen, als abonnement gezien worden of doordat ze een eenmalige bijdrage doen. Op deze manier wordt er voor hen in de eerste plaats aanloop gecreëerd omdat zij dan als punt langs de lijn worden toegevoegd. Een punt waar gehandeld kan worden tussen producten: je levert je grondstoffen in door het maken van een foto van een QR-code op die locatie, waarmee je als deelnemer korting krijgt op consumpties. Een andere optie zou zijn wanneer er genoeg punten worden verzameld of bij een volle stempelkaart wanneer genoeg (voormalige) stations zijn aangedaan/een specifieke route is afgelegd. Dit levert dus met name een impuls op voor de regionale economie.

Potentiële stakeholders:

Om het plan te laten slagen is het van belang dat het enthousiasme wordt gedeeld door stakeholders. Het was voor deze versie te voorbarig om interviews af te nemen. Potentiële stakeholders die we hebben geïdentificeerd bestaan zowel uit landelijke organisaties maar ook regionale en lokale initiatieven.

Ondernemingen:

- Eigenaren/gebruikers voormalige stations;
- Accommodaties (hotels, herbergen, campings etc.);
- (Biologische) boeren;
- Vervoersbedrijven (fietsverhuur/verkoop), o.a. Gazelle fabriek Dieren;
- Brouwerijen (Grolsch);
- Horeca: in algemene zin en in het bijzonder zoals dat aanwezig is in spoorwegerfgoed zoals stations (bijvoorbeeld in Zehem).

Belangenvertegenwoordigers/semioverheid:

- Marketingafdelingen;
- Fietzersbond (fietspad);
- Wandelbond (wandelnets);
- Spoorwegliefhebbers;
- VV's.

Stichtingen:

- Musea (mineralenmuseum, vervoersmuseum);
- Erfgoedcentra;
- Spoorwegactiviteiten elders (Overijssel/Duitsland: stoomtreinmuseum/draisine etc.).

Overheid:

- Euregio;
- Provincie;
- Regio's;
- Waterschappen;
- Gemeenten.

De gebiedsgrenzen vormen overigens geen beperking maar kunnen juist de verbindende kracht van spoorwegen illustreren. Zo liepen er vanuit de Achterhoek diverse aftakkingen richting Enschede, Hengelo in Overijssel en Bocholt, Emmerich, Isselburg en Borken in Duitsland. Er bestaan dus talloze mogelijkheden om dit initiatief te koppelen aan steden in het omringende gebied. In het bijzonder is te denken aan de Haaksbergse stoomtreinmaatschappij. Tevens ligt er een draisinebaan op het oude GOLS-traject: op dezelfde lijn die nu de Buurtspoorweg vormt is in 2016 bij Hengelo een draisineproject begonnen. Een project gesteund door Duitsland, Overijssel, de Euregio en de EU.

Obstakels

Het is uiteraard denkbaar dat sommige partijen weerstand bieden tegen het idee of nadelen ondervinden van grote groepen recreanten. Te denken valt aan bewoners en bedrijven van voormalige stations. Zij moeten vroegtijdig bij de uitwerking worden betrokken en er moeten goede afspraken worden gemaakt om de overlast te beperken.

Daarnaast is het denkbaar dat bestaande initiatieven vrezen in een hoekje van hobbyisme gedrukt te worden of dat ze aan zelfstandigheid zullen inboeten. Dit initiatief bepleit vooral meer gecoördineerd samenwerken in een verband dat alle deelnemers voordelen oplevert, bijvoorbeeld qua naamsbekendheid en de mogelijkheid om onderdeel te zijn van een toeristisch programma zonder in te boeten op zelfstandigheid.

Ten slotte

We zijn ervan overtuigd dat we met dit project een mooie, betekenis- en waardevolle bouwsteen te leveren die bij kan dragen aan de langetermijnborging van de landschappelijke kwaliteit van de Achterhoek. We zijn ervan overtuigd dat ons plan de politieke en economische draagkracht die daar voor nodig is vergroot.

De landschapsontwerpkant en de virtuele componenten van het plan zijn daarvoor onlosmakelijk verbonden. Dit idee is bovendien in lijn met de geschiedenis van de spoorwegen: juist het lokale toerisme kwam in het verleden voort uit de ontsluiting door trein en tram. Op de eerste plaats heeft dit plan betrekking op de Achterhoek maar zij is naar ons idee ook op andere plekken succesvol te implementeren.

Oude sporen maken nieuwe verbindingen: tussen heden en verleden, educatie en recreatie, mens en natuur. Al deze elementen heeft Gelderland al, door ze te verbinden wordt de regio nog mooier.

