

[Meer informatie](#)

Postvervoer per spoor

Het eerste vervoerscontract tussen een spoorwegmaatschappij, de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), en de Posterijen werd in 1844, vijf jaar na de ingebruikname van de eerste spoorlijn in Nederland, afgesloten. De partners spraken met elkaar af dat er dagelijks één pakket met poststukken tussen Amsterdam en Den Haag en vice versa zou worden vervoerd.



Postrijtuig Type P III, Op de rails tussen 1895 en 1940

De eerste jaren groeit het aantal postpakketten, dat per dag per spoor vervoerd wordt gestaag. Na 1860 breidt het spoorwegnet zich sterk uit. Op de vier belangrijkste lijnen rijden vanaf 1876 'spoorwegpostkantoren'. In deze treinen zijn postbeambten tijdens de rit bezig met sorteren. Rond de eeuwwisseling is dit 'werkend vervoer', de sorteercentra van toen, op alle belangrijke spoorlijnen ingevoerd. Op de tentoonstelling 'Lieve oma,...' is een treinwagon uit 1912 nagebouwd, waarin men het sorteren tijdens een 'echte treinrit' zelf kan uitproberen.

Door de sterk toenemende economische activiteiten wordt de snelheid van postvervoer steeds belangrijker. Om hierop te kunnen reageren wordt in 1905 gestart met nachtposttreinen. Door de hoge kosten duurt het echter nog tot 1930 voordat er een uitgebreid nachtposttreinennet gerealiseerd wordt. Doordat de post in de vroege morgenuren arriveert en de lokale treinen, stoomtrams en bussen nog niet rijden, komt tegelijk het vervoer met de postauto van de grond.

Een nieuwe ontwikkeling, die zich ook in deze jaren voordoet betreft de oprichting van expeditiegebouwen in de grote steden in de directe omgeving van het station. Als eerste wordt in 1924 in Amsterdam een dergelijk expeditiegebouw in gebruik genomen.

Na een korte inzinking van het postvervoer per trein als gevolg van de Tweede Wereldoorlog neemt de snelheid van het binnenlands vervoer sterk toe. Naast het nachtnet wordt gebruik gemaakt van een dagpostnet, dat door de voortgaande elektrificatie van het spoorwegnet steeds sneller wordt. Het vervoerssysteem sluit beter aan op het principe van twee postbestellingen per dag.

In 1956 wordt besloten de postwagens los te koppelen van de reizigerstreinen. PTT komt dan met eigen motorpostrijtuigen op de baan.



Koffer v.d. conducteur der brievenmalen, 1949



Posttrein van het Sternet, ca. 1990

Sternet

Al in de jaren zestig tekent zich een tendens bij PTT af naar eigen railvervoer. Begin jaren zeventig gaat de NS zich richten op een optimalisering van het reizigersvervoer. Hierin past geen integratie van postvervoer en reizigersvervoer. De NS wenst dan ook vanaf de dienstregeling 1979-1980 dat vrijwel geen postwerkzaamheden meer op de reizigersperrons zouden plaatsvinden. Logisch gevolg is dat er binnen PTT gedacht gaat worden aan een eigen vervoersnet met eigen

perrons. Daarnaast speelt de aandacht die de politiek heeft voor de doelmatigheid van het PTT bedrijf, met name de post. Na een diepgaande studie naar een nieuwe aanpak wordt gekozen voor herstructurering. Uitgangspunt hierbij is een netwerk bestaande uit een aantal gecentraliseerde expeditiekantoren.

In 1971 kondigt directeur-generaal H. Reinoud aan dat er 18 tot 20 Expeditie Knoop Punten (EKP'n) komen en 150 tot 200 centra waar sortering voor de bestelling plaats zal vinden. In 1977 wordt de definitieve indeling van de regio's en het aantal EKP'n (12) vastgesteld en kan de vernieuwing in gang worden gezet. Vanaf 1979 rijden speciale posttreinen vijf keer per etmaal tussen twaalf grote stationspostkantoren in een 'Sternet'. Centrale punt in dit netwerk is het EKP van Utrecht. De overige plaatsen zijn zeven provinciehoofdsteden: Arnhem, Den Haag, Groningen, Haarlem, 's Hertogenbosch, Leeuwarden, Zwolle en verder Amsterdam, Rotterdam, Roosendaal en Sittard.

EKP

Door de invoering van het Sternet wordt Utrecht het kloppend hart van het postvervoer per rail. Een vijftal keren (slagen) per dag wordt de aan en af te voeren post tussen de twaalf EKP'n uitgewisseld. Dit net is vooral 's nachts in vol bedrijf. De belangrijkste routes zijn de lijnen, die eindigen in Leeuwarden, Groningen, Enschede, Nijmegen en verder in Maastricht, Vlissingen, Rotterdam/Den Haag en Amsterdam/Haarlem. Daarnaast bestaat een randstadverbinding tussen Amsterdam, Haarlem, Den Haag en Rotterdam.

Laatste trein

In de jaren negentig wordt de congestie op het spoor een probleem voor PTT Post. Steeds vaker treden vertragingen op. Gevolg is dat er kritisch gekeken wordt naar de meest efficiënte manier van postvervoer. Ondertussen wordt nog wel met NS Cargo

onderhandeld over verbeteringen en ook over de kosten van het treinvervoer. Enige verbetering treedt wel op, onder meer door vermijding van de spits, maar het resultaat van de onderzoeken leidt toch tot de keuze voor vervoer met vrachtwagens in plaats van treinen. Hiermee samenhangend is ook een vernieuwde opzet van het netwerk van de expeditieknoppunten, dat wordt terug gebracht tot zes sorteercentra voor brievenpost. Op 20 mei 1997 maken de posttreinen hun laatste omlooproute door het land.

Meer informatie

[Trekschuiten](#)

Het is toegestaan (onderdelen van) deze tekst of het beeldmateriaal over te nemen, mits er sprake is van bronvermelding. We ontvangen graag een exemplaar van het artikel waarin de overgenomen tekst staat. U kunt dit sturen naar: [Museum voor Communicatie](#), Zeestraat 80-82, 2518 AD Den Haag.

Brieven sorteren in een rijdende trein.