

Afzien op de Maaslijn

Nog een paar maanden. Dan rijdt gloednieuw materieel op de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond. De reiziger is de vertragingen, uitval en overvolle treinen zat. Veolia belooft beterschap.

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S WIM VAN HOF

Nijmegen centraal. De gele Wadloper staat klaar voor vertrek. Tientallen mensen stappen in. Stipt om '37 sluit de machinist de deuren. Met veel lawaai trekt de oude diesel op. Binnen proberen bellende reizigers boven de herrie uit te komen. De raampjes staan aan weerszijden open. Het is warm, airco ontbreekt. "Er zijn het afgelopen jaar veel problemen op deze lijn geweest", zegt een oudere man, terwijl hij het zweet van zijn voorhoofd veegt. "Treinen die niet komen, vertragingen, volle en vieze treinen. Ik heb het in de krant gelezen, want ik zit niet zo vaak in de trein. "Ik weet er alles van", valt een vrouw hem in de rede. "Elke dag pendel ik op en neer tussen Cuijk en Nijmegen. Het is een ramp."

De Maaslijn is een zorgenkindje, daar is iedereen het over eens. Sinds Veolia in december 2006 de spoorlijn Nijmegen Roermond van NS overnam is de dienstverlening schrikbarend verslechterd. In afwachting van nieuw materieel wordt de halfuurdienst uitgevoerd met afgedankte Wadlopers, gehuurd van NS. De diesels zijn vaak kapot en kunnen niet harder dan 100 kilometer per uur. Gevolg: uitval en vertragingen. NS bleek niet bereid de Buffels waarmee het spoorbedrijf tot december op de Maaslijn reed voor een periode van een jaar aan Veolia te verhuren. Tien jaar, of we gaan ze zelf inzetten, stelde NS.

Lege blikjes

De Wadloper heeft station Heyendaal gepasseerd. De machinist kondigt Cuijk aan. Een groot aantal reizigers stapt hier uit. De trein pruttelt verder door het Brabantse landschap. Velden met mais, heel veel mais. Een groepje jongeren laat steeds luider van zich horen. Ze hebben kaalgeschoren hoofden en met hun kistjes stampen ze luider op de grond. De geïrriteerde blikken van andere reizigers negerend, trekken ze aan hun sigaret. Lege blikjes cola worden uit het raampje gegooid. Het boeren is niet van de lucht. Wanneer ze luidkeels 'heil Hitler' roepen, staat een oudere vrouw op om ergens anders

te gaan zitten. "Als er geen conducteur op de trein zit, krijg je dit soort toestanden", verzucht ze even later. "Niemand durft er iets van te zeggen. Ik ook niet. Ik moet nog tot Venlo."

Deze Wadloper heeft twee treinstellen. De met blauwe stof en grijze bolletjes beklede banken staan achter elkaar. De stof is groezelig en zit vol vlekken. Bij het balkon is extra ruimte voor fietsen en bagage. Op de grond zijn Spitsen, Metro's en andere gratis kranten achtergelaten. Ook lege koffiebekertjes en etenszakjes liggen verspreid. Kauwgom is op rugleuningen geplakt. Alleen op de balkons hangen kleine prullenbakjes. Veel reizigers hebben de afgelopen maanden over het vieze interieur van de treinen geklaagd. Daarop heeft Veolia harde afspraken gemaakt met NedTrain over naleving van het contract. Er zal vaker worden schoongemaakt.

In het Brabantse Vierlingsbeek schrikt een man op die het hele traject heeft geslapen. Nog net op tijd kan hij de trein verlaten, die nu nagenoeg leeg is. In Venray wacht de Wadloper een poosje tot de trein uit de tegengestelde richting is gepasseerd. Achter de fietsenstalling staan de rood-witte bussen van Veolia te wachten. Want net zoals bij Syntus in de Achterhoek rijdt in Limburg Veolia volgens het zogenoemde multimodale visgraatmodel. Treinen en snelbussen vormen de basis waarop andere verbindingen aansluiten. Dubbelingen in bus- en treinlijnen zijn verdwenen en in grotere steden zijn stads- en streekvervoer geïntegreerd.

Dramatisch jaar

Met veel succes heeft Frank van Setten, nu directeur Rail bij Veolia, jaren geleden het visgraatmodel bij Syntus in de Achterhoek vormgegeven. Het gaat hem aan het hart dat er zo veel problemen zijn op de Maaslijn. Hij noemt het een dramatisch jaar. Omdat er over de Buffels van NS ook klachten waren wat betreft de toegankelijkheid, het klimaat, de te kleine eerste klas en het ontbreken van reisinformatie,



wilde Veolia koste wat het kost met nieuw materieel inschrijven op de concessie, zegt hij. "We wisten dat we daarmee goed zouden scoren. En inderdaad; we kregen de concessie." Maar de periode tussen het verkrijgen van de gunning en de daadwerkelijke uitvoering, drie maanden, was te kort om het nieuwe materieel in huis te hebben.

Ook lukte het Veolia niet om tijdelijk binnen de Veolia-groep elders in Europa dieseltreinen te huren. En NS lag dwars door haar Buffels alleen voor een periode van tien jaar te willen verhuren. Uiteindelijk had Ar-



Station Venray.

riva in Noord-Nederland nog oude Wadlopers in de aanbieding. “We konden daardoor vanaf 10 december 2006 in ieder geval rijden”, verzucht Van Setten. “In de wetenschap dat de capaciteit en de maximale snelheid niet voldeden. Door de geringe snelheid kunnen we vertragingen er niet uitrijden. En te kleine treinen zorgen in de spits voor overvolle treinen. Maar wat hadden we anders moeten doen? De opdracht teruggeven?” Van Setten kijkt reikhalzend uit naar november als de eerste gloednieuwe treinen op de Maaslijn gaan rijden. “We hebben niet voor niets 45

miljoen euro geïnvesteerd. Het eerste jaar was een ramp, maar de volgende negen jaar maken we alles goed.”

Overgangstermijn

Van Setten pleit voor een langere termijn tussen het verkrijgen van een concessie en de startdatum van de uitvoering. “We hadden nu slechts drie maanden voorbereidingstijd, terwijl je anderhalf jaar of langer nodig hebt. Zeker als je nieuw materieel wilt bestellen. Nu hebben we klanten verloren.”

Bert Kersten, PvdA-gedeputeerde namens Bereikbaar en Duurzaam Limburg, is het met de Veolia-directeur eens. “Ook wij moeten de hand in eigen boezem steken. Dit mag nooit meer gebeuren. We moeten van onze fouten leren. De overgangperiode bij wisseling van concessiehouder moet minimaal een jaar zijn. Zeker omdat NS zich zo hard opstelde en weigerde treinen voor een jaar te verhuren, hebben de reizigers op de Maaslijn het zwaar te verduren gehad.” Volgens Kersten is het aan de landelijke overheid een overgangperiode wettelijk vast te leg-

gen. “Het bestek van deze concessie in Limburg is uitstekend. Alleen zat Veolia op de Maaslijn aan alle kanten klem. In september wordt het bedrijf, zoals gebruikelijk, afgerekend op de geleverde prestaties.” Binnenvaartschepen glijden door het water. De Maas schittert in de zon als de Wadloper bij Blerick met veel lawaai de brug passeert. Alles schudt en bonkt aan de trein. Het gedrag van de jongeren heeft aan luidruchtigheid niet ingeboet. Regelmatig stampen ze voorbij op weg naar het toilet. Er hangt een door-dringende rooklucht in het treinstel. Een Antilliaanse vrouw en haar zoontje stappen in. “Ik werk in Venlo in de thuiszorg en moet elke dag op een neer. Omdat het maar een klein stukje is, heb ik niet zo veel klachten. Af en toe zijn er vertragingen. Dan kom ik te laat. Maar omdat ik geen kinderopvang meer heb, hoef ik vanaf volgende week helemaal niet meer met de trein.”

A73

Op het uitgestrekte emplacement van Venlo staan locomotieven van Deutsche Bahn opgesteld. Het voorrang geven aan goederenvervoer is een veelgehoorde klacht van treinreizigers op de Maaslijn. In dit deel van Limburg, vlak bij de Duitse grens, passeren veel goederentreinen. De kaalgeschoren jongens stappen uit. Ondertussen ‘Sieg heil’ roepend en boerend. Een instappende passagier kijkt misprijzend. “Het lijkt hier wel een barbecue”, moppert de man met donkere zonnebril in zwaar dialect. Toch trekt hij zijn jas niet uit. “Ik moet naar Reuver. En dan is de trein wel gemakkelijk.”

Bij station Swalmen wordt druk aan de aanleg van de A73 gewerkt. Het is er één grote bouwput. Als de snelweg is doorgetrokken ga ik weer met de auto, verklaart, een jonge vrouw op gympen desgevraagd. “Maar er zijn nu zoveel omleidingen. Dan is de trein sneller.”

De machinist kondigt eindbestemming Roermond aan. De Wadloper zal hier even wachten om weer terug te keren naar Nijmegen. Servicemedewerker Samir Tamaoui staat in zijn wit-roodgestreepte Veolia-overhemd op het perron. Hij werkt sinds kort via uitzendbureau Tempo-Team voor Veolia. Als hij de opleiding tot buschauffeur met goed gevolg heeft afgerond, zal hij voornamelijk op de bus rijden. Daarnaast is hij inzetbaar als treinsteward op de Maaslijn. “De klagende reizigers hebben wel gelijk”, erkent hij. Laatst werd een man heel kwaad, omdat hij een duur eerste-klas kaartje had gekocht, terwijl er geen eerste-klas treinstel is. Ik kon hem alleen maar adviseren zijn geld terug te vragen.” Tamaoui mag als treinsteward geen vervoersbewijzen controleren. Daarvoor zijn de vliegende controleploegen met hun bijzondere opsporingsbevoegdheid ingezet. “Ik denk dat veel mensen zwartrijden op de Maaslijn. Als ze zien dat er geen Veolia-medewerker aan boord is, kopen ze geen kaartje. En dan nemen ze het niet zo nauw met de omgangsvormen. Laatst stonk het hele treinstel omdat er een half opgegeten bak bami was achtergelaten. Voor de sociale controle is het belangrijk dat wij zichtbaar aanwezig zijn.”



Veolia-chauffeurs bij station Venray.

Tamaoui zal meerijden tot Venlo. Een verlate reiziger probeert nog op de trein te springen. Maar de machinist heeft de deuren inmiddels gesloten. “Daar kan ik niets aan doen”, probeert de servicemedewerker aan de reiziger te gebaren terwijl de trein met veel lawaai optrekt.

Mooie jaren

Vanaf november gaan de eerste nieuwe Stadler-treinen op de Maaslijn rijden. Begin volgend jaar zijn alle Wadlopers verdwenen. Zij mogen hun oude dag in Polen slijten. Veolia-directeur Frank van Setten hoopt weer snel het vertrouwen van de reizigers terug te winnen. De beoogde reizigersgroei op het traject hoopt hij na dit jaar boven de 5 procent uit te kunnen tillen. “We garanderen een strakke halfuurdienst en een kwartierdienst tussen Nijmegen en Venray. Met NedTrain hebben we harde schoonmaakafspraken. En om de sociale veiligheid vooral 's avonds te waarborgen is het aantal treinstewards van 10 naar 20 uitgebreid.”

Van Setten benadrukt dat het in de rest van het concessiegebied wél goed gaat. “Op de Heuvellijn tussen Maastricht en Heerlen, waarvoor we tijdelijk Mat '64-treinen van NS konden huren, is het aantal reizigers met 20 procent gegroeid. De punctualiteit is er 99 procent. In het hele concessiegebied hebben we 240 nieuwe bussen ingezet, 150 kleine busjes en straks dus ook nieuwe treinen. Na dit rotjaar, beloof ik negen mooie jaren.”

De Wadloper is overvol als station Nijmegen wordt bereikt. Langzaam stroomt de trein leeg. Gedurende de anderhalf uur heen en anderhalf uur terug is er geen vliegende controleur langsgekomen. Treinsteward Samir Tamaoui had in Roermond gezegd dat er in Nijmegen een schoonmaakploeg zou staan om de ergste rotzooi op te ruimen. Dat is niet zo. De machinist loopt naar de andere kant van de trein. Over tien minuten vertrekt hij weer richting Roermond. “Er is al genoeg gezegd over de Maaslijn”, zegt hij. “Ik doe mijn werk.”

Miljoenenconcessie

In september 2006 won Veolia Transport de miljoenenconcessie (1,2 miljard) voor het openbaar vervoer in Limburg. Sinds december verzorgt het Franse bedrijf voor de duur van tien jaar zowel het bus-, trein-, als het (vraagafhankelijk) taxivervoer in de provincie. Limburg is de enige provincie waar alle soorten openbaar vervoer aan één concessiehouder zijn gegund. Omdat de Maaslijn drie provincies doorkruist, waren bij deze opdracht ook de stad Nijmegen en de provincie Brabant betrokken.

Veolia verwacht met het visgraatmodel in Noord- en Midden-Limburg een reizigersgroei te realiseren van 48 procent tot 2017. In Zuid-Limburg hoopt de vervoerder op 60 procent uit te komen. Veolia rijdt ook in Zeeland, Brabant en Gelderland.