

# DE MAASLIJN

## DOOD SPOOR OF DUBBEL SPOOR?



**SP** 

EEN UITGAVE VAN DE LIMBURGSE SP-STATENFRACHTIE MET SP-LIMBURG,  
BRABANT, GELDERLAND EN SP AFDELINGEN AAN MAASLIJN



# DE MAASLIJN DOOD SPOOR OF DUBBEL SPOOR?

Een uitgave van de Limburgse SP-Statenfractie met SP-Limburg, Brabant,  
Gelderland en SP afdelingen aan Maaslijn  
Foto omslag: Thijs Coppus

Augustus 2012



# INHOUD

Inleiding	6
1 Samenvatting	7
2 Opzet onderzoek en cijfers	8
3 Conclusies en aanbevelingen	9
4 Actieplan maaslijn	11
Uitslagen per station	13

*“Ik woon vlakbij station Nijmegen Heyendaal, maar als ik naar het zuiden reis, ga ik naar het centraal station omdat de trein in Heyendaal al te vol is.”*

## INLEIDING

Sinds december 2006 verzorgt Veolia de treindienst op de Maaslijn, de spoorlijn tussen Nijmegen en Roermond. Aanvankelijk ging dit met horten en stoten. De treinen waren oud, klein, vies, te warm of juist te koud en bijzonder storingsgevoelig. Hierdoor was de dienstregeling op sommige momenten een puinhoop. De komst van de nieuwe treinen was een enorme verbetering. Dit merkten veel mensen, hierdoor nam zowel het aantal reizigers als de waardering voor de spoorlijn flink toe.

Inmiddels dreigt de Maaslijn bijna aan haar succes ten onder te gaan. In de spits zitten de treinen overvol en met name in Boxmeer, Cuijk en Mook Molenhoek blijven regelmatig mensen achter op het perron omdat de trein te vol is.

Een toenemend aantal klachten van reizigers vormde voor de SP aanleiding om een onderzoek onder de gebruikers van de Maaslijn te houden. We wilden weten of de mensen die tussen Nijmegen en Roermond in de trein stappen vinden dat er te weinig zitplaatsen zijn en of ze het een probleem vinden om in een soms overvolle trein te reizen.

Eind mei 2012 (week 21) hebben ongeveer vijftig SP'ers uit Brabant, Gelderland en Limburg op nagenoeg alle stations reizigers een korte vragenlijst in laten vullen. In totaal werden bijna 1700 vragenlijsten ingevuld. De uitkomsten vormen de basis voor dit rapport. Tijdens het onderzoek hebben we veel persoonlijke verhalen gehoord. Mensen zien soms op tegen de reis in een overvolle trein en balen van vertragingen en uitval van treinen. Toch is er ook waardering voor de manier waarop vervoerder Veolia zo veel mogelijk treinen laat rijden.

Om de drukte op de Maaslijn te verhelpen is uitbreiding van het baanvak nodig. Dit betekent dat er een extra spoor moet worden aangelegd. Niet Veolia, maar de landelijke overheid, de provincies en spoorbeheerder ProRail zijn hier verantwoordelijk voor. Ze hebben de sleutel in handen voor het oplossen van de problemen op de Maaslijn.

*“De treinen van Veolia zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Toch kan ik vaak niet met mijn rolstoel in de trein, simpelweg omdat het te druk is.”*

## 1 SAMENVATTING

Uit het onderzoek komt duidelijk naar voren dat een meerderheid van de reizigers de drukte een probleem vindt. Twee derde van de reizigers op de Maaslijn vindt dat er te weinig zitplaatsen in de treinen van Veolia zijn. Ruim de helft van de ondervraagde reizigers vindt dit een probleem. Door de drukte maakt bijna een derde van de reizigers regelmatig gebruik van een alternatieve reisroute of een alternatief vervoersmiddel.

Op alle stations waar vragenlijsten zijn ingevuld vindt een meerderheid van de reizigers dat er te weinig zitplaatsen zijn. Uitschieters zijn de stations in Brabant (Cuijk en Boxmeer) en Mook Molenhoek, waar 68 tot 80 procent van de ondervraagden zegt dat er te weinig zitplaatsen zijn in de treinen op de Maaslijn. Op deze stations vinden de meeste reizigers de drukte een probleem. Uitschieter is Boxmeer, hier vond bijna 70 procent van de ondervraagde reizigers de drukte problematisch. In Venray hebben de minste mensen moeite met de drukte, nog geen 40 procent.

De Maaslijn-enquête was ook via internet in te vullen, 125 mensen vulden op internet de vragenlijst in.<sup>1</sup> Deze mensen waren het meest kritisch over de drukte op de Maaslijn. Bijna 90 procent van hen vindt de volle treinen een probleem.

<sup>1</sup> De enquête is te vinden op <http://www.maaslijn.nu>

*“Ik neem regelmatig een trein eerder omdat ik niet zeker weet of ik nog in de trein kan en op tijd op mijn werk kan komen.”*

## 2 OPZET ONDERZOEK EN CIJFERS

### 2.1 Opzet onderzoek

De enquête bestond uit een vijftal vragen. Voor een eenduidig beeld en een efficiënte verwerking van de vragen is gekozen voor gesloten en meerkeuzevragen. Deze vragen konden via een vragenlijst op internet worden ingevuld en werden op de stations aan de reizigers gesteld.

**De SP heeft de reizigers vijf vragen voorgelegd.**

- 1 Hoe vaak reist u met de Maaslijn?**
- 2 Op welk tijdstip reist u meestal?**
- 3 Zijn er volgens u voldoende zitplaatsen in de treinen op de Maaslijn?**
- 4 Ervaart u de drukte in de treinen op de Maaslijn als een probleem?**
- 5 Maakt u wel eens gebruik van alternatieven omdat u ontevreden bent over de capaciteit van de treinen?**

### 2.2 Uitslagen enquête

In totaal hebben 1670 mensen de enquête ingevuld. SP'ers hebben op de stations Nijmegen, Nijmegen Heyendaal, Mook Molenhoek, Cuijk, Boxmeer, Venray, Venlo, Swalmen en Roermond enquêtes afgenomen. De uitslagen van het onderzoek zijn uitgesplitst per station. In de bijlage bij dit rapport zijn meer cijfers te vinden die dit rapport verder onderbouwen.

- 1 Hoe vaak reist u met de Maaslijn?**  
Dagelijks: 56,9%. Wekelijks: 24,5%. Maandelijks: 6%. Incidenteel: 12,6%.
- 2 Wanneer reist u meestal met de trein?**  
Ochtend- en avondspits: 79,6%. Buiten de spits: 20,4%.
- 3 Vindt u dat er voldoende zitplaatsen zijn?**  
Ja: 33,2%. Nee: 66,8%.
- 4 Ervaart u de drukte als een probleem?**  
Ja: 57,4%. Nee: 42,6%.
- 5 Maakt u wel eens gebruik van een alternatief vervoersmiddel of een alternatieve verbinding?**  
Ja: 28,4%. Nee: 71,6%.



*“Ik heb geen zin om als sardientjes in een blik te zitten en reis daarom vaak via Eindhoven en Den Bosch naar Nijmegen.”*

## 3 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

### 3.1 Conclusies

- 1 De drukte in de treinen van Veolia is voor een groot deel van de reizigers een probleem. Ze vinden het vooral een probleem dat de drukte structureel is en dat mensen vaak moeten staan, of er zelfs rekening mee moeten houden dat ze niet meer in de trein passen en hierdoor te laat komen op school, op het werk of bij het ziekenhuis. Dit levert soms frustraties en onbegrip op.
- 2 De drukte in de treinen speelt voornamelijk in de spits, door de week en op zaterdagen. Logischerwijs is het in de spits het drukst in de treinen op de Maaslijn. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de spits ruim moet worden gezien: 07.00 tot 9.30 uur en 15.30 tot 18.30 uur. Behalve in de spits zitten de treinen ook op zaterdagochtenden tussen 8.00 en 10.00 uur regelmatig erg vol.
- 3 Veolia mist inkomsten doordat bijna 30 procent van de reizigers er soms voor kiest om een alternatieve route of een ander vervoersmiddel te nemen. Mensen die over de hele Maaslijn reizen (bijvoorbeeld vanuit Maastricht via Roermond naar Nijmegen) gaven aan soms om te reizen via Den Bosch om de drukte in de treinen te mijden. Daarnaast zijn de bus, de auto en de fiets een veelgehoord alternatief. Het valt op dat vooral mensen die niet dagelijks gebruikmaken van de spoorlijn het vaakst op zoek gaan naar alternatieven. Hierdoor loopt Veolia mogelijk een potentiële groep nieuwe, frequente reizigers mis.

### 3.2 Aanbevelingen

Het is van belang dat er voor de korte en de lange termijn maatregelen worden genomen om reizen via de Maaslijn aantrekkelijker en aangenamer te maken. Op de korte termijn kunnen er vooral maatregelen worden genomen om de dienstregeling te verbeteren en om langere treinen te laten rijden. Op de lange termijn (vanaf vijf jaar) moet gedacht worden aan spoorverdubbeling en mogelijk elektrificatie van het baanvak.

- 1 Langere treinen tussen Nijmegen en Venlo. Tussen Nijmegen en Venlo zijn alle stations geschikt voor treinen met negen wagons (bakken). In totaal heeft Veolia zestien dieseltreinen. Enkele jaren geleden is door Veolia een aantal treinstellen die uit twee bakken bestonden uitgebreid naar drie, maar nog steeds rijden er zes treinstellen rond met twee bakken. Deze kunnen op korte termijn worden verlengd. Hierdoor neemt de capaciteit op het baanvak met 360 zitplaatsen en 120 staanplaatsen toe, dit is een toename van 10 procent.

- 2 Spitsrein tussen Nijmegen en Boxmeer. De reizigers tussen Boxmeer en Nijmegen hebben het meest last van de drukte. Doordat in de spits de treinen naar Nijmegen al vol zijn als ze in Boxmeer aankomen, ontstaan vanaf dit station de grootste problemen. Door tijdens de spits een extra stoptrein tussen Nijmegen en Boxmeer te laten rijden en deze bij het passeerspoor bij Beugen te laten passeren met de trein uit de richting van Cuijk en in Cuijk met de trein uit de richting Mook Molenhoek, ontstaat ruimte voor een spitsrein. Deze is weliswaar wat langzamer, maar kan wel de problemen voor veel reizigers op de stations tussen Nijmegen en Boxmeer verlichten.
- 3 Snelrein Nijmegen-Roermond. Voor doorgaande reizigers op de Maaslijn en reizigers die tussen de grotere plaatsen reizen, is een snelrein een uitkomst. Om binnen de huidige capaciteit te blijven, zou er voor kunnen worden gekozen om de bestaande stoptreinverbinding Nijmegen-Venray (in de spits Nijmegen-Venlo) door te trekken naar Roermond en deze om te zetten in een snelrein die alleen nog op de grote stations stopt.
- 4 Verdubbel de Maaslijn. Hierdoor worden alle problemen in een klap weggenomen. Verdubbeling betekent dat er per richting zes tot acht keer per uur een trein kan rijden en er vier tot vijf maal zoveel reizigers vervoerd kunnen worden. Verdubbeling van de spoorlijn (met uitzondering van de brug bij Cuijk) is een kostbare zaak. Wanneer alle spoorwegovergangen worden vervangen door viaducten zal verdubbeling van de spoorlijn tussen de 400 en 600 miljoen euro gaan kosten.<sup>2</sup> Wanneer de spoorwegovergangen blijven bestaan zal verdubbeling aanmerkelijk goedkoper zijn. Vanwege de hoge kosten is het van belang dat de betrokken partijen (primair ProRail, de provincie Limburg en Veolia) nu al afspraken gaan maken over de verdeling ervan.

<sup>2</sup> Dit blijkt uit onderzoek van Arcadis uit 2009.

*“Er wordt al jaren gesproken over spoorverdubbeling, hopelijk zorgt jullie onderzoek ervoor dat er eindelijk iets gaat gebeuren.”*

## 4 ACTIEPLAN MAASLIJN

De SP is ervan overtuigd dat spoorverdubbeling de enige manier is om de problemen op de Maaslijn structureel op te lossen. Door het spoor te verdubbelen kunnen er meer treinen rijden, is het gemakkelijker om sneltreinen te laten rijden en wordt voorkomen dat één vertraagde trein de dienstregeling voor uren in de war schopt.

Ondanks alle plannen uit het verleden om de Maaslijn te verdubbelen en te elektrificeren, is de Maaslijn op dit moment nog steeds een regionale spoorlijn en wordt de maximale capaciteit van het spoor benut. De Maaslijn is voor de plaatsen tussen Nijmegen en Roermond een belangrijke verbinding naar het noorden en het zuiden en naar de dorpen in de regio. Daarnaast is de Maaslijn de ontbrekende schakel in de verbinding tussen Noord- en Zuid-Nederland. Het is de enige spoorlijn tussen Groningen en Maastricht die geheel enkelsporig is en die niet is geëlektrificeerd.

In het slechtste geval is er 600 miljoen euro nodig voor de verdubbeling van de Maaslijn. Dit is een enorm bedrag, desondanks moet er een structurele oplossing voor de Maaslijn worden gevonden. Indien de spoorwegovergangen niet worden vervangen door viaducten, zijn de kosten van verdubbeling fors lager en komen ze uit op ongeveer 100 miljoen euro. Verdubbeling van de spoorbrug bij Cuijk zou de uitbreiding van de Maaslijn fors duurder maken, daarom laten we deze oplossing in dit rapport buiten beschouwing. De spoorbrug bij Ravenstein op het traject Den Bosch-Nijmegen kan hierbij als voorbeeld worden gezien. Deze spoorbrug is enkelsporig terwijl de rest van het baanvak dubbelsporig is.

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud en het beheer van de spoorlijn, de provincie Limburg is verantwoordelijk voor het reizigersvervoer (Veolia rijdt in opdracht van de provincie Limburg). De SP vindt daarom dat de verantwoordelijkheid voor verdubbeling van de Maaslijn bij ProRail en de provincie Limburg ligt. Om snel werk te maken van verdubbeling stelt de SP voor om de kosten voor spoorverdubbeling te delen en in te zetten op een spoorlijn met zo min mogelijk nieuwe ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast moeten de provincie Limburg en ProRail samen in gesprek gaan met de provincies Gelderland en Noord-Brabant voor een bijdrage aan de verdubbeling van de spoorlijn.

**Daarom stelt de SP het volgende voor.**

- 1 De provincie Limburg en ProRail maken voor 1 januari 2013 een actieplan voor verdubbeling van de Maaslijn. In dit plan worden afspraken gemaakt over het verdelen van de kosten en het aanpassen van de stations. Daarmee wordt duidelijk wat de totale kosten van de verdubbeling zijn.

- 2** De provincie Limburg stelt maximaal 100 miljoen euro beschikbaar voor de verdubbeling van de Maaslijn. Deze kosten worden uit de Essent-reserve van de provincie Limburg gehaald.
- 3** Gelijkzeitig met het onderzoek naar verdubbeling van het spoor op de Maaslijn wordt er een plan gemaakt voor het openen van nieuwe stations in Grubbenvorst, Belfeld en Roermond-Noord. De provincie Limburg maakt al jaren plannen voor deze nieuwe stations. De verdubbeling van de Maaslijn kan een mooie aanleiding zijn om deze stations te bouwen.
- 4** De spoorverdubbeling moet voor 2020 klaar zijn.
- 5** Voor 2025 moet de Maaslijn geëlektrificeerd zijn, zodat ook intercity's gebruik kunnen maken van de spoorlijn.

## UITSLAGEN PER STATION

### 2.2.1 Stations in Nijmegen

De SP stond op de stations Nijmegen en Nijmegen Heyendaal, in totaal zijn hier 187 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 58,8%. Drukte een probleem: 54,5%.

### 2.2.2 Station Mook Molenhoek

In totaal zijn hier 473 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 68,5%. Drukte een probleem: 51,4%.

### 2.2.3 Station Cuijk

In totaal zijn hier 111 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 73%. Drukte een probleem: 62,2%.

### 2.2.4 Station Boxmeer

In totaal zijn hier 207 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 80,2%. Drukte een probleem: 69,1%.

### 2.2.5 Station Venray

In totaal zijn hier 67 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 55,2%. Drukte een probleem: 38,8%.

### 2.2.6 Station Venlo

In totaal zijn hier 116 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 54,3%. Drukte een probleem: 51,7%.

### 2.2.7 Stations Roermond en Swalmen

In totaal zijn hier 384 enquêtes ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 59,6%. Drukte een probleem: 53,1%.

### 2.2.8 Internet-enquête

In totaal hebben 125 mensen de vragenlijst op de internetsite ingevuld. Te weinig zitplaatsen: 84%. Drukte een probleem: 88,8%.





**SP** 

**[WWW.SP.NL](http://WWW.SP.NL)**