

## Nu 24 regionale treindiensten

- Auteur: Gerard van Kesteren
- Bron: CROW-KpVV
- Onderwerp: [Collectief Vervoer](#)

Per 11 december 2016 zijn twee treindiensten gedecentraliseerd. Het zijn Heerlen–Sittard en Maastricht Randwyck–Roermond. Ze maken onderdeel uit van de nieuwe Concessie Limburg. De [decentralisatie](#) wordt uitgebreid geëvalueerd. Het aantal door decentrale overheden aangestuurde treindiensten komt nu op 24.

[Deze 24 treindiensten](#) omvatten 960 kilometer spoor en 187 verschillende stations. Op 152 stations stoppen alleen ‘decentrale’ treinen, op 35 ook treinen van de Concessie Hoofdrailnet van NS. Reizigers reisden in 2015 ruim 1,1 miljard reizigerskilometers op deze lijnen. Dat is nog exclusief de twee hierboven genoemde Limburgse lijnen. Gemiddeld geven reizigers in 2016 als rapportcijfer een 7,5 voor hun rit met een regionale trein. Hoogst gewaardeerd wordt Apeldoorn–Zutphen en Dordrecht–Geldermalsen (beide een 7,8), terwijl Nijmegen–Roermond de rij sluit (een 6,9).

## Vijf vervoerbedrijven

Er zijn vijf vervoerbedrijven die de regionale treinen exploiteren: Arriva (17), NS (3), Connexxion (1), Hermes (1), Syntus (1) en Abellio (1). Deze laatste is nieuw; hij maakte op 11 december zijn opwachting. Deze dochter van NS rijdt op de lijn Gouda–Alphen a/d Rijn. Veolia, die tot genoemde datum twee (andere) treindiensten in Limburg verzorgde, is door de concessiewisseling van het spoor verdwenen. Eind dit jaar verdwijnt er nog een regionale spoorvervoerder: NS. Allereerst wordt de lijn Rotterdam–Hoek van Holland vanaf 1 april aanstaande omgebouwd tot metrolijn, en in december neemt Veolia de treindiensten Zwolle–Kampen en Zwolle – Enschede over van NS.

## Achtergronden Vormen van collectief vervoer: Regionale treindiensten

In de periode 1999-2016 zijn 22 treindiensten gedecentraliseerd naar de provincies en stadsregio’s. Voor de ov-autoriteiten zijn treindiensten een relatief nieuwe vorm van openbaar vervoer. Het is bovendien een vorm die in zijn aansturing afwijkt van bijvoorbeeld een bus. Er zijn deels andere spelers en spelregels. Zo is er rekening te houden met een zekere mate van afhankelijkheid van het Rijk, ProRail en de NS. Bovendien is naast de [Wet personenvervoer 2000](#) (Wp2000) ook de [nieuwe Spoorwegwet](#) van belang. Het [rapport Spoorboekje](#), wegwijzer voor decentrale overheden (in herziening) biedt een overzicht van het spelregelkader.

Sinds de verzelfstandiging van de NS in 1995 kwam een proces van decentralisatie van regionale treindiensten op gang. Het waren treindiensten waar NS geen rendabele exploitatie mogelijk achtte. Het Rijk zag in de decentralisatie juist kansen voor meer samenhang tussen bus en trein en voor een betere inbedding in het regionale beleid. Het Rijk en de NS legden in 1998 in een contract vast dat de NS tegen een vergoeding van toen zeventig miljoen euro per jaar 31 onrendabele treindiensten zou blijven exploiteren. Later werd besloten een achttal diensten niet te decentraliseren; zij zijn toegevoegd aan het Hoofdrailnet, waarvoor de NS de

concessie heeft. Met de decentralisatie van de treindienst Zwolle – Almelo – Enschede (2014) is het voorgenomen proces van decentralisatie afgerond. Eind 2016 werden echter alsnog twee treindiensten in Limburg overgedragen aan een regionale overheid. Dit vloeit voort uit het advies van de Commissie-Jansen de Jonge naar aanleiding van de publicatie van het spoorplan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland.

De decentrale overheden zijn nu verantwoordelijk voor de volgende treindiensten (tussen haakjes het jaar van decentralisatie).

- Almelo – Mariëenberg (1998)
- Zutphen – Winterswijk (1999)
- Doetinchem – Winterswijk (1999)
- Leeuwarden – Stavoren (1999)
- Leeuwarden – Harlingen Haven (1999)
- Groningen – Roodeschool (2000)
- Groningen – Delfzijl (2000)
- Groningen – Nieuweschans (2000)
- Arnhem – Doetinchem (2001)
- Zutphen – Hengelo – Oldenzaal (2003)
- Zutphen – Apeldoorn (2004)
- Leeuwarden – Groningen (2005)
- Ede-Wageningen – Barneveld – Amersfoort (2006)
- Gouda – Alphen aan de Rijn (2006)
- Hofpleinlijn: Den Haag – Rotterdam (2006)\*
- Zoetermeerlijn: Den Haag – Zoetermeer (2006)\*
- Tiel – Arnhem (2006)
- Nijmegen – Roermond (2006)
- Maastricht – Kerkrade (2006)
- Dordrecht – Geldermalsen (2006)
- Zwolle – Kampen (2006)
- Zwolle – Emmen (2007)
- Rotterdam – Hoek van Holland (2007)
- Zwolle - Enschede (2014)
- Heerlen - Sittard (2016)
- Maastricht Randwyck - Roermond

\* Geschrapt uit het Hoofdrailnet. De lijnen maken nu onderdeel uit van het regionale tram- en metronet.

De ov-autoriteiten ontvangen voor de regionale treindiensten een rijksbijdrage via de BDU. Voor de decentralisatie van treindiensten maakte het Rijk tot 2005 gebruik van het experimentenartikel in de wet. Per 1 januari 2005 vormen de aangepaste Wp2000 en de nieuwe Spoorwegwet de juridische basis voor decentralisatie. Er geldt sindsdien een verplichting regionale treindiensten openbaar aan te besteden. Dat kan op lijnniveau, maar ook als onderdeel van een multimodale concessie. Alleen de treindiensten Gouda – Alphen a/d Rijn, Zwolle – Kampen en Rotterdam Centraal – Hoek van Holland rijden nog onder concessies die niet zijn aanbesteed. Laatstgenoemde wordt omgebouwd voor metro-exploitatie.

Op [de poster Regionaal openbaar vervoer per 1 januari 2017](#) staan de huidige exploitanten.