



**Informatie voor Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat  
t.b.v. het rondetafelgesprek Spoorordering, d.d. 31 januari 2018**

**Kiezen voor goed spoor**

Van het rapport “Kiezen voor goed spoor” en de presentatie van de onderzoeksbevindingen aan de vervoersautoriteiten hebben de provincies met belangstelling kennis genomen. Wij hebben het gewaardeerd dat wij via interviews inbreng hierin hebben kunnen leveren. Het rapport brengt ons tot de volgende opmerkingen.

**Aandachtspunten vanuit het rapport:**

- Scenario's redeneren niet vanuit de reiziger  
De gepresenteerde scenario's redeneren primair vanuit ordening en gunning op het spoor, en daarmee vanuit het bestaande. Redenerend **vanuit de reiziger** is niet alleen de kwaliteit (het aanbod van vervoer) van belang, maar ook zaken als tarifiering, betaalmogelijkheden en reisinformatie.  
Ordening en sturing op de totale mobiliteit in één hand is niet reëel, dus geen enkel model is zaligmakend. Er is **samenwerking nodig**: tussen de netwerken en tussen de schaalniveaus.  
Dat gezegd hebbende is onze constatering dat de decentralisatie van regionale spoorlijnen en opname daarvan in regionale OV-concessies zowel de kwaliteit als de klanttevredenheid van die lijnen kunnen verbeteren. Ter illustratie is een **factsheet** gemaakt hoe in Limburg de Heuvellandlijn tot een succes is gemaakt.
- Grotere verantwoordelijkheid bij het Rijk.  
Het Rijk **beperkt zich volgens ons te vaak** tot het financieel beheer van de hoofdrailnetconcessie. Voor inhoudelijke vraagstukken wordt vaak verwezen naar NS, die daarmee een beleidspositie krijgt. Bijvoorbeeld discussies over tarieven, samenloop op baanvakken, of betaalsystemen voeren we met NS en niet met I&W.
- Meer samen optrekken met de decentrale overheden  
Het Rijk **moet meer samen optrekken** met de decentrale overheden in het verzorgen van een betaalbare, veilige en comfortabele deur-tot-deur reis voor de reiziger door heel Nederland.  
Dit kunnen we vormgeven via een versteviging en verdieping van OV-spoortafels of het BO-MIRT.
- De rol van NS moet zich beperken tot die van een vervoerder  
NS is in onze ogen **slechts één van de vervoerders**. Rol en invloed zou daarop moeten zijn afgestemd.  
Bijvoorbeeld t.a.v. de stations is dat niet het geval, en heeft NS de mogelijkheid haar vervoerdersbelangen te laten gelden en een concurrentievoordeel te krijgen. We juichen de in het Regeerakkoord aangekondigde verkenning van opties t.a.v. eigendom en exploitatie van stations na 2025 dan ook toe.

**Geen of te weinig aandacht is er in het rapport voor:**

- Landsgrensoverschrijdende spoorlijnen  
In het onderzoek is, zeer tot onze spijt, hier **geen aandacht voor**. Deze verbindingen zijn belangrijke schakels voor zowel de internationale als de regionale mobiliteit, en moeten een integraal onderdeel zijn van ons mobiliteitssysteem.
- Het spoorproduct regionale intercity's  
Dit onderwerp **komt in het onderzoek ook niet aan bod**. In de scenario's wordt klassiek geredeneerd vanuit een onderscheid tussen HRN (intercity's en bijbehorende stoptreinen) en regionaal spoor (snel- en stoptreinen). De decentrale overheden zien op verschillende corridors kansen voor rechtstreekse regionale treinverbindingen (regionale intercity's ?).

- Goederenvervoer  
Het spoor wordt naast personenvervoer **ook gebruikt voor goederenvervoer**. Dit dubbelgebruik betekent concurrentie om capaciteit, maar ook discussie over beheer en onderhoudskosten. Maar het dubbelgebruik kan soms ook de onderbouwing voor aanpassingen en verbeteringen aan het spoor verstevigen.
- Rol van de regionale opdrachtgever richting ProRail  
De herpositionering van ProRail wordt in een separaat blok van het rondetafelgesprek besproken, maar het is ook in deze context van belang dat de positie van de decentrale overheden t.o.v. ProRail beter wordt geborgd. Ten onrechte wordt in het rapport 'Kiezen voor een goed spoor' de relatie tussen het **vervoer** over spoor (marktordening) en **het beheer en de verbetering** van het netwerk niet belicht. Daarnaast is er ook nog de onafhankelijke rol van **netwerkverdelers** die ProRail vervult.

## Succesvolle decentralisatie: Heuvellandlijn Limburg

(Maastricht Randwyck – Heerlen – Kerkrade Centrum)

- **Heuvellandlijn**

In de beginjaren van deze eeuw was de Heuvellandlijn, de treindienst tussen Maastricht, Heerlen en Kerkrade, op sterven na dood. NS zag op basis van dalende reizigersaantallen geen heil meer in deze lijn en stelde voor om de dienstregeling te verminderen en kleine stations te sluiten. De Provincie Limburg en de gemeenten hebben de handschoen opgepakt en de lijn weer tot een succes gemaakt.

De Heuvellandlijn is een tweesporige, geëlektrificeerde spoorlijn van 33 km. Jaarlijks maken ruim 3 miljoen reizigers gebruik van de lijn, met een klantwaardering van 7,6.

- **Decentralisatie: winst voor de regionale reiziger**

Onderstaande gegevens tonen aan wat decentralisatie van regionaal spoor kan opleveren. Met focus op de behoefte van de regionale reiziger en een gezonde dosis lef en durf is de lijn een drager van het regionale OV-systeem geworden. Met de plannen voor een Drielandentrein wordt bovendien vanaf 2019 landsgrens-overschrijdend de stap gemaakt naar een euregionale verbinding met Aken en Luik. Er zit daarmee weer veel toekomst in de Heuvellandlijn.

- **Regionale reiziger centraal**

Basis voor het succes is een sterke focus op de bereikbaarheid voor de regionale reiziger. Niet de bijdrage van de spoorlijn aan het nationale railnet staat centraal, maar de reisbehoefte van het gros van de reizigers, die bestemmingen in de regio willen bereiken.

- **Visgraatmodel: naadloos reizen binnen en tussen regio's**

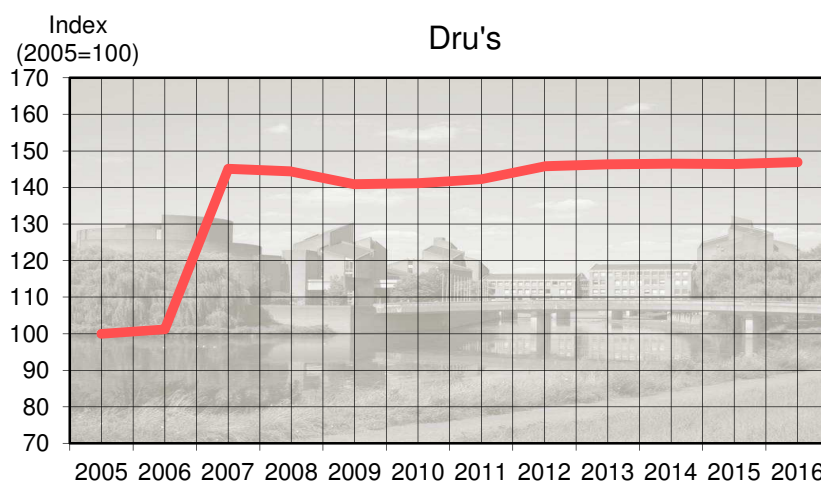
In 2006 is door Veolia het visgraatmodel geïntroduceerd. Geen buslijnen parallel aan de spoorlijn, maar toeleverende buslijnen die op belangrijke knooppunten goede overstappen bieden op de trein. Ook is de dienstregeling fors uitgebreid; van 1 stoptrein en 1 sneltrein per uur, naar 4 treinen per uur over een brede periode van de werkdag en het weekend. En het aantal stations werd uitgebreid met de stations Heerlen de Kissel (2007), Heerlen Woonboulevard (2010) en Maastricht Noord (2013).

- **Welke stappen hebben we gezet?**

1. Uitbreiding dienstregeling

De dienstregeling is bij aanvang van de concessie fors uitgebreid. NS reed 1x sneltrein en 1x stoptrein; na decentralisatie (Veolia en Arriva): 2x stoptrein en 2x per uur sneltrein.

	Dru's (x1000)	Index
2005	21,5	100,0
2006	21,8	101,2
2007	31,3	145,0
2008	31,1	144,4
2009	30,3	140,8
2010	30,4	141,1
2011	30,7	142,2
2012	31,4	145,8
2013	31,5	146,3
2014	31,6	146,5
2015	31,5	146,4
2016	31,7	146,9

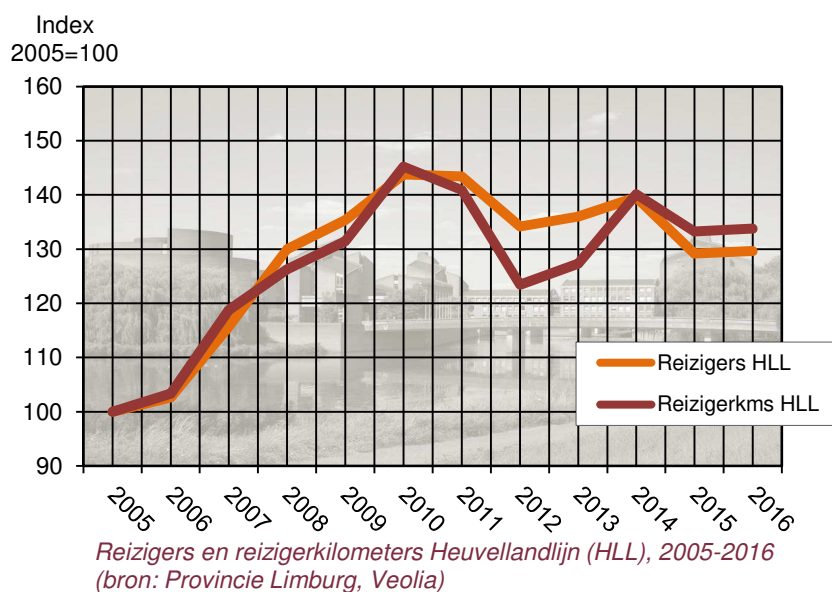


*Aanbod dienstregelingen (dru's) Heuvellandlijn, 2005-2016*

## 2. Toename aantal reizigers en reizigerkilometers

Als gevolg van de uitbreiding van de dienstregeling en introductie van het visgraatmodel is het aantal reizigers en reizigerkilometers met ca. een derde toegenomen.

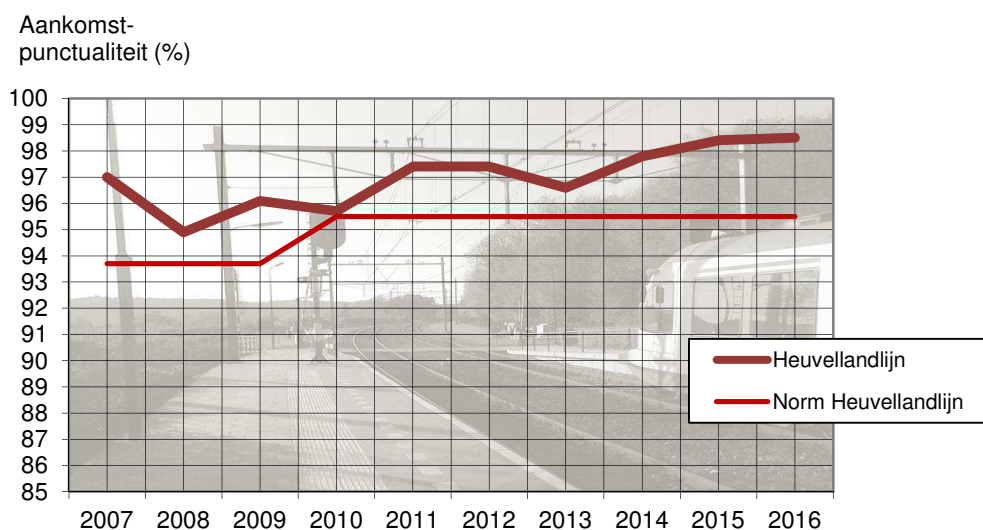
	Reizigers		Reizigerkms		Index 2005=100
	Abs (x1 mln)	Index	Abs (x1 mln)	Index	
2005	2,4	100,0	36,2	100,0	
2006	2,4	102,6	37,4	103,4	
2007	2,7	115,7	43,0	118,8	
2008	3,1	130,0	45,7	126,3	
2009	3,2	135,4	47,6	131,5	
2010	3,4	143,8	52,6	145,2	
2011	3,4	143,4	51,0	140,9	
2012	3,2	134,2	44,7	123,4	
2013	3,2	136,0	46,1	127,3	
2014	3,3	139,5	50,7	140,1	
2015	3,1	129,2	48,2	133,2	
2016	3,1	129,6	48,4	133,8	



## 3. Aankomstpunctualiteit

De aankomstpunctualiteit voldoet steeds ruimschoots aan de norm.

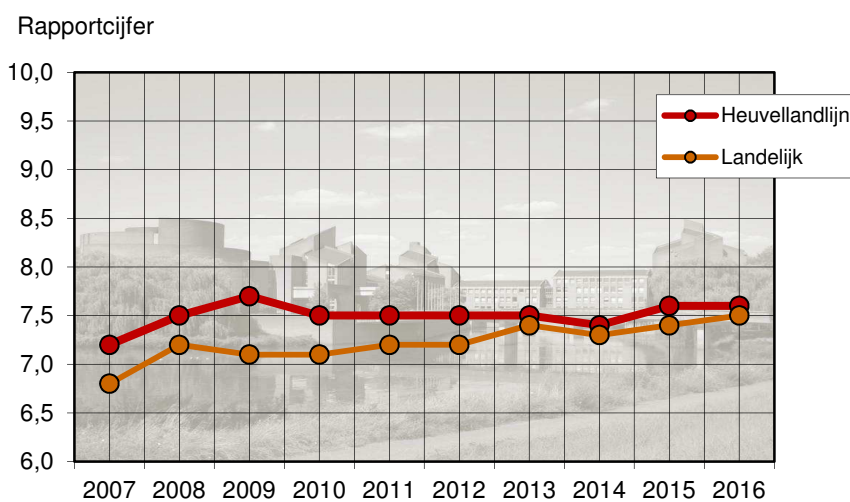
	Aankomst- punctualiteit
2007	97,0%
2008	94,9%
2009	96,1%
2010	95,7%
2011	97,4%
2012	97,4%
2013	96,6%
2014	97,8%
2015	98,4%
2016	98,5%



#### 4. Klanttevredenheid

De klanttevredenheid wordt gemeten in het landelijke onderzoek OV Klantenbarometer. De Heuvellandlijn scoort vanaf aanvang hoger dan het landelijk gemiddelde van alle regionale spoorlijnen.

Klanttevredenheid		
	Heuvellandlijn	Landelijk
2007	7,2	6,8
2008	7,5	7,2
2009	7,7	7,1
2010	7,5	7,1
2011	7,5	7,2
2012	7,5	7,2
2013	7,5	7,4
2014	7,4	7,3
2015	7,6	7,4
2016	7,6	7,5



*Klanttevredenheid Heuvellandlijn en landelijk gemiddelde regionaal spoor, 2007-2016*