

**Veolia Transport Nederland** is een Nederlandse vervoersmaatschappij, onderdeel van het Franse Veolia Transport.

## Geschiedenis

In de zomer van 1997 liet Veolia Transport, toen CGEA geheten, voor het eerst van zich horen in Nederland door 70% belang te nemen in het noodlijdende Lovers Rail, dat een sterke partner zocht om de concurrentie met de toenmalige N.V. Nederlandse Spoorwegen aan te gaan.

CGEA had toen grote plannen met Lovers Rail het netwerk uit te breiden maar kreeg geen enkele medewerking en besloot in 1999 de stekker uit Lovers Rail te trekken, maar zag wel kans om voet aan de grond te krijgen in Nederland in het busvervoer, door de aankoop van de N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA) eind 2001. Intussen had CGEA een nieuwe naam: Connex.

Na aankoop van Stadsbus Maastricht en het Limburgse deel van Arriva (onder de naam Limex) groeide Connex Nederland uit tot een van de grotere spelers in de Nederlandse OV-markt en intussen ook in het goederenvervoer. Veolia Transport Nederland won met BBA diverse openbaar vervoer-concessies, en kondigde in de zomer van 2005 aan weer met treinen te willen gaan rijden in Nederland, maar dan met goederentreinen. Op 15 april 2006, 7 jaar na het Lovers Rail-avontuur, reed Veolia haar eerste goederentrein over het Nederlandse spoor. Sinds 10 december 2006 verzorgt Veolia ook reizigerstreinen in Nederland, op twee regionale spoorlijnen in Limburg.

Het bedrijf was eigenaar van Personen- en Zorgvervoer Nederland (PZN), BBA, Stadsbus Maastricht en Limex. Deze merknamen zijn vervallen bij het ingaan van de nieuwe concessies in de betreffende regio's.

## Aanbestedingen

### Noord-Brabant (2005/2006)

De concessies in Noord-Brabant die tot dan toe door de BBA werden uitgevoerd, werden opnieuw aanbesteed. Bij de eerste aanbesteding in 2005 werden de concessies gegund aan Arriva (Interliner Breda/Oosterhout - Utrecht), Connexion (Midden- en West-Brabant) en Hermes (Oost-Brabant).



Haltepaal van Veolia in Antwerpen, voor de lijn 19, Breda - Hulst, die in Antwerpen twee haltes heeft. Internationale reizigers moeten een speciaal (duurder) vervoersbewijs kopen, daar het internationaal vervoer niet bij de concessie hoort.

Op 18 juli 2005 werd bekend dat de provincie een fout in de gunningsprocedure heeft gemaakt en dat Arriva ook winnaar is van de gunning voor het gebied Noordoost Noord-Brabant. Kortom, een onduidelijke situatie in het Brabantse OV. BBA ging vanwege fouten in de procedure in beroep tegen

de gunning aan de partijen Connexxion, Arriva en Hermes. Hieruit vloeide voort dat de aanbesteding opnieuw gedaan moest worden en de gewenste overgangdatum (januari 2006) niet kon worden gehaald. De lopende concessies werden daarom met een jaar verlengd.

Juni 2006 werd de uitslag van de tweede aanbesteding bekend: BBA blijkt alsnog buiten de boot te vallen, en de concessies werden per 10 december 2006 gegund aan Connexxion en Hermes.

In oktober 2006 kwam naar buiten dat Connexxion en Hermes een fout in hun offerte hadden gemaakt en zich wilden terugtrekken door dreigend miljoenenverlies. De provincie wilde dat Connexxion en Hermes zich zouden houden aan het contract en beide partijen spanden een rechtszaak aan. Hierdoor ontstonden er bij de buschauffeurs van BBA grote onduidelijkheden en onzekerheden over hun toekomst en er volgden acties. Op maandag 14 oktober werd het busvervoer in de ochtend plat gegooid in een wilde staking. In de avond reden de bussen weer en was het vervoer gratis ter compensatie van de niet aangekondigde staking. Er begonnen onderhandelingen tussen provincie, BBA, Hermes en Connexxion. Deze liepen op niets uit zodat de chauffeurs op 18 oktober weer gingen staken. De hele dag reed geen bus. Op maandag 23 oktober en dinsdag 24 oktober werd er ook gestaakt, alleen in het ochtend- en middagspits reden er bussen. In de nacht van 24 op 25 oktober werd bekendgemaakt dat door alle partijen een nieuw plan goedgekeurd was. Hierdoor blijft BBA in Midden- en West-Brabant rijden en nam Arriva het vervoer in Noord-Oost Brabant per 10 december 2006 over van BBA. De naam BBA is in Midden- en West-Brabant verdwenen en de concessies werden voortaan met nieuw aangeschaft materieel (van Volvo en VDL) gereden als Veolia Transport. In 2007 stroomden langzaam bussen in met de voorgeschreven huisstijl van de provincie Noord-Brabant.



Stadsbus Maastricht ging in 2006 op in Veolia Transport.

### **Limburg (2006)**

Sinds 10 december 2006 is Veolia Transport Limburg de concessies Zuid-, Midden- en Noord-Limburg, omvattende al het busvervoer in de provincie Limburg, de regionale spoorlijnen Nijmegen - Roermond (de Maaslijn) en Maastricht - Kerkrade (de Heuvellandlijn) en het volledige Collectieve Vraagafhankelijke Vervoer in Limburg gaan uitvoeren, deze concessie duurt 10 jaar. De bedrijven Limex en Stadsbus Maastricht zijn in Veolia Transport Limburg opgegaan.



Haltepalen van Veolia Limburg

- **Haltepalen Limburg**

Alle ruim 3.500 haltepalen in Limburg werden door Veolia vervangen door hun zogenaamde "I-bus"-haltepalen. Hiervan zijn 1.000 stuks uitgevoerd met digitale reisinfo. De nieuwe haltepaal was bij plaatsing echter geen erkende bushalte-paal, waardoor de regels die gelden voor een normale bushaltepaal niet bij de "I-bus"-haltepaal zouden gelden. Voorrang geven aan uitvoegende bussen hoefde daarom niet, en parkeren op de halteplaats mocht. Vanaf 22 februari 2010 zijn de haltepalen van Veolia gelegaliseerd; voorrang geven aan wegrijdende bussen was vanaf dat moment weer verplicht.

- **Maaslijn**

Voor de spoorlijn Nijmegen - Roermond (*Maaslijn*) heeft Veolia 16 treinstellen van het type GTW laten bouwen door de Zwitserse fabrikant Stadler Rail. Deze treinen zijn eind 2007 geleverd en zijn bij Veolia Velios gedoopt. In het jaar voorafgaand aan de levering van deze treinstellen zijn bij NS Wadlopers geleased. Nadeel was dat de wadlopers niet snel genoeg konden rijden voor de geplande dienstregeling. Daarom werd het station Blerick voorlopig uit de dienstregeling geschrapt. Vanaf 21 januari 2007 werd de dienstregeling aangepast aan de inzet van Wadlopers, en sindsdien wordt er weer gestopt in Blerick. Tussen oktober 2007 en maart 2008 zijn de Veliostreinen ingestroomd, waarmee de klachten over ondeugdelijk materieel tot het verleden behoren.

- **Heuvellandlijn**

Ook voor de spoorlijn Maastricht - Kerkrade (*Heuvellandlijn*) heeft Veolia GTW's besteld, maar nu in de elektrisch aangedreven variant. Gedurende de eerste twee jaar waren acht stellen Plan V (het materieel dat al op deze lijn ingezet werd) van NS beschikbaar.

- **Klachten**

De overnames door Veolia in Limburg leidden tot een aantal klachten, onder andere over de stelselmatige vertragingen op de Maaslijn (Nijmegen - Roermond). Er werden meldpunten geopend onder andere door SP en GroenLinks.

Veolia heeft maatregelen genomen om de reizigers tegemoet te komen.

- Veolia Noord- en Midden-Limburg hebben de dienstregeling op 25 maart 2007 aangepast; een aantal routes is weer teruggebracht naar de situatie zoals die was in het

Hermes-tijdperk.

- Veolia Zuid-Limburg heeft de dienstregeling op 24 juni 2007 aangepast; een aantal routes is weer teruggebracht naar de situatie zoals die was in het Hermes-tijdperk.
- Informatievoorzieningen op de haltes zijn in 2007 verbeterd.



Veolia Transport MAN Lion's City CNG in Zoetermeer.

### **Zuid-Holland (2008)**

Op 1 september 2008 is bekendgemaakt dat Veolia Transport het busvervoer in de regio Haaglanden per 30 augustus 2009 overneemt voor een periode van 8 jaar. Veolia krijgt met het winnen van deze openbare aanbesteding het busvervoer in de Haagse regio in handen, inclusief de stadsdiensten in Delft en Zoetermeer. Het vervoer in de gemeente Den Haag zelf is al eerder onderhands aanbesteed aan de HTM. Naast Connexxion, tot dan toe de aanbieder van het streekvervoer in de regio Haaglanden, zag ook nieuwkomer Qbuzz de aanbesteding aan zijn neus voorbijgaan.

De OV-chipkaart is ingevoerd. Als er een abonnement op wordt geladen dan krijgt men daarnaast nog wel een papieren bijlage (zichtexemplaar) t.b.v. controles zonder leesapparatuur.

Bron: Wikipedia