

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1481

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het vele uitvallen van de «drielandentrein» Luik-Maastricht-Aachen* (ingezonden 5 februari 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 maart 2025).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het vele uitvallen van de recent in gebruik genomen «drielandentrein» Luik-Maastricht-Aachen?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, daar ben ik bekend mee.

#### Vraag 2

Hoeveel procent van de treinen is sinds de start van de nieuwe dienstregeling (gedeeltelijk) uitgevallen op dit traject?

#### Antwoord 2

Arriva geeft aan dat op het deeltraject Maastricht-Luik, dat medio 2024 is opgenomen in de dienstregeling van de drielandentrein, de afgelopen maanden minimaal uitval is geweest. Op het deeltraject Heerlen-Aachen is de dienstregeling de afgelopen periode regelmatig aangepast en was er uitval. In de slechtste week was er sprake van onverwachte uitval van 25%. In de tweede helft van februari is er sprake van verbetering; er is geen noemenswaardige uitval behoudens gevolgen van stakingen in België.

#### Vraag 3

Wat is de precieze reden dat er zoveel treinen op deze route uitvallen?

#### Antwoord 3

Arriva en de provincie Limburg noemen voor de uitval van treinen uiteenlopende redenen: vanwege ziekte van personeel en/of te weinig personeel kunnen niet alle treinen voldoende worden bemnst. Een extra aandachts-

<sup>1</sup> Treinreiziger.nl, Problemen met Drielandentrein houden aan – veel uitval tussen Heerlen en Aken & L1 Nieuws, Drielandentrein kampt nog steeds met storingen, ondanks beloftes van verbetering

punt daarbij is dat niet alle machinisten die in Limburg rijden ook de bevoegdheid hebben om naar/in Duitsland te rijden. Het duurt 8 tot 10 maanden om personeel op te leiden en daarvoor is beperkte opleidingscapaciteit bij opleiders in het buitenland. Een tweede reden zijn technische storingen van het materieel, onder andere door inbouw van het nieuwe veiligheidssysteem ETCS. Ten slotte is de beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur op het deels enkelsporige traject een oorzaak voor de vertragingen. Vertragingen van elders in Duitsland of van goederentreinen werken daardoor snel door op andere trajecten en hebben gevolgen voor andere treinen, zeker omdat een regionale trein als de Drielandentrein in de prioriteitsvolgorde in Duitsland moet wachten op nationale treinen en goederentreinen.

Vraag 4

Klopt het dat de problemen op het (deel)traject Heerlen-Aachen al veel langer spelen en hier al langere tijd regelmatig treinen uitvallen?

Antwoord 4

Op het grensoverschrijdende traject Heerlen-Aachen is inderdaad al langere tijd sprake van problemen. Er zijn voor de deeltrajecten Heerlen-Haanrade grens en Aachen West-Aachen Hbf(-Stolberg Hbf) door de respectievelijke infrastructuurbeheerders ProRail en DB InfraGo overbelastverklaringen vastgesteld. Samen met de betrokken partijen, waaronder autoriteiten en infrabeheerders aan weerszijde van de grens, worden inspanningen gedaan om tot een verbetering van de situatie op het deels overbelaste baanvak te komen.

Vraag 5

Hoe kan het dat er niet voorzien is in voldoende materieel en personeel, voordat deze nieuwe treinroute door Arriva is gestart?

Antwoord 5

Sinds de start van de Drielandentrein is er voldoende materieel voorradig; de problematiek zit in de technische storingen (onder andere software-gerelateerd) waaraan nu hard wordt gewerkt om dit op te lossen. Dit was vooraf niet te voorzien.

De drielandentrein vraagt geen extra personeelscapaciteit ten opzichte van de treindienst die daarvoor reed. De personeelsproblematiek is met name te wijten aan de combinatie van de krapte op de arbeidsmarkt – waar de hele spoorsector mee te maken heeft – en de specifieke grensoverschrijdende vereisten waardoor de opleiding van nieuwe machinisten en daarmee ook de instroom van aanvullend personeel langer duurt. Hier was en is aandacht voor.

Vraag 6

Klopt het dat Nederlandse machinisten alleen op Duits spoor mogen rijden als ze ook een Duits rijbewijs hebben? Zo ja, waarom is dat zo en is de Staatssecretaris bereid om met de Duitse overheid in gesprek te gaan over uitzonderingsmogelijkheden voor Nederlandse machinisten die in een Nederlandse trein naar een Duits station rijden?

Antwoord 6

Ja, dat klopt. Een machinist moet beschikken over een machinistenvergunning en een bevoegdheid voor het type materieel en in het geval van grensoverschrijdende verbindingen ook voor een specifiek deeltraject. Dit ligt vast in Europese regels<sup>2</sup>. Een lidstaat kan hierop geen uitzonderingen maken.

Vraag 7

Klopt het dat de overstap van personeel van Arriva naar de NS ook een groot onderdeel van het probleem is? Zo ja, op welke wijze werkt NS samen met regionale vervoerders om te zorgen dat iedereen voldoende machinisten

<sup>2</sup> RICHTLIJN 2007/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

heeft? En welke rol heeft u als Staatssecretaris bij het bevorderen van goede samenwerking tussen vervoerders?

Antwoord 7

Arriva, NS en NMBS werken constructief samen als samenwerkingspartners voor de Drielandentrein. Daarbij geldt ook dat zij niet bij elkaar actief werven voor personeel. Dat er wel eens werknemers overstappen is een individuele keuze van een medewerker om voor een andere werkgever te kiezen. De afgelopen maanden is daar beperkt tot geen sprake van geweest.

Vraag 8

Klopt het dat de NS en Arriva nog steeds niet tot een overeenstemming zijn gekomen over een vergoeding voor het gebruik van het spoor tussen Maastricht en Luik? Zo ja, waarom lukt het deze partijen niet om daarover tot overeenstemming te komen en bent u bereid om daarover in gesprek te gaan met de NS?

Antwoord 8

Nee, dat klopt niet. De vergoeding voor het gebruik van het spoor wordt door de infrastructuurbeheerder doorberekend aan de vervoerder. De drie vervoerders hebben een overeenkomst inzake de exploitatie van de drielandentrein. Daarin zijn ook afspraken vastgelegd over de gebruikersvergoeding.

Vraag 9

Deelt u de grote zorgen over de continuïteit op deze lijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De geschetste problematiek wordt herkend. De vier gezamenlijke opdrachtgevers, de drie infrabeheerders en de drie vervoerders werken intensief samen om de dienstuitvoering te monitoren en waar nodig met elkaar verbetervoorstellen te bespreken. Daarbij is voor alle betrokken partijen het streven de uitvoeringskwaliteit van de drielandentrein op het gewenste niveau te brengen. Met de kwaliteitsimpuls die we sinds juni 2024, toen de Drielandentrein startte, hebben weten te bereiken, heb ik er vertrouwen in dat dat gaat lukken.

Vraag 10

Deelt u de mening dat de grote problemen op deze lijn slecht zijn voor de aantrekkelijkheid van de trein tussen Nederland en België en Nederland en Duitsland?

Antwoord 10

De Drielandentrein is een unieke combinatie van drie verschillende contracten met vier opdrachtgevers, drie vervoerders en drie infrabeheerders die voor de reiziger in de regio een belangrijke kwaliteitsverbetering is ten opzichte van de situatie vóór juni 2024. Doorgaande reizigers hoeven niet meer over te stappen en reizen ook met nieuwer en toegankelijk materieel. Voor de aantrekkelijkheid van de drielandentrein is het inderdaad belangrijk de betrouwbaarheid te vergroten en daarmee de kwaliteitsimpuls verder te bestendigen.

Vraag 11

Welke concrete acties en structurele oplossingen worden uitgevoerd om te zorgen dat deze trein zo spoedig als mogelijk op een fatsoenlijke manier wordt gereden?

Antwoord 11

Betrokken partijen werken aan meerdere acties om de prestaties te verbeteren:

1. Het tekort aan machinisten is de afgelopen periode al flink ingelopen. Er worden op dit moment meerdere machinisten opgeleid waardoor er in het voorjaar weer instroom is. Arriva werkt er samen met Duitse collega-vervoerders aan om nog meer machinisten op te leiden.
2. Wat betreft de conflicten met het spoorgoederenvervoer op het (enkelsporige) baanvak Landgraaf-Herzogenrath heeft ProRail afspraken

gemaakt met de betreffende goederenvervoerders en Arriva over de afwikkeling van treinen. Deze afspraken zijn eind vorig jaar ingegaan en moeten ervoor zorgen dat incidentele uitval van de drielandentrein vermindert. Samen met de Duitse partijen wordt bekeken hoe de kwetsbaarheid op het Duitse deeltraject verder te verkleinen. Arriva en ProRail werken samen aan verbetering van de punctualiteit van treinen die met vertraging vanuit Aken komen. Aanpassingen in de dienstregeling per december 2024 geven bijvoorbeeld meer buffertijd waardoor een betere punctualiteit wordt verwacht.

3. Voor wat betreft de technische storingen met het materieel is de afgelopen weken een stapsgewijze verbetering bereikt door gezamenlijk genomen maatregelen van de fabrikant van de treinen en de vervoerders.

Vraag 12

Welke consequenties volgen er als de problemen niet spoedig zijn opgelost?

Antwoord 12

Er zijn veel factoren die de uitvoeringskwaliteit van de drielandentrein beïnvloeden, waarbij er sprake is van een governance met diverse partijen die elk een deel van de uitvoeringskwaliteit van het treinverkeer beïnvloeden of in staat zijn om maatregelen te nemen. Het streven is dat de uitvoeringskwaliteit van de drielandentrein zo spoedig mogelijk op het gewenste niveau komt. Voor specifieke problemen die leiden tot een onvoldoende prestatie zijn gebruikelijke consequenties mogelijk, zoals bijvoorbeeld afgesproken in concessies. Doordat problemen meerdere oorzaken kennen, is dat voor de drielandentrein (nog) niet aan de orde.

Vraag 13

Wat betekenen de problemen van de vele uitvallende treinen op het traject Heerlen-Aachen voor de betrouwbaarheid van de verbinding tussen Nederland en Duitsland, nu ook de doorgaande intercity Eindhoven-Aachen nog steeds niet rijdt?

Antwoord 13

Ondanks dat er problemen zijn is de verbinding tussen (Zuid-)Nederland en Duitsland verbeterd. Met de tweede sneltrein Heerlen-Aken is vorig jaar een belangrijke verbetering tot stand gebracht voor de regionale reiziger richting Duitsland, die met de overstap op Heerlen ook voor reizigers elders uit Nederland potentie biedt. Deze stap is met de partners in de stuurgroep IC Aken afgesproken, vooruitlopend op een structurele IC Eindhoven-Aken. Met de Drielandentrein zijn via Aken goede (ICE-)verbindingen mogelijk naar andere bestemmingen in midden en zuid Duitsland. De aansturing van de verbinding Heerlen-Aken valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Limburg als onderdeel van de regionale concessie aldaar. Voor verbindingen naar elders in Duitsland zijn er ook andere reismogelijkheden, onder meer via Venlo en Arnhem, die andere en meer aansluitingen bieden dan in Aken.

Vraag 14

Deelt u de zorgen over het feit dat vorig jaar bleek dat de realisatie van de intercity Eindhoven-Aachen op de lange baan<sup>3</sup> is geschoven, vanwege enorme investeringen die nodig zijn om op station Eindhoven ruimte te maken voor deze extra trein? Bent u bereid om te verkennen welke mogelijkheden er zijn om realisatie van deze internationale treinverbinding te versnellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Het is al langer bekend dat er maatregelen op station Eindhoven nodig zijn om een structurele intercity Eindhoven-Aachen te laten rijden en dat deze zeker niet voor 2030 zijn gerealiseerd. In de MIRT-verkenning Spoorwaaier Eindhoven wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn voor een intercity naar Aachen met de realisatie van een ongelijkvloerse kruising en/of extra perrons.

<sup>3</sup> NOS, 4 mei 2024, <https://nos.nl/artikel/2519213-trein-van-eindhoven-naar-aken-blijft-voorlopig-een-boemeltje>

Voor de investeringen voor die maatregelen is nog geen budget beschikbaar. Dit komt ter sprake tijdens het BO-MIRT in het najaar. Parallel wordt onderzocht welke maatregelen er op het traject zelf nodig zijn om de intercity te rijden.

Vorig jaar is in de stuurgroep IC Aken besloten om primair focus te houden op de beoogde structurele oplossing, en af te zien van de zogenaamde dagrandenvariant, vooruitlopend op een structurele variant. De provincie Limburg heeft het initiatief genomen deze variant te verkennen. Mede op basis van de businesscase voor deze variant is besloten af te zien hiervan.

Vraag 15

Klopt het dat het verhogen van de reisfrequentie tussen Maastricht en Luik als gevolg van de AROV-gelden nu definitief is?

Antwoord 15

De afspraken uit het BO MIRT 2024 ten aanzien van de AROV-gelden worden nu uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen de provincie Limburg en het Rijk. Met het geld kan Limburg overwegmaatregelen treffen die onder andere nodig zijn om in de toekomst de frequentieverhoging van de drielandentrein mogelijk te maken. Over de frequentieverhoging is nog geen besluit genomen. Deze gewenste frequentieverhoging vergt tevens nadere afspraken met de Belgische partners in het project.

Vraag 16

Klopt het dat dat er ook regelmatig uitval van treinen is op het traject Venlo-Mönchengladbach? Wat is hiervan de oorzaak?

Antwoord 16

Deze treinverbinding wordt uitgevoerd in opdracht van de Duitse VRR. Het traject Venlo-Mönchengladbach functioneert momenteel als omleidingsroute vanwege de realisatie van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Het is bekend en afgesproken dat vanwege deze omleidingsroute reguliere reizigerstreinen gepland worden opgeheven op het traject Venlo-Mönchengladbach.

Vraag 17

Klopt het dat wanneer goederentreinen en de ICE vanwege werkzaamheden niet via Arnhem/Düsseldorf kan rijden en wordt omgeleid via Venlo, er regionale treinen op het traject Venlo-Düsseldorf uitvallen?

Antwoord 17

Ja, dit klopt.

Vraag 18

Deelt u de mening dat als gevolg van de stremmingen tussen Arnhem en Düsseldorf, de uitval van de treinen tussen Venlo en Düsseldorf en de problemen tussen Heerlen en Aachen tot de optelsom leidt dat de treinverbinding tussen Nederland en het Duitse Ruhrgebied ondermaats zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Nee, die mening deel ik niet. Vanuit Nederland zijn er diverse internationale verbindingen van en naar het Ruhrgebied. Alle verbindingen, maar zeker ook de internationale verbindingen, kunnen te maken krijgen met geplande en ongeplande verstoringen, waarbij het soms kan voorkomen dat dit op meerdere verbindingen tegelijk effect heeft. Dit betekent niet dat de treinverbindingen tussen Nederland en het Duitse Ruhrgebied over het algemeen als ondermaats kunnen worden bestempeld. Voor wat betreft de geplande buitendienststellingen als gevolg van de aanleg van het derde spoor bij Emmerich en Oberhausen zijn sinds 2016 vele gesprekken gevoerd en afspraken gemaakt tussen de Duitse en Nederlandse infrastructuurbeheerders over de omleiding van de treinen.

Vraag 19

Deelt u de mening dat het onwenselijk is als er tegelijkertijd stremmingen en uitval van treinen is op drie belangrijke lijnen tussen Nederland en Duitsland? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid hierover in gesprek te gaan met de vervoerders en infrabeheerders? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Hoewel dit niet altijd te voorkomen is, is het uiteraard niet wenselijk dat verbindingen tegelijk uitvallen. In het contact met en tussen de infrastructuurbeheerders en vervoerders is er afstemming om overlast zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld doordat er afspraken zijn gemaakt tussen de Duitse en de Nederlandse infrabeheerders over omleiding van de treinen tijdens de periode met intensieve buitendienststellen voor de aanleg van het derde spoor.

Vraag 20

Bent u bereid om op korte termijn met de betrokken overheden, vervoerders en infrabeheerders in gesprek te gaan om te zorgen dat de problemen op de verschillende trajecten tussen Nederland en Duitsland worden aangepakt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20

Met de werkzaamheden op de verbinding Arnhem-Oberhausen wordt een belangrijke verbetering voor de internationale reiziger tot stand gebracht. Dat geldt ook voor de verbinding Venlo-Düsseldorf. Helaas betekent dit ook dat op korte termijn dit leidt tot omleidingen en verstoringen. Samen met Duitse en regionale partners is het ministerie doorlopend in gesprek en werken wij aan het minimaliseren van deze overlast.

Vraag 21

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangenomen motie-De Hoop c.s. (Kamerstuk 36 600 A, nr. 26) over de voortzetting van de belangrijke regionale trein Venlo-Düsseldorf na 2025?

Antwoord 21

Momenteel worden gesprekken gevoerd met VRR over de nieuwe verbinding Eindhoven-Düsseldorf vanaf eind 2026, waarbij ook de continuïteit van de huidige verbinding tussen Venlo en Düsseldorf aan de orde is. Zodra daar meer duidelijkheid over is, wordt de Kamer daarover geïnformeerd?

Vraag 22

Klopt het dat de uitval bij de andere grensoverschrijdende regionale treinen (Roosendaal-Antwerpen, Arnhem-Emmerich, Hengelo-Bad Bentheim, Enschede-Gronau) relatief hoger is dan de uitval op binnenlandse trajecten? Wat zijn de oorzaken hiervan en wat gaat u – in samenspraak met de regionale overheden – hieraan doen?

Antwoord 22

Het gaat hier om verbindingen onder verschillende contracten, uitgevoerd door verschillende vervoerders. De onderlinge vergelijkbaarheid is daardoor lastig te maken. De uitval per verbinding kan erg verschillen en ook veel verschillende oorzaken hebben, denk aan personeelstekorten, stakingen, materieel- of infrastoringen en zelfs overstromingen of bliksemingslag (zoals vorig jaar tussen Maastricht en Luik). De regionale concessieverleners zijn regelmatig in overleg met hun Duitse partners om te bezien op welke manier uitval van treinen zoveel mogelijk kan worden voorkomen, waarbij in het algemeen geldt dat de betrouwbaarheid van verbindingen wordt vergroot als regels en systemen eenvoudiger en/of geharmoniseerd worden aan beide zijden van de grens. Hiervoor lopen reeds processen bij mijn ministerie in het kader van Europese regelgeving. Mochten er specifieke zaken zijn in een regio, waar het Ministerie van IenW iets bij kan betekenen, dan gaat het ministerie daarover uiteraard graag het gesprek aan.

#### Vraag 23

Deelt u de mening dat de problemen met de grensoverschrijdende treinen in tegenspraak is met uw ambitie in het regeerprogramma dat er juist extra werk moet worden gemaakt van goede internationaal spoorvervoer? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 23

Het realiseren van en in stand houden van internationale verbindingen heeft specifieke uitdagingen. Dat wordt zeker onderkend en daar wordt hard aan gewerkt, zowel richting Europa waar het gaat om harmonisatie en interoperabiliteit als in samenspraak met onze buurlanden. Ik wil ook benadrukken dat een deel van de verstoringen mede het gevolg zijn van werkzaamheden die deze investeringen met zich meebrengen, die op termijn tot een beter product voor de reiziger gaan leiden.

Mede vanwege de investeringen op verschillende verbindingen en de daarmee samenhangende werkzaamheden zijn er verstoringen voor de internationale treinreiziger. Het is wel goed om te benadrukken dat dit op termijn tot een beter product voor die reiziger gaat leiden. Met het werkprogramma Internationaal Spoor zijn een aantal verbeteringen gerealiseerd, zoals de versnelling van de IC naar Berlijn en de IC naar Brussel. Komend half jaar werkt het Ministerie van IenW in het kader van het regeerprogramma verder uit hoe het internationaal treinvervoer verder kan worden verbeterd en hoe wordt omgegaan met de specifieke uitdagingen voor grensoverschrijdend spoorvervoer.

#### Vraag 24

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de in- en uitchekproblematiek op het traject Luik-Maastricht-Aachen, waardoor reizigers die gebruik maken van deze rechtstreekse trein – als de trein rijdt – alsnog in Maastricht moeten uitstappen om bij de andere vervoerder in te checken? Wanneer is dit probleem verholpen?

#### Antwoord 24

Arriva heeft een eigen OV-Chipkaartpaal in Eijsden geplaatst, naast de bestaande NS OV Chipkaartpaal, zodat binnenlandse reizigers niet uit hoeven te stappen in Maastricht en bij de andere vervoerder in hoeven te checken als zij met de drielandentrein verder reizen richting Heerlen. Voor internationale reizen kunnen reizigers, net als voor de start van de Drielandentrein, gebruik maken van de verkoopkanalen van de drie vervoerders, zoals de kaartverkoopautomaten en de apps van de vervoerders. Vervoerders werken hard aan de implementatie van OV-chipkaartpalen in België. Vanwege verschillen in diverse systemen vraagt dit meer tijd dan oorspronkelijk beoogd.

#### Vraag 25

Kunt u een update geven over de actuele situatie van de werkzaamheden aan het spoor tussen Bad Nieuweschans en Leer? Wanneer gaan de treinen tussen Groningen en Duitsland weer rijden?

#### Antwoord 25

Aan bouwstap 1 wordt door Groningen en Nedersaksen hard gewerkt waardoor een reistijdwinst van 17 minuten wordt gerealiseerd in de tweede helft van 2025. De precieze startdatum wordt duidelijk op een later moment. Onlangs was er een belangrijke mijlpaal in de vorm van het plaatsen van het laatste deel van de vernieuwde Friesenbrücke. Daarnaast worden er meer mogelijke maatregelen onderzocht voor na bouwstap 1.

#### Vraag 26

Kunt u voorgaande vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

#### Antwoord 26

Ja.