

## INTENTIEVERKLARING DRIELANDENTREIN Luik-Maastricht-Aken

### ONDERGETEKENDEN:

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, Vivianne Heijnen.
2. De Belgische Staat, vertegenwoordigd door de federale Minister bevoegd voor Mobiliteit, Georges Gilkinet.
3. De publiekrechtelijke rechtspersoon de PROVINCIE LIMBURG, zetelende te (6229 GA) Maastricht, aan de Limburglaan 10, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde Van Gaans-Gijbels, die handelt ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 13 december 2022.

Hierna gezamenlijk te noemen: 'Partijen'

### Inleiding en context

Nederland, België en de Nederlandse provincie Limburg werken al geruime tijd samen aan de realisatie van de zogeheten Drielandentrein (hierna: 3LT). De bedoeling is dat de huidige afzonderlijk bestaande verbindingen tussen Luik en Maastricht en tussen Maastricht, Heerlen en Aken vanaf december 2023 gekoppeld worden. De twee verbindingen worden op dit moment gereden door respectievelijk NMBS (op Nederlands grondgebied in opdracht van NS) en concessiehouder Arriva.

In de "*Bilaterale Intentieverklaring met betrekking tot de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer*", die op 19 april 2022 tijdens de Thalassa Top in Gent ondertekend werd door Belgisch minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet en Nederlands staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Vivianne Heijnen, is het volgende afgesproken:

*"België en Nederland gaan samen de opgestarte samenwerking tussen verschillende overheden aan beide zijden van de grens, vervoerders en railbeheerders geïntensifieerd voortzetten met het oog op de realisatie van de drielanden-verbinding tussen Luik, Maastricht en Aken."*

## Toelichting

Binnen het Euregio-gebied Luik-Maastricht-Aken is veel onderlinge samenhang en dagelijkse interactie (woon-werk, woon- vrije tijd, woon-onderwijs) en bijgevolg eveneens veel economisch potentieel.

Momenteel rijdt er vanuit België tussen Luik en Maastricht eens per uur een trein. Deze trein wordt gereden door NMBS in opdracht van de Belgische overheid en op Nederlands grondgebied in opdracht van de NS. De verbinding Maastricht – grens is onderdeel van de Hoofdrailnetconcessie in Nederland.

Vanuit Maastricht rijdt per 2023 tweemaal per uur een sneltrein naar Duitsland (één naar Aken, één naar Herzogenrath). Deze trein wordt gereden door Arriva in opdracht van provincie Limburg.

Om het bestaande en eventueel toekomstige potentieel verder te benutten wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding tussen deze drie steden. Partijen delen de gezamenlijke ambitie om op termijn een halfuurdienst aan te bieden.

Een dergelijke verbinding zal het zuiden van Nederland zonder overstap aansluiten op de ICE/HSL- stations van Luik en Aken en zo komen steden als Keulen, Frankfurt, Brussel, Londen en Parijs een stuk dichterbij te liggen. Dit draagt bovendien bij aan de EU-doelstelling om alternatieven te zoeken voor het reizen met het vliegtuig naar bestemmingen binnen een straal van 800 kilometer.

In de bilaterale intentieverklaring van 19 april 2022 is dit gegeven langs drie assen uitgewerkt, te weten dat:

- 1. de betrokken overheden aan beide zijden van de grens en de betrokken vervoerders de mogelijkheden bespreken om de huidige verbinding Luik-Maastricht te verbeteren door middel van de Drielandentrein.*
- 2. de vervoerders in beeld brengen wat de mogelijkheden zijn om de verbinding Luik-Maastricht-Aken te realiseren, op basis van een gemeenschappelijke kosten-baten analyse.*
- 3. er onderzocht wordt of deze drielandentrein de drager kan zijn van een grensoverschrijdend pilootproject, waarin gestreefd wordt naar een transparante en op de reiziger georiënteerde ticketing en tarifiering in de drielandenregio Luik-Maastricht-Aken.*

Eind 2021 is door de betrokken vervoerders een overzicht gepresenteerd van de benodigde extra kosten voor deze verbinding aan Nederlandse zijde en een overzicht van kostenposten aan Belgische zijde. Begin 2023 is op basis van recente ontwikkelingen een geactualiseerde businesscase opgesteld door de vervoerders. Op basis van de hierover aan de betrokken overheden verstrekte informatie blijkt dat het mogelijk is om binnen de bestaande concessies de 3LT te exploiteren.

Op deze manier ontstaat de basis voor vervolgspraken tussen vervoerders, tussen de respectievelijke overheden en vervoerders en tussen overheden onderling, aanvullend op de bestaande afspraken over de (deel-) verbindingen en financiering. Uitgangspunt is dat de 3LT aansluit bij de governance, die reeds geldt of zal gelden voor de verschillende delen van het traject. De opdrachtgevende overheden werken daarmee samen vanuit hun huidige en toekomstige rol ten aanzien van de uitvoering van het openbaar vervoer en het beheer van de infrastructuur. Ten

aanzien van de homologatie en certificering blijft de eigenaar van het gebruikte materieel verantwoordelijk.

Bij de samenwerking tussen betrokken stakeholders in zowel België als Nederland wordt voor zover mogelijk voortgebouwd op bestaande overlegstructuren tussen opdrachtgevende overheden en opdrachtnemende vervoerders. Voor de afstemming tussen België en Nederland wordt de bilaterale stuurgroep tussen Nederland en België benut, zoals beschreven in de bilaterale intentieverklaring van 19 april 2022. In Nederland vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Limburg in het Bestuurlijk Overleg 3LT. In aanvulling komen alle stakeholders minimaal eens per twee maanden bij elkaar in het Breed Overleg 3LT.

Deze intentieverklaring is opgesteld om het streven de 3LT in december 2023 volgens de dienstregeling te laten rijden waar te maken, door gezamenlijk de intentie uit te spreken om dit organisatorisch, juridisch en financieel mogelijk te maken. Dit stelt de vervoerders in staat om op tijd capaciteit aan te vragen bij de infrabeheerders.

### **Overwegende dat:**

Partijen – gelet op het gestelde in de toelichting en gelet op hun intenties – de samenwerking nader willen vastleggen via deze intentieverklaring.

### **Sprekende Partijen de volgende intenties uit:**

1. Partijen delen de gezamenlijke ambitie om 1x per uur een rechtstreekse verbinding Luik-Maastricht-Aken te rijden via een verlenging van de bestaande treindienst Maastricht-Aken naar Luik.
2. De ambitie is om met de drie vervoerders (NMBS, NS en Arriva) de dienst gezamenlijk aan te bieden. Het streven is om met deze treindienst van start te gaan in december 2023 (dienstregeling 2024).
  - a. Voor Nederland betekent dit dat onderzocht wordt op welke wijze Arriva in december 2023 in staat gesteld kan worden om dit traject te rijden in Nederland. Daarnaast wordt, in lijn met de afspraken rondom Aken-Maastricht, gewerkt aan een principe-besluit voor de governance (decentralisatie) waarin vastgelegd wordt welke uitgangspunten aan de basis liggen van een goed vervoerproduct, wat georganiseerd moet worden om dit te realiseren en welke technische en juridische vragen daarvoor beantwoord moeten worden.
  - b. In België maakt de verbinding deel uit van het openbaredienstcontract dat aan de NMBS is gegund voor de periode 2023-2032.
3. Partijen zijn in hun rol als concessieverlener verantwoordelijk voor het maken van afspraken met hun concessiehouder over eventuele kosten.
4. Partijen delen de gezamenlijke ambitie om te onderzoeken wanneer en onder welke voorwaarden een frequentieverhoging voor de verbinding Maastricht-Luik mogelijk is.
5. Deze intentieverklaring wordt afgesloten voor de periode van het moment van ondertekening tot 1 januari 2024. Na afloop van deze overeengekomen termijn eindigt deze intentieverklaring van rechtswege tenzij Partijen nadere afspraken aangaande eventuele verlenging maken.
6. Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen met betrekking tot de uitvoering van deze intentieverklaring treden Partijen met elkaar in overleg

om te bezien in hoeverre de inhoud van deze intentieverklaring aanpassing  
behoeft.

7. Met betrekking tot deze intentieverklaring, realiseren Partijen zich dat deze  
intentieverklaring publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden  
van de Partijen te allen tijde onverlet laten.
8. Bij de uitvoering van de hierboven uiteengezette stappen en besprekingen  
zullen de Partijen de toepasselijke nationale en Europese rechtskaders in acht  
nemen.

**Aldus akkoord bevonden en in drievoud ondertekend,**

<p><b>Namens Nederland</b> Vivianne Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat</p> <p>Plaats:</p> <p>Datum:</p> <p>Handtekening:</p>	<p><b>Namens België</b> Georges Gilkinet, Minister van Mobiliteit</p> <p>Plaats:</p> <p>Datum:</p> <p>Handtekening:</p>
<p><b>Namens de Provincie Limburg</b> Maarten van Gaans-Gijbels, Gedeputeerde Energie, Klimaat, Mobiliteit en Infrastructuur Limburg</p> <p>Plaats:</p> <p>Datum:</p> <p>Handtekening:</p>	