

Hoera, de Drielandentrein op de rails!

Interview met Michiel Cusell (Arriva)

Op woensdag 26 juni 2024 werd de Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken officieel ingehuldigd. Mondig Mobiel had hierover op 18 juli een gesprek met Michiel Cusell, regiodirecteur van Arriva Limburg. Hij is vanuit Arriva Nederland verantwoordelijk voor het regionaal en lokaal bus- en treinverkeer in Limburg.

Arriva is in Limburg verantwoordelijk voor de regionale bussen én treinen. Dat dat bij één aanbieder zit, is wel bijzonder interessant.

Bus en trein die in een gecombineerd netwerk rijden en multimodaal op elkaar afgestemd zijn, dat zien wij graag. Diep in het DNA van Arriva zit het idee dat de reiziger centraal staat. Een reiziger betaalt voor een dienst en dus mag hij als klant in de watten gelegd worden. Daarom geloven we heel sterk in een multimodaal concept volgens het visgraatmodel. Bussen voeren reizigers aan naar de hoofdassen. Dat zijn vooral treinen, maar soms ook hoogfrequente buslijnen. De bus staat ten dienste van de trein. Groot voordeel: de buschauffeur weet wanneer de trein komt en wacht als het nodig is. Een bus die parallel aan een trein rijdt, bestaat gewoonweg niet, tenzij die lokaal vanwege een specifieke aanvoerfunctie een toegevoegde waarde heeft. Als de reiziger sneller is met de trein, dan is er geen bus.

Hoe is het idee van de Drielandentrein ontstaan?

De Nederlandse provincie Limburg heeft de concessie in 2014 uitgeschreven en in 2016 aan Arriva gegund. Vanaf het begin was het de bedoeling om de regionale treindienst Aken – Maastricht (RE18) en de lijn Maastricht – Luik (S43) tot één verbinding aan elkaar te koppelen. Arriva mikt binnen de Euregio-Maas-Rijn heel bewust op het regionaal grensoverschrijdend verkeer en dus niet op de hogesnelheidstreinen. Het gaat om forenzen en studenten die regulier pendelen binnen de Euregio, reizigers uit de Euregio die in Luik en Aken op de HST willen overstappen, reizigers die via Maastricht verder naar bestemmingen in Nederland willen en toeristen. De grote winnaar in dit verhaal is de reiziger die kan genieten van modern materieel, voorzien van o.a. een rolstoelvriendelijke entree, wifi, stopcontacten, uitklapbare tafeltjes, genoeg beenruimte en stelplaats voor fietsen.

Welke obstakels zijn er bij de realisatie van de Drielandentrein opgedoken?

Aan obstakels geen gebrek. België staat afgetekend aan de kop wat betreft de uitrol van ETCS in Europa. Infrabel verplichtte ons om het materieel van de Drielandentrein met ETCS-treinbeveiliging uit te rusten. Bovendien moeten de FLIRT-treinen van Arriva onder drie



Michiel Cusell, regiodirecteur van Arriva Limburg

Foto Aron Nijs

stroomspanningen kunnen rijden én met de specifieke veiligheidssystemen van België, Duitsland en Nederland uitgerust zijn.

Tegelijkertijd moesten we de voorbije vier jaren sterk inzetten op de aanwerving van voldoende bus- en treinpersoneel. Enerzijds vertrokken veel oudere personeelsleden met pensioen, anderzijds was het tijdens de coronapandemie moeilijk om nieuw personeel op te leiden. Inmiddels hebben we dit bijna helemaal in evenwicht gebracht en kan Arriva er weer voluit voor gaan.

Welke rol speelde de NMBS in de realisatie ervan?

Om te slagen moesten we duidelijke afspraken maken met zowel Infrabel als de NMBS. Voor Infrabel was, zoals gezegd, ETCS de belangrijkste uitdaging is. Wat de NMBS betrof, moesten we een overeenkomst vinden waarbij het contract tussen de Belgische staat en de NMBS onaangeroerd bleef. Aan de monopoliesituatie van de NMBS is zelfs niets veranderd. Tussen Maastricht en Aken rijden zowel Duitse bestuurders, gedetacheerd van DB Regio, als Arrivabestuurders. Op het traject Maastricht – Luik daarentegen rijdt uitsluitend NMBS-treinpersoneel.

De korte keertijd van vier minuten in Aken klinkt zeer Zwitsers. Typisch Belgische vraag: loop je dan geen groot risico op vervolgvertragingen?

In een korte kering zit geen ruimte om verstoringen op te vangen. Met onze eenmansbediening kunnen wij zonder personeelwissel kort keren, want de machinist is bij ons de baas op de trein. Hij heeft de vertrekprocedure in handen. Bij het keren hoeft hij de trein niet "dood" te maken, hij moet gewoon naar de andere kant lopen en weer opbouwen. Dat lukt in vier minuten.

Maar door de toename van het goederenvervoer is het baanvak Herzogenrath – Aken overbelast en dat blijft voorlopig risikant. Twee keer per week halen we er trouwens enkele reizigerstreinen uit, om goederentreinen te kunnen doorlaten. Met de verkeersleiding zijn we aan het bekijken of onze Drielandentrein, in Duitsland een Regional-Express (RE), bij de afhandeling geen voorrang moet krijgen op de Euregiobahn, een tragere Regionalbahn (RB).

“We willen twee keer per uur naar Luik”

Is het niet logisch om de cirkel te sluiten en de Drielandentrein van Luik ook via Verviers naar Aken te laten rijden?

Je zou verwachten dat ik daarop bevestigend antwoord. Maar moet Arriva zoiets doen? Wij denken van niet. Wij zijn goed in wat we doen, met name regionale sneltreinen en stoptreinen. Zo ook de Drielandentrein vanuit Limburg naar Aken en Luik. Daar willen we het bij houden. Het is nu al complex genoeg met vier opdrachtgevers. Het hoeft niet nog ingewikkelder te zijn. We zijn al blij dat de Drielandentrein eindelijk rijdt.

Vier opdrachtgevers?

Ja, go.Rheinland (de aanbestedende instantie in Duitsland, n.v.d.r.), de provincie Limburg (NL), het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (NL) en de FOD Mobiliteit. Het ministerie is verantwoordelijk voor het baanvak tussen Maastricht en



Sinds eind juni kunnen we van een echte Drielandentrein spreken.

Foto Aron Nijs

Eijsden grens dat tot het hoofrailnet behoort en dus rijdt Arriva daar als leverancier van de NS.

Vormde ook de tarifiering een extra uitdaging?

Arriva is een mobiliteitsbedrijf dat niet alleen klassiek openbaar vervoer (trein en bus) aanbiedt, maar via het MaaS-platform *glimble* ook allerlei deelsystemen. Reizigers kunnen met *glimble* hun hele multimodale verplaatsing tot in Duitsland toe plannen, boeken en betalen. Daarnaast kunnen reizigers ook via de apps van NS Internationaal en NMBS Internationaal een ticket kopen. Wie digitaal nog niet zover is, hoeft niet te wanhopen: de automaten van Arriva, NS en NMBS verkopen ook tickets voor de Drielandentrein.

In de Nederlandse en Duitse stations kun

je met de ov-chipkaart in- en uitscannen. In de Belgische stations op het traject van de Drielandentrein kan dat voorlopig nog niet. Maar alle partijen werken er hard aan opdat je in de (nabije) toekomst met de ov-chipkaart en de betaalpas tot Luik kunt rijden.

Tot slot, welke plannen en ambities hebt u nog voor de “Drielandentrein”?

We rijden nu twee keer per uur naar Aken en dat willen we in samenwerking met de NMBS ook richting Luik. Met kortere keertijden in Luik en geen wachttijd van 12 minuten meer in Maastricht kunnen we die halfuurdienst met hetzelfde materieel als vandaag realiseren. Daarnaast willen we de toegang met de OV-chipkaart op de Belgische perrons tot Luik aanpakken.

Theo Rombouts en Peter Meukens



Wat is ARRIVA?

Arriva Limburg is een onderdeel van de Arriva Group, met zetel in Londen. Tot voor kort was Arriva een volle dochter van Deutsche Bahn. Sinds 1 juni 2024 is “I Squared Capital” voor 100 % aandeelhouder. Arriva is in Europa actief in tien landen. In Nederland heeft Arriva zo’n 6 500 medewerkers, verdeeld over vijf regio’s.

- Noord: trein- en busvervoer in Drenthe, Fryslân en Groningen.
- Oost: trein- en busvervoer in Overijssel en Gelderland (Achterhoek en Rivierenland).
- Brabant: busvervoer in West- en Oost-Brabant.
- Zuid-Holland: meer dan 65 lijndiensten, o.a. Leiden, Gouda en Alphen aan den Rijn.
- Limburg: het volledige regionale trein- en busvervoer, inclusief de Drielandentrein.