

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1273

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2026

Op 4 november 2025 is de Kamer geïnformeerd dat IenW samen met Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR) en de provincie Noord-Brabant werkt aan de totstandkoming van de internationale treindienst Eindhoven–Düsseldorf met beoogde start in december 2026¹. Op basis van actuele inzichten verwacht ik dat de treindienst niet conform de oorspronkelijk beoogde dienstregeling zal kunnen starten. In het dienstregelingsjaar 2027 zal deze treindienst mogelijk niet of in een gewijzigde vorm tussen Venlo en Eindhoven kunnen rijden.

De regio Brainport Eindhoven is één van de krachtigste innovatieregio's van Europa met groot economisch belang. Een goede verbondenheid op nationaal en internationaal niveau acht ik dan ook van groot belang. Juist omdat de treindienst Eindhoven–Düsseldorf een belangrijke schakel vormt in het verkeer tussen Nederland en Duitsland, betreur ik deze vertraging. In de gesprekken met stakeholders zal ik het belang van hoogwaardig internationaal treinvervoer blijven benadrukken en zal ik zoeken naar mogelijkheden om vertraging te beperken.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de redenen voor de vertraging. Het gaat in het bijzonder om de vertraagde materielevering door leverancier Stadler aan vervoerder Start en de mogelijke impact van het niet tijdig op orde hebben van de benodigde infrastructuur op Venlo, waarover u al eerder geïnformeerd bent.²

Voorgeschiedenis

In 2019 zijn internationale afspraken gemaakt door de Duitse vervoerregio VRR, IenW en provincie Noord-Brabant om per eind 2026 een doorgaande treindienst Eindhoven–Düsseldorf (RE13) te realiseren. Het contract voor

¹ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 1266.

² Afsprakenlijst MIRT – Bestuurlijke Overleggen MIRT 5, 7 en 8 januari 2026 (2026D00846)

de verbinding is gegund aan de vervoerder Start. VRR is formeel opdrachtgever. IenW en provincie Noord-Brabant dragen zorg voor het Nederlandse trajectdeel en ook de financiering daarvan. Door ProRail is afgelopen jaren hard gewerkt aan het gereed maken van de infrastructuur. Op Eindhoven en op het traject Eindhoven–Venlo is de infrastructuur eind 2026 gereed voor deze verbinding. Helaas heeft de voorbereiding van de werkzaamheden op Venlo meer tijd in beslag genomen, waardoor hier nog niet tot realisatie is gekomen.

Uitdagingen

1. Materieellevering

Vervoerder Start heeft in het najaar 2025 bevestigd dat het nieuwe materieel, dat geleverd wordt door fabrikant Stadler, niet tijdig beschikbaar is. Start werkt op dit moment aan oplossingsrichtingen voor in ieder geval de overgangsperiode tussen december 2026 en het moment dat het nieuwe materieel inzetbaar is. Het nieuwe materieel dat Start besteld heeft bij Stadler is multicourant materieel. Dit betekent dat de trein in staat is zowel onder Nederlandse als Duitse spanning en treinbeveiliging te rijden.

De vertraagde materieellevering leidt in de overgangsperiode tot een beperkte dienstregeling met ander (nog te organiseren) materieel. Start heeft aangegeven dat een volwaardige doorgaande treindienst Eindhoven–Düsseldorf niet haalbaar is in die periode. Een aantal varianten is uitgewerkt, waarbij door VRR en IenW zoveel mogelijk gestuurd wordt op het balanceren tussen een pragmatische en een haalbare oplossing, en een goed product voor de reiziger. Daarnaast rijdt NS een reguliere intercity tussen Venlo en Eindhoven.

2. Infrastructuur op Venlo

Om de grensoverschrijdende treindienst mogelijk te maken, realiseert ProRail een reeks van infrastructurele maatregelen. Voor emplacement Eindhoven en het traject Eindhoven–Venlo zijn de beoogde maatregelen tijdig gereed. Zoals al eerder gemeld, heeft ProRail laten weten dat de werkzaamheden bij Venlo vertraagd zijn. Op basis van de huidige inzichten van ProRail duren de werkzaamheden op emplacement Venlo tot zeker 2030. Een uitdaging op Venlo is dat hier naast de intensieve bediening ook sprake is van diverse andere kwaliteitsverbeteringen. De complexiteit komt door de samenhang van onder meer de aanpassingen op Venlo ten behoeve van de treindienst Eindhoven–Düsseldorf, de elektrificatie van de Maaslijn en de vervanging van de infrastructuur die nodig is om de internationale treinen van spanning te laten wisselen tussen Nederland en Duitsland en omgekeerd.

Deze situatie is zeer vervelend voor de internationale reiziger. Daarom wordt samen met ProRail en de vervoerders onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de overbruggingsperiode. Helaas blijkt dit weerbarstig. Daarom heb ik aan ProRail en de betrokken vervoerders met klem gevraagd *out-of-the-box* te denken en verschillende oplossingen (infrastructureel, logistiek en in de verkeersleiding) al dan niet in combinatie te bezien. Samen met ProRail monitor en stuur ik actief op de voortgang om tot een zo goed mogelijke oplossing voor de reizigers te komen.

Vervolg

In samenwerking met ProRail en andere partners zet het ministerie in op een zo optimaal mogelijk scenario waarbij zo veel mogelijk treinen, zo spoedig mogelijk kunnen rijden tussen Eindhoven en Düsseldorf. Gezien het belang dat ook de Kamer hecht aan goede internationale verbindingen wordt de Kamer vanzelfsprekend op de hoogte gehouden van de voortgang op dit dossier.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen