

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief inzake **Dienstuitvoering internationale treindienst Eindhoven–Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 1273)**.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Nr	Vraag
1	Om welke andere redenen dan de genoemde bijzondere redenen (vertraagde materiaallevering door Stadler aan Start en de mogelijke impact van het niet tijdig op orde hebben van de benodigde infrastructuur op Venlo) gaat het in deze Kamerbrief? Graag een limitatieve lijst.
2	Zijn er partijen jegens het Rijk ter zake contractueel toerekenbaar tekortgeschoten in de nakoming van hun verplichtingen?
3	Is er reeds sprake van verzuim in de zin van artikel 6:83 BW? En eventueel andersom?
4	Welke voorbereidingen hebben meer tijd in beslag genomen op Venlo, waardoor het nog niet tot realisatie is gekomen? En wat is de oorzaak hiervan?
5	Heeft Stadler het materieel dat niet tijdig beschikbaar is wel tijdig besteld? Licht de vertraging aan het moment van bestelling? Of zijn er vertragingsaanbieders aan de zijde van de leverancier? Welke? Waarom? Zijn er snellere alternatieven?
6	Wat is de financiële impact van ieder van de oorzaken en van alle oorzaken gezamenlijk?
7	Wat is de maatschappelijke impact van alle oorzaken gezamenlijk qua hinder?
8	Is het ook mogelijk dat er in het geheel geen verbinding met Düsseldorf is? Zo ja, voor hoelang?
9	Hoe groot is het verschil tussen de beoogde volwaardige dienstregeling en de voorziene beperkte dienstregeling? Wat is het gevolg voor de reiziger?
10	Is er in de periode gelegen tussen datering van de Kamerbrief en het moment van beantwoording van de feitelijke vragen al resultaat van het out-of-the-box denken en van infrastructurele, logistieke en verkeersleidingsoplossingen, al dan niet in combinatie, behaald?
11	Welke terugval- of overbruggingsscenario's zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR), Start, ProRail en andere betrokken partijen concreet onderzocht, welke zijn afgefallen, en om welke reden?
12	Kan er een actuele stand van zaken en planning worden gegeven van de totstandkoming van de internationale treindienst Eindhoven–Düsseldorf?
13	Wat is de precieze reden dat fabrikant Stadler de treinen voor deze dienst niet tijdig kan leveren? Gaat het om de vertraging van de levering van alle treinen of om een deel van de treinen?
14	Welke varianten zijn precies door de VRR en het Ministerie IenW uitgewerkt?
15	Is de trein van Venlo naar Duitsland gegarandeerd, tot de trein Eindhoven–Düsseldorf gaat rijden?
16	Wie draait erop voor de eventuele extra kosten die gemaakt moeten worden als gevolg van de vertraging van de start van de treindienst Eindhoven–Düsseldorf?
17	Welke (out-of-the-box) maatregelen liggen op tafel om de vertraging van de infra-aanpassingen rondom Venlo te bespoedigen en om de treindienst naar Duitsland zo goed en zo spoedig mogelijk te laten rijden?
18	Op welke wijze worden reizigers goed geïnformeerd over de vertraging en over de huidige stand van zaken met betrekking tot de verbinding tussen Eindhoven–Venlo en Duitsland?
19	Wanneer is het materieel, waarvan onlangs is aangegeven dat het treinmaterieel nog niet beschikbaar is, wel beschikbaar?
20	Hoe kan het dat onlangs pas bekend is geworden dat december 2026 niet kan worden gehaald?

- 21 Wanneer zullen betrokken steden meer duidelijkheid ontvangen eventuele mogelijkheden voor de overbruggingsperiode, gelet op het feit dat u heeft aangegeven dat er samen met ProRail en vervoerders wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de overbruggingsperiode?
- 22 Wat zijn de mogelijkheden om de werkzaamheden op het emplacement Venlo te versnellen?
- 23 Kunnen de werkzaamheden op het emplacement Venlo worden versneld? Kunnen andere partijen – zoals gemeenten – daarbij behulpzaam zijn?
- 24 Wat is de exacte oorzaak van de complexiteit in Venlo: ligt dit aan de fysieke ruimte op het emplacement, aan de technische inpassing van de spanningsluis (1500V/15kV) of aan de planning van de elektrificatie van de Maaslijn?
- 25 Waarom is de infrastructuur op het traject Eindhoven–Venlo wel gereed, maar kan deze niet worden benut zonder de aanpassingen op het station Venlo zelf?
- 26 Wat houdt de «gewijzigde vorm» van de dienstregeling voor 2027 feitelijk in voor de reiziger? Betekent dit dat er een extra overstap in Venlo noodzakelijk blijft?
- 27 Bevat het contract met Stadler of Start boeteclausules vanwege de verlate levering, en zo ja, worden deze middelen ingezet om de alternatieve vervoersplannen (zoals tijdelijk vervangend materieel) te bekostigen?
- 28 Wat zijn de nieuwe beoogde opleverdata van de verschillende infrastructurele maatregelen? Gelet op het feit dat u in uw brief van 10 februari 2026 aangeeft dat op basis van de huidige inzichten van ProRail de verwachting is dat de werkzaamheden op emplacement Venlo tot zeker 2030 duren, en daarbij de complexiteit zit in de samenhang van onder meer (1) de aanpassingen op Venlo ten behoeve van de treindienst Eindhoven Düsseldorf, (2) de elektrificatie van de Maaslijn en (3) de vervanging van de infrastructuur die nodig is om de internationale treinen van spanning te laten wisselen tussen Nederland en Duitsland en omgekeerd; wat zijn de verwachte opleverdata van de verschillende (afzonderlijke) maatregelen?