

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1287

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 mei 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 februari 2026 inzake dienstuitvoering internationale treindienst Eindhoven – Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 1273).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 mei 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

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.

Antwoord

Er zijn geen andere dan de genoemde redenen, namelijk de vertraagde materiaallevering en het niet tijdig op orde hebben van de infrastructuur op Venlo.

2.

Zijn er partijen jegens het Rijk ter zake contractueel toerekenbaar tekortgeschoten in de nakoming van hun verplichtingen?

Antwoord

Het Ministerie van IenW heeft alleen met de provincie Noord-Brabant een directe contractuele relatie. Daarin is de provincie niet tekortgeschoten jegens het Rijk.

Over de verdere bestaande juridische relaties tussen andere partijen kan het Ministerie van IenW geen uitspraak doen.

3.

Is er reeds sprake van verzuim in de zin van artikel 6:83 BW? En eventueel andersom?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 heeft het Ministerie van IenW alleen met de provincie Noord-Brabant een direct contractuele relatie. Daarin is de provincie niet tekortgeschoten jegens het Rijk. Over de verdere bestaande juridische relaties tussen andere partijen kan het Ministerie van IenW geen uitspraak doen.

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?

Antwoord

De 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 infrastructuur die nodig is om de internationale treinen van spanning te laten wisselen tussen Nederland en Duitsland en omgekeerd.

5.

Heeft Stadler het materieel dat niet tijdig beschikbaar is wel tijdig besteld? Liggt de vertraging aan het moment van bestelling? Of zijn er vertragingen aan de zijde van de leverancier? Welke? Waarom? Zijn er snellere alternatieven?

Antwoord

De vervoerder, destijds nog zijnde Start, vanaf 2026 geïntegreerd in DB Regio, heeft het materieel bij fabrikant Stadler tijdig besteld. Door productieproblemen aan de zijde van fabrikant Stadler is de levering van alle treinen vertraagd. Er zijn geen snellere alternatieven, omdat het multicourante materieel (dat zowel in Duitsland als in Nederland kan

rijden) dat nodig is om de treindienst Eindhoven – Düsseldorf te rijden niet elders beschikbaar is, niet voldoet aan de eisen voor deze treinverbinding, en niet snel geproduceerd kan worden.

6.

Wat is de financiële impact van ieder van de oorzaken en van alle oorzaken gezamenlijk?

Antwoord

Het Ministerie van IenW en provincie Noord-Brabant hebben financiële afspraken met Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR) over een bijdrage aan de exploitatie. De financiële impact van de vertraging zal in overleg met opdrachtgever VRR moeten worden bepaald. Het feit dat er in dienstregeling 2027 geen aanbod vanuit vervoerder DB Regio is op de verbinding tussen Eindhoven en Venlo weegt zwaar aan Nederlandse zijde.

7.

Wat is de maatschappelijke impact van alle oorzaken gezamenlijk qua hinder?

Antwoord

Voor 2027 geldt dat vanwege de vertraagde levering van het materieel door DB Regio ingezet wordt op een treindienst van Düsseldorf/Hamm tot Venlo. Hiermee blijft het huidige aanbod in stand, maar wordt voor de reiziger de beoogde verbetering van een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf nog niet gerealiseerd.

8.

Is het ook mogelijk dat er in het geheel geen verbinding met Düsseldorf is? Zo ja, voor hoelang?

Antwoord

VRR is in gesprek met DB Regio over het aanbod gedurende de periode dat het nieuwe materieel nog niet beschikbaar is. Inzet is het bestendigen van het huidige aanbod tussen Venlo en Düsseldorf gedurende deze overgangsperiode.

VRR heeft met DB Regio (destijds nog zijnde Start) in het contract afgesproken dat indien het niet mogelijk is een treinverbinding aan te bieden, de vervoerder moet voorzien in een busverbinding voor het grensoverschrijdende deel. Deze mogelijkheden worden ook meegenomen in de gesprekken tussen VRR en DB Regio.

9.

Hoe groot is het verschil tussen de beoogde volwaardige dienstregeling en de voorziene beperkte dienstregeling? Wat is het gevolg voor de reiziger?

Antwoord

De vorm van de voorziene, beperkte dienstregeling wordt onderzocht door alle betrokken partijen. Vanuit IenW en VRR is de inzet voor de periode dat het nieuwe materieel nog niet beschikbaar is, dat het huidige aanbod tussen Venlo en Düsseldorf door de nieuwe vervoerder DB Regio tenminste geboden wordt. Daarmee beschikt de reiziger dus nog niet per december 2026 over de directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Voor de periode vanaf het beschikbaar komen van het materieel en tot het beschikbaar zijn van de infrastructuurmaatregelen op Venlo zoeken IenW, ProRail en andere betrokken partijen momenteel naar de mogelijkheden om de beoogde volwaardige dienstregeling mogelijk te maken.

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 verkeerleidingsoplossingen, al dan niet in combinatie, behaald?

Antwoord

Het out-of-the-box denken had als uitgangspunt dat het benodigde materieel beschikbaar zou zijn per eind 2026 of in ieder geval spoedig in dienstregelingsjaar 2027. Dit is niet het geval, waardoor het niet mogelijk is een directe internationale treindienst tussen Düsseldorf en Eindhoven te rijden in dat jaar. Het out-of-the-box denken heeft wel geleid tot mogelijke oplossingsrichtingen die mogelijk ook voor dienstregelingsjaar 2028 realiseerbaar zijn, wel onder veranderende omstandigheden. Deze worden de komende periode verder uitgewerkt. Hier wordt gekeken naar zowel kleine infrastructurele als logistieke oplossingen, al dan niet in combinatie. Voor infrastructurele maatregelen zal ook de maakbaarheid in relatie tot de beperkte doorlooptijd zorgvuldig beschouwd worden.

11.

Welke terugval- of overbruggingsscenario's zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Start, ProRail en andere betrokken partijen concreet onderzocht, welke zijn afgefallen, en om welke reden?

Antwoord

Er zijn vijftien oplossingsrichtingen geïdentificeerd en globaal tegen het licht gehouden. Vier varianten, die mogelijk potentie hadden, zijn uitgewerkt voor dienstregelingsjaar 2027. Twee varianten worden, gezien de vertraagde levering van treinen, nader uitgewerkt voor dienstregelingsjaar 2028.

12.

Kan er een actuele stand van zaken en planning worden gegeven van de totstandkoming van de internationale treindienst Eindhoven – Düsseldorf?

Antwoord

Het Ministerie van IenW staat in nauw overleg met VRR en via VRR met DB Regio over de levering van het materieel. Vooralsnog is duidelijk dat in het dienstregelingsjaar 2027 het nieuwe materieel niet inzetbaar zal zijn. Vanzelfsprekend monitort het Ministerie van IenW de planning nauwgezet en oefent zij invloed uit op start per dienstregelingsjaar 2027 met vervangend materieel voor zover mogelijk.

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?

Antwoord

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 5, is de vertraging te wijten aan productieproblemen bij fabrikant Stadler.

14.

Welke varianten zijn precies door de VRR en het Ministerie IenW uitgewerkt?

Antwoord

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 11 worden twee oplossingsrichtingen uit een totaal van vijftien mogelijkheden in detail uitgewerkt. De eerste variant betreft een langere reistijd om knelpunten in de dienstregeling op station Venlo te voorkomen. Bij de tweede variant worden kleine infrastructurele maatregelen getroffen en dit heeft nadelige effecten op andere treindiensten.

15.

Is de trein van Venlo naar Duitsland gegarandeerd, tot de trein Eindhoven – Düsseldorf gaat rijden?

Antwoord

Vervoerder DB Regio heeft aangegeven dat een volwaardige doorgaande treindienst Eindhoven – Düsseldorf niet haalbaar is voor dienstregeling 2027. In die periode zet de vervoerder in op een verbinding tussen Venlo en Duitsland. Vanuit IenW is de inzet voor de periode waarin het nieuwe materieel nog niet beschikbaar is, ten minste het huidige aanbod tussen Venlo en Düsseldorf door de nieuwe vervoerder DB Regio geboden wordt.

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?

Antwoord

Verschillende factoren kunnen van invloed zijn op een mogelijke vertraging en financiële consequenties. VRR en DB Regio zijn hier als opdrachtgever en opdrachtnemer over in overleg en primair aan zet. Het is niet aan het Ministerie van IenW om op de uitkomst van die gesprekken vooruit te lopen.

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?

Antwoord

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 10, is uit een totaal van vijftien oplossingsrichtingen een selectie van vier varianten verder uitgewerkt. Twee varianten zijn in potentie haalbaar gebleken. Deze worden, gezien de vertraagde levering van treinen, nader uitgewerkt voor dienstregelingsjaar 2028.

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?

Antwoord

VRR en DB Regio zullen primair verantwoordelijk zijn voor de communicatie richting reizigers. Het Ministerie van IenW staat in nauw overleg met VRR en DB Regio om te kijken hoe IenW daarin kan ondersteunen en/of faciliteren.

19.

Wanneer is het materieel, waarvan onlangs is aangegeven dat het treinmaterieel nog niet beschikbaar is, wel beschikbaar?

Antwoord

DB Regio heeft aangegeven dat volgens de planning van eind maart de treinstellen geleverd worden in het tweede halfjaar van 2027 en 2028. Zeer recent heeft DB Regio gemeld dat de levering wederom is vertraagd naar 2028. De implicaties hiervan moeten nog worden onderzocht.

20.

Hoe kan het dat onlangs pas bekend is geworden dat december 2026 niet kan worden gehaald?

Antwoord

Dit heeft, zoals in de Kamerbrief¹ ook vermeld, twee redenen. Enerzijds was er nog onvoldoende duidelijkheid vanuit vervoerder DB Regio en fabrikant Stadler over de levering van de treinen. Anderzijds is en wordt gezocht naar oplossingen om een internationale treindienst toch mogelijk te maken terwijl de infrastructuur nog niet gereed is.

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?

Antwoord

Het Ministerie van IenW brengt de betrokken steden zo snel mogelijk op de hoogte over de wijze waarop de internationale treindienst Eindhoven – Düsseldorf zal gaan rijden.

22.

Wat zijn de mogelijkheden om de werkzaamheden op het emplacement Venlo te versnellen?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 23 zijn werkzaamheden waar mogelijk al parallel gepland, waardoor verdere versnellingsmogelijkheden niet reëel zijn.

23.

Kunnen de werkzaamheden op het emplacement Venlo worden versneld? Kunnen andere partijen – zoals gemeenten – daarbij behulpzaam zijn?

Antwoord

Voor de benodigde werkzaamheden op Venlo zijn geen gemeentelijke voorbereidingen of toestemmingen nodig. De werkzaamheden zijn al parallel gepland waar dat mogelijk is.

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?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 ligt de uitdaging in al deze genoemde zaken, en heeft vooral betrekking op technische zaken zoals de wisseling in de bovenleidingsspanning en de beveiliging van de treinen.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1273

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?

Antwoord

De aanpassingen op het traject Eindhoven – Venlo zijn minder complex te realiseren dan de aanpassingen op het station en emplacement Venlo zelf. Alle aanpassingen zijn echter noodzakelijk.

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?

Antwoord

Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de dienstregeling voor 2027 eruit gaat zien. Wel is duidelijk dat er geen doorgaande treindienst zal zijn tussen Eindhoven en Düsseldorf/Hamm. Op dit moment wordt ingezet op een voortzetting van de huidige situatie, waarbij de treindienst tussen Venlo en Düsseldorf/Hamm wordt gehandhaafd. Dit betekent dat voor reizigers vanuit Eindhoven en Helmond richting Duitsland een overstap in Venlo in 2027 noodzakelijk zal blijven.

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?

Antwoord

Het Ministerie van IenW heeft geen inzicht in de specifieke afspraken die vervoerder DB Regio (destijds Start) en fabrikant Stadler gemaakt hebben.

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?

Antwoord

Op dit moment wordt voorzien dat de maatregelen op Venlo ten behoeve van de internationale treindienst Eindhoven – Düsseldorf en de vervanging van de spanningssluis in één keer worden uitgevoerd. De inframaatregelen en het ontwerp van de treinbeveiliging hangen namelijk met elkaar samen en zorgt voor een kortere doorlooptijd in het ontwerp-proces. Anders moeten dezelfde stukken spoor meerdere malen buiten dienst worden gesteld, wat meer overlast oplevert voor de reizigers en voor het goederenvervoer. Indienstelling is voorzien voor 2030.