Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1301

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2026

Hierbij ontvangt de Kamer het voorstel met de stappen die in het Programma Toekomstige Marktordening Spoor (TMS) worden gezet zodat begin volgend jaar de juiste keuzes gemaakt kunnen worden. Hiermee geef ik invulling aan de toezegging die tijdens het commissiedebat Spoor op 3 juni jl. is gedaan.[1] Ik streef daarbij naar een breed maatschappelijk draagvlak, omdat dit besluit de kaders creëert waarbinnen invulling gegeven zal worden aan het personenvervoer per spoor in Nederland. Hierbij past dat ik de Kamer tussentijds informeer en de stappen in het proces richting besluitvorming in 2027 van tevoren schets. Ik zie de rol van de procesbegeleider, zoals besproken in het commissiedebat ook vanuit dit perspectief.

Verdiepingsfase

De onderzoeken die bij de Kamerbrief van 24 april met de Kamer zijn gedeeld, bieden een brede kennisbasis.[2] Deze inzichten worden de komende maanden op een aantal thema's verdiept om tot een goed onderbouwde keuze voor de marktordening op het spoor na 2033 te kunnen komen. Dit betreft de thema's: economische, institutionele en gedragsmatige effecten, netwerkkeuzes, reizigersbelangen, systeemtaken en governance. Na de zomer zal ik de Kamer nader informeren over de voortgang van deze verdiepingsfase en de opdracht van de procesbegeleider.

Daarnaast heeft de vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat tijdens de procedurevergadering van 20 mei besloten tot een technische briefing en een rondetafelgesprek.[3] Het ministerie IenW is graag bereid

[1] TZ202606-041.
[2] Kamerstuk 29 984, nr. 1283.
[3] 2026Z10067, https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2026D22661.

kst-29984-1301
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

om tijdens de technische briefing in gesprek te gaan over de conclusies van de onderzoeken.

Inhoudelijke gesprekken

Direct na de zomer ga ik graag met de Kamer in gesprek over de mogelijke keuzes voor de marktordening op het spoor na 2033 en de kansen en risico's die gepaard gaan met deze keuzes. De gestelde beleidsdoelen, de inzichten uit de verdiepingsfase, de eerder genoemde rapporten kunnen hierbij behulpzaam zijn.

Mijn doel is om vanaf september tot en met begin 2027 de Kamer in stappen te informeren over mogelijke keuzes en de bijbehorende kansen en risico's en hierover in gesprek te gaan. Ik zie dit als een proces waarbij we meerdere keren met elkaar overleggen, zodat de Kamer richting kan geven. Dit begint met de gestelde beleidsdoelen waaraan de toekomstige marktordening moet bijdragen. Voor de hierop volgende inhoudelijke dialoog over de mogelijke keuzes, zal ik zorgen dat de Kamer een volledig beeld heeft van mogelijkheden en consequenties die gepaard gaan met het maken van keuzes voor de marktordening. Dit betekent dat er ruimte is om aanvullende vragen mee te nemen in dit proces.

Bij belangrijke stappen in het programma overleg ik ook met de decentrale overheden, aangezien deze als verleners van spoorconcessies bestuurlijk medeverantwoordelijk zijn voor ons spoorsysteem. Parallel aan deze gesprekken, spreek ik dit najaar ook met stakeholders als reizigersorganisaties, vervoerders, consumentenorganisaties en andere belanghebbenden om ook hun kennis van het spoornet te benutten en hun belangen scherp te krijgen.

Zoals ik tijdens het commissiedebat spoor van 3 juni heb aangegeven, wil ik externe begeleiding bij het proces betrekken om de beelden en perspectieven van alle stakeholders goed in kaart te brengen. Zodoende kunnen we het goede debat met elkaar voeren en zorgen dat alle invalshoeken in beeld zijn. Direct na de zomer informeer ik de Kamer hier verder over.

Kabinetsbesluit

Op basis van de externe onderzoeksrapporten, de inzichten uit de verdiepingsfase en de gesprekken die gevoerd worden met stakeholders en de Kamer, neemt het kabinet begin 2027 een besluit voor de marktordening op het spoor na 2033. In dat besluit worden keuzes gemaakt over vier samenhangende onderdelen:

1. de publieke belangen waaraan de marktordening moet bijdragen;
2. de gewenste indeling van het spoornetwerk;
3. de marktbenadering die daarbij past;
4. de sturing en organisatie die daarvoor nodig zijn.

Vervolg op kabinetsbesluit

Na de besluitvorming zal volgend jaar een start worden gemaakt met de implementatie die doorloopt tot 2034. Bij die implementatie moeten er nog allerlei besluiten worden genomen voordat er in 2034 treinen rijden. Denk aan een mogelijke marktanalyse, de borging van systeemtaken, aanpassing van regelgeving, programma's van eisen van concessies, etc. Ook bij deze stappen wordt de Kamer nauw betrokken. Het besluit van begin 2027 is dan ook geen sluitstuk, maar een belangrijke tussenstap naar een nieuw proces.

Een goed werkende marktordening is mede afhankelijk van effectieve sturing op het gebruik van de infrastructuurcapaciteit. Daarom stem ik het proces van TMS goed af op dat van de capaciteitsverordening.

Proces capaciteitsverordening

Op 2 juni jl. informeerde ik de Kamer over de hoofdlijnen van de nieuwe verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit.[4] De verordening is inmiddels gepubliceerd en op 11 juni 2026 in werking getreden. De verordening zal gefaseerd van toepassing worden tot het jaar 2031. Met de verordening verandert de manier waarop spoorwegcapaciteit wordt verdeeld. Onder de nieuwe verordening kan beleidssturing via «strategische richtsnoeren» gegeven worden aan ProRail voor de verdeling van spoorcapaciteit. Naar aanleiding van het CD spoor van 3 juni jl. informeer ik u hierbij nader over het proces om tot deze beleidssturing te komen.

De strategische richtsnoeren moeten in het najaar van 2027 gereed zijn, zodat ProRail tijdig beleidssturing ontvangt voor de capaciteitsplanning, voor de dienstregeling van 2031 en de jaren daarna. De strategische richtsnoeren kunnen bestaan uit bindende en niet-bindende elementen. Voor de bindende elementen van de strategische richtsnoeren wordt een algemene maatregel van bestuur (AMvB) opgesteld. De komende maanden worden de ontwerp strategische richtsnoeren opgesteld en vindt daarover afstemming plaats met de betrokken stakeholders. Naar verwachting kan de internetconsultatie aan het einde van dit jaar worden gehouden. De voorhang van de AMvB in de Tweede Kamer zal naar verwachting in het voorjaar van 2027 plaatsvinden. Omdat het bindende en niet-bindende deel van de strategische richtsnoeren één geheel vormen, zal ook het niet-bindende deel dan aan de kamer worden voorgelegd. In het najaar zal ik u informeren over de voortgang van het opstellen van de strategische richtsnoeren.

Daarnaast heeft ProRail onderzoek gedaan naar het werken met kaderovereenkomsten en is zij inmiddels begonnen met de voorbereidingen voor een pilot met kaderovereenkomsten op de HSL-Zuid. In een kaderovereenkomst kunnen afspraken gemaakt worden die betrekking hebben op het meerjarig vastleggen van spoorcapaciteit. De uitkomsten van het onderzoek en de pilot worden betrokken bij het uitwerken van de strategische richtsnoeren onder de verordening en in het programma TMS.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1288.