



Aan

Staatssecretaris van I&W

nota

Verzenden kamerbrief Toekomstige Marktordening Spoor:
onderzoeksrapporten en vervolgstappen

TER BESLISSING

Datum

30 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/39261

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Beslistermijn

14-04-2026

Bijlage(n)

4

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2026-2030 staat dat "voor de periode na 2033 zal het kabinet uiterlijk begin 2027 een besluit nemen over de Toekomstige Marktordening Spoor. Onderdeel van dit besluit is het antwoord op de vraag of en op welke wijze er een marktanalyse zal worden uitgevoerd." Deze vraag wordt beantwoord door het programma Toekomstige Marktordening Spoor.

In de bijgevoegde brief informeert u de Tweede Kamer over de voortgang op het dossier Toekomstige Marktordening Spoor (hierna: TMS). Met deze brief handelt u ook een toezegging af en benoemt u de stand van zaken over een andere motie en toezegging.¹ Met een eerdere brief is de kamer geïnformeerd over het programma en twee onderzoeken.² Deze onderzoeken zijn inmiddels afgerond, u deelt ze met deze brief met de kamer. Daarnaast deelt u de beoordeling van een van de rapporten door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen Toekomstige Marktordening Spoor (COD).

In verband met het commissiedebat spoor, gepland op 3 juni a.s. is de brief in overleg met u geagendeerd in de Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (CFL) van 7 april. De CFL is akkoord met de Kamerbrief, waarbij VWS heeft gevraagd bij de publieke belangen ook de belangen van mensen met een beperking expliciet te maken. Dat is inmiddels verwerkt in de brief. AZ heeft geadviseerd om de brief via de Raad voor de Fysieke Leefomgeving (RFL) te laten gaan, de CFL is daarmee akkoord.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- Akkoord te gaan met verzending van de brief, twee rapporten en het rapport van de COD naar de Tweede Kamer na behandeling in de RFL/MR.

¹ 36563-13 verzoekt de regering om te verkennen wat nodig is om de noodzakelijke infrastructurele systeemtaken voor reizigersvervoer per spoor onafhankelijk bij ProRail te beleggen zodat alle vervoerders hier optimaal gebruik van kunnen maken; TZ202505-079 De staatssecretaris [Jansen] zegt toe in het najaar [2026] een brief naar de Kamer te sturen over systeemtaken die van NS naar ProRail over kunnen gaan; TZ202509-157 De staatssecretaris zegt toe binnen een jaar een brief naar de Kamer te sturen over het onderzoek naar de toekomst van de marktverordening. Kamerlid Veltman, H.N.

² Kamerstukken II 2024/25, 29984 nr. 1234.

Kernpunten

De brief informeert de Kamer over de voortgang van het programma TMS dat is gestart ter voorbereiding op een kabinetsbesluit begin 2027 over de marktordening van het personenvervoer per spoor na afloop van de huidige HRN-concessie met NS op 24 december 2033.

Met de brief worden twee afgeronde onderzoeken aan de Kamer aangeboden:

- Inno-V: "Marktordening op het Nederlandse spoor. Verkenning van ordeningsvarianten"
- Goudappel, Rebelgroup en APPM: "Toekomstige Marktordening Spoor. Een vergelijking van studievarianten"

Datum

23 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/39261

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris van I&W

In het kader van het Programma Toekomstige Marktordening Spoor is een Commissie van Externe Deskundigen ingesteld die een beoordeling heeft gemaakt van het tweede rapport: "Appreciatie van het rapport *Toekomstige Marktordening Spoor: Een vergelijking van studievarianten*". De Commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd en een consistente vergelijking oplevert. Wel geeft zij aan dat er nog aanvullende analyses nodig zijn van de economische, institutionele en gedragsmatige effecten. In de brief zegt u toe dat mee te nemen in de vervolgfase. Deze appreciatie gaat ook naar de Tweede Kamer.

Krachtenveld

Het krachtenveld rond dit besluit bestaat uit vier niveaus: de Europese Commissie, nationaal, decentrale overheden en de maatschappij.

Europese Commissie

Met het Vierde Spoorwegpakket zijn de SERA (Single European Railway Area) - richtlijn en de PSO (Public Service Obligation) - verordening gewijzigd. Hierdoor is er meer ruimte voor nieuwe toetreders tot de markt en is onderhandse gunning van concessies alleen nog onder strikte voorwaarden mogelijk. De Europese Commissie houdt toezicht op de naleving van deze regels door de lidstaten.

Nationaal

In het nationaal politiek-bestuurlijke krachtenveld lopen de voorkeuren uiteen tussen meer publieke regie en integratie enerzijds en meer marktwerking en concurrentie anderzijds, met daarnaast een middengroep die alleen ruimte ziet voor beperkte marktwerking als publieke belangen zoals bereikbaarheid, punctualiteit, frequentie, capaciteit en betaalbaarheid voldoende geborgd blijven. Tegelijk is er breed behoefte aan tijdige duidelijkheid over de toekomstige marktordening, zodat richting 2034 alle reële opties open blijven en keuzes over bereikbaarheid, concessies en investeringen zorgvuldig kunnen worden afgewogen.

Decentrale overheden

Provincies met bestaande spoorconcessies benadrukken dat marktordening moet bijdragen aan een voor reizigers eenduidig en samenhangend netwerk, met ruimte voor decentraal maatwerk en een zorgvuldig georganiseerde transitie inclusief compensatie van gemaakte investeringen. In dat licht is er bij deze provincies terughoudendheid ten aanzien van varianten die leiden tot (re)centralisatie van bevoegdheden. Varianten met verdere decentralisatie van regionale stoptreinen en een (gereguleerde) rol voor open toegang worden vooral aantrekkelijk gevonden als provincies daadwerkelijk zeggenschap krijgen over, of aantoonbare invloed kunnen uitoefenen op treindiensten met impact op de regionale bereikbaarheid.

Maatschappij

In het sector- en maatschappelijke veld botsen verschillende belangen. NS vraagt vooral om de risico's van opdelingsvarianten goed in kaart te brengen. Andere vervoerders benadrukken juist dat opsplitsing kan leiden tot meer concurrentie en grotere efficiëntie. Reizigersorganisaties kijken naar samenhang, kwaliteit en betaalbaarheid. Vakbonden pleiten ervoor dat bij marktordeningsvarianten ook de effecten op de impact op werk, sociale veiligheid en personeel moeten worden meegenomen, en hebben het belang van een goede overlegstructuur van vervoerders met de vakbonden aangegeven.

Datum

23 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/39261

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Aan

Staatssecretaris van I&W

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

N.v.t.

Toelichting

N.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief	De brief die voorgesteld wordt te verzenden naar de Tweede Kamer.
03	Marktordening op het Nederlandse spoor: Verkenning van ordeningsvarianten	Update van onderzoeksrapport uit 2020 door inno-V
04	Toekomstige Marktordening Spoor: Een vergelijking van studievarianten	Onderzoek naar studievarianten door consortium van Rebel, Goudappel en APPM
05	Appreciatie van het rapport <i>Toekomstige Marktordening Spoor: Een vergelijking van studievarianten</i>	Onafhankelijk oordeel over rapport Goudappel-Rebelgroup-APPM door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen