



Aan Staatssecretaris Bertram

**nota** Aanbieding Beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie  
ProRail vanaf 2029

**TER BESLISSING**

**Datum**

22 april 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/58081

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Aansturing NS en ProRail

**Beslistermijn**

24-04-2026

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

De huidige Beheerconcessie 2015-2025 aan ProRail loopt, na vier jaar beleidsneutrale velenging, af op 1 januari 2029. De beheerconcessie stelt ProRail in staat de beheertaken ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: HSWI) uit te voeren. Om de continuïteit van het beheer van de HSWI te borgen, werkt IenW aan een nieuwe beheerconcessie vanaf 2029, die eveneens aan ProRail wordt verleend.

In de afgelopen periode heeft IenW een beleidsvoornemen voor de nieuwe beheerconcessie opgesteld<sup>1</sup>. Hierin staan de voornemens van IenW ten aanzien van de nieuwe beheerconcessie vanaf 2029. Met deze nota vragen we uw akkoord op dit beleidsvoornemen.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om bijgevoegde Kamerbrief te ondertekenen en samen met het beleidsvoornemen aan de Tweede Kamer te sturen. Er wordt dan tevens een tekst gepubliceerd op de website open overheid.

**Kernpunten**

*Doel en positionering van dit beleidsvoornemen*

Het opstellen van een beleidsvoornemen is geen formele verplichting. IenW kiest dit te doen om in een vroeg stadium van het concessieverleningstraject input op te kunnen halen bij de vele betrokkenen (zie krachtenveld). Het beleidsvoornemen bevat de visie van IenW op de nieuwe beheerconcessie die per 1 januari 2029 ingaat, uitgewerkt in zo concreet mogelijke voornemens (zie toelichting).

*Inhoud van dit beleidsvoornemen*

Het beleidsvoornemen start met een schets van de wettelijke en financiële kaders waarbinnen de nieuwe beheerconcessie zich moet bewegen. Op basis van die kaders volgt een beschrijving van de keuzes die IenW maakt over de reikwijdte en de looptijd van de beheerconcessie. Daarna volgt een schets van de beleidsdoelen waaraan IenW met de nieuwe beheerconcessie invulling wil geven. Beschreven staat waarom IenW deze doelen belangrijk vindt in de context van de beleidsmatige en maatschappelijke ontwikkelingen die voorzien zijn gedurende de

<sup>1</sup> Zoals gemeld aan de Tweede Kamer in de Brief halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2025, Kamerstuk 29 984, Nr. 1267.

nieuwe beheerconcessie. Vervolgens staat toegelicht hoe die beleidsdoelen zich vertalen in voornemens voor de inhoud van de nieuwe beheerconcessie. Tot slot is er aandacht voor het vervolgproces inclusief de manier waarop IenW stakeholders wil betrekken bij de totstandkoming van de nieuwe beheerconcessie.

#### *Reikwijdte en looptijd van de nieuwe beheerconcessie*

In het beleidsvoornemen is opgenomen dat IenW voornemens is de beheerconcessie aan ProRail te verlenen met dezelfde reikwijdte als de huidige beheerconcessie. De reikwijdte omvat de beheertaken: exploitatie (waaronder capaciteitsverdeling en verkeersleiding), onderhoud, vernieuwing en deelname aan ontwikkelingen ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur.

In het beleidsvoornemen is opgenomen dat IenW voornemens is de concessie te gunnen voor een looptijd van twaalf jaar. De afgelopen twee beheerconcessies zijn voor een periode van tien jaar verleend. De overweging om voor twaalf jaar te gaan is enerzijds om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de financiële reeksen van ProRail – een wens die ProRail heeft geuit – en anderzijds om een duidelijke, stabiele en tegelijkertijd flexibele concessie te behouden. Bij de uitwerking wordt gekeken of een concessieperiode van twaalf jaar (drie keer vier jaar) passend is voor de nieuwe beheerconcessie. In het geval dat niet logisch blijkt, is de terugvaloptie een concessieperiode van (opnieuw) tien jaar.”

#### *Beleidsdoelen en voornemens*

In dit beleidsvoornemen staan de voornemens van IenW ten aanzien van de nieuwe beheerconcessie. Met de volgende vier beleidsdoelen beoogt IenW richting te geven aan de uitvoering van de beheertaken door ProRail:

- Een goede sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en concessiehouder;
- Een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder;
- Een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor en;
- Een toekomstbestendig spoor.

Ten opzichte van de huidige beheerconcessie stellen we voor een aantal dingen te behouden, omdat geconstateerd is dat deze goed werken. De focus op veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid blijft behouden. IenW blijft sturen middels prestatie-indicatoren (KPI's). Het sturingsinstrumentarium wordt voor het overgrote gedeelte behouden maar er wordt op een aantal punten gekeken of verbeteringen doorgevoerd kunnen worden, zoals het mogelijk maken van laagdrempeliger interventies. Er blijft een focus op samenwerking, al is IenW wel voornemens hier invulling aan te geven door ProRail een samenwerkingsprotocol op te laten stellen in plaats van gedetailleerde afspraken op te nemen in de concessie.

Daarnaast stelt IenW een aantal aanpassingen en aanscherpingen voor vanwege opgedane inzichten en ontwikkelingen. Het gaat dan om de verankering van de adviesrol van ProRail en de toevoeging van de focus op toekomstbestendig spoor, waar onder andere weerbaarheid en klimaatadaptatie onder vallen.

#### *Doorkijk proces*

De publicatie van het beleidsvoornemen markeert tevens de start van het stakeholderproces. Na publicatie zullen stakeholders benaderd worden om op basis van dit beleidsvoornemen het gesprek aan te gaan over de nieuwe beheerconcessie. Beoogd wordt deze gesprekken voor de zomer 2026 af te

**Datum**

22 april 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/58081

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Aansturing NS en ProRail

**Aan**

Staatssecretaris Bertram

**Bijlage(n)**

2

ronden. De input van deze gesprekken wordt betrokken bij het opstellen van de nieuwe beheerconcessie. Het streven is dat de internetconsultatie van de concept-ontwerpconcessie medio 2027 zal plaatsvinden.

## **Krachtenveld**

### *ProRail*

Met de beheerconcessie verkrijgt ProRail een uitsluitend recht<sup>2</sup> om de HSWI de beheren. De concessie wordt rechtstreeks aan ProRail verleend. ProRail en IenW hebben gesproken over het proces om te komen tot een nieuwe beheerconcessie en over de wederzijdse verwachtingen. IenW heeft ProRail dan ook betrokken tijdens het opstellen van dit beleidsvoornemen.

### *Spoorsector*

ProRail heeft in de spoorsector een 'spin in het web' functie. Het is daarom wenselijk de spoorsector goed mee te nemen in het proces om te komen tot een nieuwe beheerconcessie. Ook hebben veel partijen kennis die IenW graag benut bij het opstellen van de nieuwe concessie. Ook is het een wettelijke verplichting om bij verlening van een nieuwe beheerconcessie 'gerechtigden'<sup>3</sup> (spoorwegondernemingen en andere aanvragers van capaciteit op het spoor) in de gelegenheid te stellen een zienswijze naar voren te brengen.

### *Zbo-vorming*

Het wetsvoorstel Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. ligt ter behandeling in de Tweede Kamer. Er wordt in elk geval gewerkt aan de nieuwe beheerconcessie zolang dit wetsvoorstel nog niet is aangenomen.

## **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

n.v.t

### **Datum**

22 april 2026

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2026/58081

### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

### **Aan**

Staatssecretaris Bertram

### **Bijlage(n)**

2

---

<sup>2</sup> Als bedoeld in art. 2.24, sub a, van de Aanbestedingswet 2012.

<sup>3</sup> Zoals bedoeld in artikel 57, Spoorwegwet.

## **Toelichting**

### *Totstandkoming beleidsvoornemen*

Dit beleidsvoornemen is onder andere tot stand gekomen met inachtneming van het volgende:

- de uitkomsten van de *midterm review*;
- de prestaties van ProRail;
- de stakeholderreacties uit de afgelopen jaren waaronder die naar aanleiding van de beleidsneutrale verlenging;
- en de (verwachte) beleidsmatige en maatschappelijke ontwikkelingen.

Onderstaand wordt ieder doel uit het beleidsvoornemen kort toegelicht. Ook worden de voornemens die voortvloeien uit deze doelen opgesomd. Gezamenlijk vormt dit een goed beeld van de gehele inhoud van het beleidsvoornemen.

### *Een goede sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en concessiehouder*

De beheerconcessie is het instrument waarmee IenW als concessieverlener afspraken maakt met ProRail als concessiehouder over de uitvoering van de beheertaken. Gezamenlijk hebben ProRail en IenW geconstateerd dat over het algemeen het sturing instrumentarium werkt, maar dat verbetering, actualisatie of ontregeling mogelijk is op de volgende punten:

- Het sturingsinstrumentarium behouden en gericht verbeteren;
- De prestatie- en informatie-indicatoren ProRail;
- De gezamenlijke prestatie-indicatoren;
- De beheerplancyclus;
- Het interventiemenu;
- De informatievoorziening aan IenW;
- Het efficiënte gebruik van publieke middelen;
- De adviesrol van ProRail verankeren.

### *Een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder*

ProRail vervult verschillende rollen. Zo is ProRail bijvoorbeeld opdrachtnemer van IenW, opdrachtgever voor aannemers en verdeelt ProRail onafhankelijk de capaciteit op het spoor. IenW acht het belangrijk dat de rol van ProRail, maar ook die van IenW, duidelijk is, juist in een veranderende context. Daarom neemt IenW zich voor de volgende punten te verankeren:

- Het opstellen van een samenwerkingsprotocol door ProRail;
- De overlegstructuren borgen binnen de spoorsector;
- Het inzicht in prestaties en de totstandkoming daarvan;
- Werken voor derden;
- De systeemtaken.

### *Een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor*

Veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid zijn nauw met elkaar verweven en bepalen samen de kwaliteit van het spoorstelsel. Het Nederlandse spoorstelsel behoort tot de veiligste van Europa<sup>4</sup>. Deze hoge mate van veiligheid is het resultaat van de voortdurende inspanningen van ProRail, maar veiligheid is geen vanzelfsprekendheid. Aandacht voor een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor vraagt in de nieuwe concessieperiode nadrukkelijk aandacht vanwege de omvangrijke vervangings- en instandhoudingsopgave van de

## **Datum**

22 april 2026

## **Onze referentie**

IENW/BSK-2026/58081

## **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

## **Aan**

Staatssecretaris Bertram

## **Bijlage(n)**

2

---

<sup>4</sup> Veiligheid van de spoorwegen 'Jaarverslag spoorwegveiligheid 2024', ILT, 29 oktober 2025

spoorweginfrastructuur. In het beleidsvoornemen komen de volgende punten dan ook nadrukkelijk terug:

- Het expliciteren van veiligheid;
- Een betrouwbare dienstverlening;
- Het verkrijgen van inzicht in de benutting van beschikbare capaciteit op het spoor;
- De infracompatibiliteit van materieel;
- Impact van de instandhoudingsopgave;
- Invulling geven aan TEN-T-verordening;

#### *Een toekomstbestendig spoor*

Spoorweginfrastructuur kent een lange levensduur, waarbij onderdelen en systemen vaak tientallen jaren meegaan. Tegelijkertijd verandert de context waarbinnen het spoorstelsel opereert voortdurend. In het beleidsvoornemen komen de volgende onderwerpen terug:

- Vooruitkijken en benutten van innovatie en digitalisering;
- Toekomstbestendig vervangen;
- Omgang met omgevingseffecten;
- Omgang met klimaatadaptatie;
- Verduurzaming mogelijk maken;
- Weerbaarheid.

**Datum**

22 april 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/58081

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Aan**

Staatssecretaris Bertram

**Bijlage(n)**

2

## Bijlagen

| <b>Volgnummer</b> | <b>Naam</b>  | <b>Informatie</b>  |
|-------------------|--|--|
| 01.               | Kamerbrief Aanbieden beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie ProRail vanaf 209 | Deze kamerbrief bevat een aantal kernpunten uit het beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie ProRail vanaf 2029 voor de aanbidding aan de Tweede Kamer. |
| 02.               | Beleidsvoornemen nieuwe beheerconcessie ProRail vanaf 2029                     | Dit document bevat de beleidsvoornemens van IenW ten aanzien van de nieuwe beheerconcessie ProRail vanaf 2029.   |