Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Onze referentie
IENW/BSK-2026/202001

Bijlage(n)
2

Datum 17 november 2026
Betreft Programma Toekomstige Marktordening Spoor (TMS)
Opgave, publieke belangen en randvoorwaarden

Geachte voorzitter,

Aanleiding
Het besluit over de toekomstige marktordening van het spoor is van fundamentele en langjarige betekenis voor reizigers, medeoverheden, vervoerders en de inzet van publieke middelen. Ik vind het daarom belangrijk om tijdens de voorbereiding van het kabinetsbesluit regelmatig met uw Kamer in gesprek te zijn. Zo kunnen politieke overwegingen stapsgewijs en transparant bij de besluitvorming worden betrokken.

Voor het kabinet staat daarbij niet de keuze voor een bepaald marktordeningsmodel voorop, maar wat het spoor vanaf 2034 voor reizigers en de bereikbaarheid van Nederland moet bieden. De toekomstige marktordening moet een samenhangend, betrouwbaar, toegankelijk en betaalbaar spoorsysteem borgen dat kan inspelen op veranderingen in de vervoervraag en de samenleving. De marktordening is daarbij een middel en geen doel op zich. Deze brief bevat nog geen keuzes over de netwerkindeling, de marktbenadering of de daarbij benodigde sturing en organisatie.

In mijn brief van 24 april 2026 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van de studiefase en de onderdelen van het te nemen besluit.[1] Met deze brief ga ik in op het eerste onderdeel van het kabinetsbesluit: de publieke belangen die vanaf 2034 moeten worden geborgd.[2] Daarbij doorloop ik drie stappen. Eerst beschrijf ik de maatschappelijke opgave. Vervolgens vertaal ik deze opgave in vijf publieke belangen. Ten slotte formuleer ik de randvoorwaarden voor de verdere besluitvorming.

Tot slot licht ik in deze brief het bijgevoegde rapport "*Onderzoek doorlooptijd implementatie kabinetsbesluit TMS*" toe en blik ik vooruit op het vervolg van de besluitvorming. Het rapport concludeert dat besluitvorming in het eerste kwartaal van 2027 nodig is om alle onderzochte marktordeningsopties voor 2034 open te houden.

[1] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Toekomstige marktordening spoor (TMS): onderzoeksrapporten en vervolgstappen*, 24 april 2026, Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1283.

[2] In het commissiedebat van 3 juni vroeg de heer Schutz (VVD) om de besluitvorming te beginnen met politieke kaderstelling over de publieke belangen en beleidsdoelen die na 2033 centraal moeten staan.

1. De opgave vanaf 2034

Het spoor is een cruciaal onderdeel van het mobiliteitssysteem. Jaarlijks worden in Nederland bijna 390 miljoen treinreizen gemaakt, gemiddeld ruim een miljoen per dag. De trein brengt mensen naar werk, onderwijs, zorg, familie en vrienden en vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de reis van deur tot deur.[3] Hoe goed een bestemming per trein bereikbaar is, wordt niet alleen bepaald door de aanwezigheid van een treinverbinding, maar ook door reistijd, frequentie, aansluitingen, kosten, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en de verbinding met andere vormen van vervoer. Voor mensen zonder passend alternatief speelt het openbaar vervoer bovendien een cruciale rol bij het bereiken van voorzieningen en het kunnen deelnemen aan de samenleving.

Het spoorsysteem heeft daarnaast een bredere maatschappelijke functie in het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid. De Ontwerp-Nota Ruimte verbindt de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, waaronder de woningbouwopgave, met de bereikbaarheid van steden, regio's en voorzieningen.[4] Het spoor en de stations zijn belangrijke schakels bij het ontsluiten van woningbouwlocaties en het verbinden van steden en regio's.[5] In de Mobiliteitsvisie 2050 en het Toekomstbeeld OV 2040 wordt de trein beschouwd als onderdeel van een bredere mobiliteitsmix. Vooral op drukke corridors en in stedelijke regio's kan het spoor grote vervoersstromen ruimte-efficiënt verwerken en reizigers via stations verbinden met regionaal openbaar vervoer en andere vervoerswijzen.[6] Deze beleidskaders onderstrepen het belang van een samenhangend mobiliteitssysteem dat alle knooppunten in Nederland met elkaar verbindt door goede aansluitingen tussen verschillende modaliteiten. Het spoornetwerk vormt de ruggengraat van dit landelijke netwerk. Daarnaast is ook het belang van het spoorsysteem voor militaire mobiliteit en een weerbare samenleving toegenomen.

Ondertussen groeit de vraag naar spoorvervoer weer. De Referentieprognoses 2025 laten zien dat in beide WLO-scenario's rekening moet worden gehouden met een verdere groei van het treinvervoer richting 2040.[7] De omvang en de verdeling van deze groei over corridors, knooppunten en momenten van de dag zijn onzeker. De toekomstige marktordening moet daarom ruimte bieden om het vervoersaanbod aan te passen aan de ontwikkeling van de vraag en om groei op drukke delen van het netwerk

---

[3] Centraal Bureau voor de Statistiek, *Passagiersvervoer per spoor; reizigers, reizigerskilometers*, voorlopige cijfers 2025. Het CBS registreerde in 2025 388,7 miljoen treinreizen op het Nederlandse spoorwegnet. Een reis loopt van de plaats van instappen tot de plaats van uitstappen, inclusief eventuele overstappen.

[4] Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, *Ontwerp-Nota Ruimte*, 26 september 2025, bijlage bij Kamerstukken II 2025/26, 29 435, nr. 269

[5] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Stationsagenda: Visie voor 2040*, 9 februari 2023, bijlage bij Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 1088.

[6] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Mobiliteitsvisie 2050: Hoofdlijnennotitie*, 17 maart 2023, bijlage bij Kamerstukken II 2022/23, 31 305, nr. 388.
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat e.a., *Contouren Toekomstbeeld OV 2040*, 6 februari 2019, bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 23 645, nr. 685.

[7] Rijkswaterstaat, *Referentieprognoses 2025 NRM/LMS*, 1 oktober 2025, tabel 3-10. Ten opzichte van het modelbasisjaar 2022 neemt het aantal treinreizen op een gemiddelde werkdag in 2040 modelmatig toe met 37 procent in scenario Laag en 52 procent in scenario Hoog. Het aantal reizigerskilometers neemt toe met respectievelijk 38 en 54 procent. Het relatief lage gebruik van het openbaar vervoer in het door de coronapandemie beïnvloede basisjaar draagt bij aan deze groeipercentages.

op te vangen. De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2026) brengt op basis van deze prognoses nader in beeld waar bereikbaarheids- en capaciteitsknelpunten kunnen ontstaan.

De maatschappelijke waarde van het spoor komt niet alleen tot uitdrukking in aantallen reizigers. Zoals benadrukt in de kabinetsreactie op het advies *Elke regio telt!*, moet bij beleidskeuzes niet alleen worden gekeken naar doelmatigheid, maar ook naar de gevolgen voor de samenleving, economie en leefomgeving in alle delen van Nederland.[8] Ook verbindingen met een beperktere vervoervraag zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's en voorzieningen. Voor de toekomstige inrichting van het spoorsysteem is daarom niet alleen de vervoervraag op afzonderlijke verbindingen van belang, maar ook de functie binnen het geheel van de regionale mobiliteitsnetwerken. Alleen zo valt de bereikbaarheid voor de inwoners van elke regio in Nederland te realiseren.

Daarnaast is de ambitie om de internationale spoorverbindingen te versterken. Internationaal personenvervoer en goederenvervoer maken gebruik van hetzelfde intensief bereden spoornetwerk als het binnenlandse personenvervoer. Internationale langeafstandsverbindingen en het goederenvervoer rijden in Nederland in open toegang; het besluit over de toekomstige marktordening brengt daarin geen verandering. De toekomstige marktordening zal wel rekening houden met de verdeling van de beschikbare capaciteit en de samenhang tussen de binnenlandse en internationale treindiensten en het goederenvervoer.[9]

Het kabinet wil de toekomstige marktordening zo inrichten dat overheid en sector actief kunnen inspelen op veranderingen in de mobiliteit. Daarvoor zijn duidelijke verantwoordelijkheden en instrumenten nodig om het aanbod aan te passen, nieuwe treindiensten in open toegang in het netwerk in te passen en voor reizigers goede aansluitingen, eenduidige reisinformatie en eenvoudige betaalmogelijkheden te waarborgen. Ook publieke mobiliteit biedt kansen voor de bereikbaarheid. Daarbij worden openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en waar mogelijk deel- en vrijwilligersvervoer beter met elkaar verbonden. De marktordening moet de samenwerking tussen deze vormen van vervoer ondersteunen en ervoor zorgen dat het spoor goed verbonden blijft met de regionale mobiliteitsnetwerken.

De Referentieprognoses laten richting 2040 een groei van het totale treinvervoer zien, maar de omvang, plaats en het moment van die groei zijn onzeker. Woningbouw, vergrijzing, hybride werken en veranderende reismotieven beïnvloeden waar en wanneer mensen reizen. Met het vervoersaanbod, de dienstregeling en waar passend de tarieven kan de spreiding van reizigers bovendien mede worden beïnvloed. De toekomstige marktordening moet daarvoor voldoende ruimte bieden, zonder dat de bereikbaarheid en samenhang van het netwerk onder druk komen te staan.

Deze omstandigheden kunnen veranderen, maar de maatschappelijke functie van het spoor blijft bestaan. De opgave is daarom om vanaf 2034 een samenhangend, betrouwbaar, toegankelijk en betaalbaar spoorsysteem voor reizigers te borgen, dat

[8] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Raad voor het Openbaar Bestuur en Raad voor Volksgezondheid & Samenleving, *Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's*, 27 maart 2023, en de kabinetsreactie daarop, Kamerstukken II 2022/23, 29 697, nr. 114.

[9] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor*, 4 november 2025, Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1266;

bijdraagt aan de bereikbaarheid van Nederland en zich kan aanpassen aan een veranderende vervoervraag, maatschappelijke ontwikkelingen en beschikbare publieke middelen. De marktordening is daarbij een middel: bij iedere keuze staat centraal hoe de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, betaalbaarheid en samenhang van het spoorsysteem worden geborgd.

2. De publieke belangen

De toekomstige marktordening op het spoor moet aansluiten op de ruimtelijke, economische en maatschappelijke opgaven die geschetst zijn in de vorige paragraaf. Om deze bijdrage te kunnen leveren moet de spoorsector net als nu hoge prestaties blijven leveren voor de reizigers. Zij moeten erop kunnen rekenen dat zij hun werk, school, voorzieningen en sociale contacten kunnen bereiken. Daarbij moet de spoorsector inclusief zijn zodat alle reizigers er gebruik van kunnen maken.

In mijn brief van 24 april jl. heb ik dit vertaald naar vijf samenhangende publieke belangen. In de keuzes die het kabinet zal maken over de toekomstige marktordening staat voorop dat deze publieke belangen geborgd kunnen worden.

Het kabinet streeft naar een doelmatig personenvervoer per trein dat:

- betrouwbaar is;
- goede bereikbaarheid biedt;
- beheersbaar is vanuit een heldere sturingsrelatie;
- betaalbaar is voor reizigers en overheid;
- een comfortabele en sociaal veilige reis mogelijk maakt voor alle reizigers, ook de reizigers met een beperking.

In deze brief concretiseer ik wat deze belangen voor het toekomstige spoorsysteem betekenen:

Betrouwbaarheid: Het behouden van treindiensten met een dagelijks hoge punctualiteit en met minimale verstoringen. De dienstverlening heeft een langjarig continu karakter. Daarbij zijn veiligheid, cyberveiligheid, strategische autonomie en weerbaarheid geborgd. Een weerbaar spoor is van groot belang voor een weerbare samenleving.

Bereikbaarheid: De trein draagt eraan bij dat voorzieningen bereikbaar zijn, met hoge frequenties en een vast patroon. Het voor 2033 voorziene aanbod geldt daarbij als ondergrens voor iedere marktordeningskeuze. Beperkte herverdelingseffecten tussen verbindingen zijn niet op voorhand uitgesloten, maar de totale bereikbaarheid en kwaliteit van de dienstverlening moeten ten minste op peil blijven.[10] Hierdoor zijn steden en alle landsdelen de hele dag verbonden. Dit draagt bij aan een deur-tot-deurreis met zo min mogelijk drempels voor de reizigers.

Betaalbaarheid: De marktordening draagt bij aan betaalbaarheid voor zowel de reiziger als de overheid/belastingbetaler. Daarvoor is het noodzakelijk dat vervoersbedrijven rendabele diensten kunnen aanbieden en tegelijkertijd gezonde prikkels ervaren om

[10] Uit Goudappel, Rebelgroup en APPM, *Toekomstige Marktordening Spoor. Een vergelijking van studievarianten* (Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1283, bijlage 3) blijkt dat in enkele studievarianten een kleine groep reizigers op sommige verbindingen sneller hun bestemming bereiken en een andere kleine groep juist langzamer.

efficiënt te werken en kwalitatief goede dienstverlening te leveren, en dat de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut.

Prettige reisbeleving: Een prettige reisbeleving ontstaat doordat de trein comfortabel en eenvoudig te gebruiken is door integrale mobiliteitssystemen, ook tussen verschillende vervoerders. Treinen en stations zijn voor de reizigers zo veel mogelijk toegankelijk, schoon en sociaal veilig. Het aantal overstappen per treinreis mag niet sterk toenemen.

Beheersbaarheid: Een effectieve marktordening vraagt om een heldere, effectieve, efficiënte, duurzame en langjarige sturingsrelatie tussen overheden, ProRail en vervoerders. Sturingsinstrumenten zijn nodig om de bovenstaande publieke belangen van het spoorsysteem te kunnen borgen.

3. Randvoorwaarden voor verdere uitwerking

De hiervoor beschreven opgave en publieke belangen bepalen wat de toekomstige marktordening spoor moet bereiken. De uitvoerbaarheid van iedere marktordeningskeuze wordt daarnaast beoordeeld aan de hand van juridische, bestuurlijke, budgettaire, logistieke en organisatorische randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden bepalen onder welke voorwaarden een keuze kan worden gerealiseerd en welke waarborgen daarbij nodig zijn.

De hierna beschreven randvoorwaarden kunnen niet los van elkaar worden bezien. Tussen de gewenste bijdrage aan de publieke belangen en de juridische, financiële, logistieke en bestuurlijke mogelijkheden kunnen spanningen ontstaan. Het kabinet zal deze aspecten daarom in samenhang afwegen en bij het uiteindelijke besluit inzichtelijk maken welke afruilen noodzakelijk zijn en welke restrisico's blijven bestaan.

<u>Passend binnen het juridische kader</u>
Iedere marktordeningskeuze moet passen binnen het toepasselijke nationale en Europese juridische kader. Het Vierde Spoorwegpakket heeft de markt verder geopend door de mogelijkheden tot onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten nader in te kaderen en voor binnenlands personenvervoer per spoor het recht op open toegang te introduceren. Sinds het aflopen van het overgangsregime op 24 december 2023 is onderhandse gunning aan strikte regels in de PSO-verordening verbonden.[11]

Voor dienstregelingen vanaf 2031 verandert ook de planning en verdeling van spoorcapaciteit. De nieuwe Europese capaciteitsverordening[12] introduceert meerjarige en sterker Europees geharmoniseerde capaciteitsverdelingsprocedures en biedt lidstaten de mogelijkheid om via strategische richtsnoeren richting te geven aan de verdeling van de spoorcapaciteit in eigen lidstaat. Daarin hebben naast nationaal ook internationaal personenvervoer, spoorgoederenvervoer en militaire mobiliteit hun plaats. Bij de verdere uitwerking wordt rekening gehouden met deze nieuwe regels, relevante juridische ontwikkelingen en mogelijke uitkomsten van de lopende procedures.

[11] Verordening (EG) nr. 1370/2007, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2016/2338, en de interpretatieve richtsnoeren van de Europese Commissie van 26 juni 2023.
[12] Verordening (EU) 2026/1184 inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.

Verdeling verantwoordelijkheden Rijk en regio als vertrekpunt
De bestaande verdeling van concessiebevoegdheden tussen Rijk en decentrale overheden vormt het vertrekpunt. Afhankelijk van de keuze van het kabinet, kan met decentrale overheden worden overlegd over mogelijkheden voor verdere regionale decentralisatie overeenkomstig het eerder gedeelde decentralisatiekader.[13] Ervaringen met eerdere decentralisaties laten zien dat onder passende voorwaarden voordelen voor de regionale reiziger mogelijk zijn, maar ook dat duidelijke afspraken over aansluitingen, verantwoordelijkheden en systeemcoördinatie nodig blijven.

Budgettair inpasbaar
De toekomstige marktordening moet passen binnen de beschikbare publieke financiële kaders. Voor aanvullende infrastructuur zijn geen structurele publieke middelen beschikbaar. Daarom worden de structurele exploitatiekosten, publieke bijdragen, uitvoeringskosten en financiële risico's inzichtelijk gemaakt. De eenmalige transitie- en implementatiekosten en -baten worden afzonderlijk in beeld gebracht.

Logistieke maakbaarheid
Logistieke maakbaarheid betekent dat de toekomstige marktordening spoor uitvoerbaar moet zijn, indien nodig stapsgewijs over een langere periode, binnen de bestaande en voorziene infrastructuur, de beschikbare spoorcapaciteit, de mogelijkheden van de dienstregeling en de beschikbaarheid van materieel en personeel. Daarbij wordt de bestaande infrastructuur zo doelmatig mogelijk benut. Dat betekent niet alleen dat zoveel mogelijk treinen kunnen rijden, maar ook dat de samenhang van de dienstregeling, de robuustheid van het netwerk en het vermogen om verstoringen op te vangen geborgd zijn.

Sturing en coördinatie
Ongeacht de gekozen netwerkindeling, marktbenadering of het aantal vervoerders moet het spoor voor de reiziger als één samenhangend systeem kunnen worden benut. De borging van de publieke belangen is daarom leidend voor de benodigde sturing en coördinatie. Wanneer op het netwerk meerdere vervoerders actief zijn, binnen verschillende concessies of in open toegang, neemt het aantal onderlinge afhankelijkheden toe. Dit kan aanvullende coördinatie en kosten vereisen op onder andere het gebied van de dienstregeling, aansluitingen, capaciteitsverdeling, reisinformatie, betalen, toegankelijkheid en de afhandeling van verstoringen. In een besluit over de toekomstige marktordening wordt daarom bepaald welke taken netwerkbreed moeten worden georganiseerd, wie daarvoor verantwoordelijk is en welke sturings-, toezichts- en handhavingsinstrumenten nodig zijn.

Waar de bestaande rolverdeling tussen overheden, ProRail en vervoerders daarvoor toereikend is, kan daarop worden voortgebouwd. Waar deze onvoldoende mogelijkheden biedt om de publieke belangen te borgen, zijn aanpassingen in de organisatie en sturing nodig. Deze veranderingen moeten tijdig en beheersbaar kunnen worden ingevoerd en de toekomstige marktordening moet voldoende aanpasbaar zijn om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen.

[13] Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 1001

4. Onderzoek doorlooptijden implementatie kabinetsbesluit TMS

Tijdens het commissiedebat van 3 juni vroegen de leden Heutink (Groep Markuszower) en Van Asten (D66) naar de timing van het kabinetsbesluit in relatie tot de lopende juridische procedures en naar de mogelijkheid om het besluit zo nodig later bij te stellen. Mede naar aanleiding daarvan is onderzocht welke implementatiestappen, afhankelijkheden en doorlooptijden samenhangen met de verschillende keuzes voor de toekomstige marktordening.

Het rapport onderzoekt vier casussen die verschillen in de omvang van het treindienstenpakket, de betrokken overheden en de wijze van concessieverlening.[14] Deze casussen zijn bedoeld om de gevolgen van verschillende implementatieprocessen voor de doorlooptijd inzichtelijk te maken en vormen geen keuzemogelijkheden voor het kabinetsbesluit. In geval van open toegang hoeft geen concessieverlenings- of aanbestedingsprocedure te worden doorlopen, daarom is open toegang naar verwachting niet bepalend voor de kritieke doorlooptijd.

Voor de onderzochte casussen geldt vanaf het kabinetsbesluit een minimale doorlooptijd van zes tot zesenhalf jaar. Deze periode omvat de algemene voorbereiding, de voorbereiding van de aanbesteding of onderhandse gunning, de gunningsprocedure en de implementatie van de nieuwe concessie of concessies. Het rapport concludeert daarom dat besluitvorming in het eerste kwartaal van 2027 nodig is om alle onderzochte marktordeningsopties voor 2034 open te houden.

Deze doorlooptijden gaan uit van gunstige omstandigheden, waaronder een voldoende concreet kabinetsbesluit, tijdig beschikbare informatie en voldoende personeel, materieel, infrastructuur en dienstvoorzieningen. Juridische procedures of vertraging in de besluitvorming kunnen het tijdpad onder druk zetten. Het rapport beveelt daarom aan om waar mogelijk al vóór het kabinetsbesluit met voorbereidende werkzaamheden te beginnen.

Uitstel van het kabinetsbesluit tot na de uitkomst van de lopende juridische procedures zou ertoe leiden dat niet alle onderzochte marktordeningsopties per 2034 uitvoerbaar blijven. Een tijdig besluit moet daarom op hoofdlijnen voldoende duidelijkheid bieden over de netwerkindeling, de marktbenadering en de benodigde sturing en organisatie. Deze onderdelen kunnen vervolgens tijdens de implementatie nader worden uitgewerkt.

5. Vervolg

De beschreven opgave, publieke belangen en randvoorwaarden vormen het kader voor het kabinetsbesluit begin 2027. Het kabinet informeert de Kamer na het kerstreces over de voortgang van de procesbegeleider. Zijn bevindingen en het debat in uw Kamer wordt in de eerste maanden van 2027 bij de besluitvorming betrokken. Tot slot wordt de eindnotitie, welke voorziet in de onderbouwing van het besluit, afgerond.

Op basis daarvan doet het kabinet één integraal voorstel voor de netwerkindeling, de daarbij passende marktbenadering(en) en de benodigde sturing en organisatie. Dit voorstel houdt rekening met het aanbod voor internationaalvervoer, goederenvervoer en militaire mobiliteit. Ook wordt meegenomen of en op welke wijze een marktanalyse

[14] Sweco (2026). Onderzoek doorlooptijd implementatie kabinetsbesluit TMS.

wordt uitgevoerd. De komende periode worden de aanvullende analyses afgerond en wordt het integrale kabinetsbesluit verder voorbereid.

Het kabinetsbesluit over de toekomstige marktordening van het spoor wordt in nauwe samenhang met de Rijksvisie op het openbaar vervoer voorbereid. De Rijksvisie geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van het openbaarvervoersysteem; het besluit over de marktordening bepaalt hoe de publieke belangen binnen het spoorvervoer vanaf 2034 worden geborgd. Beide trajecten worden daarom inhoudelijk en in de tijd op elkaar afgestemd.

Procesbegeleider
De procesbegeleider raadpleegt medeoverheden, vervoerders, reizigersorganisaties, ProRail, Tweede-Kamerfracties en andere betrokken partijen. In mijn brief van 10 juli 2026 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het proces en de betrokkenheid van de Kamer en belanghebbenden richting het kabinetsbesluit.[15] Vervolgens is de kamer op 11 september 2026 geïnformeerd over de procesbegeleider.[16] De bevindingen worden bij de besluitvorming betrokken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Annet Bertram

[15] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Proces Programma Toekomstige Marktordening Spoor (TMS)*, 10 juli 2026, Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1301.

[16] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Nadere duiding processtappen Programma Toekomstige Marktordening Spoor (TMS), 11 september 2026, Kamerstuk 2026Z18690.