

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1277

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 maart 2026

In de beroepsprocedure over de gunning van de Hoofdrailnetconcessie 2025–2033 (hierna: HRN-concessie) heeft het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) in een tussenuitspraak van 9 september 2025¹ mij opgedragen om de onderhandelingen met Arriva over de Noordelijke lijnen te hervatten en uiterlijk op 8 december 2025 de uitkomst daarvan aan het College te melden. Het betreft de stoptreindiensten tussen Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden. In mijn brief van die datum heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de gesprekken.² Met deze brief breng ik uw Kamer op de hoogte over de uitkomst van die gesprekken. Daarnaast breng ik uw Kamer op de hoogte van de stand van zaken over de Europese infractieprocedure over de HRN-concessie.

Aanloop

Bij de gunning van de HRN-concessie in 2023 heeft de toenmalige Staatssecretaris geconcludeerd dat opentoeegangvervoer op de trajecten Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden niet met voldoende mate van zekerheid kon voorzien in de vereiste continuïteit voor de reizigers en in de garantie dat het vervoer gedurende de duur van de HRN-concessie 2025–2033 niet zou worden afgeschaald. Daarop is het besluit genomen om de stoptreindiensten onderdeel te laten blijven van de HRN-concessie die aan de NS is gegund.³

Gesprekken met Arriva

Zoals ik in mijn brief van 8 december 2025 heb aangegeven heeft mijn ministerie contact gezocht met Arriva en een reeks gesprekken gevoerd met haar over haar opentoeegangmelding uit 2022 voor stoptreindiensten

¹ ECLI:NL:CBB:2025:456

² Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1268, d.d. 8 december 2025.

³ Kamerstukken II 2025/26, 29 984, nr. 1176, d.d. 21 december 2023.

op de noordelijke lijnen. Het is mijn ministerie en Arriva niet gelukt om binnen de door het CBb gestelde deadline tot afronding van de gesprekken te komen. De afgelopen maanden zijn de gesprekken voortgezet, waarbij Arriva een geactualiseerd aanbod heeft gedaan, dat ontvangen is op 14 januari 2026.

In de gesprekken met Arriva stond de beschikbaarheid van rijdend materieel centraal. Arriva heeft aangegeven niet over materieel te kunnen beschikken voor de periode tussen de beoogde oplevering van de geëlektrificeerde Maaslijn in 2027 (waar het beoogde materieel voor de noordelijke stoptreindiensten voor is aangeschaft) en de eventuele levering van nieuw te bestellen materieel. Naar verwachting van Arriva duurt het bestellen van nieuw materieel drie jaar vanaf het moment van bestelling. Er zou dus niet eerder dan in 2029 nieuw materieel kunnen instromen.

Als mogelijke oplossing heeft Arriva voorgesteld dat het ministerie bij NS zou kunnen afdwingen dat NS materieel overdraagt of ervoor zorgt dat Arriva tijdelijk gebruik kan maken van materieel van NS. Die mogelijkheid past niet bij het uitgangspunt van het aanbieden van treindiensten in open toegang, namelijk dat een vervoerder dat op eigen initiatief doet en voor eigen rekening en risico. Opentoeegangvervoerders kunnen geen beroep doen op de overheid voor het beschikbaar stellen van financiering, materieel en personeel. Bovendien kan ik NS niet dwingen materieel beschikbaar te stellen voor de uitvoering van opentoeegangsdiensten door een andere vervoerder.

Op basis van de gevoerde gesprekken en het geactualiseerde aanbod ben ik tot de conclusie gekomen dat Arriva geen zekerheid biedt dat Arriva gedurende de looptijd van de HRN-concessie deze treindiensten in open toegang kan rijden op de Noordelijke Lijnen. Het geactualiseerde aanbod is daarmee onvoldoende om het kabinetsbesluit uit 2023 om de stoptreindiensten in de HRN-concessie op te nemen te heroverwegen. Dit heb ik ook aan het CBb laten weten.

Vervolg

Het in de HRN-concessie laten van de stoptreindiensten betekent niet ik geen kansen zie voor opentoeంగాanbod in de toekomst. Daarom zal ik met Arriva, andere aanbieders en de regio in gesprek blijven. Bij de midterm review zal ik tevens nadrukkelijk stilstaan bij de mogelijkheid om de huidige stoptreindiensten uit de HRN-concessie te halen en deze bijvoorbeeld te decentraliseren.

Tijdens het CD Spoor van 18 december 2025 is door Kamerlid De Hoop (GroenLinks-PvdA) gevraagd in de gesprekken met Arriva stil te staan bij de wederzijdse erkenning van abonnementen. En heeft Kamerlid Boelsma – Hoekstra (CDA) gevraagd een vergelijking te maken van het aanbod van Arriva met hetgeen NS nu levert op het gebied van dienstregeling, frequentie, punctualiteit, zitplaatskans en de borging daarvan. In de gesprekken met Arriva zijn deze aspecten vanwege de te grote onzekerheden met betrekking tot materieel niet aan de orde gekomen.

Europese infractieprocedure

Tijdens de procedurevergadering van de Vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 4 februari jl. heeft de commissie gevraagd om

een Kamerbrief over de stand van zaken over de infractieprocedure over de HRN-concessie⁴.

Zoals eerder met de Kamer gedeeld, heeft de Europese Commissie in juli 2025 aangekondigd dat zij de inbreukprocedure tegen Nederland bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (EU-Hof) aanhangig zal maken⁵. Inmiddels heeft Nederland het verzoekschrift met de argumenten van de Commissie ontvangen. Nederland bestudeert het verzoekschrift en dient uiterlijk 23 maart een reactie op het verzoekschrift in te dienen bij het EU-Hof. Op 9 februari 2026 is de bekendmaking van deze zaak in het publicatieblad van de Europese Unie⁶ gepubliceerd. Het verzoekschrift van de Europese Commissie en de bijlagen zijn processtukken. Deze zijn niet openbaar. Een samenvatting van het verzoekschrift is gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. Een procedure bij het EU-Hof duurt gemiddeld anderhalf jaar.

Relatie met juridische procedure bij het CBb

Zoals eerder met de Kamer gedeeld over de tussenuitspraak van het CBb in de beroepsprocedure over de gunning van de HRN-concessie, heeft het CBb de zaak doorverwezen naar het EU-Hof om antwoord te krijgen op de prejudiciële vragen die het CBb in de tussenuitspraak stelt over de uitleg van het EU-recht⁷. Het is mogelijk dat zowel de inbreukprocedure als de prejudiciële procedure naar aanleiding van de vragen van het CBb in dezelfde periode door het EU-Hof behandeld worden. Het zijn niettemin twee afzonderlijke procedures met eigen procedureregels.

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

⁴ 2026Z02334/2026D05320

⁵ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 29 984, nr. 1261

⁶ Zie in het Publicatieblad van de Europese Unie van 9 februari 2026: Zaak C-823/25: Beroep ingesteld op 12 december 2025 – Europese Commissie tegen Koninkrijk der Nederlanden (EUR-Lex – 62025CN0823 – NL – EUR-Lex)

⁷ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk 29 984, nr. 1262