

29984 Spoor: vervoer- en beheerplan
Nr. 1242 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur
 en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2025

Vele reizigers maken dagelijks gebruik van het treinvervoer in Nederland. Het is onze gezamenlijke ambitie om te zorgen dat het vervoer per spoor betrouwbaar, comfortabel en betaalbaar is en blijft. De Kamer vraagt hier terecht regelmatig aandacht voor. Afgelopen najaar is besloten om de voorziene stijging van de NS-tarieven in 2025 met ongeveer 12% te halveren tot ongeveer 6%. Daarbij heeft het kabinet de intentie uitgesproken om te komen tot een structurele oplossing voor de NS-tarieven voor het jaar 2026 en verder, en de Kamer hier bij Voorjaarsnota 2025 over te informeren.¹ Zonder maatregelen zullen de NS-tarieven in 2026 naar verwachting immers met ongeveer 12% stijgen.

De intentie bestond eruit om bij de oplossing – net zoals in 2025 – tot een verdeling te komen tussen Rijk, NS en de reiziger. En om de bijdrage van het Rijk in de tijd te begrenzen, bijvoorbeeld tot en met de *midterm review* van de concessie in 2029. In de afgelopen periode hebben daartoe diverse gesprekken met NS en in het kabinet plaatsgevonden. In die gesprekken zijn de mogelijkheden onderzocht voor het leveren van een bijdrage van Rijk en van NS om tariefstijgingen voor de reiziger te dempen. Zoals de Kamer op 9 april jl. in het debat over het burgerinitiatief ‘Publiek, Toegankelijk en Gratis OV’ heeft gevraagd, wordt de Kamer met deze brief over de lopende gesprekken geïnformeerd.

De Kamer is recent geïnformeerd over de Voorjaarsnota 2025. In de afgelopen periode is scherp gekeken naar dekking voor een Rijksbijdrage om tariefstijgingen bij NS te dempen, voornamelijk binnen het Mobiliteitsfonds. De middelen op het Mobiliteitsfonds zijn toegewezen aan specifieke aanleg- en instandhoudingsprojecten of zijn benodigd om verschillende tegenvallers en risico's op te vangen. De middelen in het Mobiliteitsfonds staan daarmee (reeds jaren) stevig onder druk. Om de stijging van de NS-tarieven te dempen met de middelen uit het Mobiliteitsfonds moeten derhalve infrastructuurprojecten worden geschrapt. Het kabinet kiest hier niet voor.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1207.

De gesprekken met NS over de bijdrage die zij kan leveren aan het dempen van tariefstijgingen lopen echter nog, ondanks dat er geen Rijksbijdrage beschikbaar is. Daarom kan er vooralsnog geen duidelijkheid geboden worden over de verwachte NS-tarieven in 2026. NS heeft ook te maken met bredere financiële problematiek. Als gevolg van hoge inflatie heeft NS te maken met sterk gestegen kosten voor onder meer personeel en materieel. Tegelijkertijd zijn de tarieven in de afgelopen jaren minder hard gestegen dan de inflatie. Daarnaast liggen de reizigerskilometers op een structureel lager niveau dan voor de coronapandemie: treinreizigers werken vaker thuis en reizen daardoor minder. NS realiseerde in 2024 – voor de vijfde keer op rij – een negatief operationeel resultaat. Zoals op 13 februari jl. aan de Kamer gemeld, zijn er met NS al vergaande afspraken gemaakt om de efficiëntie in de bedrijfsvoering te vergroten.² NS staat momenteel voor een besparingsopgave van ca. € 200 miljoen per jaar.

De gesprekken met NS centreren zich hoofdzakelijk rond twee aspecten. Ten eerste gaat het over de mate waarin een deel van de stijging van de NS-tarieven in 2026 over meerdere jaren kan worden verspreid. Dit heeft betrekking op het verspreiden van de extra tariefstijging van 3,5% in 2026 die in de concessie is vastgelegd.³ Ten tweede gaat het over de (juridische) mogelijkheden die de concessie biedt om de dienstverlening op rustige trajecten te beperken, zodat op dat gebied kostenbesparingen kunnen worden gerealiseerd om tariefstijgingen mee te dempen.

Het kabinet wil de gesprekken met NS zorgvuldig voeren, maar ook de reiziger zo snel mogelijk duidelijkheid bieden over de verwachte NS-tarieven in 2026. We doen er alles aan om er zo snel mogelijk uit te komen. Het kabinet streeft ernaar de Kamer voor de zomer van 2025 over de uitkomsten van deze gesprekken te informeren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen

² Kamerstuk 29 984, nr. 1231.

³ Deze extra tariefstijging is in de concessie opgenomen, omdat de NS-tarieven in de afgelopen jaren steeds minder hard zijn gestegen dan de inflatie. Tot en met 2024 mocht NS de tarieven alleen verhogen met de geprognosticeerde inflatie. In de afgelopen jaren was de gerealiseerde inflatie steeds hoger dan de prognose. De kosten voor bijvoorbeeld personeel, materieel en energie zijn in diezelfde jaren door de hoge inflatie wel substantieel gestegen. De extra tariefstijging van 3,5% is in 2023 afgesproken om een betere balans aan te brengen in de tariefontwikkeling en de kostenontwikkeling bij NS.