

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

Nr. 5

AMENDEMENT VAN DE LEDEN BIKKER EN KLAVER

Ontvangen 19 september 2023

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

In **artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor** van de departementale begrotingsstaat worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met **€ 120.000** (x € 1.000).

Toelichting

Dit amendement strekt ertoe om binnen de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat structureel € 120 miljoen beschikbaar te stellen om de tariefverhoging bij de NS tegen te gaan. Deze tariefverhoging zou voor 2024 3,5% bedragen, bovenop de reguliere prijsstijging. De reguliere prijsstijging voor 2024 voor NS wordt geschat op ca. 5%, gebaseerd op de meest recente CPI-raming en de stijging die NS mag doorvoeren van de gebruiksvergoeding van ProRail en servicekosten voor OV-pay. Per saldo zou dit kunnen resulteren in een tariefstijging van rond de 8,5%. De dekking voor deze intensivering wordt gevonden in een kleine verhoging van de vliegbelasting met € 5. Daartoe wordt een amendement ingediend op het Belastingplan 2024.¹

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat de tariefverhoging een noodzakelijke maatregel is om de tariefontwikkeling weer meer in lijn met de kostenontwikkeling te brengen en om een stabiele dienstregeling voor de reiziger te kunnen garanderen. De afgelopen jaren zijn de kosten van NS en andere vervoerders (zoals energiekosten en personeelskosten) sterk toegenomen, waardoor de werkelijke inflatie de afgelopen jaren hoger is geweest dan de geprognosticeerde inflatie. NS mag in de huidige concessie alleen de geprognosticeerde inflatie doorrekenen in de tarieven, en achteraf geen correctie doorvoeren als de gerealiseerde inflatie hoger of lager uitviel.

¹ Kamerstukken II 2023/24, 36 418, nr. 2.

In de afgelopen jaren is de Rijksoverheid bijgesprongen in het dragen van de hogere kosten, via de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (2020–2022) en Transitievergoeding Openbaar Vervoer (2023). Deze vergoeding loopt dit jaar af, waarna er geen Rijksmiddelen meer beschikbaar zijn om de NS te compenseren. De hogere kosten zijn dan enkel op te vangen door het verhogen van de tarieven of anderzijds bezuinigingen, voornamelijk door het schrappen van lijnen. Vanzelfsprekend heeft dit grote gevolgen voor de bereikbaarheid.

Met dit amendement beogen indieners de Rijksbijdrage aan NS voort te zetten én uit te breiden om de prijsstijging van 8,5% voor NS-reizigers teniet te doen. De structurele aanvullende middelen ad € 120 miljoen zullen worden ingezet voor een bijdrage van het Rijk aan de NS voor de exploitatie van haar concessie. Voor 2024 kunnen deze middelen, net als de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de NS beschikbaar gesteld worden.

Bikker
Klaver