

Vergaderjaar 2024–2025

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1231

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2025

Met deze brief wordt de Kamer, mede namens de Minister van Financiën, geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Heutink/Veltman.¹ Deze motie verzoekt de regering om alle activiteiten van NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak in kaart te brengen en dit te betrekken bij de gesprekken over een structurele oplossing voor de NS-tarieven. Conform de motie is het Ministerie van IenW (hierna: IenW) in gesprek gegaan met NS en met de aandeelhouder (het Ministerie van Financiën) over de activiteiten die NS uitvoert. In deze gesprekken zijn ook specifiek de voorbeelden betrokken die het lid Heutink noemde in het debat van 8 oktober 2024 over de IenW-begroting voor 2025.

Vanuit de rol als concessieverlener stuurt IenW op prestaties en schrijft IenW niet in detail voor hoe NS deze prestaties dient te behalen. De inrichting van de bedrijfsvoering is aan het bedrijf zelf. IenW borgt wel dat de bedrijfsvoering voor de uitvoering van de hoofdrailnetconcessie efficiënt is. Ook het Ministerie van Financiën verwacht als aandeelhouder een gezonde en efficiënte bedrijfsvoering van NS.

In de aanloop naar de gunning van de hoofdrailnetconcessie zijn met NS diverse afspraken gemaakt om de efficiëntie te verbeteren, om daarmee de dienstverlening binnen de financiële kaders uit te kunnen voeren. Daarbij is de bedrijfsvoering van NS en de businesscase van de hoofdrailnetconcessie (met inachtneming van de efficiëntiedoelen) doorgelicht en gevalideerd door een extern bureau. De Kamer is hierover op 21 december 2023 geïnformeerd.² Uit deze onderzoeken bleken geen grote inefficiënties of besparingsmogelijkheden, zonder de operationele prestaties van NS in gevaar te brengen.

¹ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 32.

² Zie «Samenvattende rapportage financiële onderzoeken in 2023» als bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1176.

NS staat voor een besparingsopgave van ongeveer € 200 miljoen per jaar, als gevolg van de efficiencyafspraken die zijn opgenomen in het financieel kader van de hoofdrailnetconcessie en maatregelen die NS neemt vanwege actuele financiële ontwikkelingen (zoals achterblijvende reizigersaantallen en het dempen van de tariefstijging). De gevoerde gesprekken en de hiervoor genoemde externe validaties geven niet het beeld dat er ruimte is voor verdere efficiencybesparingen.

Als het gaat om de bedrijfsvoering van vervoerders met een concessie schrijft de PSO-verordening³ een gescheiden boekhouding voor. Dit betekent dat geldstromen van diverse activiteiten op transparante wijze uit elkaar gehouden moeten worden en dat opbrengsten uit de concessie-activiteiten niet mogen worden vermengd met opbrengsten uit andere bedrijfsactiviteiten. Kruissubsidiëring is niet toegestaan. Daarom hanteert NS een strikt gescheiden boekhouding tussen de activiteiten in het kader van de hoofdrailnetconcessie en overige bedrijfsactiviteiten. Besparingen op en winst uit overige bedrijfsactiviteiten leiden daardoor niet tot een betere businesscase van de concessie of tot lagere tarieven op het hoofdrailnet. De tariefkaders voor het hoofdrailnet zijn vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie. NS mag de tarieven ieder jaar verhogen conform de in de concessie gemaakte afspraken.

Het lid Heutink heeft in het eerder genoemde debat acht voorbeelden genoemd van NS-activiteiten die niet zouden bijdragen aan het vervoeren van reizigers. Vier daarvan (fietsenmakers bij fietsenstallingen, de exploitatie van restaurants, beheer van cultureel erfgoed en de EcoCheck) vallen niet onder de concessieactiviteiten. Een andere koers op deze activiteiten heeft, zoals hierboven aangegeven, geen financiële impact op de hoofdrailnetconcessie en kan dus niet bijdragen aan een demping van tariefstijgingen bij NS.

De overige genoemde activiteiten (innovatieprojecten, sponsoring aan derden, de wekelijkse video-update en de RailConnect-app) dragen bij aan de uitvoering van de hoofdrailnetconcessie. Zo zijn sponsoring aan derden en de wekelijkse video-update promotieactiviteiten bedoeld om (betalende) reizigers aan te trekken en de financiële positie van NS te versterken. NS is opbrengstverantwoordelijk en dient dus zelf voor voldoende reizigers te zorgen, zoals dat ook geldt voor andere concessie-vervoerders. Innovatieprojecten zorgen ervoor dat NS ook in de toekomst haar taken uit kan voeren. Dat NS kritisch is ten aanzien van de efficiënte besteding van de beschikbare middelen, blijkt ook uit het feit dat NS heeft aangegeven dat zij in het kader van efficiëntie enkele innovatie- en ontwikkelprojecten stop heeft gezet dan wel deze temporeert.

Zoals hierboven beschreven komt uit de gevoerde gesprekken en de externe validaties niet het beeld naar voren dat er bij NS ruimte is voor verdere efficiencybesparingen, om zo de tariefstijgingen tegen te gaan. Zoals ook op 17 september 2024 aangegeven⁴ blijft de intentie om samen met NS te komen tot een structurele, meerjarige oplossing voor de NS-tarieven. De Kamer wordt bij de Voorjaarsnota 2025 nader over dit thema geïnformeerd.

Mede namens de Minister van Financiën,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

³ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2007.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1207.