

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1415

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019»* (ingezonden 6 maart 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 maart 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met het NRC-bericht «NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019»¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Onderschrijft u de conclusie dat de NS over 2025 11 miljoen euro operationele winst heeft gemaakt, zoals gesteld wordt in het NRC-artikel en in de jaarcijfers van NS²?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Herinnert u zich dat NS voor de vorige hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) een vergoeding van 80 miljoen euro aan uw ministerie overmaakte en dat NS voor deze HRN-concessie een vergoeding van 13 miljoen euro ontvangt?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Klopt het dat er geen wezenlijke veranderingen zijn in de omvang van het HRN-contract en daarmee de businesscase? Zo nee, welke grote wijzigingen praten het voordeel van 93 miljoen euro per jaar voor NS goed?

¹ NRC, 5 maart 2026, NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019 – NRC

² NS, 5 maart 2026, NS jaarcijfers 2025: reiziger vaker op tijd, financiën verbeterd

Antwoord 4

Dat klopt niet. Hoewel de omvang van het volume van de hoofrailnetconcessie 2025–2033 (hierna: HRN-concessie) enigszins vergelijkbaar is met de vorige concessie (2015–2024), zijn de omstandigheden waarbinnen de concessie wordt uitgevoerd sterk veranderd. Sinds de coronapandemie in 2020 ligt het reizigersaantal op een structureel lager niveau dan daarvoor. In de afgelopen jaren is weer groei van het aantal reizigers zichtbaar, maar het niveau van voor de coronapandemie is nog niet bereikt, mede als gevolg van veranderd reisgedrag. Zo wordt er gemiddeld per week minder naar werk en onderwijsinstellingen gereisd ten opzichte van voor de coronapandemie. Een andere ontwikkeling is de forse inflatie sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne, waardoor de kosten voor NS en andere vervoerders (denk bijvoorbeeld aan personeel, materieel en energie) in de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen. Deze ontwikkelingen hebben grote invloed op de businesscase van de HRN-concessie.

Tegen deze achtergrond zijn in 2023 de financiële afspraken met betrekking tot de HRN-concessie gemaakt. Alle betrokken partijen hebben daarbij een bijdrage geleverd. Met NS zijn afspraken gemaakt om aanvullende efficiencybesparingen door te voeren. De aandeelhouder heeft genoeg genomen met een lager rendement. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft afgezien van het vragen van een concessievergoeding en biedt in plaats daarvan een (beperkte) concessiesubsidie. De Kamer is op 14 augustus 2023 nader over deze afspraken geïnformeerd.³

Vraag 5

Herinnert u zich dat u schreef dat de 13 miljoen euro het bedrag is *«wat naast het financieel effect van overige maatregelen (volume, tarieven, risicoverdeling/normrendement, efficiencyverhoging) nodig is om op de concessie een redelijk rendement te behalen»*⁴? Deelt u de opvatting dat deze subsidie niet langer nodig is om een redelijk rendement te halen, nu NS een winst boekt die vrijwel gelijk staat aan de toegekende subsidie?

Antwoord 5

Het kabinet deelt deze opvatting niet. Conform de PSO-Verordening⁵ mogen vervoerders als NS een redelijke winst behalen met het verzorgen van openbaar vervoer. Daarmee kan NS investeren in de kwaliteit van de dienstverlening en financiële tegenvallers opvangen. Bovendien stimuleert dit NS om kostenefficiënt te werken en met een kwalitatief goed vervoersproduct voldoende reizigers te trekken. NS heeft in de afgelopen jaren grote negatieve financiële resultaten geboekt en de schuldenlast van NS is toegenomen. Het is van belang dat NS de opwaartse trend doorzet en de financiële positie verstevigt, bijvoorbeeld om toekomstige investeringen in nieuw materieel te kunnen financieren.

Het is te kort door de bocht om te stellen dat de concessiesubsidie niet meer nodig zou zijn op basis van het financieel resultaat van één boekjaar. Bovendien is het (beperkte) operationele resultaat van € 11 miljoen het resultaat op NS-concernniveau, en is dat geen weergave van het financieel resultaat van het vervoer op het hoofdrailnet.⁶ De afspraken over de hoogte van de concessiesubsidie zijn gemaakt over de hele concessieperiode (2025–2033). Bij de midterm review van de concessie in 2029 wordt de financiële balans geëvalueerd, waarbij zal worden bekeken of de gestelde eisen in de concessie in balans zijn met de onderliggende financiële afspraken. Daarbij wordt ook de hoogte van de concessiesubsidie betrokken.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1128, p. 5

⁵ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.

⁶ Op grond van de PSO-Verordening voert NS een gescheiden boekhouding tussen concessieactiviteiten en andere bedrijfsactiviteiten. De Kamer is hier op 13 februari 2025 nader over geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 1231). Zie ook Kamerstuk 29 984, nr. 1267.

Vraag 6

Kunt u gedetailleerd uitleggen of het uitkeren van subsidie wel toegestaan is nu er sprake is van een winstgevende concessie? Zo nee, hoe zit het dan precies en hoe verhoudt dat zich tot het principe van verboden staatssteun en de eisen uit het Vierde Spoorwegpakket?

Antwoord 6

Een concessiesubsidie is bedoeld om het verschil af te dekken tussen de opbrengsten van een vervoerder aan de ene kant en de kosten aangevuld met een redelijke winst aan de andere kant. Het bieden van een concessiesubsidie is verenigbaar met de toepasselijke Europese wet- en regelgeving, mits de subsidie niet tot overcompensatie leidt. IenW borgt dit op twee manieren. Voorafgaand aan de gunning van de HRN-concessie in 2023 heeft IenW door een extern bureau laten onderzoeken of de gemaakte afspraken tussen IenW en NS in lijn zijn met de Europese staatssteunregels uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en meer specifiek zoals opgenomen in de PSO-Verordening. De conclusie van dat onderzoek was dat dat het geval was.⁷ Daarnaast borgt IenW dat NS met het vervoer op het hoofdrailnet geen overwinst maakt. Afspraken hierover zijn vastgelegd in artikel 75A van de HRN-concessie.⁸

Vraag 7

Deelt u de mening dat het pas per 2029 aanpassen van de afspraken (conform artikel 58 lid 1 van de huidige HRN-concessie waarin staat dat bij de midterm review in 2029 gekeken zal worden naar de concessiesubsidie(s) en de businesscase die aan de huidige concessie ten grondslag lagen⁹) veel te laat is omdat nu blijkt dat de businesscase veel te negatief is geweest en NS in het eerste concessiejaar al winst in plaats van verlies blijkt te maken, en er daarom eerder actie nodig is?

Antwoord 7

Het kabinet deelt deze mening niet. Het kabinet heeft nu geen reden om aan te nemen dat de businesscase van de HRN-concessie te negatief is. Zoals in het antwoord op vraag 5 toegelicht is het (beperkte) operationele resultaat van € 11 miljoen van het NS-concern geen weergave van het financiële resultaat van het vervoer op het hoofdrailnet. De afspraken over de concessiesubsidie zijn voor de hele concessieperiode (2025–2033) gemaakt. Halverwege de concessieperiode in 2029 zal de financiële balans worden geëvalueerd. Het kabinet hecht aan de met NS gemaakte afspraken en wil de midterm review niet vervroegen.

Vraag 8

Herinnert u zich dat u aan de Kamer schreef dat *«Uit de businesscase van de nieuwe HRN-concessie, die door NS is opgesteld en door een extern bureau is gevalideerd, blijkt dat het niet mogelijk is een redelijk rendement te kunnen realiseren als NS een concessievergoeding zou moeten betalen en geen subsidie krijgt.»*¹⁰? Waarom is hier uitgegaan van een door NS zelf opgestelde en voorgelegde businesscase? Deelt u de opvatting dat de businesscase die NS heeft voorgelegd, de zaken kennelijk veel te negatief heeft voorgesteld nu blijkt dat NS nog binnen het eerste concessiejaar winst in plaats van verlies maakt? Hoe kan het dat dit niet gebleken is bij de testen die gedaan zijn en hoe kon dus ook de hierboven gestelde conclusie worden getrokken?

Antwoord 8

Het is bij concessies in het openbaar vervoer gebruikelijk dat er een businesscase wordt opgesteld op basis van financiële informatie van de vervoerder. Om een zorgvuldig proces te borgen heeft IenW de businesscase

⁷ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 1176 en de bijlage «Samenvattende rapportage financiële onderzoeken in 2023».

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1176, bijlage «Concessie voor het Hoofdrailnet 2025–2033».

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1176, bijlage «Concessie voor het Hoofdrailnet 2025–2033»

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1128, p. 3

van de HRN-concessie voorafgaand aan de gunning extern laten valideren.¹¹ Uit het feit dat het NS-concern in het afgelopen jaar een beperkte operationele winst heeft geboekt, kan niet geconcludeerd worden dat de businesscase van de HRN-concessie te negatief is (zie ook het antwoord op vraag 5 en 7). Het kabinet vindt het verstandig om het geheel aan afspraken integraal te evalueren bij de midterm review van de HRN-concessie in 2029.

Vraag 9

Bent u bereid om de subsidie voor de HRN-concessie in te trekken? Zo nee, kunt u dan aan Nederland uitleggen hoe het kan dat we naast de enorme prijsstijgingen van treintickets, nu ook nog de komende jaren meer dan 100 miljoen euro aan subsidie moeten betalen voor een bedrijf dat een winstgevend contract voor diezelfde staat moet uitvoeren?

Antwoord 9

Het kabinet is niet bereid om de subsidie voor de HRN-concessie op basis van de operationele resultaten van het NS-concern van één boekjaar in te trekken. Als de situatie zich had voorgedaan dat de financiële resultaten van NS over 2025 zouden tegenvallen ten opzichte van de verwachting, zou dat voor het kabinet evenmin een reden zijn geweest om de subsidie te verhogen. Dat zou immers de prikkel tot kostenefficiënt werken bij NS weghalen. IenW en NS hebben voorafgaand aan de gunning afspraken gemaakt voor de hele concessieperiode, met een evaluatie van deze afspraken bij de midterm review in 2029. De hoogte van de concessiesubsidie is daar onderdeel van.

¹¹ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 1176 en de bijlage «Samenvattende rapportage financiële onderzoeken in 2023».