

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 XII**

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

**Nr. 7**

### **AMENDEMENT VAN HET LID BIKKER C.S. TER VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 5<sup>1</sup>**

Ontvangen 25 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 € 120 miljoen beschikbaar te stellen om de tariefverhoging bij de NS in 2024 tegen te gaan, conform de aangenomen motie Bikker c.s. (Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29). Deze tariefverhoging zou voor 2024 3,5% bedragen, bovenop de reguliere prijsstijging. De reguliere prijsstijging voor 2024 voor NS wordt geschat op circa 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 incidentele vergoeding wordt gevonden in verschillende posten op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds. Het betreffen vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam (€ 50 mln.), het modaliteitspecifieke budget (€ 15 mln.), resterende middelen uit de Transitievergoeding OV (€ 10 mln.), en middelen uit de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (bekend als doortrekken Noord-Zuidlijn) (€ 45 mln.). Voor de dekking wordt een amendement ingediend op de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds.<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> Vervanging in verband met een wijziging in de toelichting en ondertekening.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2023/24, 36 410-A, nr. 1.

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.

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 in 2024 teniet te doen. De incidentele aanvullende middelen ad € 120 miljoen zullen worden ingezet voor een bijdrage van het Rijk aan de NS voor de exploitatie van haar concessie in 2024. Deze middelen kunnen, net als de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de NS beschikbaar gesteld worden.

Voor 2025 en verder kunnen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie – die een looptijd kent van 2025 tot 2033 – afspraken gemaakt worden over de betaalbaarheid van het treinvervoer.

Bikker  
Klaver  
Paternotte  
Bontenbal