Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1099

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2023

Uw Kamer is in april 2022 geïnformeerd over het proces van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN).[1] In aanvulling hierop informeer ik uw Kamer in meer detail over het proces van de komende periode, met het oog op de consultatie van de ontwerpconcessie.

Europese (overgangs-)regels schrijven voor dat de nieuwe HRN-concessie vóór 25 december 2023 moet zijn gegund. Door middel van vaste stappen wordt al enige tijd toegewerkt naar de nieuwe concessie: in juni 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 930) is het beleidsvoornemen met u gedeeld, in oktober 2022 het Programma van Eisen (PvE) en in december 2022 een (op basis van de door uw Kamer aangenomen moties) gewijzigde versie van het PvE. Deze laatste versie van het PvE heeft gediend als basis voor de gesprekken met de beoogd concessiehouder om te komen tot een ontwerpconcessie. In de komende periode wordt de ontwerpconcessie ter consultatie voorgelegd aan relevante stakeholders. Zij krijgen zes weken de tijd om te reageren. In de periode daarna worden deze reacties verwerkt. Naar verwachting is dit in de zomer van 2023 afgerond.

Mijn wens is en blijft om een concessie aan NS te gunnen die meerwaarde biedt voor de reiziger en invulling geeft aan belangrijke beleidsdoelen als het Toekomstbeeld OV, de Mobiliteitsvisie en de woningbouwopgave en past bij de Europese randvoorwaarden. Daarbij richt ik me op een kwalitatief hoogwaardig vervoerproduct.

Bij de aanbieding van het PvE aan uw Kamer is al aangegeven dat meerdere exogene ontwikkelingen de rentabiliteit van de nieuwe concessie onder druk zetten.[2] NS heeft, net als andere OV-bedrijven, na de coronacrisis nog steeds te maken met minder reizigers met een andere reispatroon, met hoge energieprijzen en met een hoge inflatie die

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 979.
[2] Kamerstuk 29 984, nr. 1003.

kst-29984-1099
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

bijvoorbeeld doorwerkt in de lonen en materieelkosten. Dit heeft geleid tot een financieel tekort dat vraagt om oplossingen. Het Rijk en NS staan hiervoor samen aan de lat en ook de reiziger heeft hier een rol in. Het uitgangspunt van het kabinet is namelijk om de nieuwe concessie binnen de huidige financiële kaders uit te voeren.

De komende maanden zal ik, samen met de Minister van Financiën, de businesscase van de nieuwe concessie extern laten valideren waarbij ik laat kijken naar risicoverdeling, rendement en mogelijkheden om de kosten van de nieuwe concessie omlaag te brengen. Daarbij worden ook de nieuwste inzichten als het gaat om energieprijzen meegenomen. Vervolgens zal ik, gebruikmakend van resultaten van het hiervoor beschreven werkproces, en parallel aan de consultatie van de stakeholders, de komende periode samen met NS en de Minister van Financiën (als aandeelhouder van NS) zoeken naar een afgewogen oplossing voor de financiële problematiek van de nieuwe HRN-concessie in de context van de beleidsdoelen gericht op optimalisatie van de meerwaarde voor de reizigers. In dit kader ben ikzelf bereid af te zien van een concessievergoeding en risico's van de concessiehouder deels over te nemen. Daarnaast overweeg ik een subsidie te verlenen aan de concessiehouder. Van de concessiehouder zal worden gevraagd de efficiëntie te vergroten, onder andere door personeel en materieel zo doelmatig mogelijk in te zetten. Ook worden de tarieven aangepast en krijgt de concessiehouder – binnen kaders – ruimte om de tarieven te differentiëren naar tijd en/of plaats (bijvoorbeeld middels een spitstoeslag). Ten slotte zal ook worden gekeken hoe de dienstregeling wordt aangepast aan een veranderende vervoersvraag.

In welke mate bovenstaande maatregelen noodzakelijk zijn, moet blijken uit de validatie van de businesscase. Ongeacht hoe de validatie uitpakt, het is en blijft een ingewikkelde afweging. Daarnaast zullen er beleidsopties worden uitgewerkt die een impuls kunnen geven aan de gehele OV-sector en daarmee ook goed uit kunnen werken op businesscase van de nieuwe HRN-concessie. Daarbij zullen ook mogelijke dekkingsopties in kaart worden gebracht.

Aangezien het op dit moment nog niet geheel duidelijk is welke maatregelen noodzakelijk zijn om het financiële tekort te dekken, zijn er in de te consulteren versie van de ontwerpconcessie voor een aantal onderwerpen, zoals tarieven, prestaties en volume nog verschillende opties geschetst.

Uw Kamer zal op twee momenten over de nieuwe HRN-concessie worden geïnformeerd:
- Voor de zomer 2023 bied ik het lopende tariefonderzoek aan uw Kamer aan.
- Uiterlijk in augustus 2023 bied ik, conform het wettelijke proces, de ontwerpconcessie aan uw Kamer aan. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt hoe de opbrengst van de consultatie en de resultaten van de validatie van de businesscase in de ontwerpconcessie is verwerkt.

Ik hoop snel na de zomer van 2023 met uw Kamer over de ontwerpconcessie te spreken. Uiterlijk op 24 december 2023 moet de concessie aan NS worden gegund.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen