

# **Reactie op advies over de aanpassing artikel 54 van de HRN-concessie 2015-2024**

Datum: 6 december 2023

Kenmerk: IENW/BSK-2023/363052

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties in het Locov,

Met de brief van 6 september jl. heb ik u om advies gevraagd met betrekking tot de voorgestelde wijziging van artikel 54 van de HRN-concessie. Met deze aanpassing werd beoogd om per 1 januari 2024 een extra tariefverhoging van 3,5% mogelijk te maken. Deze tariefverhoging zou bovenop de reeds toegestane (jaarlijkse) tariefverhogingen komen. In reactie op mijn verzoek heb ik uw advies d.d. 25 oktober jl. ontvangen, waarvoor ik u hartelijk wil danken.

In uw advies doet u al melding van de aangenomen motie van het kamerlid Grinwis. Op 21 september jl. is daarbij ook de motie van het kamerlid Bikker ingediend en aangenomen. Deze motie roept op om de voorziene prijsstijging van NS in 2024 incidenteel te voorkomen. Hiervoor is een bedrag van € 120 miljoen beschikbaar gesteld. NS heeft inmiddels het besluit genomen om haar tarieven voor 2024 voor de binnenlandse tarieven niet te verhogen.

Dit betekent dat de huidige concessie niet meer gewijzigd hoeft te worden om de 3,5% extra tariefsverhoging door te voeren. Hieronder zal ik echter nog wel ingaan op het door u ingediende advies.

## **Inhoudelijk advies**

In uw advies geeft u van verschillende kosten aan dat deze in mindere mate of zelfs niet zouden moeten worden meegenomen in de compensatie voor de gemiste prijsindexatie voor NS. Ook geeft u aan dat de materieelkosten niet voldoende zijn onderbouwd en dat de afschaling van de dienstregeling geen extra prijsverhoging rechtvaardigt.

Zoals eerder aangegeven is het inflatiepercentage dat NS jaarlijkse mag doorberekenen gebaseerd op een prognose van de inflatie. De afgelopen jaren is echter gebleken dat de gerealiseerde inflatie hoger was. De gerealiseerde inflatie werkt jaarlijks echter wel door in de kosten van NS. In de concessie voor het Hoofdrailnet zijn geen afspraken opgenomen om dit achteraf te kunnen

compenseren, zoals wel het geval is bij de tarieven in het stad- en streekvervoer.

Als concessieverlener kan ik mijn ogen niet sluiten voor het feit dat de inflatie die NS jaarlijks mag doorvoeren achterblijft bij de daadwerkelijke inflatie van de afgelopen jaren. Hierbij ben ik het met u eens dat het verhogen van de kosten voor de reiziger niet de enige oplossing is. NS zal zelf ook kosten moeten besparen en dat doet zij ook.

## **Proces van de adviesaanvraag**

Ook geeft u in uw advies aan dat mijn ministerie, de consumentenorganisaties, advies dient te vragen op een moment dat uw advies nog van wezenlijke invloed kan zijn. U bent mening bent dat dit bij deze aanvraag niet het geval is geweest omdat de Staatssecretaris in haar brief aan de Kamer inzake de aanbidding van de nieuwe ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet voor de jaren 2025 tot en met 2033 reeds heeft aangekondigd dat zij voornemens was een extra tariefsverhoging van 3,5 % bovenop de reguliere tariefsverhoging mogelijk te maken (voetnoot: Brief aan de Tweede Kamer dd 14 augustus, kenmerk 29 984, nr. 1126 1.).

In reactie daarop wil ik u aangeven dat het hier een voornemen betrof. Daarbij wil ik (nogmaals) benadrukken dat de adviezen van de consumentenorganisaties altijd zorgvuldig worden gewogen voordat de Staatssecretaris een definitief besluit neemt.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink.