



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/284728

Bijlage(n)
1

Datum 29 september 2023
Betreft Tariefdifferentiatie in de nieuwe concessie voor het
Hoofdrailnet 2025-2033

Geachte voorzitter,

In het commissiedebat van 26 september jl. over de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (HRN) heb ik uw Kamer toegezegd om een brief te sturen over het voorstel dat ik in dat debat heb gedaan op het gebied van tariefdifferentiatie. Uw Kamer was helder over het voorstel voor tariefdifferentiatie dat op dit moment door NS wordt voorgesteld. Voor dit plan van NS is geen draagvlak. In het commissiedebat heb ik op dit thema daarom drie toezeggingen gedaan:

1. Ik laat een onafhankelijk onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden om reizigers te spreiden over de dag en de week.¹
2. Ik geef NS opdracht om de huidige plannen voor tariefdifferentiatie, gehoord de zorgen van uw Kamer, te verbeteren en aan te vullen met de wensen zoals geuit tijdens het debat. Ik laat een contra-expertise op de verbeterde plannen uitvoeren, in het kader van de bedrijfsverantwoordelijkheid van NS.²
3. Voor 2026 wordt geen nieuw tariefstelsel ingevoerd. Invoering van een nieuw tariefstelsel kan niet plaatsvinden zonder dat uw Kamer hierin het laatste woord heeft. Dit wordt opgenomen in de nieuwe HRN-concessie.³

In deze brief ga ik in op het onafhankelijke onderzoek dat ik wil laten uitvoeren naar mogelijkheden om reizigers te spreiden over de dag en de week. Vervolgens geef ik aan hoe ik de eindverantwoordelijkheid van mij en uw Kamer wil inrichten bij het gesprek over een nieuw tariefstelsel. Tot slot geef ik, in reactie op het verzoek van mevrouw Van der Graaf (CU), aan tot welke concrete aanpassingen de toezeggingen uit het commissiedebat leiden in artikel 30 van de nieuwe concessie.

Onderzoek naar mogelijkheden om reizigers te spreiden

Het doel van tariefdifferentiatie is om de piekbelasting in de trein, met name op de dinsdag- en donderdagochtend, te verlichten. Hiermee kan tariefdifferentiatie bijdragen aan het op lange termijn verlagen van de kosten (en daarmee de tarieven), een betere benutting van de reeds beschikbare capaciteit op het spoor, het verminderen van de drukte in de trein en het vergroten van het reiscomfort voor de reiziger. Uw Kamer heeft mij gevraagd om niet alleen naar de voorstellen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, TZ202309, nr. 086.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, TZ202309, nr. 085.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, TZ202309, nr. 084.

van NS voor tariefdifferentiatie te kijken, maar breed te kijken naar mogelijkheden om reizigers te spreiden en mij niet te beperken tot alleen het tariefinstrument. Niet voor niets vroegen de heer Minhas (VVD), mevrouw Van Ginneken (D66) en de heer Madlener (PVV) naar welke alternatieven op dit punt overwogen zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/284728

Ik begrijp deze wens van uw Kamer en herken de zorgen die over de betaalbaarheid zijn geuit. In het verlengde van de opdracht aan NS om met verbeterde voorstellen voor tariefdifferentiatie te komen, zal ik daarom een breed onderzoek laten uitvoeren naar mogelijkheden om reizigers te spreiden over de dag en de week. Daarbij zal ik de effecten van die mogelijkheden in beeld brengen. In dit onderzoek wil ik kijken naar tariefmaatregelen, maar ook naar alle andere denkbare maatregelen. In het commissiedebat en in het schriftelijk overlegging het bijvoorbeeld over afspraken met werkgevers, thuiswerkvergoedingen, de rol van het Rijk als werkgever en aanpassing van onderwijstijden. Ik zal deze suggesties meenemen en de verwachte effecten van deze maatregelen onderzoeken. Dit onderzoek is relevant voor de vraagstukken in het OV-domein, maar net zo relevant voor de andere mobiliteitsdomeinen, en daarbuiten.

In de afgelopen jaren is er al naar vergelijkbare thema's gekeken. Ik wil daarop voortbouwen en wil daarbij ook andere departementen betrekken, zoals het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Ik verwacht dat dit een langjarig traject voor mijn opvolger wordt en zal daarvoor een plan van aanpak uitwerken. De heer Alkaya (SP) heeft gevraagd om dit plan van aanpak te delen met uw Kamer. Ik zeg dat toe.

Eindverantwoordelijkheid bij mij en uw Kamer bij een nieuw tariefstelsel of tariefdifferentiatie

Zoals ik in het commissiedebat heb aangegeven, wordt bij het thema tariefdifferentiatie een proces ingericht waarbij uw Kamer het laatste woord heeft. Ik heb daarbij op hoofdlijnen het volgende proces voor ogen:

1. Naar aanleiding van het commissiedebat van 26 september jl. zal ik NS vragen verbeterde voorstellen te ontwikkelen voor tariefdifferentiatie. In die verbeterde voorstellen moet, conform de wens van de heer Krul (CDA), aandacht zijn voor de 5 procent van de reizigers die hogere reiskosten niet vergoed krijgen en geen mogelijkheden om op andere momenten te gaan reizen. Ik zal NS vragen verder te kijken dan de huidige voorstellen voor een nieuw tariefstelsel en te kijken naar kortingen voor bepaalde groepen op bepaalde momenten, zoals gezinnen of kinderen. Of naar de mogelijkheden voor een klimaatticket (in de daluren), zoals onder meer mevrouw Van Ginneken (D66) en de heer De Hoop (PvdA) bepleitten.
2. Als NS een voorstel voor een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel verder uitgewerkt, aangevuld en bijgesteld heeft, wil ik dat NS advies vraagt aan de consumentenorganisaties en dat NS het voorstel bespreekt met andere vervoerders en concessieverleners in het NOVB. Op die manier kan het gesprek worden gevoerd over raakvlakken met andere treinvervoerders en andere modaliteiten, conform de wens van mevrouw Van der Graaf (CU).
3. Daarna legt NS haar voorstel voor aan mij, zodat ik kan toetsen of het voorstel voldoet aan de eisen die aan een nieuw tariefstelsel zijn gesteld. Ik zal het verbeterde voorstel van NS dan ook door een externe partij laten onderzoeken. Daarbij houd ik rekening met bedrijfsvertrouwelijkheid. Net als de heer Krul (CDA) hecht ik aan contra-expertise op dit punt. In deze second opinion kan ook worden ingegaan op effecten op andere vervoersstromen,

zoals een eventuele verschuiving van trein naar auto. Daar vroeg mevrouw van Ginneken (D66) expliciet aandacht voor.

4. Als ik heb vastgesteld dat het voorstel van NS voldoet aan de eisen die aan een eventueel nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel zijn gesteld, wordt het voorstel aan uw Kamer voorgelegd. Als uw Kamer in de gelegenheid is geweest om zich over het voorstel uit te spreken, kan ik met inachtneming van het oordeel van uw Kamer het voorstel goedkeuren. Uw Kamer heeft dus het laatste woord.

Met deze stappen zorg ik ervoor dat de nieuwe concessie dus geen automatisch groen licht geeft voor een nieuw tariefstelsel. Conform toezegging vindt invoering van een nieuw tariefstelsel in ieder geval niet voor 2026 plaats.

Aanpassingen in artikel 30 van de ontwerpconcessie

Bovenstaand proces wil ik in de nieuwe concessie verankeren voordat deze wordt vastgesteld. Concreet betekent dit dat de huidige formulering van het 19^e tot en met het 24^e lid van artikel 30 wordt geschrapt en dat ik deze wil vervangen door de tekst zoals opgenomen in de bijlage van deze brief. Ik bekijk nog of bepaalde andere artikelen of elementen uit de ontwerpconcessie technische aanpassing behoeven door deze wijziging van artikel 30.

Met deze aanpassingen van de ontwerpconcessie beoog ik invulling te geven aan de zorgen die op 26 september jl. door uw Kamer zijn geuit. Op het gebied van tariefdifferentiatie kiezen we hiermee voor een zorgvuldig proces, gericht op een verbeterd product voor de OV-reizigers.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/284728

Bijlage: Nieuwe bepalingen over tariefdifferentiatie in de HRN-concessie

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Nieuwe formulering voor het 19e tot en met het 24e lid van artikel 30 van de HRN-concessie:

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/284728

19. NS kan gedurende de concessieperiode voorstellen doen voor de invoering van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel. De invoering van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel behoeft de goedkeuring van de Concessieverlener. Bij de ontwikkeling van de voorstellen moet NS minimaal rekening houden met:
 - een gewogen gemiddelde tariefverlaging;
 - het bepaalde in artikel 74;
 - dat informatie verstrekt aan de NS-reiziger over tarieven transparant en navolgbaar is.
20. Een voorstel voor een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel leidt naar voldoende onderbouwde verwachting tot een afname van het aantal spitsreizigers in de werkweek ten opzichte van het aantal dalreizigers in de werkweek. Daarbij is er aandacht voor eventuele negatieve effecten voor reizigersgroepen die de reiskosten niet vergoed krijgen en niet de keuze hebben om de spits te mijden.
21. NS vraagt de consumentenorganisaties om advies over het voorstel. Ook bespreekt NS de voorstellen voor een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel met regionale vervoerders en andere concessieverleners in het NOVB.
22. NS legt het uitgewerkte voorstel ter goedkeuring aan de Concessieverlener voor. In het voorstel heeft NS aandacht voor het advies van de Consumentenorganisaties en de uitkomst van de gesprekken, als bedoeld in het 21^e lid, en de wijze waarop met het advies is omgegaan en geeft een deugdelijke motivering als het advies niet is overgenomen. De Concessieverlener beoordeelt het voorstel aan de hand van een afweegkader waarin minimaal zijn opgenomen de in het 19^e en 20^e lid benoemde criteria. De Concessieverlener beoordeelt of met het voorstel samenhangende wijzigingen van concessieverplichtingen nodig zijn. Ook laat de Concessieverlener het voorstel van NS extern onderzoeken. NS toont bij deze voorlegging aan de Concessieverlener aan dat uitvoering van minimaal de volgende maatregelen niet voldoende is om het met tariefdifferentiatie beoogde effect te behalen, niet haalbaar is zonder de financiële balans van de concessie te verstoren, of anderszins een negatief effect heeft op de concessieverplichtingen:
 - uitbreiding zitplaatscapaciteit;
 - optimalisering van de dienstregeling;
 - het alleen toepassen van een prijsverlaging.
23. De Concessieverlener zal het voorstel niet eerder goedkeuren dan acht weken nadat het voorstel aan de Tweede Kamer is overgelegd. Na goedkeuring van de Concessieverlener kan NS het nieuwe gedifferentieerde tariefstelsel invoeren conform het goedgekeurde voorstel daarvoor. Invoering van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel vindt niet voor 2026 plaats.
24. Indien de Concessieverlener het voorstel voor het nieuwe gedifferentieerde tariefstelsel als bedoeld in het negentiende lid, niet ongewijzigd kan goedkeuren als gevolg van politieke oordeelsvorming en de als gevolg van de politieke oordeelsvorming gewenste wijzigingen op het voorstel voor het gedifferentieerde tariefstelsel effect hebben op verplichtingen in de Concessie dan is artikel 76, negende lid, van overeenkomstige toepassing. Nadat het proces beschreven in artikel 76, negende lid, is doorlopen kan de Concessieverlener het gewijzigde voorstel goedkeuren en daarbij, in afwijking

van het negentiende lid, ook artikel 74 aanpassen. De wijzigingen door politieke oordeelsvorming behoeven instemming van NS voorafgaand aan de goedkeuring door de Concessieverlener.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/284728