



# Position Paper NS t.b.v. Rondetafelgesprek Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (30 juni 2022)

## Samenvatting

- Een robuust en betaalbaar openbaar vervoernetwerk is een essentiële randvoorwaarde om Nederland duurzaam en betaalbaar bereikbaar te houden. Het is ook een belangrijke sleutel bij de realisatie van actuele grote maatschappelijke opgaven, zoals het behalen van klimaatdoelen via modal shift, het ontsluiten van nieuwe woonwijken en het duurzaam verbinden van regio's binnen en over onze landsgrenzen.
- Net als de rest van de OV-sector<sup>1</sup>, verwacht NS qua reizigersaantallen en opbrengsten de komende jaren niet terug te keren op het niveau van 2019.
- Daarnaast verwachten wij een opleving van de coronapandemie in het najaar en zijn hogere kosten ten gevolge van bijvoorbeeld geopolitieke ontwikkelingen, de stijgende inflatie en de verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor factoren van belang.
- Financiële maatregelen zijn noodzakelijk om een robuust en betaalbaar openbaar vervoernetwerk in stand te houden. Daarmee worden zowel aanpassingen in de dienstregeling, als grote tariefsverhogingen voorkomen.
- Daarom stelt NS voor de BVOV tot 2025 te verlengen en de concessievergoeding voor het Hoofdrailnet (HRN) mee te laten bewegen met de ontwikkeling van het reizigersvolume.

## **NS tijdens de coronacrisis 2020 – 2022**

- De coronacrisis resulteerde in een drastische terugval van het aantal reizigers, met grote financiële verliezen tot gevolg. Dit gold voor de hele sector, maar zeker ook voor NS. Daarom waren wij blij dat het Rijk de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) instelde. Daarmee kwam een financieel vangnet beschikbaar ter hoogte van 93% van de kosten (na aftrek van alle opbrengsten) en kon de dienstregeling worden gecontinueerd. Parallel daaraan introduceerde NS in juli 2021 een ambitieus Transitieplan, waarmee €1,4 miljard bespaard wordt.
- Desondanks hebben wij – mede op verzoek van de staatssecretaris – onze dienstregeling uitgebreid met de tienminutentrein op het traject Rotterdam, Schiphol, Arnhem.
- Ondanks de BVOV en de maatregelen uit het Transitieplan, was het bedrijfsresultaat van NS in 2020 en 2021 negatief. Dit werd grotendeels veroorzaakt doordat de opbrengsten van het reizigersvervoer achterbleven.
- Dit zien wij ook in 2022, waarbij vooral onze grootste inkomstenbron, de zakelijke reiziger, achterblijft. De afgelopen weken lag het aantal reizigers op ongeveer 75% van het volume in 2019. Wel zien wij een sterker herstel in het weekend: ten opzichte van 2019 is 95% 'weer terug in de trein'.
- Vanwege het doortrekken van de BVOV tot het einde van 2022, inclusief een hogere indexering van de kostenbasis in de regeling, behalen wij dit jaar mogelijk een break-even resultaat.
- Tot slot is sinds maart 2020 – ten gevolge van de coronapandemie – de schuldpositie van NS met €1 miljard toegenomen.

## **Vooruitblik 2023 – 2024: robuust en betaalbaar OV onder druk**

Jaarlijks stellen wij in juni onze Voorjaarsprognose vast, onder andere als basis voor ons Businessplan. Deze Voorjaarsprognose bestaat uit drie basisscenario's: het 'Midden-scenario' geldt als het meest waarschijnlijke scenario, terwijl de 'Hoog-' en 'Laag-' scenario's een realistische bandbreedte rond het Midden-scenario geven. De afgelopen jaren lag de realisatie aan de *onderkant* van de door NS gehanteerde bandbreedte.

NS hanteert een andere methodiek dan het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM). De voornaamste verschillen tussen de KiM- en NS-prognose houden bijvoorbeeld verband met de mate waarin de effecten van de opleving van corona in het najaar, structurele veranderingen in het reizigersgedrag en ontwikkelingen in de dienstregeling worden meegewogen. Maar het gaat ook

---

<sup>1</sup> [Gok niet, maar bied een vangnet voor #methetov | OV-Magazine \(ovmagazine.nl\)](#)



om het wegen van de economische effecten van de oorlog in Oekraïne met impact op onder andere de energiekosten en de schaarste aan grondstoffen en goederen.<sup>2</sup>

Onze verschillende methodieken hebben ook effect op uitkomsten van de prognoses: het KiM hanteert twee scenario's en gaat uit van een groei van 2-8% in 2026 ten opzichte van 2019. NS houdt voor dezelfde periode rekening met drie scenario's en een bandbreedte van -11% tot +15%:

- In ons Midden-scenario gaan wij er van uit dat de reizigersaantallen vanaf 2025-2026 weer op het niveau van 2019 zitten. Het negatieve structurele effect van corona op het reisgedrag in (vooral) het zakelijke segment, wordt gecompenseerd door verwachte groei ten gevolge van economische en demografische ontwikkelingen en innovaties aan de productkant.
- In ons Hoog-scenario gaan wij uit van een beperkter structureel effect op het (vooral zakelijke) reisgedrag en wordt dit tevens gecompenseerd door bijvoorbeeld positievere economische en demografische ontwikkelingen, productinnovaties én een verbeterde concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto. In dit scenario wordt 2019 overtroffen als ons beste jaar ooit.
- In ons Laag-scenario gaan wij uit van een groter structureel effect van corona op het gedrag van de reiziger (-18%), gecombineerd met een lagere economische groei. In dit scenario wordt het reizigersvolume van 2019 bij lange na niet gehaald.

### Conclusies

- In het op dit moment meest realistische scenario, behaalt NS pas vanaf 2025-2026 weer hetzelfde reizigersniveau als in 2019.
- Daarnaast wordt onze economie op dit moment geconfronteerd met diverse (geopolitieke) ontwikkelingen die kostenverhogend werken.
- Deze ontwikkelingen leiden tot cumulatieve verliezen die NS niet zonder meer zelf kan dragen.
- Zonder financiële interventie van het Rijk komt de instandhouding van een robuust openbaar vervoernetwerk – als randvoorwaarde voor een duurzaam en betaalbaar bereikbaar Nederland – in gevaar.

### **Aanbevelingen**

Daarom doen wij voor de periode tot 2025 de volgende aanbevelingen:

1. Zet de BVOV voort: niet alleen bij een opleving van de pandemie, maar als een vangnet om overige maatregelen die reizigers raken (zoals afschaling van het aanbod, of grote tariefstijgingen) zoveel mogelijk te voorkomen;
2. Maak specifieke afspraken tussen de concessieverlener (IenW) en concessiehouder (NS) ten aanzien van het Hoofdrailnet (HRN). Wij stellen een variabele concessievergoeding voor die meebeweegt met de ontwikkeling van het reizigersvolume. De concessievergoeding gaat uit van de aanname dat NS rendement behaalt. Dat is nu niet het geval, waardoor aanpassing van de concessievergoeding voor de hand ligt.

Indien uw Kamer aanvullend overweegt het openbaar vervoer structureel aantrekkelijker te maken én het multimodale level-playing-field te versterken, liggen twee fiscale maatregelen voor de hand:

1. Stimuleren van het openbaar vervoer door de BTW op vervoersbewijzen af te schaffen;
2. Stimuleren van het openbaar vervoer door de belasting voor OV-abonnementen of vervoersbewijzen die een werkgever aan een werknemer geeft op nul te zetten óf een lage bijtelling te geven, conform een recent voorstel van de Vervoersregio Amsterdam.

Met deze maatregelen houden wij samen een robuust en betaalbaar openbaar vervoernetwerk in stand. Dat is een essentiële randvoorwaarde om Nederland duurzaam en betaalbaar bereikbaar te houden én worden grote maatschappelijke opgaven gerealiseerd. NS draagt daar graag aan bij!

---

<sup>2</sup> In onze prognoses is nog geen rekening gehouden met de verhoging van de gebruiksvergoeding van ProRail met 12%.