

2026Z04547

(ingezonden 6 maart 2026)

Vragen van het lid Heutink (Groep Markuszower) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht ‘NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019’

Bent u bekend met het NRC-bericht ‘NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019’ [1]?

Onderschrijft u de conclusie dat de NS over 2025 11 miljoen euro operationele winst heeft gemaakt, zoals gesteld wordt in het NRC-artikel en in de jaarcijfers van NS [2]?

Herinnert u zich dat NS voor de vorige hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) een vergoeding van 80 miljoen euro aan uw ministerie overmaakte en dat NS voor deze HRN-concessie een vergoeding van 13 miljoen euro ontvangt?

Klopt het dat er geen wezenlijke veranderingen zijn in de omvang van het HRN-contract en daarmee de businesscase? Zo nee, welke grote wijzigingen praten het voordeel van 93 miljoen euro per jaar voor NS goed?

Herinnert u zich dat u schreef dat de 13 miljoen euro het bedrag is “*wat naast het financieel effect van overige maatregelen (volume, tarieven, risicoverdeling/normrendement, efficiencyverhoging) nodig is om op de concessie een redelijk rendement te behalen*” [3]? Deelt u de opvatting dat deze subsidie niet langer nodig is om een redelijk rendement te halen, nu NS een winst boekt die vrijwel gelijk staat aan de toegekende subsidie?

Kunt u gedetailleerd uitleggen of het uitkeren van subsidie wel toegestaan is nu er sprake is van een winstgevende concessie? Zo nee, hoe zit het dan precies en hoe verhoudt dat zich tot het principe van verboden staatssteun en de eisen uit het Vierde Spoorwegpakket?

Deelt u de mening dat het pas per 2029 aanpassen van de afspraken (conform artikel 58 lid 1 van de huidige HRN-concessie waarin staat dat bij de midterm review in 2029 gekeken zal worden naar de concessiesubsidie(s) en de businesscase die aan de huidige concessie ten grondslag lagen [4]) veel te laat is omdat nu blijkt dat de businesscase veel te negatief is geweest en NS in het eerste concessiejaar al winst in plaats van verlies blijkt te maken, en er daarom eerder actie nodig is?

Herinnert u zich dat u aan de Kamer schreef dat “*Uit de businesscase van de nieuwe HRN-concessie, die door NS is opgesteld en door een extern bureau is gevalideerd, blijkt dat het niet mogelijk is een redelijk rendement te kunnen realiseren als NS een concessievergoeding zou moeten betalen en geen subsidie krijgt.*” [5]? Waarom is hier uitgegaan van een door NS zelf opgestelde en voorgelegde businesscase? Deelt u de opvatting dat de businesscase die NS heeft voorgelegd, de zaken kennelijk veel te negatief heeft voorgesteld nu blijkt dat NS nog binnen het eerste concessiejaar winst in plaats van verlies maakt? Hoe kan het dat dit niet gebleken is bij de

testen die gedaan zijn en hoe kon dus ook de hierboven gestelde conclusie worden getrokken?

Bent u bereid om de subsidie voor de HRN-concessie in te trekken? Zo nee, kunt u dan aan Nederland uitleggen hoe het kan dat we naast de enorme prijsstijgingen van treintickets, nu ook nog de komende jaren meer dan 100 miljoen euro aan subsidie moeten betalen voor een bedrijf dat een winstgevend contract voor diezelfde staat moet uitvoeren?

[1] NRC, 5 maart 2026, NS boekt weer winst – voor het eerst sinds 2019 - NRC

[2] NS, 5 maart 2026, NS jaarcijfers 2025: reiziger vaker op tijd, financiën verbeterd

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 1128, p. 5

[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1176, bijlage 'Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033'

[5] Kamerstuk 29 984, nr. 1128, p. 3