Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> 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-2026/202911

Uw kenmerk
2026Z22749

Bijlage(n)
1

Datum 30 oktober 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Heutink (Groep Markuszower) over verhoging van de tarieven in 2027 voor NS-reizigers

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u antwoorden op de vragen van 21 oktober 2026 van het lid Heutink (Groep Markuszower) met kenmerk 2026Z22749 over het feit dat NS voornemens is de tickets en abonnement tot liefst 5% te verhogen in 2027.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

2026Z22539

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/202911

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Treinkaartjes weer duurder: NS verhoogt prijs van een doorsnee kaartje met bijna 5 procent en lokt reiziger naar daluren' van De Telegraaf d.d. 20 oktober 2026?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Welke concrete maatregelen hebben u en de NS het afgelopen jaar genomen om deze nieuwe prijsverhoging te voorkomen of te beperken? Wat is de reden dat deze maatregelen kennelijk onvoldoende bleken?

Antwoord 2
In 2025 heeft het kabinet met NS afspraken gemaakt over de tariefstijging in de jaren 2026–2029.[2] Voor het jaar 2026 en verder zijn geen middelen vanuit het Rijk (meer) beschikbaar om tariefstijgingen bij NS te dempen. Maar het is natuurlijk belangrijk om het reizen per trein zo aantrekkelijk mogelijk te houden. NS levert zelf een belangrijke structurele bijdrage aan het dempen van tariefstijgingen door het nemen van kostenbesparende maatregelen. Zo is het onderhoudsschema van NS slimmer gemaakt en heeft NS ontheffing gekregen voor het rijden van een beperkt aantal treindiensten. Daarmee is een extra tariefstijging van ongeveer 3%, die per 1 januari 2026 werd voorzien, blijvend afgewend.[3]

Daarnaast is afgesproken dat een in de hoofdrailnetconcessie vastgelegde extra tariefstijging van 3,5% in 2026 (die bedoeld was om eerdere gemiste tariefstijgingen te compenseren) over vier jaar zou worden verspreid. Daarmee kon de gemiddelde stijging van de NS-tarieven per 1 januari 2026 worden teruggebracht van ca. 12% tot ca. 6,5%. In de jaren 2027, 2028 en 2029 is er sprake van een extra tariefstijging van 1%. De Kamer is op 5 november 2025 over deze afspraken geïnformeerd.[4] Deze afspraken zijn ook zo in de hoofdrailnetconcessie vastgelegd.

NS mag de tarieven ieder jaar verhogen conform de afspraken hierover in artikel 30 van de hoofdrailnetconcessie. De aanstaande tariefstijging van 4,7% per 1 januari 2027 is in lijn met bestaande concessiekaders die tussen de overheid en NS zijn afgesproken. Het kabinet heeft, gegeven de hierboven geschetste structurele oplossing, geen maatregelen genomen om deze tariefstijging te voorkomen of te beperken. De aanstaande tariefstijging bij NS is ook lager dan de tariefstijging in 2025 (ca. 6,2%) en 2026 (ca. 6,5%). Bovendien is de aanstaande tariefstijging bij NS vergelijkbaar met de 4,43% tariefstijging die per 1 januari

[1] De Telegraaf, 20 oktober 2026, 'Treinkaartjes weer duurder: NS verhoogt prijs van een doorsnee kaartje met bijna 5 procent, en lokt reiziger naar de daluren', https://www.telegraaf.nl/binnenland/treinkaartjes-weer-duurder-ns-verhoogt-prijs-van-een-doorsnee-kaartje-met-bijna-5-procent-en-lokt-reiziger-naar-daluren/163319010.html.
[2] Kamerstuk 29984, nr. 1285.
[3] Zie ook Kamerstuk 29 984, nr. 1260.
[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1267.

2027 in het regionale openbaar vervoer zal plaatsvinden.[5]

Vraag 3
Kunt u inzichtelijk maken hoe de aangekondigde prijsverhoging van bijna 5 procent is opgebouwd en welk deel hiervan voortvloeit uit gestegen operationele kosten, inflatie en eerder gemaakte financiële afspraken?

Antwoord 3
De gemiddelde tariefstijging bij NS van 4,7% per 1 januari 2027 is opgebouwd uit drie onderdelen:

- 2,7% - de verwachte ontwikkeling van de consumentenprijsindex in 2027, zoals vermeld in de Macro-Economische Verkenning 2027;
- 1% - een correctie tussen de daadwerkelijke (3,3%) en verwachte (2,3%) ontwikkeling van de consumentenprijsindex in 2026;[6] en
- 1% - de in het antwoord op vraag 2 genoemde extra tariefstijging van 1% in 2027.

De tariefstijging van 4,7% per 1 januari 2027 wordt dus volledig verklaard door de inflatieontwikkeling en de in het antwoord op vraag 2 genoemde afspraken uit 2025.

Vraag 4
Welke gevolgen verwacht u dat deze nieuwe prijsverhoging heeft voor het aantal treinreizigers? Heeft de NS onderzocht hoeveel reizigers door de aanhoudende prijsstijgingen mogelijk afhaken en kunt u deze cijfers met de Kamer delen?

Antwoord 4
Op deze vraag is geen eenduidig antwoord mogelijk. De ontwikkeling van het aantal reizigers bij NS heeft namelijk met verschillende factoren te maken. Naast inderdaad de tariefontwikkeling zijn bijvoorbeeld ook autonome groei door demografie en economie en de ontwikkeling van het NS-aanbod bepalend. Prijswijzigingen werken vertraagd door in de vraagontwikkeling en laten zich lastig isoleren.

Vraag 5
Wat betekent deze prijsverhoging voor de concurrentiepositie van de NS ten opzichte van andere vervoersmiddelen, in het bijzonder de auto?

Antwoord 5
Net als in het openbaar vervoer stijgen op alle gebieden jaarlijks de prijzen als gevolg van inflatie. Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven is de aanstaande tariefstijging bij NS vergelijkbaar met de 4,43% tariefstijging in het regionale openbaar vervoer per 1 januari 2027. Er zijn nu geen onderbouwde uitspraken mogelijk over de mate waarin de aanstaande tariefstijging bij NS zich verhoudt tot de verwachte kostenstijging van het autogebruik in 2027. Dat zal onder meer afhangen van de prijsontwikkeling van brandstof.

Vraag 6
Deelt u de zorg dat de trein zichzelf door de steeds hogere tarieven voor een groeiende groep Nederlanders uit de markt prijst?

[5] Uitvoeringsregels 2027 (Bijlage 1 van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV), DOVA.
[6] Conform artikel 30, twaalfde lid, van de Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033.

Antwoord 6
In het algemeen gesteld is het natuurlijk belangrijk, zoals eerder gesteld, om het reizen per trein zo financieel aantrekkelijk mogelijk te houden. De aanstaande tariefstijging bij NS is lager dan de tariefstijging in 2025 en 2026, en ligt beperkt hoger dan de inflatie. Tariefstijgingen in het openbaar vervoer zijn onvermijdelijk, omdat de kosten van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld voor personeel, materieel en energie) ook ieder jaar stijgen, net als in andere sectoren.

Vraag 7
Deelt u de constatering dat de Kamer inmiddels vrijwel ieder jaar dezelfde vragen kan stellen over nieuwe prijsverhogingen, financiële tegenvallers en de toekomstbestendigheid van de NS? Vindt u het acceptabel dat er kennelijk nog altijd geen structurele oplossing is gevonden, en wanneer mogen reizigers eindelijk verbetering verwachten?

Antwoord 7
Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven wordt de jaarlijkse tariefstijging bij NS bepaald door de bepalingen in artikel 30 van de hoofdrailnetconcessie. Ook zijn er vorig jaar maatregelen genomen om tariefstijgingen bij NS structureel te dempen. Daarmee is het kabinet samen met NS tot een structurele oplossing gekomen. De aanstaande tariefstijging bij NS van gemiddeld 4,7% is in lijn met bestaande concessieafspraken. Deze tariefstijging is daarmee niet het gevolg van financiële tegenvallers of het ontbreken van een structurele oplossing.

Vraag 8
Erkent u dat de NS zich in een aanhoudende neerwaartse spiraal lijkt te bevinden, waarbij stijgende kosten leiden tot hogere tarieven, hogere tarieven reizigers kunnen afschrikken en teruglopende reizigersaantallen vervolgens weer druk zetten op de financiële positie van de NS? Welke concrete maatregelen gaat u nemen om deze ontwikkeling te doorbreken?

Antwoord 8
In 2024 werd de 8,7% tariefstijging bij NS met incidentele middelen voorkomen. Daardoor schoven meerdere jaren op rij aanzienlijke tariefstijgingen door naar latere jaren. Het kabinet heeft intensieve gesprekken gevoerd met NS en de Kamer om hiervoor een structurele oplossing te vinden. Zoals in het antwoord op vraag 2 en 7 aangegeven is deze structurele oplossing in 2025 gevonden. Hiermee heeft NS de benodigde zekerheid om de bedrijfsvoering in te richten voor een toekomstbestendige dienstverlening op het spoor.[7]

Betaalbaarheid van het openbaar vervoer heeft onverminderd de volle aandacht van het kabinet. In de recente kabinetsreactie op het rapport van ABDTOPConsult over de betaalbaarheid van het ov-systeem is uitgewerkt welke stappen het kabinet op dit thema zal zetten.[8]

Vraag 9
Wilt u deze vragen beantwoorden voor de begrotingsbehandeling van IenW?

Antwoord 9

[7] Kamerstuk 29 984, nr. 1260.
[8] Kamerstuk 23 645, nr. 909.

Deze vragen zijn binnen de gebruikelijk termijn beantwoord. Het is niet gelukt deze beantwoording voorafgaand aan de begrotingsbehandeling van IenW aan de Kamer te sturen.