

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2566

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën over *de buitenlandse activiteiten van de NS* (ingezonden 9 april 2010).

Antwoord van minister **De Jager** (Financiën), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 28 mei 2010).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «NS trekt stap voor stap Europa in»¹ en herinnert u zich de antwoorden van uw ambtsvoorganger op vragen van het lid Gerkens over buitenlandse activiteiten van de Nederlandse Spoorwegen (NS)?²

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Zijn er tussen de NS en de enige aandeelhouder – de Staat der Nederlanden – afspraken gemaakt over de ruimte c.q. de restricties voor het bedrijf om te investeren in buitenlandse activiteiten? Zo ja, welke?

Antwoord 2

Ja, mijn ambtsvoorganger heeft als vertegenwoordiger van de Staat als aandeelhouder, in zijn brief van 24 april 2009³ gemeld waarom het kabinet het goed vindt dat NS multimodaal en ook in beperkte mate internationaal actief is. Aan de buitenlandse activiteiten is wel een aantal voorwaarden gesteld. Zo moeten de leerervaringen die NS daarmee opdoet worden gebruikt voor de verbetering van de dienstverlening van NS in Nederland en hiermee het publieke belang ondersteunen. Tevens is nadrukkelijk afgesproken dat, in lijn met de antwoorden van mijn voorganger op de vragen van het lid Gerkens⁴, de kerntaak van NS – het vervoeren van reizigers op het Nederlandse Hoofdrailnet – door deze buitenlandse activiteiten, zowel qua managementaandacht als financieel niet mag worden geschaad.

¹ de Volkskrant, 8 april 2010.

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2002–2003, nr. 315.

³ Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2008–2009, 28 165, nr. 97.

⁴ Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2002–2003, 16 640, nr. 315.

Vraag 3

Hoeveel procent van de omzet van de NS-organisatie werd in 2009 behaald in het buitenland? Hoeveel procent van de medewerkers werkt in het buitenland? Welk rendement werd behaald op deze activiteiten?

Antwoord 3

NS heeft gemeld dat de in het buitenland behaalde omzet € 583 miljoen bedraagt ofwel ongeveer 15% van de totale omzet van het concern. Bij het hoofdkantoor van de Abellio Transport Holding, de nieuwe naam voor het vroegere NedRailways, werken in totaal ongeveer 25 medewerkers waarvan 10 in Utrecht en 15 in Londen. Abellio verwerft OV-contracten die gelden voor vooraf bepaalde gangbare termijnen en met beperkte risico's. NS krijgt bij verwerving de beschikking over het rijdend personeel en het benodigde rollend materieel, die bij verlies van het contract ook weer doorgaan naar de volgende concessiehouder. Zo is het rollend materieel van de huidige Britse concessies ondergebracht in leases, waardoor het geen beslag legt op het kapitaal van NS. Volgens NS werken er ongeveer 6000 medewerkers (als onderdeel van de verworven contracten) in het buitenland (20% van het totaal van 30 000 medewerkers dat bij de NV NS in dienst is). Ten slotte heeft NS mij gemeld dat Abellio in 2009 een positief resultaat op verkopen heeft behaald, maar dat het rendement op verkopen lager ligt dan de HRN activiteiten. Het gemiddeld rendement op geïnvesteerd vermogen lag echter hoger dan de HRN activiteiten. Het feit dat de Nederlandse concessie en de buitenlandse concessies verschillend omgaan met het materieel (lease of geen lease) maakt de rendementen minder goed vergelijkbaar. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de resultaten van Abellio positief bijdragen aan de financiële resultaten van NS groep.

Vraag 4

Kunt u aangeven binnen welk bedrijf of bedrijven de buitenlandse activiteiten van NS zijn ondergebracht? Hoe is de verhouding van het moederbedrijf NS tot deze bedrijven; in termen van:

- % participatie per bedrijf;
- beschikbaar gesteld risicodragend kapitaal;
- borgstellingen voor aangegane verplichtingen van de dochters?

Antwoord 4

Als bijlage bij deze brief is een organigram opgenomen van Abellio, de internationale tak van NS. Daarin is weergegeven wat de participaties van Abellio zijn per bedrijf. In totaal is er 78 miljoen aan risicodragend kapitaal geïnvesteerd in de internationaal opererende ondernemingen. NS Groep NV heeft garanties van omgerekend EUR 23 miljoen afgegeven (ter vergelijking: het balanstotaal van NS op 31/12/2009 bedroeg 6,5 miljard). NS heeft zich in overeenstemming met het bepaalde in art. 403 boek 2 BW niet aansprakelijk gesteld voor mogelijke schulden die voortvloeien uit het handelen van Abellio en haar dochterondernemingen. Dit beperkt de aansprakelijkheid voor het NS-concern tot het bovengenoemde risicokapitaal en de verplichtingen die voortvloeien uit de garanties voor buitenlandse vervoersactiviteiten.

Vraag 5

Bent u bereid de transparantie over de buitenlandse activiteiten van NS te vergroten, zodat de volksvertegenwoordiging kan nagaan of de door u geformuleerde uitgangspunten worden nageleefd: verenigbaarheid met de dienstverlening en continuïteit op de Nederlandse thuismarkt; beperkt beslag op het eigen vermogen; «ten zeerste» beperkte effecten van financiële risico's voor de Nederlandse activiteiten; waterdichte garanties dat geen geld onttrokken wordt uit NSR BV ten behoeve van NedRailways BV⁵ en omgekeerd?⁶

Antwoord 5

Het toezicht houden op de naleving van de gezamenlijk door de ministers van VenW en Financiën geformuleerde uitgangspunten voor de internationale activiteiten van NS en de hieraan gekoppelde borging van het publieke

⁵ Inmiddels van naam gewijzigd in Abellio.

⁶ Idem, antwoorden op de vragen 1, 4 en 5.

belang hoort bij de reguliere verantwoordelijkheden van de Minister van Financiën als vertegenwoordiger van de Staat als aandeelhouder van NS. Hij ziet toe op de risico's en daarmee op de verenigbaarheid van risico's van deelnemingen van NS voor de continuïteit van het vervoer op het HRN. De Minister van Verkeer en Waterstaat ziet toe op de kwaliteit van de Nederlandse dienstverlening als concessieverlener. Indien er ondanks bovenstaande antwoorden op vragen 3 en 4 zorgen bestaan vanuit uw Kamer over de effecten van de internationale activiteiten op de continuïteit op de Nederlandse thuismarkt zijn beide ministers vanzelfsprekend bereid om uw Kamer hierover te informeren. Zoals aangegeven in bovenstaande antwoorden zijn de risico's beperkt. NS dient voor het hoofdlijnnet een van andere OV-concessies afgescheiden boekhouding aan te houden. Het doel van deze eis is om te voorkomen dat er sprake is van kruissubsidiëring tussen enerzijds beschermde OV-concessies (onderhands gegund of gesubsidieerd) en anderzijds aanbestede OV-concessies. NS houdt zich aan deze afspraken. Er lopen dus geen geldstromen tussen NSR BV (dat als voornaamste taak heeft de HRN-concessie uit te voeren) en Abellio.

Vraag 6

Kunt u aangeven welk strategisch belang de Nederlandse Staat heeft bij buitenlandse investeringen van de NS? Ziet u ook risico's voor de Nederlandse Staat indien de NS hun buitenlandse activiteiten uitbreiden?

Antwoord 6

Momenteel vindt op basis van Europese regelgeving een geleidelijke liberalisering van de openbare vervoermarkt plaats binnen de Europese Unie. Op basis van deze regelgeving is in Nederland het regionaal openbaar vervoer door decentrale overheden aanbesteed. Buitenlandse vervoersbedrijven zijn hierdoor actief in Nederland en daarom mag NS, binnen de eerder geformuleerde randvoorwaarden, ook beperkt actief zijn in het buitenland. Een belangrijke reden hiervoor is dat NS niet op achterstand wordt gezet in een markt die sneller dan naar verwachting liberaliseert en consolideert (zoals de recente overname van Arriva door Deutsche Bahn en de verwachte fusie tussen Transdev en Veolia). Zoals ik in de beantwoording van vraag 4 heb gemeld is met NS afgesproken dat de internationale activiteiten beperkt risico's mogen meebrengen voor de Nederlandse activiteiten en dat er sprake moet zijn van leereffecten waarvan de Nederlandse dienstverlening kan profiteren.

Momenteel onderzoeken Financiën en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk of de eerder geformuleerde uitgangspunten ten aanzien van de strategie voor de internationale activiteiten van NS nog steeds passen binnen de ontwikkelingen op de Europese spoormarkt en het met de onderneming gemeide publieke belang of dat deze uitgangspunten aanpassing behoeven. Wanneer de resultaten van dit onderzoek bekend zijn zullen wij uw Kamer hierover informeren.

Vraag 7

Was met de rechtszaak door een dochter van staatsbedrijf NS tegen het staatsbedrijf Deutsche Bahn een strategisch belang van de Nederlandse Staat gediend of zijn hiermee juist strategische belangen van Nederland op het spel gezet?

Antwoord 7

In mijn ogen zijn er geen «strategische belangen» geschaad: in deze gaat het niet zozeer om belangen van de Staat maar om belangen van de NV NS. Het staat iedere (dochter van een) staatsdeelneming vrij om te procederen waar zij dit nodig acht. Wij constateren tevens dat het dochterbedrijf Abellio van de NV NS met haar protest tegen de onderhandse gunning van een regionale concessie in het gelijk is gesteld. De rechter is van oordeel geweest dat de aanbestedende overheid (VRR, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) zich niet had gehouden aan bestaande Duitse wetgeving.

Vraag 8

Welk belang van de Nederlandse Staat of de Nederlandse reiziger is ermee gediend als een NS-dochter een buitenlands busbedrijf overneemt?

Antwoord 8

Mede door uw Kamer wordt veel belang gehecht aan de afstemming van de dienstregeling van NS met die van regionale concessies. De markt voor regionale concessies is geliberaliseerd. Het staat NS als zelfstandig bedrijf daarom vrij om zich net als buitenlandse ondernemingen op deze markt te begeven. Daarbij staat voor ons het belang van de reiziger in de doorgaande multimodale OV-keten voorop. Vandaar dat NS zich gematigd multimodaal mag ontwikkelen. Daarbij komt dat aanbestedingen van regionale overheden in toenemende mate een multimodaal karakter kennen waarbij de dienstverlener wordt gevraagd om bus- en treindiensten op elkaar af te stemmen. Ook andere (grote) openbaar vervoerbedrijven ontwikkelen zich steeds meer als bedrijven die de gehele keten bedienen. Ervaring die NS met haar (buitenlandse) busactiviteiten opdoet kan dan uiteindelijk weer ten gunste te komen aan de Nederlandse reiziger.

Vraag 9

Kunt u uitsluiten dat negatieve resultaten van buitenlandse activiteiten van de NS ten koste gaan van binnenlandse activiteiten? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, bent u bereid er voor te zorgen dat de NS geen risicovolle buitenlandse activiteiten meer gaan ondernemen?

Antwoord 9

Met NS is duidelijk afgesproken dat buitenlandse activiteiten niet ten koste mogen gaan van de binnenlandse activiteiten. NS heeft haar buitenlandse activiteiten ook zo georganiseerd dat de risico's zijn afgescheiden van de rest van het concern. Abellio Transport Holding is een besloten vennootschap met NS Groep als 100% aandeelhouder. NS heeft zich niet in overeenstemming met het bepaalde in art. 403 boek 2 BW aansprakelijk gesteld voor mogelijke schulden die voortvloeien uit het handelen van Abellio en haar dochterondernemingen die in het buitenland opereren en van de holdingbedrijven die aandelen hebben in deze buitenlandse dochterondernemingen. Dit maakt de aansprakelijkheid beperkt tot het ingebracht vermogen en de verplichtingen die voortvloeien uit de garanties. NS heeft gemeld dat de huidige garanties van NS Groep ten behoeve van Abellio beperkt zijn in looptijd en in geld.

Bijlage 1: Organigram buitenlandse activiteiten

