

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

1532

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Financiën over *het bericht dat NS dreigt met afbraakbeleid tweede KLM te worden* (ingezonden 10 maart 2017).

Antwoord van Minister **Dijsselbloem** (Financiën) (ontvangen 30 maart 2017)

Vraag 1

Wat is uw reactie op het artikel «NS dreigt met afbraakbeleid tweede KLM te worden»?¹

Antwoord 1

NS heeft in maart 2016 de strategienotitie «Spoorslags beter, de reiziger op 1, 2 en 3» gepresenteerd voor de periode tot en met 2019. Hierin geeft de NS de hoogste prioriteit aan herstel van het vertrouwen van de reiziger in de NS en in het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet. NS kiest voor minder marktactiviteiten en meer aandacht voor de kwaliteit van het reizigersvervoer in Nederland. Zo dingt NS niet meer mee bij aanbestedingen voor regionaal vervoer in Nederland en vervreemdt NS winkelformules via het uitgeven van concessies. Ik vind het belangrijk dat NS de publieke taak, het reizigersvervoer, deze prioriteit toekent.

Vraag 2

Wat is uw reactie richting de Ondernemingsraad en vakbonden die vrezes voor het lot van vierduizend werknemers?

Antwoord 2

De communicatie met de Ondernemingsraad en vakbonden is de verantwoordelijkheid van de directie. Als aandeelhouder ben ik niet betrokken bij deze gesprekken. Naar ik begrijp is er op regelmatige basis overleg over de invulling en uitvoering van de strategie. Het voornemen om de exploitatie van winkelformules op NS-stations via concessies aan marktpartijen over te dragen is vorig jaar vastgesteld in de strategienotitie van NS «Spoorslags beter». In het kader van de uitvoering van de strategie heeft de NS-directie mij geïnformeerd dat concessieverlening van winkelformules op NS-stations met de grootst mogelijke zorgvuldigheid wordt voorbereid zonder nadelige gevolgen voor de werkgelegenheid. Medewerkers van NS-stations die werken

¹ «NS dreigt met afbraakbeleid tweede KLM te worden»? de Volkskrant – 6 maart 2017.

bij de winkelformules gaan met gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden conform Wet Overgang van Onderneming over naar de concessienemer.

Vraag 3

Hoeveel winst maakt NS de afgelopen vijf jaar op de winkelactiviteiten van het bedrijf?

Antwoord 3

De winkelactiviteiten van NS waren de afgelopen vijf jaar winstgevend. Informatie over de omvang van de winst bij bedrijfsonderdelen is bedrijfsvertrouwelijk en kan om die reden niet verstrekt worden.

Vraag 4

Welke gevolgen heeft het afstoten van winkelactiviteiten voor de jaarlijkse dividenduitkering aan de staatskas?

Antwoord 4

In het huidige businessplan van NS wordt ervan uitgegaan dat het resultaat en dividend gelijk blijven bij vervreemding van winkelformules via het uitgeven van concessies.

Vraag 5

Wat betekent het afstoten van de winkelactiviteiten voor het nog maar korte tijd functionerende levendige aanbod in vernieuwde stations als Rotterdam, Amsterdam en Utrecht?

Antwoord 5

Het in concessie geven van (bestaande) winkels heeft geen invloed op de diversiteit van het aanbod; winkels worden in dit kader niet gesloten. Op basis van het optimale aanbod wordt door NS bepaald welke soorten/types winkels er op een station (waaronder de genoemde) wenselijk zijn voor de reiziger. Vervreemding en concessieverlening betekent dat NS niet zelf deze winkels exploiteert, maar dit bij een concessienemer belegt. Met de bijbehorende concessieovereenkomsten blijft NS regie voeren op het aanbod op de stations. Voor de genoemde stations als Rotterdam, Amsterdam en Utrecht betekent vervreemding dat het levendige aanbod hier zeker zal blijven bestaan.

Vraag 6 en 8

Welke meerwaarde verwacht u door het afstoten van de winkelactiviteiten? Kunt u toelichten op welke wijze treinen beter gaan rijden als NS geen winkels meer exploiteert?

Antwoord 6 en 8

Zoals toegelicht in de NS-strategie «Spoorslags Beter» is een belangrijke reden voor de overdracht van de exploitatie van winkelformules op NS-stations dat NS zich richt op drie kerntaken: 1) leveren van treindiensten op het hoofdrailnet en de daarmee samenhangende internationale treindiensten; 2) zorgen voor stations; en 3) bijdragen aan de deur-tot-deur reis. Het is voor de reiziger niet nodig dat NS zelf retail en horeca op de stations exploiteert, maar wel de regie blijft voeren in het aanbod van de verschillende retail formules op de stations. NS laat aan de markt wat de markt inmiddels ook kan. Door focus aan te brengen op de kernactiviteiten kan NS haar executiekracht vergroten en de operationele prestaties op het spoor verder verbeteren.

Vraag 7

Zijn er bij u klachten of signalen bekend dat NS haar winkelactiviteiten niet naar behoren zou uitvoeren, die het afstoten van de activiteiten onderbouwen?

Antwoord 7

Nee, dergelijke klachten zijn mij niet bekend.

Vraag 9

Kunt u toelichten waarom NS straks onder de naam Abellio kan meedingen op concessies in andere EU-lidstaten maar niet meer mag meedoen in Nederland zelf op de regionale concessies?

Antwoord 9

In de herijkte strategie geeft NS aan zich te gaan concentreren op de kernactiviteiten in Nederland, te weten het vervoer op het hoofdrailnet. NS heeft besloten om in ieder geval gedurende de strategieperiode niet langer mee te bieden op regionale spoorconcessies en wil op die manier de weg vrijmaken voor een betere samenwerking met de andere vervoerder bij de deur-tot-deur reis. Met dochter Abellio kiest NS voor gerichte groei in het buitenland door in een beperkt aantal Europese landen actief te zijn, namelijk in Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk. Zo bereidt NS zich voor op een mogelijke verdere liberalisering van de Europese OV-markt. Daarnaast leert NS van de buitenlandse ervaringen en realiseert hiermee een financieel resultaat dat ten goede komt aan de activiteiten in Nederland.

Vraag 10

Staat u nog steeds achter uw eerdere antwoorden dat er eigenlijk geen commerciële spoorbedrijven bestaan, maar dat dit de facto allemaal staatsbedrijven zijn?²

Antwoord 10

De vraag destijds had betrekking op de vraag of Abellio in een bevoorrechte positie zat als dochteronderneming van NS. In antwoord daarop heb ik aangegeven dat naast Abellio ook Veolia en Arriva mee hebben geboden. Deze twee partijen zijn ook dochter van een staatsdeelneming; Arriva is een dochter van Deutsche Bahn, Veolia is een dochter van Transdev, dat voor meer dan 60% in handen is van de Franse overheid.

Vraag 11

In hoeverre heeft u politieke druk uitgeoefend op de directie van NS om delen van het bedrijf af te stoten? Kunt u dit nader toelichten?

Antwoord 11

Het opstellen en vaststellen van de strategie valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van NS. Conform de statuten is de staat als aandeelhouder geraadpleegd voordat de strategie is vastgesteld. Ik ben van mening dat de keuzes die NS nu maakt, bijdragen aan rust op het spoor en de continuïteit van de NS waarborgen.

² Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1942