

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

### 178

Vragen van de leden **Ronnes** en **Amhaouch** (beiden CDA) aan de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *de halfjaarcijfers van de NS* (ingezonden 12 september 2018).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën) mede namens Staatssecretaris **Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 oktober 2018).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Schommelingen» ten aanzien van de halfjaarcijfers van de Nederlandse Spoorwegen?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de conclusie dat het binnen- en buitenlandse treinvervoer zo'n 2,9 miljard euro binnen bracht aan inkomsten en daarmee een nettorendement had van 1%? Zo ja, wat is de bandbreedte voor het normrendement van NS en hoe verhoudt deze 1% zich hier mee? Kunt u de ontwikkeling van het normrendement over de afgelopen tien jaar weergeven?

#### Antwoord 2

De totale opbrengsten van NS in het eerste halfjaar van 2018 bedroegen € 2,87 miljard. Hiervan is € 2,47 miljard afkomstig van binnen- en buitenlands treinvervoer. De overige opbrengsten zijn afkomstig van stationsontwikkeling en -exploitatie en van busgerelateerd vervoer in het Verenigd Koninkrijk. Het resultaat van NS bedroeg in het eerste halfjaar € 30 miljoen, wat gelijk staat aan 1% van de opbrengsten. De staat als aandeelhouder stuurt niet op de verhouding tussen nettoresultaat en opbrengsten, maar op de verhouding tussen nettoresultaat en eigen vermogen, en stelt daar een normrendement voor vast. Het rendement op eigen vermogen van alle staatsdeelnemingen wordt jaarlijks gerapporteerd in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen en bevat een toelichting hoe het rendement zich verhoudt tot het normrendement. Met NS is in 2017 een normrendement

<sup>1</sup> Financieel Dagblad d.d. 31 augustus 2018 (<https://fd.nl/ondernemen/1267636/schommeling>)

overeengekomen in de bandbreedte 4%-6%. De afgelopen tien jaar hebben het normrendement en het rendement op eigen vermogen van NS zich als volgt ontwikkeld:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Normrendement	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	6-8%	4-6%
Gerealiseerd rendement	6,7%	3,3%	5,7%	7,3%	8,6%	- 1,4%	5,8%	3,6%	6,2%	0,7%

### Vraag 3

Deelt u de gedachte dat de NS de gestelde rendementseis van 7% makkelijk zou moeten kunnen halen, omdat men op het hoofdrailnet geen concurrentie kent? Zo ja, hoe komt het dan dat de NS daartoe niet in staat is?

### Antwoord 3

Het voor NS vastgestelde normrendement bevindt zich sinds 2017 in de bandbreedte 4%-6%. Het normrendement is niet alleen van toepassing op het hoofdrailnet, maar op alle activiteiten van NS, waaronder de exploitatie van buitenlandse concessies en stations. In 2015 is aan NS een concessie verleend voor de periode 2015-2025, waarmee NS zich heeft gecommiteerd aan bepaalde prestatieafspraken. Zo zijn er prestatieafspraken gemaakt over klantoordeel, punctualiteit en zitplaatskans (zowel op het HRN als geheel als de HSL). NS voert diverse programma's uit om verbeteringen te realiseren en investeert fors in nieuw materieel. Daarnaast is NS het veiligheidsakkoord overeengekomen. Deze maatregelen gaan gepaard met (tijdelijke) extra inspanningen en kosten, terwijl er voorwaarden zijn verbonden aan tariefstijgingen. Tot slot is de CAO-stijging de afgelopen jaren de tariefstijging te boven gegaan, wat eveneens druk op de marges veroorzaakt. Het was voor NS de afgelopen jaren dan ook een uitdaging om het verbeteren van de prestaties op het spoor (en de kosten en investeringen die daarmee gepaard gaan) te combineren met een goed rendement. In 2017 had NS bovendien te maken met eenmalige tegenvallers, zoals een boete van € 41 miljoen van de ACM. Hoewel het rendement in het eerste halfjaar van 2018 is verbeterd, blijft het rendement op eigen vermogen van NS voor de staat als aandeelhouder een punt van aandacht.

### Vraag 4, 5, 6

Vindt u het ook opmerkelijk dat er een enorme omslag in het werkkapitaal en de financiering van de dagelijkse werkzaamheden heeft plaatsgevonden, nu er een verschil met vorig jaar is van 400 miljoen euro?

Deelt u de conclusie van de NS dat het verschil vooral te verklaren is vanwege de ov-studentenkaart, waardoor het Rijk eens per jaar aan de NS per student ruim 1.100 euro betaalt?

Klopt het dat het moment van uitbetalen van het Rijk, aan het eind van het jaar dan wel aan het begin, bepalend is voor het werkkapitaal in enig jaar voor de omvang van een kwart miljard euro? Zo ja, welk beleid volgt het Rijk ten aanzien van het moment van uitbetalen bij de NS en vergelijkbare bedrijven?

### Antwoord 4, 5, 6

In de eerste zes maanden van 2017 is het netto werkkapitaal van NS met € 153 miljoen toegenomen. In de eerste zes maanden van 2018 is het netto werkkapitaal met € 253 miljoen afgenomen. Dit verschil is voornamelijk te verklaren door het moment van betaling in verband met de OV-studentenkaart. Zo is bijvoorbeeld de bijdrage voor 2017 in december 2016 ontvangen, terwijl de bijdrage voor 2018 in januari 2018 is ontvangen. Het moment van uitbetaling door het Rijk is dus medebepalend voor de hoogte van het werkkapitaal van NS. Het moment van uitbetaling van de bijdrage voor de OV-studentenkaart heeft geen groot effect op de financiering van de operationele activiteiten van NS, aangezien het verschil in moment van uitbetaling slechts een maand betreft. Om het kasritme van de staat te optimaliseren, wordt de verplichting aan de vervoersbedrijven voor de OV-studentenkaart in 2018 vooruitbetaald via een kasschuif.