

Vergaderjaar 2007–2008

**29 984**

## **Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 118**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 februari 2008

In deze brief informeer ik u over de resultaten van een onderzoek naar de positie van het bedrijf «NS Spooransluitingen B.V.».

Dat onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de motie Hofstra (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 27 482 en 27 216, nr. 55), voorgesteld op 28 maart 2002 en aangenomen op 23 april 2002. De strekking van die motie is:

- constaterende, dat in de BV «NS Spooransluitingen» de spooransluitingen zijn ondergebracht van bedrijfssporen op het hoofdspoorwegnet, en dat deze BV deel uitmaakt van de NS Groep die zich niet meer met goederenvervoer bezighoudt;
- van mening, dat de railinfrastructuur in zijn geheel moet worden overgebracht naar de overheid en dat de onderhavige aansluitingen van grote betekenis zijn voor het goederenvervoer;
- verzoekt de regering de mogelijkheden en consequenties van een dergelijke overgang in kaart te brengen en de Kamer daarover te rapporteren vóór 1 januari 2003.

Naar aanleiding van die motie heeft mijn ministerie aan ProRail gevraagd om een verkenning uit te voeren van de situatie met betrekking tot de particuliere spooransluitingen, die in beheer zijn bij een dochterbedrijf van de NS Groep, namelijk NS-Spooraansluitingen BV (NSS). Over de resultaten van dat verkennend onderzoek heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd in haar brief van 1 juli 2004 (Kamerstuk 27 482, nr. 92). Zij gaf aan dat zij, op basis van de bevindingen van het verkennend onderzoek, aan ProRail zou vragen om een plan te maken voor de toekomstige marktgerichte en bedrijfseconomisch rendabele exploitatie van het bedrijf NSS door ProRail, en om in overleg te gaan met de NS Groep over de (volledige) overdracht van het bedrijf NSS aan ProRail of een aan andere gegadigde (geïnteresseerde).

Voordat ik de resultaten geef van dat nadere onderzoek wil ik kort schetsen waarover het hier feitelijk gaat.

*Wat zijn Particuliere Spooransluitingen en wat is NSS?*

1. Particuliere Spooransluitingen zijn verbindingssporen tussen het

- hoofdspoorwegnet of een stamlijn en een door een bedrijf of instelling beheerd spoor of emplacement dat exclusief door het betreffende bedrijf of instelling wordt gebruikt. Particuliere Spooransluitingen zijn bedoeld om bedrijven aan te sluiten op het spoorwegnet om goederen per spoor te kunnen aan- en afvoeren.
2. Een Particuliere Spooransluiting is te vergelijken met het garagepad op privé-terrein van een woning, dat aansluit op de openbare weg. De Particuliere Spooransluiting is dus géén openbare infrastructuur.
  3. Vrijwel al het spoorgoederenvervoer in Nederland wordt gegenereerd via deze particuliere spooransluitingen.
  4. De meeste (circa 320) particuliere spooransluitingen in heel Nederland zijn in *beheer* bij het bedrijf «NS-Spooraansluitingen BV» (NSS). Het *eigendom* van de ondergrond en het ballastbed berust bij het betreffende bedrijf; NSS is economisch eigenaar van de bovenbouw (rails, dwarsliggers, wissels etc.). NSS leest de sporen en levert beheersdiensten aan het bedrijf.
  5. Het bedrijf NSS is een dochterbedrijf van NS Groep; NSS heeft vier werknemers (een manager, en 3 ondersteunende en administratieve krachten).

Het onderzoek door ProRail naar de positie en toekomst van NSS heeft lang gevegd, maar leidde uiteindelijk tot het volgende bericht van ProRail aan mijn ministerie:

*«ProRail is er van overtuigd dat de activiteiten van NSS als een typische ProRail aangelegenheid kunnen worden beschouwd. Om te kunnen bepalen onder welke voorwaarden NSS overgenomen kan worden heeft ProRail een businessplan en een initiële waardebeoordeling uitgevoerd. Het businessplan zou positief kunnen worden, mits de overname van NSS door V&W wordt gefinancierd.»*

Het *businessplan* dat ProRail voor NSS heeft laten maken geeft aan (citaat):

*«Een succesvolle overname is afhankelijk van een drietal factoren:*

1. *de potentiële resultaatontwikkeling en synergie met de eigen bedrijfsvoering*
2. *de mogelijkheden om het proces naar een gewenst resultaat te sturen*
3. *de overnameprijs.*

*Op basis van dit businessplan kan worden geconcludeerd dat de eerste twee factoren voldoende perspectief bieden om overnamegesprekken met NS te starten.»*

Belangrijk aspect van de als tweede genoemde factor is dat er in het businessplan van wordt uitgegaan dat het bedrijf NSS zijn activiteiten gaat concentreren op een beperkt aantal strategisch interessante, rendabele (of rendabel te maken) spooransluitingen. Mede daardoor is het volgens het businessplan mogelijk om een bedrijfseconomisch rendabele exploitatie voor NSS op te zetten die mede strekt tot optimalisatie van het gebruik van de spooransluitingen ten gunste van de verdere ontwikkeling van de markt van het spoorgoederenvervoer.

Hoewel het businessplan aangeeft dat een rendabele exploitatie mogelijk is acht ProRail het toch noodzakelijk dat de overnamesom apart gefinancierd wordt: «er moet dus geld bij» om de overname van NSS door ProRail mogelijk te maken.

ProRail heeft aangegeven zélf niet in staat te zijn om een eventuele overnamesom te financieren, en dus uitsluitend tot overname van het bedrijf NSS te kunnen overgaan als Verkeer en Waterstaat de daarvoor benodigde aanvullende financiering levert. Het eventueel te financieren bedrag is niet bekend, want ProRail heeft daarover (nog) niet onderhandeld met NS Groep.

Naar mijn mening is er echter geen reden om extra overheidsgeld te steken in het bedrijf NSS.

De activiteit van NSS, namelijk het beheer van particuliere niet-openbare sporaansluitingen, is geen overheidstaak. Er zijn geen openbare belangen in het geding.

Derhalve is eventuele overneming van NSS door ProRail van de baan. De kosten die ProRail heeft gemaakt voor de onderzoeken zijn inmiddels vergoed door V&W en daarmee is het dossier van de potentiële overname door ProRail gesloten. Het door ProRail opgestelde businessplan berust bij V&W.

*OVERWEGINGEN t.b.v. het vervolg:*

1. Alle tot nu toe verrichte onderzoeken bevestigen de stelling in de motie Hofstra, dat «de sporaansluitingen van grote betekenis zijn voor het goederenvervoer».
2. Het bedrijf NSS beheert particuliere sporaansluitingen, er is geen dwingende reden om deze beheersactiviteit over te brengen naar het publieke domein. In dit opzicht berust de considerans van de motie Hofstra op een misverstand over de al dan niet openbare aard van de sporaansluitingen: die aansluitingen zijn particulier.
3. ProRail zal het bedrijf NSS niet overnemen; een overname door ProRail is evenwel niet noodzakelijk om de continuïteit van het beheer van de betreffende particuliere sporaansluitingen zeker te stellen.
4. Op basis van het tot nu toe verrichte onderzoek kan als **doel** van een eventuele her-positionering van NSS geformuleerd worden:
  - om ook op termijn het functioneren van NSS zeker te stellen (zoals mijn ambtsvoorganger u berichtte in haar eerdergenoemde brief van 1 juli 2004 zijn er indicaties inzake achterstallig onderhoud en twijfel over de levensvatbaarheid), en
  - om te bereiken dat de exploitant de sporaansluitingen marktgericht(er) exploiteert en gebruik maakt van kansen om het spoor-goederenvervoer te vergroten (de mogelijkheden daartoe zijn aangegeven in het in opdracht van ProRail opgestelde businessplan).
5. Daartoe zou het bedrijf NSS ge(her)positioneerd moeten worden als dochter van een bedrijf dat:
  - affiniteit heeft met goederenvervoer, en
  - in staat is om de benodigde herstructurering van NSS te financieren.
6. Het is – vanuit het overheidsbeleid gezien – indifferent door welk bedrijf NSS wordt overgenomen. Een uitzondering geldt wellicht voor de spoorvervoerbedrijven, want dan zou oneerlijke concurrentie op de loer kunnen liggen (vervoerscontractdwang t.a.v. de gebruiker van de sporaansluiting); de kans daarop is overigens klein, gezien de geldende mededingingsregels.
7. Ingeval de positie van NSS als dochterbedrijf van de NS Groep onveranderd blijft is dat geen bedreiging van publieke belangen of van het overheidsbeleid. Immers, ingeval de eerdergenoemde «indicaties inzake achterstallig onderhoud en twijfel over de levensvatbaarheid» juist zijn, dan zullen de particuliere bedrijven waarvoor NSS zijn beheersactiviteiten uitvoert tijdig zelfstandig actie ondernemen om de continuïteit van hun eigen sporaansluiting zeker te stellen, bijvoorbeeld door een andere particuliere beheerder in te schakelen.
8. Er is dus geen reden om extra overheidsgeld te steken in het bedrijf NSS en/of in het beheer van de particuliere sporaansluitingen.
9. Het functioneren van het bedrijf NSS is niet de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het bedrijf NSS BV is volledig eigendom van NS Groep, en de NS Groep is dan ook de enige instantie die kan en moet besluiten over het functioneren en de toekomst van NSS.

Ik zal – gezien overweging 9 – de NS Groep per brief van het bovenstaande op de hoogte brengen, en met name zijn aandacht vragen voor de punten 4 en 5 hierboven. Daarbij zal ik het in opdracht van ProRail opgestelde businessplan overdragen aan de NS Groep.

Vervolgens concludeer ik dat er voor mij in dit dossier geen verdere stappen meer gezet behoeven te worden. Ik beschouw de motie Hofstra daarmee als uitgevoerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings