

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

1043

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de NS en het mogelijke verlies van een fors deel van de Duitse treindiensten* (ingezonden 24 november 2021).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën) (ontvangen 10 december 2021).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het feit dat de NS mogelijk een fors deel van de Duitse treindiensten verliest?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de reden dat NS zich nog bezighoudt met buitenlandse activiteiten? Bent u van mening dat zij zich beter kan focussen op punctualiteit en inzetbaarheid op de Nederlandse spoorwegen?

Antwoord 2

De buitenlandse activiteiten van NS dienden oorspronkelijk drie doelen: earn, learn and prepare. Sinds 2003 is NS met Abellio actief in het Verenigd Koninkrijk en sinds 2008 in Duitsland. De beoogde liberalisering van de spoormarkt in Europa zette echter onvoldoende door, waardoor NS in 2017 haar strategie heeft aangescherpt. De buitenlandse activiteiten van NS moeten bijdragen aan het belang van de Nederlandse reiziger door betere internationale verbindingen en grensoverschrijdend verkeer (ook in het kader van duurzaamheid) en een positief financieel resultaat. Als aandeelhouder steun ik deze lijn.

Vraag 3

Wat kost deze buitenlandse blunder de Nederlandse belastingbetaler?

¹ NRC, 22 november 2021 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2021/11/22/ns-verliest-mogelijk-fors-deel-van-duitse-treindiensten-a4066431>)

Antwoord 3

Zonder maatregelen zouden de potentiële verliezen voor Abellio kunnen oplopen van € 30 tot € 50 miljoen per jaar. Tot afloop van de laatste concessie eind 2034, zouden deze verliezen in totaal € 300 tot 500 miljoen bedragen. Daarom is Abellio overgegaan tot herstructurering. Een aantal van de daaruit voortgekomen oplossingen moeten nog door de betreffende regio's worden geïmplementeerd en/of zijn nog onder voorbehoud van finaal akkoord van de regionale vervoersautoriteiten en/of deelstaten. Ik zal de Kamer informeren over de financiële implicaties zodra de herstructurering is afgerond. NS blijft met deze oplossing binnen het risicokader («Capital at Risk») dat ik met uw Kamer heb afgesproken voor de buitenlandse activiteiten van NS.²

Vraag 4

Wat zijn de gevolgen voor het materieel dat vrijkomt door het verliezen van deze buitenlandse opdracht? Kan dit materieel ingezet worden voor de Nederlandse spoorwegen?

Antwoord 4

Het materieel van Abellio Duitsland is geleased. Het materieel wordt overgedragen aan de uitvoerder van de ingestelde «Notvergaben» (noodconcessies). Dit materieel kan daarom niet worden ingezet op de Nederlandse spoorwegen.

Vraag 5

Wordt er Nederlands personeel ontslagen? Zo ja, hoeveel Nederlandse medewerkers worden ontslagen en hoe gaat u de schade voor deze medewerkers beperken?

Antwoord 5

Nee.

Vraag 6

Zijn er nog aanvullende claims te verwachten en zo ja, welke?

Antwoord 6

De regionale vervoersautoriteiten hebben de door hun berekende schade geclaimd bij Abellio Duitsland. De Sachwalter (zaakwaarnemer) die namens de rechtbank toezicht houdt op het insolventieproces zal deze claims beoordelen en heeft deze vooralsnog betwist. Het is gebruikelijk dat dergelijke claims worden ingediend. Er zijn geen claims ingediend bij NS.

Vraag 7 en 8

Was dit eerder te voorzien en waarom greep u niet eerder in? Wie is er verantwoordelijk voor deze blunder? Gaat u maatregelen treffen bij de NS? Zo ja, welke?

Antwoord 7 en 8

Abellio Duitsland kampt al enkele jaren met verliezen. De verliezen worden grotendeels veroorzaakt door externe factoren buiten de invloedssfeer van het bedrijf die ten tijde van het uitbrengen van de biedingen niet voorzienbaar waren. Nieuwe sectorcao's zorgen voor hogere personeelskosten die niet (adequaat) gecompenseerd worden in de prijsindexmechanismen in de contracten. Ook de arbeidsduurverkorting uit de cao's zorgt voor extra kosten, bijvoorbeeld voor werving en opleiding van extra personeel in de krappe arbeidsmarkt. Daarnaast resulteren meer spoorwerkzaamheden dan voorzien in extra kosten voor vervangend vervoer, die niet worden vergoed. Tot slot zorgt de toename in spoorwerkzaamheden ervoor dat Abellio Duitsland contractueel overeengekomen prestatieafspraken (zoals punctualiteit) niet haalt en daar boetes voor moet betalen, ook als verstoringen het gevolg zijn van natuurgeweld zoals stormen en de recente overstromingen. Daarnaast zijn verliezen deels ook veroorzaakt door andere tegenvallers, zoals de vertraagde levering van treinmaterieel in Baden-Württemberg en extra

² Kamerstuk 28 165, nr. 261.

complexiteit in de uitvoering vanwege grootschalige werkzaamheden aan de infrastructuur. Hiervoor heeft Abellio Duitsland maatregelen genomen in de vorm van kostenreductieprogramma's.

Echter, zonder de aanpassingen van de compensatie door de regionale vervoersautoriteiten voor de onvoorziene omstandigheden blijven de activiteiten van Abellio Duitsland tot het einde van de looptijd van de contracten verlieslatend.

De omvang van de problematiek werd duidelijk toen de laatste contracten werden gemobiliseerd en operationeel werden, gedurende de periode 2018–2020. Sindsdien heeft Abellio Duitsland geprobeerd afspraken te maken met de regionale vervoersautoriteiten over financiële compensatie binnen de bestaande contracten. Andere vervoerders in het regionale spoorverkeer in Duitsland, zoals Transdev en Keolis hebben gelijksoortige problemen. Vanuit de branchevereniging voor Duitse regionale vervoerders wordt daarom al geruime tijd aangedrongen op aanpassing van de vervoersovereenkomsten. Keolis heeft inmiddels in overleg met de opdrachtgevers besloten haar activiteiten per 31 december a.s. te beëindigen.

NS heeft mij telkens op de hoogte gehouden over de voortgang van de gesprekken met de regionale vervoersautoriteiten. Begin mei 2021 heeft NS mij geïnformeerd dat de gesprekken niet tot het gewenste resultaat hebben geleid. Op 26 mei 2021 heb ik daarom de Minister-Presidenten en verkeersministers van de deelstaten een brief geschreven, waarin ik als aandeelhouder van NS aandacht heb gevraagd voor de situatie van Abellio Duitsland. Toen resultaten uitbleven, leek het Abellio noodzakelijk om een voorlopige insolventieprocedure («Schutzschirmverfahren») aan te vragen. Ik heb met deze stap ingestemd en uw Kamer daarover geïnformeerd.

De afgelopen maanden heeft er volop overleg plaatsgevonden tussen Abellio en de Duitse opdrachtgevers in de diverse deelstaten. NS heeft mij hierover frequent op de hoogte gehouden. Op 1 oktober 2021 heeft de Duitse rechtbank de insolventieprocedure (in eigen beheer van het zittende management van Abellio Duitsland) formeel geopend. De gesprekken van Abellio met de regionale opdrachtgevers richten zich op het vinden van passende oplossingsrichting waardoor de reizigers geen nadelen van de herstructurering ondervinden én een oplossing wordt gevonden in het belang van de Nederlandse belastingbetaler en reiziger. In drie van de vier regio's is een oplossing gevonden. In Nordrhein-Westfalen is helaas geen oplossing gevonden en hebben de opdrachtgevers het aanbod van Abellio afgeslagen. De regionale vervoersautoriteiten schrijven op korte termijn een zogenoemde «Notvergabe» (noodconcessie) uit voor de vijf concessies in Nordrhein-Westfalen die Abellio momenteel rijdt. De activiteiten van Abellio in Nordrhein-Westfalen eindigen op 31 januari 2022. Abellio zal zich inzetten om de overgang naar de nieuwe vervoerder zo goed mogelijk te faciliteren. Omdat de procedures nog niet volledig zijn afgewikkeld zijn de financiële uitkomsten op dit moment nog niet duidelijk. Ik zal de Kamer informeren over de financiële implicaties zodra de herstructurering is afgerond. NS blijft met deze oplossing binnen het risicokader («Capital at Risk») dat ik met uw Kamer heb afgesproken voor de buitenlandse activiteiten van NS.³

³ Kamerstuk 28 165, nr. 261.