

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

1942

Vragen van de leden **Aukje de Vries** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het winnen van de aanbesteding in Limburg door Abellio* (ingezonden 13 maart 2015).

Antwoord van Minister **Dijsselbloem** (Financiën) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 14 april 2015).

Vraag 1

Bent u bereid om de vragen van 3 maart jl. over de aanbesteding van de openbaarvervoersconcessie in Limburg (naar aanleiding van het artikel «marktwerking wordt vies woord») tegelijk met de hierna gestelde vragen te beantwoorden?

Antwoord 1

U heeft de antwoorden op de Kamervragen van 20 februari op 18 maart van mij ontvangen. In de bijlage treft u die antwoorden nogmaals aan.

Vraag 2

Waarom heeft de NS met een speciaal daarvoor opgerichte Abellio Limburg B.V. ingeschreven op de openbaarvervoersconcessie in Limburg? Heeft de aandeelhouder toestemming gegeven voor het oprichten van deze nieuwe BV door de NS? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarbij de afweging geweest?

Antwoord 2

Het oprichten van Abellio Limburg BV vloeit mede voort uit de eisen zoals gesteld door de aanbestedende overheid, de provincie Limburg. Tevens is het gebruikelijk om bij regionale concessies een separaat bedrijf op te richten, dat in grote mate van zelfstandigheid haar besluiten kan nemen met een focus op de lokale reiziger. De aandeelhouder heeft ingestemd met het investeringsvoorstel. Het meedingen van Abellio is in lijn met het kabinetstandpunt zoals verwoord in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 waarin is aangegeven dat NS mag meedingen als er sprake is van samenloop met het hoofdrailnet (Hierna: «HRN»).

Vraag 3

Waarom kan niet bevestigd of ontkend worden dat het voor Abellio Limburg B.V., als dochter van NV NS, mogelijk is om een goedkopere bieding te doen, want het gaat hier toch om een aanbesteding waarbij een 100% staatsbedrijf meedingt in een markt met commerciële partijen?

Antwoord 3

De andere, door vragenstellers genoemde «commerciële» partijen, die meededen in het biedingsproces voor de concessie Limburg waren Arriva NL en Veolia Transport NL. Beide partijen verschillen qua eigendomsstructuur niet van Abellio, want die zijn eveneens dochter van een staatsdeelneming. Arriva NL is een dochter van Deutsche Bahn, dat een 100% staatsdeelneming is. Veolia Transport NL is een dochter van Transdev, dat voor meer dan 60% in handen is van de Franse overheid. Abellio Limburg B.V. bevond zich dus niet in een bevoorrechte positie als zijnde de dochter van een 100% staatsbedrijf.

Uit navraag bij NS blijkt dat de NS Groep voor Abellio Limburg B.V. financieringsarrangementen en garanties heeft afgegeven waarvoor Abellio Limburg een marktconforme vergoeding betaalt.

Vraag 4

Hoe kijkt u, in het licht van transparantie, aan tegen een 100% staatsbedrijf dat meedingt in een markt met commerciële partijen, zeker ook gelet op het aanbestedingstraject van het Fyra-debacle

Antwoord 4

Zie antwoord op vraag 3. Ik wacht overigens de uitkomsten van de Parlementaire Enquête Fyra af.

Vraag 5

In hoeverre is er bij de aanbesteding in Limburg door de NS sprake van financieel waardebehoud met behulp van een normrendement en het streven naar gezonde vermogensverhoudingen?

Antwoord 5

Op 18 maart 2015 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het normrendement van de aandeelhouder voor NS in relatie tot de bieding in Limburg door NS-dochter Abellio. Om de financiële waarde die NS vertegenwoordigt ook voor de toekomst te behouden, moet NS in staat zijn om structureel voldoende rendement te realiseren. Voor waardebehoud en om toekomstige investeringen mogelijk te maken, dient NS minimaal de vermogenskosten van vreemd vermogen en eigen vermogen terug te verdienen. NS vermeldt in haar jaarverslag van 2014 dat het normrendement op eigen vermogen 7% is. De investeringscriteria voor Abellio worden door de directie van NS vastgesteld. Hierbij geldt het criterium dat het vereiste rendement voor de totaliteit van investeringsvoorstellen van de NS en haar dochters voldoende is om de vermogenskosten terug te verdienen. Bij de bepaling van de vermogenskosten wordt rekening gehouden met het vereiste normrendement op eigen vermogen van 7% voor de NS groep als geheel. Alle biedingen van NS en dochters worden aan de bovengenoemde investeringscriteria getoetst, dus ook de bieding door Abellio in Limburg.

Vraag 6

Is de investering door de NS via Abellio Limburg B.V. besproken met de aandeelhouder? Zo ja, wat is de afweging van de aandeelhouder geweest om in te stemmen met deze investering? Zo nee, waarom is deze investering niet besproken? Wat zijn de kosten en baten van deze investering? In hoeverre is er een lager rendement afgesproken dan het gehanteerde normrendement?

Antwoord 6

De bieding is in het najaar van 2014 met de aandeelhouder besproken. De Staatssecretaris van IenM en Minister van Financiën hebben eerder al met NS afgesproken dat de onderneming mag meedoen bij aanbestedingen waar sprake is van samenloop met het hoofdrailnet. Bij de aanbesteding van Limburg is sprake van samenloop.

De concessie Limburg past binnen de strategie van NS. De concessie Limburg heeft bovendien als voordeel dat NS door mee te doen ervaring opdoet met openbare aanbestedingen van gecombineerde bus- en treinconcessies. Dat kan relevant zijn wanneer NS in de toekomst vaker in een concurrerende markt concessies moet verwerven. Voor biedingen door Abellio wordt een vermogenskostenvoet op geïnvesteerd vermogen gesteld, waarbij als uitgangspunt het normrendement van de aandeelhouder voor de NS-groep geldt. De bieding voldeed aan de investeringscriteria.

Vraag 7

Is er sprake van een kruissubsidiëring van deze activiteit van Abellio door andere activiteiten van het moederconcern NS, want in de antwoorden op dezelfde eerder gestelde vraag wordt alleen verwezen naar andere concessies en niet naar de onderhavige concessie?

Antwoord 7

Het onderzoek naar vermeende kruissubsidiëring bij NS door Deloitte vond inderdaad voor de zomer van 2014 plaats, voordat NS-dochter Abellio haar bieding op concessie Limburg deed in najaar 2014. Uit de conclusies van het onderzoek van Deloitte blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat er sprake is geweest van kruissubsidiëring bij eerdere biedingen van Abellio. Uit navraag bij NS blijkt dat de NS Groep ook voor Abellio Limburg B.V. financieringsarrangementen en garanties heeft afgegeven waarvoor Abellio Limburg een marktconforme vergoeding betaalt. Overigens ben ik niet voornemens om, zonder concrete aanwijzingen, bij elke bieding van NS Groep en diens dochters een dergelijk omvangrijk onderzoek (zoals door Deloitte) te laten uitvoeren.

Vraag 8

Waarom is niet bekend of de NS financieringsarrangementen, garanties en dergelijke heeft gesteld voor Abellio Limburg B.V., zoals gemeld in de antwoorden op de eerdere vragen? Bij wie zijn eventuele garanties van de NS wel bekend, want eerder heeft de aandeelhouder wel open gecommuniceerd over garanties van de NS aan dochterondernemingen richting de Tweede Kamer? Nogmaals, welke financieringsarrangementen, garanties en dergelijk zijn er vanuit het moederconcern NS met Abellio Limburg B.V.?

Antwoord 8

Zie antwoord 3.

Vraag 9

In hoeverre draagt Abellio Limburg B.V. bij aan de rendementseis van NV Nederlandse Spoorwegen? Kan er een overzicht gegeven worden van het rendement van de verschillende bedrijfsonderdelen, dochterondernemingen en deelnames van NV Nederlandse Spoorwegen?

Antwoord 9

Zie antwoord op vraag 5. NS Groep rapporteert in haar externe jaarverslag op concernniveau en niet over de winst- en verliesrekeningen van afzonderlijke bedrijfsonderdelen. Inzicht geven in het rendement per bedrijfs onderdeel, dochteronderneming en deelnemingen kan leiden tot een verslechtering van de concurrentie- en onderhandelingspositie van de NS.

Vraag 10

Wat is het verschil in de arbeidsvoorwaarden tussen de NS en Abellio? Klopt het dat personeel van Abellio niet onder een cao valt waardoor deze component in de aanbesteding voordeliger uitpakt voor Abellio ten opzichte van de NS? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 10

Op dit moment rijdt Veolia de concessie in Limburg en hanteert hierbij de OV-cao. Dit is een cao die geldt voor rijdend personeel en dekt zowel de bus als de treinactiviteiten. Abellio is bij de aanbesteding ook uitgegaan van de OV-cao, omdat het personeel voor de concessie in Limburg hoofdzakelijk

rijdend personeel betreft. Hiermee wordt een marktconforme cao geboden, wat aansluit bij de arbeidsvoorwaarden die de concurrentie ook biedt.

Vraag 11

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór het eerstvolgende Algemeen overleg Staatsdeelnemingen?

Antwoord 11

Ja.