

## Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500EA Den Haag

### Directie Financieringen

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

### Ons kenmerk

2018-0000182158

### Uw brief (kenmerk)

Datum 13 november 2018  
Betreft Beantwoording Kamervragen over financiële problemen NS  
op het Britse spoor

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op de Kamervragen van de leden Amhaouch en Ronnes (beiden CDA) over financiële problemen NS op het Britse spoor (ingezonden 22 oktober 2018, kenmerk 2018Z19009).

Hoogachtend,

de minister van Financiën,

W.B. Hoekstra

**Vragen van de leden Amhaouch en Ronnes (beiden CDA) aan de minister van Financiën en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over financiële problemen NS op het Britse spoor (ingezonden 22 oktober 2018, kenmerk 2018Z19009)**

Directie Financieringen

Ons kenmerk  
2018-0000182158

**Vraag 1**

*Heeft u het bericht gelezen dat NS financiële problemen heeft op activiteiten in Groot-Brittannië?<sup>1 2</sup>*

Ja.

**Vraag 2**

*Kunt u de achtergronden, de aard en de omvang van de actuele financiële situatie schetsen?*

**Vraag 3**

*Klopt het dat een reddingspakket van 80 miljoen pond is verstrekt? Zullen er naar uw verwachting meer betalingen moeten plaatsvinden? Zo ja, met welke bedragen wordt rekening gehouden?*

**Vraag 4**

*Klopt het bericht dat accountsrapporten laten zien dat er sprake is van ondersteuning aan het dochterbedrijf Abellio door het moederbedrijf, waarvan NS mede-eigenaar is, van 30 miljoen pond in januari en nog eens 50 miljoen pond in augustus? Zo nee, wat zijn dan de juiste bedragen?*

**Vraag 11**

*Op welke wijze worden de tekorten gefinancierd en gaat het moederbedrijf van NS daar gevolgen van merken?*

**Antwoord 2, 3, 4 en 11**

NS-dochter Abellio is in het Verenigd Koninkrijk actief met meerdere concessies. Abellio UK heeft sinds de oprichting in 2003 ieder jaar winst gemaakt. Ook 2018 verwacht Abellio UK af te sluiten met een positief bedrijfsresultaat. Hoewel de resultaten van iedere afzonderlijke concessie per jaar kunnen variëren, verwachten zowel NS als Abellio UK dat elke concessie over de gehele looptijd gezien winstgevend zal zijn.

Het Britse ministerie van Transport (*Department for Transport*, DfT) eist voor recent uitgegeven concessies een garantstelling (*Parent Company Support*, PCS) van de moedermaatschappij(en) van de concessiehouder. NS staat als moedermaatschappij garant voor de concessies van Abellio UK. De PCS (of een deel daarvan) wordt getrokken als de concessiehouder een te lage liquiditeitsbuffer heeft (lager dan 7%). Een PCS wordt doorgaans getrokken voor investeringen die veelal in de eerste jaren van een concessie plaatsvinden of als de winst op de desbetreffende concessie lager is dan verwacht. Een PCS-trekking betekent niet per definitie dat Abellio negatieve resultaten of liquiditeitsproblemen

---

<sup>1</sup> The Telegraph, d.d. 16 oktober 2018

(<https://www.telegraph.co.uk/business/2018/10/16/dutch-government-leads-80m-rescue-giant-east-anglian-rail-network/>)

<sup>2</sup> Het Financieele Dagblad d.d. 22 oktober 2018 (<https://fd.nl/ondernemen/1274742/ns-in-problemen-op-brits-spoor>)

heeft. Het is een regulier mechanisme dat onderdeel is van concessies. Dat moederbedrijven hiervoor lenen aan een dochteronderneming is eveneens een reguliere werkwijze.

Directie Financieringen

Ons kenmerk  
2018-0000182158

In het geval van een PCS-trekking verstrekt NS een lening aan Abellio UK. Abellio UK moet 8% rente over deze lening betalen. Bovendien moet Abellio UK deze lening aan het einde van de concessieperiode terugbetalen aan NS. NS heeft geen reden om aan te nemen dat de PCS-leningen aan Abellio UK niet worden terugbetaald aan het einde van de concessieperiode.

Om risico's te beperken heeft de minister van Financiën als aandeelhouder een bovengrens ingesteld van €500 miljoen voor het totaal aan PCS-garanties dat NS jegens Abellio UK mag afgeven<sup>3</sup>. Naast een maximum op totaalniveau is ook de hoogte van de garantie per concessie begrensd, om zo risico's te spreiden. Zo was de PCS die DFT eiste voor de concessie East Anglia hoger dan het risicokader toestaat. Mede daarom heeft NS al eerder 40% van de aandelen in East Anglia verkocht aan een partner (het Japanse beursgenoteerde bedrijf Mitsui) en zo is 40% van de PCS-garantie overgedragen. Daarmee past het risico voor NS binnen het vastgestelde kader.

Door East Anglia is in 2018 een PCS getrokken van £80 miljoen. Hiervan is £48 miljoen voor rekening van NS (60%) en £32 miljoen voor rekening van Mitsui (40%). Een belangrijke reden voor deze trekking is een hogere concessievergoeding als gevolg van het winst- en verliesdelingsmechanisme dat op deze concessie van toepassing is (het CLE-mechanisme: zie antwoord 6 voor nadere toelichting). NS houdt rekening met een aanvullende PCS-trekking in 2019 om geplande investeringen te kunnen doen en als buffer voor de hogere concessievergoeding door toepassing van het CLE-mechanisme. Hoe hoog deze zal zijn is mede afhankelijk van de resultaten van de gesprekken tussen NS en DFT (zie antwoord 7 en 10).

#### Vraag 5

*Klopt het bericht dat Abellio East Anglia Limited een verlies boekte van 1,1 miljoen pond (voor belastingen) op een omzet van 650,2 miljoen pond in het jaar tot maart 2018? Zo ja, sinds wanneer is het u bekend en welke stappen heeft u nadien genomen?*

Eind september 2018 zijn in het Verenigd Koninkrijk de lokale jaarrekeningen van Abellio gepubliceerd, waaronder die van Abellio East Anglia Ltd. Voor East Anglia is een resultaat vóór belastingen gerapporteerd van £1,1 miljoen negatief over de periode tot en met 31 maart 2018. Dit resultaat is beïnvloed door het toepassen van het CLE-mechanisme met een negatief resultaatimpact van €19 miljoen met betrekking tot perioden tot aan 1 januari 2018 (zie antwoord 6 voor nadere toelichting). Zonder toepassing van CLE zou het resultaat positief zijn geweest.

Als aandeelhouder stuurt de minister van Financiën niet op de prestaties van individuele concessies. Het is voor de aandeelhouder van belang dat Abellio op haar totale concessie-portefeuille over de gehele looptijd een positief resultaat behaalt, zodat Abellio positief bijdraagt aan het resultaat van NS.

---

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 28 165, nr. 261

### **Vraag 6**

*Klopt het dat de overeenkomst voor de East Anglia-franchise een risicodelingsmaatregel bevat die bekend staat als het Central-London-Employment (CLE)–mechanisme? Zo ja, kunt u uiteenzetten wat het doel en de effectieve werking is geweest van die maatregel?*

Directie Financieringen

Ons kenmerk  
2018-0000182158

Het Britse ministerie van Transport (DfT) hanteert bij twee concessies (East Anglia en West Midlands) een specifiek winst- en verliesdelingsmechanisme. Dit mechanisme zou ervoor moeten zorgen dat de concessiehouder geen superwinsten of -verliezen realiseert en dat de concessieverlener (DfT) deelt in de winsten en verliezen. Dit mechanisme is onder andere gekoppeld aan de *Central London Employment (CLE)*-index: naarmate de werkgelegenheid in Londen stijgt of daalt, beweegt ook de concessievergoeding van Abellio UK aan DfT mee. Het CLE-mechanisme veronderstelt een correlatie tussen werkgelegenheid en passagiersaantallen, dus dat de omzet en winst van Abellio stijgen als de werkgelegenheid stijgt. In de praktijk blijkt deze correlatie niet (in die mate) te bestaan, bijvoorbeeld doordat mensen steeds meer vanuit huis werken en doordat de aard van de werkgelegenheid is veranderd. De werkgelegenheid in Londen stijgt, maar de passagiersaantallen en dus de omzet en winst van Abellio stijgen niet even hard mee. Abellio moet daarom een flinke winstdeling betalen aan DfT in de vorm van een hogere concessievergoeding, terwijl in de praktijk geen hogere passagiersaantallen en daarmee samenhangende resultaten worden gerealiseerd. Dit geldt overigens niet alleen voor Abellio UK, maar ook voor andere treinvervoerders die actief zijn in de regio Londen. Dit CLE-mechanisme is de belangrijkste reden waarom in augustus 2018 een PCS-trekking is gedaan door East Anglia. DfT erkent dat de veronderstelde correlatie van het CLE-mechanisme niet meer goed functioneert. Daarom past DfT voor nieuw uit te geven concessies het CLE-mechanisme niet meer toe.

### **Vraag 7**

*Kunt u aangeven wat de inzet is van Abellio ten aanzien van het geschil en waar wordt deze aanhangig gemaakt?*

### **Vraag 10**

*Kunt u aangeven wat een negatieve uitkomst van het geschil kan betekenen voor de rest van de looptijd van de concessie (2025)?*

### **Antwoord 7 en 10**

NS en Abellio zijn in gesprek met het Britse ministerie van Transport (DfT) over het CLE-mechanisme. Dit is een aangelegenheid van de directie van Abellio UK en de raad van bestuur van NS. Wij willen niet vooruitlopen op de uitkomsten van die gesprekken en de gevolgen daarvan voor de rest van de looptijd van de concessie.

### **Vraag 8**

*Op welke wijze is in de governance en/of juridische structuur inhoud gegeven aan het feit dat de NS Nederland nooit aansprakelijk kan worden gesteld voor verliezen, schade of andere risico's?*

Abellio Group (Abellio Transport Holding BV) is een 100%-dochter van NS. De financiële risico's van de investeringen van Abellio zijn beperkt tot het risicokader dat de minister van Financiën heeft opgelegd (zie antwoord 2, 3, 4 en 11). Abellio

is een aparte juridische entiteit waarvoor NS geen zogenoemde *403-verklaring*<sup>4</sup> heeft afgegeven. Hierdoor kunnen de buitenlandse activiteiten NS financieel slechts beperkt raken. Indien Abellio in gebreke blijft kunnen schuldeisers geen beroep doen op NS, anders dan waar dat expliciet is afgesproken. Het risico voor NS kan hiermee niet uitstijgen boven het in Abellio ingebrachte kapitaal en de garanties die NS voor Abellio verstrekt. Die garanties zijn gemaximaliseerd conform het overeengekomen beleidskader voor investeringen in het buitenland, dat in 2017 aan de Kamer is toegezonden.<sup>5</sup>

Directie Financieringen

Ons kenmerk  
2018-0000182158

### Vraag 9

*Wat betekent, naar uw visie, deze casus voor het meedingen naar nieuwe concessies in Groot-Brittannië?*

De concessieverlener (DfT) past de CLE-index niet langer toe voor het winst- en verliesdelingsmechanisme bij recentere concessies. Deze casus heeft daarom geen gevolgen voor nieuwe concessies. Op alle nieuwe (en bestaande) concessies is het risicokader van toepassing, om de risico's van investeringen door Abellio te maximeren en te spreiden.

### Vraag 12

*Kunt u de garantie geven dat het treinkaartje in Nederland niet duurder wordt door de Britse avonturen van de NS?*

Voor beschermde reisrechten (ter bescherming van reizigers die zijn aangewezen op de trein) is het op grond van de concessie hoofdrailnet niet mogelijk om verliezen van Abellio UK door te berekenen in de prijs van Nederlandse treinkaarten<sup>6</sup>. Voor de overige reisproducten is er in beginsel sprake van wettelijke tariefvrijheid. NS geeft aan dat verliezen bij Abellio UK ook niet in overige reisproducten worden doorberekend. Dit omdat elk afzonderlijk bedrijfsonderdeel van NS haar tarieven baseert op de kostenontwikkeling en marktomstandigheden in haar eigen specifieke marktsegment. Daarnaast zijn de financiële risico's van Abellio voor NS Groep beperkt tot het maximumbedrag uit het risicokader. Juist het beperken van de risico's van buitenlandse activiteiten van NS en het voorkomen dat deze activiteiten negatieve effecten hebben op de dienstverlening op het Nederlandse spoor was een belangrijke reden voor de minister van Financiën om dit risicokader met NS af te spreken (zie ook antwoord 8).

---

<sup>4</sup> Een 403-verklaring is een schriftelijke verklaring waarmee de moederverenootschap zich hoofdelijk aansprakelijk stelt voor schulden van haar dochter.

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 28 165, nr. 261

<sup>6</sup> Onder beschermende reisrechten wordt verstaan: binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas, binnenlandse tweede klas jaar- en maandtrajectkaarten en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas (zie artikel 54 van de concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025).