

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

452

Vragen van de leden **Madlener** en **Tony van Dijck** (beiden PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Financiën over *het bericht dat de NS in Schotland gaat rijden* (ingezonden 10 oktober 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 4 november 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «NS-dochter gaat rijden in Schotland»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kan de Minister een overzicht geven van de risico's van deze Schotse concessie? Welke financiële gevolgen heeft dit voor de Staat als aandeelhouder?

Antwoord 2

In het VK behoudt de aanbestedende overheid het eigendom en de hiermee samenhangende risico's van het vastgoed en het rijdend materieel zelf. Ook het personeel benodigd voor de uitvoering van de concessie treedt alleen voor de looptijd van de concessie in dienst van de houder van de concessie. Dat maakt ook dat het beoordelen van een bieding op een concessie in het VK zich kan beperken tot die risico's die voor rekening en risico van Abellio zullen zijn, alsmede het hiermee samenhangende upward potential (winst) en downward potential (verlies) voor Abellio. Hierbij heeft de aandeelhouder als voorwaarde gesteld dat de te verwachte rendementen hoger dienen te zijn dan de Nederlandse HRN-activiteiten. De concessies vragen (voor NS begrippen) slechts beperkte investeringen. NS kan deze investering zelf financieren en heeft geen kapitaal en/of garanties van de aandeelhouder of grote leningen nodig.

¹ <http://nos.nl/artikel/707593-ns-gaat-rijden-in-schotland.html>

Vraag 3

Deelt de Staatssecretaris de mening dat het bespottelijk is dat de NS € 3,2 miljard betaalt voor een Schotse concessie, terwijl het hogesnelheidstraject HSL-Zuid hier in Nederland ligt te verstoffen door het Fyra-debacle? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik deel die mening niet. NS heeft geen € 3,2 miljard betaald voor de Schotse concessie, maar ontvangt een vast bedrag ter dekking van de exploitatiekosten. De inkomsten vloeien naar de concessieverlener. De Schotse concessie heeft geen invloed op het volwaardig alternatief vervoersaanbod dat NS op de HSL-Zuid uitvoert en waarmee uw Kamer eind 2013 heeft ingestemd.

Vraag 4

Deelt de Staatssecretaris de mening dat het Fyra-debacle heeft aangetoond dat de NS moet stoppen met dergelijke internationale prestigeprojecten en zich primair moet richten op de binnenlandse spoordienst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

NS maakt haar eigen keuzes bij het verwerven en afstoten van buitenlandse concessies. Zij handelt daarbij binnen de met de Minister van Financiën afgesproken kaders over ondermeer effecten op continuïteit en rentabiliteit. De Schotse concessie is gewonnen door Abellio, een aparte dochteronderneming van NS. Abellio is operationeel en financieel niet verweven met NS-Reizigers, waarin de activiteiten van NS op het hoofdrailnet en de HSL zijn ondergebracht. Gecombineerd met het sturingsinstrumentarium in de (nieuwe) concessie heb ik het vertrouwen dat NS zich in voldoende mate richt op de binnenlandse spoordienst.