

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

1044

Vragen van de leden **De Hoop** en **Nijboer** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Financiën over *de activiteiten van NS-dochter Abellio in Noordrijn-Westfalen (NRW)* (ingezonden 19 november 2021).

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

Vraag 1

Kent u het bericht «Neues Angebot von Abellio an Verkehrsverbünde in NRW»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het conflict tussen Abellio en de vervoersautoriteiten in NRW?

Antwoord 2

Abellio Duitsland kampt al enkele jaren met verliezen, ook in Nordrhein-Westfalen. De problemen van Abellio Duitsland staan niet op zichzelf. Meerdere treinaanbieders in Duitsland ervaren problemen met hun contracten en vanuit de branchevereniging voor Duitse regionale vervoerders wordt daarom al geruime tijd aangedrongen op aanpassing van de vervoersovereenkomsten.

Vraag 3

Hoe kan het dat Abellio een veel te laag bod heeft gedaan op de aanbesteding in NRW, waardoor zij circa 400 miljoen euro te weinig ontvangen om het treinvervoer te regelen?

¹ Aachener Zeitung, 12 november 2021, Neues Angebot von Abellio an Verkehrsverbünde in NRW (https://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/neues-angebot-von-abellio-an-verkehrsverbuende-in-nrw_aid-64024325).

Antwoord 3

De verliezen van Abellio Duitsland worden grotendeels veroorzaakt door externe factoren buiten de invloedssfeer van het bedrijf, die ten tijde van het uitbrengen van de biedingen niet voorzienbaar waren.

Vraag 4

Kunt u uiteenzetten waaruit de meerkosten voor Abellio bestaan en waarom hier geen rekening mee is gehouden?

Antwoord 4

Nieuwe sector brede cao's, waar Abellio geen invloed op heeft, zorgen voor hogere personeelskosten. Deze zijn niet volledig gecompenseerd via de prijsindexmechanismen in de contracten. Ook de arbeidsduurverkortung 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 complexiteit in de uitvoering vanwege grootschalige werkzaamheden aan de infrastructuur. Abellio heeft getracht zoveel mogelijk de kosten te beperken, door middel van kostenreductieprogramma's. Echter, zonder de aanpassingen van de compensatie door de regionale vervoersautoriteiten voor de onvoorzien omstandigheden blijven de activiteiten van Abellio Duitsland tot het einde van de looptijd van de contracten verlieslatend.

In 2018–2020 werd de grootte van de verliezen helder. 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 2021 te beëindigen.

NS heeft mij 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 formeel geopend. De gesprekken van Abellio met de regionale opdrachtgevers richten zich op het vinden van passende oplossingsrichtingen waardoor de reizigers geen nadelen van de herstructurering ondervinden én een oplossing wordt gevonden in het belang van de Nederlandse belastingbetaler en reiziger. Hieronder volgt een overzicht van de oplossingsrichtingen per regio. Een aantal oplossingsrichtingen is onder voorbehoud van lopende gesprekken en finaal akkoord van de regionale vervoersautoriteiten en/of deelstaten.

De activiteiten in Mitteldeutschland waren verlieslatend. De concessie in Saksen-Anhalt wordt in goed overleg met de concessieverlener eind 2023 overgedragen aan een derde. De concessie in Thüringen kan, na herstructurering van financiële afspraken minimaal kostendekkend worden uitgevoerd in de komende jaren en wordt daarom voortgezet. In Nedersaksen wordt een concessie gereden die is gelegen in het grensgebied met Nederland en naar verwachting met een licht positieve resultaatbijdrage wordt voortgezet door Westfalenbahn, een dochteronderneming van Abellio Duitsland. De concessie

van Abellio in Baden-Württemberg wordt overgedragen aan de lokale vervoerder SWEG. De concessieverlener is eigenaar van deze vervoerder. Doel is om dit per 1 januari 2022 te realiseren. In Nordrhein-Westfalen is Abellio Duitsland actief met vijf concessies. 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.

Vraag 5

Heeft Abellio zich op de markt van NRW begeven met dumprijzen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee. Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Kunt u zich voorstellen dat de vervoersautoriteiten in NRW, waarvan lokale gemeenten de aandeelhouders zijn, zich onaangenaam verrast voelen als Abellio zich voor een te laag bedrag inschrijft bij een aanbesteding, verliezen lijdt, en vervolgens dreigt met een faillissement indien er geen compensatie wordt geboden?

Antwoord 6

Toen in de periode 2018–2020 de grootte van de verliezen helder werd, heeft Abellio Duitsland geprobeerd afspraken te maken met de regionale vervoersautoriteiten over financiële compensatie binnen de bestaande contracten. Op basis van een clause in de contracten is Abellio van mening daar aanspraak op te kunnen maken. Met name in Nordrhein-Westfalen is hier intensief over onderhandeld. Toen resultaten uitbleven, was het voor het management van Abellio, gelet op het Duitse faillissementsrecht, noodzakelijk om een voorlopige insolventieprocedure («Schutzschirmverfahren») aan te vragen, omdat sprake was van een vooruitzicht op een langdurige verlieslatende situatie van de onderneming. NS heeft als aandeelhouder het management gesteund met deze stap door de vereiste financiële middelen beschikbaar te stellen. Ik heb met de financiering ingestemd en uw Kamer daarover geïnformeerd.

Vraag 7

Bent u ook van mening dat deze situatie de verhoudingen tussen Nederland en NRW kan beschadigen en dat dit ten koste kan gaan van de ontwikkeling van treinverbindingen tussen Nederland en Duitsland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ik hecht grote waarde aan een goede relatie met Duitsland, waaronder ook Nordrhein-Westfalen. Daarom heb ik het afgelopen jaar contact gehad met de Duitse deelstaten waar Abellio actief is. De aanwezigheid van Abellio als dochterbedrijf van NS in de Duitse grensregio kan bijdragen aan betere grensoverschrijdende verbindingen, maar is geen randvoorwaarde. NS streeft er naar om de reis voor Nederlandse reizigers over de grens naar Duitsland en naar grote steden in Duitsland aantrekkelijker te maken. NS zet zich hierop in door de informatievoorziening voor Nederlandse reizigers te verbeteren, het boeken van een reis richting Duitsland makkelijker te maken en de ambitie om nieuwe grensoverschrijdende verbindingen te realiseren invulling te geven.

Vraag 8

Hoe wordt voorkomen dat Nederlandse reizigers en belastingbetalers opdraaien voor de problemen over de grens?

Antwoord 8

De potentiële verliezen voor Abellio Duitsland zouden oplopen van € 30 tot € 50 miljoen per jaar. Tot de afloop van de laatste concessie eind 2034, zouden deze verliezen in totaal € 300 tot 500 miljoen bedragen. Daarom is Abellio overgegaan tot herstructurering. De afgelopen maanden heeft er volop overleg plaatsgevonden tussen Abellio en de Duitse opdrachtgevers in de diverse deelstaten. 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. 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 9

Kunt u deze vragen voor het commissiedebat Spoor, spoorveiligheid, European Rail Traffic Management System (ERTMS) en internationaal spoorvervoer van 9 december aanstaande beantwoorden?

Antwoord 9

Ja.

² Kamerstuk 28 165, nr. 261.