

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

2587

Vragen van de leden **Sneller, Schonis** (beiden D66), **Bruins** en **Van der Graaf** (beiden ChristenUnie) aan de Minister van Financiën over *de jaarcijfers 2020 van de Nederlandse Spoorwegen gepresenteerd op 25 februari 2021. In aanvulling op eerdere vragen over hetzelfde onderwerp van het lid Van Esch (PvdD) (ingezonden 1 maart 2021).*

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën), mede namens Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 3 mei 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1939.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de jaarcijfers 2020 van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die op 25 februari bekend zijn gemaakt?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de NS een nettoverlies van 2,6 miljard euro in 2020 lijdt en dat de NS een bezuinigingsprogramma van 1,4 miljard euro noodgedwongen moet doorvoeren vanwege een slecht financieel vooruitzicht?

Antwoord 2

Het klopt dat NS een nettoverlies van € 2,6 miljard lijdt over 2020. NS is voornemens om tot 2025 € 1,4 miljard te besparen om het kosten- en investeringsniveau structureel te verlagen in verband met de bijgestelde reizigersprognoses. NS verwacht dat de reizigersaantallen zich pas na een lange periode volledig herstellen. NS moet haar organisatie hier op aanpassen.

Vraag 3

Bent u bekend met het financiële vooruitzicht waarin NS verwacht dat op z'n vroegst in 2025 het aantal reizigers terug is op het niveau van 2019? Hoe taxeert u, als grootste aandeelhouder van de NS, de huidige financiële situatie van de NS?

Antwoord 3

NS wordt hard geraakt door de COVID-19 crisis. Na 2019, waarin NS zowel operationeel als financieel zeer goed presteerde, heeft NS in 2020 door de gevolgen van de COVID-19 crisis een fors verlies geleden. Het klopt dat NS verwacht dat de reizigersaantallen pas op zijn vroegst na 2025 weer terug zijn op het niveau van 2019. Ik ben, samen met de Staatssecretaris van IenW, met NS in gesprek over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen. Daarbij kijken we naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de aandeelhouder en concessieverlener kunnen doen. Ook de generieke steunmaatregelen, zoals de beschikbaarheidsvergoeding, worden daarbij betrokken.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de NS, als gevolg van de exogene schok van de coronacrisis en de daaraan gekoppelde reisbeperkingen, hard geraakt wordt buiten haar schuld om?

Antwoord 4

Ja. NS wordt, net als veel andere bedrijven in Nederland, hard geraakt door de COVID-19 crisis.

Vraag 5

Deelt u de mening dat de NS een belangrijke drijver is van de Nederlandse economie? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja. NS vervult een belangrijke publieke taak voor Nederland. Voor de COVID-19 crisis vervoerde NS dagelijks 750.000 unieke treinreizigers van en naar hun werk, studie of andere bestemming. Bovendien is NS een grote werkgever in Nederland.

Vraag 6

Op welke manier zorgt de aandeelhouder dat de publieke taak van de NS niet in het geding komt nu de financiële positie dusdanig verslechtert?

Antwoord 6

Het kabinet heeft in 2020 een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ingesteld om te komen tot een kostendekkingsgraad van 93%. NS ontvangt over 2020 € 818 miljoen. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft u op 9 april jl. geïnformeerd dat de beschikbaarheidsvergoeding OV is doorgetrokken naar eind 2021¹. De beschikbaarheidsvergoeding is op zichzelf echter, ook samen met de besparingen die NS doorvoert, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende om NS op termijn weer financieel gezond te krijgen.

Daarom blijven de Staatssecretaris van IenW en ik in gesprek met NS over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen. Daarbij hanteren we het Afwegingskader bij steunverzoeken voor individuele bedrijven, dat op 1 mei 2020 met uw Kamer is gedeeld², waarbij wordt gekeken naar wat NS, de aandeelhouder en de concessieverlener kunnen doen.

Vraag 7

Kunt u toelichten wat de status van de gesprekken is tussen u en de NS over steunmaatregelen, die al vanaf de zomer 2020 gaande zijn?³

Antwoord 7

Als aandeelhouder voer ik samen met het Ministerie van IenW het gesprek met NS over de mogelijkheden om NS weer financieel gezond te krijgen. Daarbij kijken we conform het Afwegingskader bij steunverzoeken voor

¹ Kenmerk IenW/BSK-2021/103439.

² Kamerstuk 35 420, nr. 36.

³ Kamerstuk 35 490, nr. 7 en Kamerstuk 28 165, nr. 328.

individuele bedrijven naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de aandeelhouder en concessieverlener kunnen doen. Ook de steunmaatregelen, zoals de beschikbaarheidsvergoeding, worden daarbij betrokken.

Vraag 8

Is verhoging en verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (BVOV) onderdeel van de gesprekken die u nu als aandeelhouders voert met de NS en bent u bereid om de BVOV te verlengen tot minimaal september 2022, gelijk de noodconcessie?

Antwoord 8

De Staatssecretaris van IenW heeft u op 9 april jl. geïnformeerd dat de beschikbaarheidsvergoeding OV is doorgetrokken naar eind 2021⁴. Met de brief van 9 april jl. bent u ook geïnformeerd dat er richting de zomer van 2021 wordt gewerkt aan de vormgeving van een regeling voor de periode na 2021, waarbij de ontwikkelingen m.b.t. corona en de beperkende maatregelen worden betrokken.

Vraag 9

Wat betekent het miljardenverlies dat de NS op dit moment lijdt voor de langetermijninvesteringen in nieuw treinmaterieel, stationsvoorzieningen en andere OV-diensten van NS?

Antwoord 9

NS is voornemens om € 1,4 miljard te bezuinigen, onder andere door een reductie van het investeringsniveau. Hieronder vallen ook kapitaalinvesteringen, zoals nieuw treinmaterieel en stations. NS blijft echter investeren in de mobiliteitsbehoefte van Nederland.

Vraag 10

Bent u zich ervan bewust dat de NS een noodconcessie tot september 2022 heeft waardoor zij de huidige dienstregeling moet voortzetten, maar tegelijkertijd met de huidige BVOV van 93% niet voldoende het financiële gat kan dichten de komende jaren?

Antwoord 10

De Europese PSO-verordening maakt het mogelijk noodmaatregelen te treffen in het geval de uitvoering van de concessie gevaar loopt. In dit kader is de concessie voor het Hoofdrailnet vorig jaar aangepast om het verstrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV mogelijk te maken. De concessieaanpassing maakt optimalisatie van de dienstregeling aan de teruggelopen vraag van reizigers mogelijk. Samen met de Staatssecretaris van IenW ben ik in gesprek met NS over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen, waarbij wordt gekeken naar wat NS, de concessieverlener en de aandeelhouder kunnen doen.

Vraag 11

Welke andere steunmaatregelen, naast uitstel van de dividenduitkering van 2019, bent u bereid in te zetten voor 100% staatsdeelneming NS?

Antwoord 11

Op verzoek van NS heb ik in maart 2020 besloten de betaling van de dividenduitkering over 2019 uit te stellen naar later dat jaar. Op 5 juni 2020 heeft het kabinet besloten een beschikbaarheidsvergoeding in te stellen voor het openbaar vervoer. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden bij die vergoeding. Een van de voorwaarden is dat vervoerders geen dividend uitkeren. Omdat NS gebruik maakt van de beschikbaarheidsvergoeding, heb ik NS in augustus 2020 laten weten dat NS de dividenduitkering over 2019 niet hoeft te betalen. Wat de andere steunmaatregelen betreft, houd ik alle opties open zoals aangegeven in het antwoord op vraag 8.

⁴ Kenmerk IenW/BSK-2021/103439.

Vraag 12

Deelt u de mening dat de NS een grote bijdrage levert aan de Nederlandse economie en dat het daarom noodzakelijk is te bezien op welke andere mogelijke manieren de NS geholpen is zodat bedrijven door kunnen en mensen met het openbaar vervoer naar hun werk kunnen, ook na de COVID-19-crisis?

Antwoord 12

Ja, ik deel de mening dat NS een grote bijdrage levert aan het bereikbaar houden van Nederland en daarmee aan de Nederlandse economie. Het vervoer per spoor draagt bij aan economische activiteit en geeft vorm aan de ruimtelijke ordening van Nederland. Daarom blijven de Staatssecretaris van IenW en ik in gesprek met NS over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen.

Vraag 13

Op welke manier verhouden de uitspraken van u dat de NS minder treinen moet laten rijden zich tot de belangen van de reiziger en van Nederland, waarbij onder andere voor cruciale beroepen gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer?⁵

Antwoord 13

Ik zie dat NS de huidige dienstregeling met de huidige reizigersaantallen en met haar financiële situatie op termijn niet vol kan houden. Daarom blijven de Staatssecretaris van IenW en ik in gesprek met NS over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen.

Vraag 14

Kunt u de Kamer blijvend informeren over de gesprekken over steunmaatregelen voor de NS en hierover de Kamer in ieder geval in het tweede kwartaal 2021 een update te geven?

Antwoord 14

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 11 lopen de gesprekken nog. Als deze concrete resultaten hebben opgeleverd zal ik uw Kamer zoals reeds toegezegd daarover informeren.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Esch (PvdD), ingezonden 26 februari 2021 (vraagnummer 2021Z03923).

⁵ Volkskrant, 25 februari 2021 (<https://www.volkskrant.nl/economie/minister-wopke-hoekstra-ns-moet-met-minder-treinen-gaan-rijden-na-zware-verliezen-in-2020~b6f44ce9/>).