

Vergaderjaar 2016–2017

**28 165**

**Deelnemingenbeleid rijksoverheid**

**Nr. 261**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 januari 2017

In het debat over de kabinetsreactie op de parlementaire enquête Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 16) op 22 juni 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 99, item 7) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de regels die ik als aandeelhouder met de Nederlandse Spoorwegen (NS) heb afgesproken over buitenlandse activiteiten van NS. Deze regels zijn bedoeld om de risico's voor NS bij deze activiteiten te beperken. In deze brief geef ik u de gevraagde toelichting op het risicokader.

NS is via dochtermaatschappij Abellio actief in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. NS is actief in het buitenland om als bedrijf te leren en beter te worden. Met de kennis en ervaring die NS in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk opdoet, kan de dienstverlening op het Nederlandse spoor verbeterd worden en blijft het bedrijf voorbereid op mogelijke ontwikkelingen van de Europese Spoormarkt.

### *Maximale risico NS beperkt*

Als aandeelhouder van NS moet ik akkoord geven voor plannen van Abellio als een buitenlandse concessie meer dan 50 miljoen euro aan risicodragend kapitaal (inclusief garanties) vergt. Dergelijke investeringsplannen van staatsdeelnemingen beoordeel ik op basis van de criteria uit het investeringskader uit de Nota Staatsdeelnemingenbeleid rijksoverheid, waaronder het strategische belang van het voorstel, de bescherming van het publiek belang en de verhouding tussen risico en rendement.

Buitenlandse concessies brengen, net als de Nederlandse activiteiten, (financiële) risico's met zich mee. Als aandeelhouder van NS vind ik het belangrijk deze risico's van buitenlandse activiteiten te beperken en ervoor te zorgen dat ze geen negatieve effecten hebben op de dienstverlening op het Nederlandse spoor. Daar zijn de afgelopen jaren afspraken over gemaakt met NS. NS biedt niet op alle concessies die in de genoemde landen worden aangeboden, ze richt zich alleen op buitenlandse

concessies met een beperkt tot middelmatig risicoprofiel. Het is in de eerste plaats aan Abellio om de mogelijke risico's te beheersen, en in tweede instantie aan de NS. Zo hebben NS en Abellio het biedingsproces van Abellio verbeterd, onder meer door de financiële haalbaarheid van projecten beter te beoordelen en de risico's van een concessie van tevoren beter in te schatten.<sup>1</sup> Verder heeft NS zich bewust niet aansprakelijk gesteld voor de schulden van Abellio. NS heeft geen zogenoemde 403-verklaring afgegeven aan Abellio en hierdoor kunnen de buitenlandse activiteiten NS financieel slechts beperkt raken. Schuldeisers van Abellio kunnen, indien Abellio in gebreke blijft, 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 heeft.

Als aandeelhouder van NS heb ik een bovengrens ingesteld van € 500 miljoen voor de totale financiële middelen die vanuit NS, als moeder van Abellio, met de buitenlandse activiteiten van Abellio gemoeid mogen zijn. Dit kan zijn in de vorm van ingebracht kapitaal door NS, niet uitgekeerde winsten van Abellio, door NS (in het verleden) verstrekte leningen of een andere vorm van vermogen.

Het is de verwachting dat Abellio Transport Holding BV op termijn zelfstandig alle garanties en leningen die benodigd zijn voor haar activiteiten kan verstrekken. Dit zal voorlopig niet volledig mogelijk zijn voor de activiteiten in het Verenigd Koninkrijk, waar de concessieverlener een aanvullende concerngarantie verlangt die doorgaans door de moedermaatschappij verstrekt dient te worden. Voor deze specifieke concerngaranties in het Verenigd Koninkrijk heb ik, bovenop de algemene € 500 miljoen, eveneens een maximum van € 500 miljoen gesteld. Deze concerngaranties kennen een ander risicoprofiel en daarom heb ik ervoor gekozen om daar een apart plafond voor af te spreken in plaats deze te combineren met het algemene plafond.

Om ook hier het risico beheersbaar te houden is, naast een maximum op totaalniveau, ook de hoogte van de garantie per concessie begrensd. Op deze manier wordt risicospreiding geborgd. De hoogte van de individuele garanties en het aandeel van de NS hierin kan ik niet noemen, aangezien dit om bedrijfsvertrouwelijke en concurrentiegevoelige informatie gaat. De bovenstaande garantielimieten zijn al van kracht. In de recent gewonnen East Anglia concessie heeft Abellio, onder andere ter voorkoming van het overschrijden van de garantielimieten, gekozen voor een joint venture met een derde partij (Mitsui).

Ik heb met NS afgesproken dat Abellio voor iedere concerngarantie van NS, in lijn met de algemene beleidskaders die de staat zelf hanteert in het garantiekader, een marktconforme premie betaalt.

De omvang van de bovenstaande financiële kaders van Abellio zijn vastgesteld rekening houdend met het verdienpotentieel van Abellio, het risicoprofiel van de activiteiten en de gewenste schaalgrootte van Abellio. De afgelopen jaren heeft Abellio ruim 100 miljoen euro aan haar reserves toegevoegd. Er is dus een buffer om tegenvallers op te vangen voordat tegenvallers ten koste gaan van het door NS ingebrachte vermogen à 119 miljoen euro of ten koste van de door NS aan Abellio verstrekte garanties.

---

<sup>1</sup> Zie pagina 52 t/m 55 rapport Alvarez & Marsal voor een beschrijving van het biedingsproces van Abellio (Bijlage bij Kamerstuk 28 165, nr. 230).

Ik ben van mening dat bovenstaande afspraken NS en Abellio de mogelijkheid geven tegen aanvaardbare risico's en kosten buitenlandse activiteiten te ontplooiën die een bijdrage leveren aan de dienstverlening van NS in Nederland.

De Minister van Financiën,  
J.R.V.A. Dijsselbloem