

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

Nr. 455

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 maart 2014

Deze brief informeert u over twee zaken: i) uw verzoek tijdens het notaoverleg op 4 november 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 451) over het alternatief voor de Fyra (V250), om in overleg te treden met de NS om te bezien of een pakket aan efficiëncymaatregelen te realiseren is waarmee de schade kan worden opgevangen, en ii) de onlangs tussen NS en AnsaldoBreda gesloten overeenkomst over het V250-materieel.

i) Efficiëncymaatregelen

Uw Kamer heeft mij verzocht om in overleg te treden met de NS om te bezien of een pakket aan efficiëncymaatregelen te realiseren is waarmee niet alleen de € 221 mln verminderde vermogensopbouw wordt gemiti-geerd, maar ook de € 119 mln dividendschade weg wordt genomen. Zie hiervoor ook de motie van het lid Van Veldhoven (Kamerstuk 22 026 nr. 442).

Uit gesprekken met de NS is mij gebleken dat een totaal van € 340 mln aan extra kostenbesparingen door efficiëncymaatregelen over de jaren 2016–2024 volgens de NS-directie uitdagend is, maar bij de huidige inzichten wel haalbaar zou moeten zijn zonder dat dit leidt tot operationele risico's of directe gevolgen voor de reiziger. Externe studies naar het potentieel tot kostenbesparingen bij de NS onderschrijven deze conclusie van de directie.

De NS heeft vorig jaar een efficiëncyprogramma bij de onderneming in gang gezet dat vanaf 2017 leidt tot een kostenbesparing van € 100 mln per jaar. Cumulatief over de periode tot en met 2024 is dat € 800 mln. Daar bovenop komt nu een aanvullend bedrag van € 340 mln aan kostenbesparingen (ofwel € 42,5 mln per jaar), zodat vanaf 2017 per jaar € 142,5 mln efficiënter gewerkt wordt.

Gelet op de al eerder ingeprijsde langetermijnprognoses van NS en ook gezien alle andere doel- en taakstellingen waarmee de NS wordt geconfronteerd, wordt hiermee een zeer aanzienlijke inspanning van de NS gevraagd.

De voortgang van deze kostenbesparing zal ik als aandeelhouder monitoren. De NS zal mij in rapportages over de voortgang en realisatie van de besparingen gaan informeren. Zo kan ik als aandeelhouder het gesprek met de NS aangaan wanneer de voortgang van de efficiencymaatregelen achterloopt op schema. Dit betekent dat zowel de € 119 mln. dividendderiving en de verminderde vermogensopbouw als gevolg van het gekozen alternatief voor de Fyra V250 worden gemitigeerd door additionele efficiency bij de NS en er geen compensatie uit het Infracfonds hoeft plaats te vinden.

ii) De overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda

De overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda gaat over de 16 V250-treinen van NS. Voor deze treinen betaalt AnsaldoBreda aan NS € 125 mln. Omdat NS al € 213 mln. betaald heeft aan AnsaldoBreda én omdat NS in 2013 een voorziening van € 125 mln. heeft genomen voor de afwikkeling, leidt deze transactie tot een boekwinst van € 37 mln. in 2014. Zie onderstaande tabel:

Betaald door NS	- € 213 mln.
Al eerder afgeboekt door NS	€ 125 mln.
Subtotaal	- € 88 mln.
AnsaldoBreda betaalt NS terug	€ 125 mln.
Eenmalige bate bedrijfsresultaat 2014	+ € 37 mln.

De door NS te ontvangen € 125 mln. wordt volledig gedekt door een bankgarantie. Verder is met AnsaldoBreda overeengekomen dat bij verkoop van de treinen NS meedeelt in de opbrengst; in het meest gunstige scenario levert dat een additionele bate op van € 21 mln.

NS en AnsaldoBreda zijn het met elkaar eens over het feit dat de treinen op termijn te herstellen zijn voor commerciële inzet. Partijen verschillen van mening over de inschatting van de voorwaarden waaronder dit herstel mogelijk zou zijn. Fundamenteel ging het meningsverschil niet over de robuustheid van het ontwerp van de trein, maar vooral over aanvaardbare deadlines voor reparatie en inzetbaarheid die niet voldeden aan de behoeften van NS en over de financiële consequenties.

Zoals ik u al in de Kamer aangaf heeft NS mij van tevoren geconsulteerd over de onderhandelingen met AnsaldoBreda om mogelijkerwijs tot een schikking te komen en op die manier te voorkomen dat partijen nog jarenlang vast zouden zitten in juridische procedures met onzekere (financiële) uitkomst. Aan NS heb ik mijn instemming gegeven om deze gesprekken te voeren mits de uitkomst van een eventuele overeenkomst niet zou zijn dat er voor de onderneming aanvullende schade zou ontstaan. Aan die voorwaarde is met deze overeenkomst voldaan.

Eerder in 2013 had NS aangegeven dat de mogelijke bandbreedte van de financiële gevolgen van de afwikkeling van het contract tussen de € 0 en € 300 mln negatief voor de onderneming zouden kunnen zijn. In de afweging tussen jarenlange juridische procedures met ongewisse (financiële) uitkomst en nu een overeenkomst sluiten die voor beide partijen en diens aandeelhouders aanvaardbaar is, steun ik het besluit van

NS. Het valt sterk te betwijfelen of langslpende juridische procedures tot een betere uitkomst zouden hebben geleid; het is dan beter een eind te maken aan onzekerheid. Daarom is dit naar mijn mening, gelet op de bovenstaande omstandigheden, een verdedigbare overeenkomst.

Deze overeenkomst leidt tot een eenmalige bate van € 37 mln. voor het bedrijfsresultaat van NS over 2014. Of er sprake zal zijn van een hoger dividend voor de Staat hangt af van de algehele ontwikkeling van het nettoresultaat van NS, deze eenmalige bate is slechts één van de bepalende factoren. De overeenkomst heeft verder geen consequenties voor de begroting.

Deze overeenkomst heeft geen invloed op de in paragraaf i genoemde afspraken over efficiency met de NS. De overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda gaat immers over de afwikkeling van het V250-materieel. De afspraken over efficiencyverbeteringen met de NS betreffen het mitigeren van de verminderde vermogensopbouw ad € 340 mln. over de jaren 2013–2025 als gevolg van niet gerealiseerde omzet en kosten van inzet van alternatief vervoersaanbod.

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