

## 4

### Vragenuur: Vragen Van Hijum

**Vragen** van het lid Van Hijum aan de minister van Financiën over het bericht "Fyra terug, NS krijgt geld".



De heer **Van Hijum** (CDA):

Voorzitter. Als je langs de Watergraafsmeer rijdt, dan zie je er een aantal op een rij staan: de rood-wit-roze fyrtreinstellen, eenzaam en verlaten op een rangeerterrein. Op eentje is graffiti gespoten met de tekst "their food may be good, but don't buy trains from Italy". Dat zal er niet door een medewerker van de NS opgespoten zijn, maar dat had gekund, want de verontwaardiging over de kwaliteit van het geleverde materieel was groot. "Niet betrouwbaar" vond de NS. De minister van Financiën zei: als zo'n slecht product wordt geleverd, dan hoef je daar niet voor te betalen.

De CDA-fractie is dan ook wel verrast dat gisteren naar buiten werd gebracht dat er een deal is bereikt tussen de NS en AnsaldoBreda. De treinen gaan terug naar Italië en de NS krijgt 125 miljoen euro en beperkt zo het verlies op de aanschaf tot maximaal 88 miljoen euro. Eerder eiste de NS honderden miljoenen van AnsaldoBreda of het moederbedrijf. Immers, naast het verlies op de aanschaf, zou er ook een vergoeding betaald moeten worden voor misgelopen inkomsten, extra kosten voor vervangend vervoer en juridische procedures. Ook valt in het akkoord nu opeens te lezen dat de treinen betrouwbaar zijn en opnieuw kunnen worden ingezet.

Daarom stel ik de volgende vragen aan de minister. Ten eerste. Gooit de NS de handdoek niet te snel in de ring, zeker gelet op het feit dat de NMBS wel doorprocedeert? Ten tweede. Vindt de minister dit een goede deal? Wat is de totale schade voor de NS, maar ook voor de Staat en de belastingbetaler, die tal van inkomsten mislopen? Ten derde. Is deze deal vooraf voorgelegd aan de minister van Financiën? Heeft hij hier in zijn rol van aandeelhouder mee ingestemd?



Minister **Dijsselbloem**:

Voorzitter. Misschien kan ik de vragen in omgekeerde volgorde beantwoorden. Ten eerste. De heer Van Hijum vraagt of de minister in zijn rol van aandeelhouder betrokken of geïnformeerd was. Wij waren geïnformeerd. NS had ook met ons geconsulteerd of wij het eens waren met de door NS ingezette strategie, namelijk om te proberen de schade te beperken en zo mogelijk te komen tot een vroegtijdige beslechting van de juridische procedures, met een resultaat dat positiever zou zijn dan het al ingeboekte verlies vorig jaar. Onder die laatste voorwaarde zijn wij daarmee akkoord gegaan. Dus ja, het was ons bekend en onder die voorwaarde hebben wij de ruimte gegeven aan NS. Strikt genomen sluit het bedrijf NS, en niet de aandeelhouder, deze overeenkomst met het bedrijf AnsaldoBreda.

Ten tweede. Wat was de schade? Van de 213 miljoen die was betaald, keert nu 125 miljoen terug. De voorlopige schade is dus 88 miljoen. Ik heb het dan puur over de leverantie van de toestellen Fyra. Er was vorig jaar al 125 miljoen afgeboekt. Dat betekent dat er dit jaar een meevaller

van 37 miljoen is, maar dit is allemaal boekhoudkunde, ten opzichte van het al genomen verlies van 125 miljoen vorig jaar. Mochten de voertuigen alsnog worden verkocht, kan er nog 21 miljoen verder terugkomen. Dan zou de schade van 88 miljoen naar 67 miljoen gaan. Dat is echter nog af te wachten.

Zoals u weet, is dit niet de enige schade. Er is schade in de concessie en over de concessieperiode van de HSL-Zuid, zoals door de NS afgesloten. Dat telt op tot een bedrag van 240 miljoen. Daar hebben we eerder het debat over gevoerd met elkaar.

Tot slot de vraag of ik dit een goede deal vind. Ik vind deze hele zaak geen goede deal. We lijden hier verlies op, met alle schade van dien, ook voor de reiziger, voor de kwaliteit die nu wordt geboden et cetera. Alles bij elkaar is het dus natuurlijk absoluut geen goede deal. In de gegeven omstandigheden vind ik deze uitkomst acceptabel en verdedigbaar.

De heer **Van Hijum** (CDA):

Dank aan de minister voor de antwoorden. Toch gaat het voor mij, en naar ik aanneem ook voor de Kamer, wel heel snel. Over de constatering dat het gaat om niet-betrouwbaar materieel, om fouten aan de kant van AnsaldoBreda of het moederbedrijf, om honderden miljoenen die eigenlijk terug zouden moeten komen bij de NS en uiteindelijk ook bij de belastingbetaler, wordt nu gezegd dat NS maar ook de Staat genoeg nemen met een afkoop van 125 miljoen.

Ten eerste. Is er dan niet wat te stevig ingezet betreffende het oordeel over het materieel, zeker als ik nu lees dat toch wordt toegegeven dat de treinen betrouwbaar zijn en opnieuw kunnen worden ingezet? Ten tweede. Kan de minister verder kwantificeren wat de schade voor de belastingbetaler uiteindelijk is? Het gaat immers niet alleen om de aanschaf, zoals hij terecht zelf zegt, maar ook om misgelopen inkomsten, kosten voor vervangend materieel en concessie-inkomsten die niet binnenkomen. Ten derde. Ik wil graag weten of er ontbindende voorwaarden zijn of dat dit nu echt een harde uitkomst is van de onderhandeling waar op geen enkele manier op kan worden teruggekomen, ook niet na bijvoorbeeld kritisch doorvragen door de Kamer.

Minister **Dijsselbloem**:

Onderdeel van dit akkoord is dat de vraag of het materieel deugdelijk of ondeugdelijk was verder met rust wordt gelaten, in ieder geval in juridisch opzicht. Partijen zullen zich daar verder niet meer over uitlaten. Ik en de NS zullen dat in elk geval niet doen. We stellen met elkaar vast dat we tot in lengte van jaren met elkaar juridisch hadden kunnen uitvechten hoe deugdelijk het materiaal was. Dat had tot grote onzekerheid geleid. Partijen hebben ervoor gekozen om dit juridische gevecht vroegtijdig te beslechten. Ik ga verder niet in op de vragen of er nu wel of niet sprake was van deugdelijk of ondeugdelijk materiaal en hoe deugdelijk of ondeugdelijk dat was. Ik stel dat daarmee een langjarig juridisch gevecht met alle onzekerheid van dien is beslecht.

In de halfjaarcijfers van de NS heeft gestaan dat zich een mogelijke schade voordeed van tussen 0 en 300 miljoen. Bij de publicatie van die halfjaarcijfers vorig jaar is bekendgemaakt dat er een afboeking werd gedaan van 125

miljoen. Dat verlies is toen genomen. Ten opzichte van dat genomen verlies, het ingeboekte verlies, wordt de schade beperkt. Dat zijn de feiten en daar wil ik mij graag bij houden.

De vraag over nog aanvullende schade heb ik beantwoord. Dat is de schade die vastzit aan de problemen in de concessie. De concessieperiode loopt tot 2025. Daarin is sprake, cumulatief, van een extra verlies van 340 miljoen dat de NS voor eigen rekening neemt. Dat vertaalt zich voor een deel naar een verminderde vermogensopbouw binnen het bedrijf en voor een deel naar een verminderde dividendafdracht aan de aandeelhouder. Daarover is uitvoerig een Kamerdebat gevoerd. Over de gevolgen daarvan hebben wij toen ook gesproken. De Kamer ontvangt daarover op korte termijn een brief.

Op het punt van de ontbindende voorwaarde kan ik zeggen dat er geen ontbindende voorwaarden zijn.

**De heer Van Hijum (CDA):**

Dank voor de nadere informatie. Omdat de minister aangeeft dat hij in zijn rol van aandeelhouder zijn zegen heeft gegeven aan deze deal, lijkt het mij goed dat de Kamer uitvoerig wordt geïnformeerd over alle ins en outs van de afspraken die zijn gemaakt en van alle risico's die er wellicht nog aan de afspraken kleven. Vanuit onze controlerende rol kunnen wij op een later moment ons eindoordeel vellen over die deal.

**Minister Dijsselbloem:**

Uiteraard. Daar ben ik graag toe bereid.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Ik hoor de minister hier zeggen dat dit voor de schatkist eigenlijk toch nog wel een goede deal is.

**Minister Dijsselbloem:**

Voorzitter, dat heb ik niet gezegd.

**De voorzitter:**

Eerst mevrouw Van Tongeren.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Volgens mij ga ik over mijn woorden. De minister heeft de indruk gewekt dat ten opzichte van ...

(Hilariteit)

**De voorzitter:**

Mevrouw Van Tongeren, gaat u verder.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Door te zeggen "ten opzichte van de al eerder genomen schade valt het nu wel mee" heeft de minister de indruk gewekt dat dit voor de schatkist eigenlijk een goede deal is; dat concludeer ik uit zijn woorden. Wordt de reiziger er in het plaatje van de minister ook financieel beter op? Gaat

de reiziger ook wat merken van die minder dan de ingeboekte schade? De reiziger kan al niet snel van Amsterdam naar Brussel reizen. Het zou de regering sieren als deze ook een financieel gebaar zou maken naar de reiziger.

**Minister Dijsselbloem:**

We hebben het hier over minder verlies; meer is het niet. Ik heb er zeer terughoudend over gesproken. De heer Van Hijum vroeg mij om een kwalificatie en ik heb daarover zeer terughoudend gesproken, dacht ik. Het verlies dat al was genomen, gewoon in de vermogenspositie van de NS, wordt dus iets minder groot en we zetten er een streep onder. Ten opzichte van de situatie waarin wij ons bevonden, is dat relatieve winst.

Als we het hebben over de reiziger, dan hebben we het over de wijze waarop de NS omgaat met vermogensverlies en dividendverlies. Daarover hebben we een debat gevoerd. We hebben gesproken over de mogelijkheid om dat te vertalen naar efficiencymaatregelen binnen de NS. De Kamer heeft gezegd dat de reiziger daarvan geen schade mag ondervinden. Wij komen daarop terug. Dat heb ik ook toegezegd. De Kamer ontvangt op zeer korte termijn een brief over de wijze waarop wij daarmee omgaan. Mijn inzet was en is om zo veel mogelijk daarvan in efficiencymaatregelen te laten landen waarbij de reiziger geen verdere schade ondervindt, want die heeft al genoeg negatieve effecten ondervonden.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Deze gegevens hebben wij allemaal gehad in de brief van 27 september 2013. De vraag is inderdaad wat de consequenties zijn voor die reiziger. Ik ben blij dat wij nu lange juridische procedures voorkomen. In 2010, het kabinet-Rutte I, stemde het CDA in met een forse prijsverhoging van de treinkaartjes. Mag ik nu concluderen dat deze consequenties niet worden afgewenteld op de reiziger en zo veel mogelijk worden verwerkt in de organisatie van de NS? Dat is in het belang van iedereen die dagelijks de trein pakt.

**Minister Dijsselbloem:**

Het afgeboekte bedrag was al ten laste gekomen van de positie van het bedrijf en was al niet vertaald in consequenties voor de reizigers wat betreft het treinkaartje of anderszins. Dat afgeboekte verlies ten laste van de positie van het bedrijf zelf wordt nu een klein stukje minder. Daarnaast hadden wij de tegenvallende opbrengsten — laat ik het maar zo formuleren — van de concessieperiode, de concessieafdrachten et cetera. Daarover heeft het kabinet afspraken gemaakt met de Kamer. Mevrouw Van Veldhoven vroeg in een motie aan het kabinet om de consequenties, ook het dividendverlies, zo veel mogelijk te laten vertalen in efficiencymaatregelen et cetera en niet in korting te brengen op het Infrafonds. Dat was de portee van de motie. Omdat wij deze motie willen uitvoeren, is al onze inzet daarop gericht. De Kamer ontvangt op korte termijn een brief daarover.

**De heer Verhoeven (D66):**

Ik ben misschien even uit dit onderwerp geweest, maar gelukkig zit mijn collega Van Veldhoven erbovenop. Als je naar de minister luistert, ga je bijna denken dat het Fyrafiasco geen Fyrafiasco is, maar een hoogrendementslijn die

de Staat alleen maar geld oplevert. Als je de minister later hoort zeggen dat het allemaal niet zo bedoeld is, heb je toch het gevoel: weten we eigenlijk wel wat er echt aan de hand is?

Heel serieus is de vraag wat er gaat gebeuren met het verlies dat wordt genomen. Iedereen heeft het over de reiziger, maar het gaat natuurlijk om de infrastructuur. Wordt dit nu bij de NS weggehaald of wordt het bij I en M weggehaald? Daarover moet volgens mij duidelijkheid komen.

**Minister Dijsselbloem:**

Ik neem de vraag zeer serieus, maar de inleiding van de heer Verhoeven niet, omdat hij suggereert dat ik hier juichende verhalen heb gehouden over deze situatie. Iedereen die mij zojuist heeft gehoord, heeft het tegendeel gehoord. Ik ben er helemaal niet juichend over. Wij zijn bezig met schadebeperking. Mooier dan dat kan ik het niet maken.

Waar komt het verlies terecht? Deze deal gaat over de afboeking op de waarde van het materieel en betekent minder verlies ten laste van het vermogen van de NS. Het debat en de motie gingen over de verliezen die in de concessieperiode zullen worden geleden op het totaal van de exploitatie van deze lijn. Wij zijn bezig met de uitvoering van de motie, waarover de Kamer op korte termijn een brief krijgt. Het ging inderdaad over de vraag of wij kunnen voorkomen dat dit ook een negatieve impact heeft op het Infracfonds. Dat was de vraag van de heer Verhoeven: leidt dit tot bezuinigingen op het Infracfonds? De portee van de motie was: dat zou niet moeten. De Kamer krijgt op zeer korte termijn een antwoord op de vraag in welke mate wij daarin zijn geslaagd.

**De voorzitter:**

Dank u wel.