

Vergaderjaar 2009–2010

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, EN VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2009

Er is overeenstemming bereikt tussen NS en de Staat, over de uitkering van een superdividend van EUR 1,4 miljard aan haar aandeelhouder en over een concessievergoeding (concessieprijs) van NS aan haar concessieverlener voor de hoofdrailnetconcessie.

Met dit akkoord kan een aantal belangrijke doelstellingen van het kabinet worden gerealiseerd.

1. Door uitkering van het superdividend (in het vervolg extra dividend) wordt de vermogenspositie van NS in lijn gebracht met het beleid dat de staat als aandeelhouder heeft aangekondigd in de nota Deelnemingen.
2. Er is een positieve concessieprijs geïntroduceerd als tegenprestatie voor het exclusieve recht om de hoofdrailnetconcessie te exploiteren en als extra efficiëntieprikkel.
3. En ten slotte is met dit akkoord de financiering van de spoorambities van het kabinet zoals verwoord in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer rond en wordt u (zoals toegezegd in onder andere het Nota-overleg over de evaluatie spoorwetgeving van 12 oktober 2009 en de brief inzake het Jaarverslag en de Slotwet (d.d. 20 mei 2009)) meer in detail geïnformeerd over de bekostiging van het programma. In het kort kan de financiering van het programma als volgt worden samengevat. In de begroting van VenW voor 2009 is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) begroot op EUR 4,5 miljard. Aangegeven is dat EUR 1,35 miljard uit het budget van de Zuiderzeelijn komt, EUR 0,8 miljard uit de Coalitieakkoord enveloppe voor OV en EUR 0,35 miljard wordt gedekt via herprioritering binnen het aanlegprogramma spoor. De resterende EUR 2 miljard wordt deels gefinancierd vanuit rentevrijval bij ProRail als gevolg van aflossing van de schulden met het superdividend van EUR 1,4 miljard (levert EUR 0,7 à EUR 0,8 miljard voor PHS), deels door een concessieprijs (levert ca EUR 0,3 miljard voor PHS) en deels door een leenfaciliteit voor ProRail à ca

EUR 0,9 à 1,0 miljard (t.b.v. PHS). Onderstaand wordt dit nader gespecificeerd.

Ad 1: Extra dividend

Na zorgvuldige afweging zijn de raad van bestuur en raad van commissarissen van NS samen met haar enige aandeelhouder de minister van Financiën, tot de conclusie gekomen dat de vermogenspositie van NS ruimte laat voor een extra dividenduitkering aan de aandeelhouder van EUR 1,4 miljard.

Het toezien op de vermogenspositie van staatsdeelnemingen vormt samen met het toezicht op de strategie en het goedkeuren van het beloningsbeleid en grote investeringsbeslissingen één van de belangrijkste peilers uit de Nota deelnemingenbeleid rijksoverheid. Schaars gemeenschapsgeld dient op een zo efficiënt mogelijke wijze te worden aangewend. Dit houdt in dat wanneer de vermogenspositie van een staatsdeelneming ruimer is dan noodzakelijk voor investeringen, uitvoering van de strategie en als buffer voor resultaten van reguliere activiteiten, de minister van Financiën de desbetreffende deelneming om een eenmalige speciale dividenduitkering zal verzoeken om terug te keren naar wenselijk geachte vermogensverhoudingen. Door de uitkering van het extra dividend wordt de balans tussen de hoeveelheid eigen en vreemd vermogen in lijn gebracht met de investeringsbehoefte en het risicoprofiel van de onderneming.

Het uitgangspunt bij het bepalen van de omvang van de uitkering was (en is) het continuïteitsperspectief van de onderneming, waarbij NS haar strategie kan realiseren en de dienstverlening verder kan verbeteren met voortzetting van een gematigd tariefbeleid voor de reizigers. Zowel de NS als de aandeelhouder zijn van mening dat aan deze doelstelling ook na uitkering van het extra dividend kan worden voldaan.

Zoals gesteld in de brief van de minister van Financiën d.d. 6 oktober 2008 inzake de vermogenspositie bij staatsdeelnemingen vormt de credit rating van een staatsdeelneming een belangrijke indicator voor de vermogenspositie van de onderneming. Hierbij wordt als uitgangspunt voor de analyse van de vermogenspositie voor «niet-financiële» deelnemingen een rating niveau van minimaal A gehanteerd.¹ Het is de verwachting van zowel NS als aandeelhouder dat NS na uitkering van het extra dividend minimaal een A rating behoudt. Hierover is ook extern advies ingewonnen. Een A-rating is een indicatie dat de onderneming goed in staat is om aan haar verplichtingen te voldoen.

Ad 2: Concessieprijs

Met NS is afgesproken dat vanaf 2009 wordt betaald voor het exclusieve recht dat NS heeft om passagierstreinen te rijden op het hoofdrailnet. Deze afspraak moet geplaatst worden in de volgende (historische) context.

¹ Een credit rating is een methode om de kredietwaardigheid van de aanvrager van een lening te bepalen. Deze ratings worden toegekend door een aantal daarin gespecialiseerde ondernemingen, waaronder Standard & Poor's. Standard & Poor's hanteert de volgende definitie voor een A-rating: «An obligor rated «A» has strong capacity to meet its financial commitments but is somewhat more susceptible to the adverse effects of changes in circumstances and economic conditions than obligors in higher-rated categories.»

Er wordt reeds sinds eind jaren '90 met NS gesproken over een concessieprijs. Bij de totstandkoming van de Concessiewet en de Spoorwegwet (tussen 2000 en 2005) is onder andere gesteld dat NS de komende periode in staat moest zijn haar positie te versterken en efficiënt en klantgericht te opereren, gericht op het bieden van een kwalitatief goed treinproduct voor de reizigers. Een concessieprijs diende daarbij als extra prikkel voor NS om voortdurend te blijven streven naar een efficiëntere bedrijfsvoering. In de in 2005 verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is op basis van financiële prognoses bepaald dat NS tot ten minste 2008 een jaarlijkse concessieprijs van nul euro verschuldigd was. Daarbij is gesteld dat aan de hand van de evaluatie van de concessie vanaf 2009 een andere

concessieprijs kan worden vastgesteld. Daarbij golden vanzelfsprekend als randvoorwaarden de continuïteit van het vervoer (NS moet vanuit de concessie-eisen immers ook kunnen blijven investeren in materieel, kwaliteit en uitbreiding van de dienstverlening) en een gematigd tariefbeleid.

In het kader van de evaluatie is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS geconcludeerd dat NS jaarlijks een concessieprijs kan betalen voor het exclusieve recht, aangezien de resultaten beter zijn dan destijds bij de opstelling van de concessie werd verwacht. Concreet is met NS overeengekomen dat zij een concessievergoeding aan de minister van Verkeer en Waterstaat betaalt ad EUR 10 miljoen in 2009, EUR 10 miljoen in 2010, EUR 20 miljoen in 2011, EUR 20 miljoen in 2012, EUR 30 miljoen in 2013 en EUR 30 miljoen in 2014. Dit zal in de vervoerconcessie worden vastgelegd. In 2015 loopt de huidige concessie af. Het is de intentie van de minister van Verkeer en Waterstaat dat voor het exploiteren van de concessie ook in de toekomst een concessieprijs wordt betaald. Volgens de begrotingsaannname van Verkeer en Waterstaat en Financiën levert deze concessieprijs voor de periode 2009–2020 naar schatting ruim EUR 0,3 miljard op.

Tegenover deze oplopende concessieprijs tot 2014 staat een tot nihil aflopende subsidie voor een aantal in 2005 en 2006 aan het hoofdrailnet toegevoegde bijzondere spoorvervoerdiensten.

Ad 3: Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Zoals aangekondigd in de begroting 2009 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zal deze uitkering volledig worden aangewend voor de bekostiging van de spoorambities van het kabinet in het Programma Hoogfrequent Spoor.

De kabinetsambitie voor spoor op de middellange termijn is uitgewerkt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit programma voorziet in het opvangen van de verwachte groei per trein tot en met 2020, de introductie van hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad tot spoorboekloos rijden (i.c. 6 intercity's en 2 tot 6 Sprinters (maatwerk) per uur), alsmede het verwerken van het groeiende spoorgoederenvervoer. Met name voor de spits is tot en met 2020 een reizigersgroei voorzien.

Vóór de zomer van 2010 zal het kabinet besluiten over PHS en vaststellen welke maatregelen waar nodig zijn. Met de nu gemaakte afspraken is het financieel solide fundament gelegd om te komen tot uitvoering van de spoorambities.

Rentevrijval als gevolg van superdividend

Het extra dividend zal na uitkering door de NS in eerste instantie worden gebruikt voor de aflossing van de huidige leningen die ProRail aanhoudt bij het ministerie van Financiën. Dit betreft oude leningen die bij de opsplitsing van het oude NS concern in Prorail en het huidige NS naar Prorail zijn gegaan. Het wordt door alle betrokken partijen wenselijk geacht om deze leningen – over de aflossing waarvan geen andere afspraken zijn gemaakt dan dat extra winst van NS hiervoor zou worden gebruikt – af te lossen. De rentevrijval die door deze aflossing bij ProRail onder de uitgavenkaders t/m 2020 ontstaat, dient als dekking van een gedeelte van het bedrag van EUR 2 miljard dat nodig is voor de financiering van de spoorambities. Naar huidig inzicht bedraagt de rentevrijval t/m 2020 ca. EUR 0,7 à 0,8 miljard. De exacte omvang van de rentevrijval is afhankelijk van discontering, hoogte van de rente(curve) op moment van aflossing, boeterente, etc, en is daarom van tevoren niet exact te berekenen.

Leenfaciliteit

Het extra dividend bedraagt EUR 1,4 miljard. Dat betekent dat met de rentevrijval een deel van het extra dividend (de eerder genoemde EUR 0,7 à 0,8 miljard) ten gunste van PHS kan worden gebracht. EUR 0,6 à 0,7 miljard zal door ProRail geleend worden via de leenfaciliteit. Daarmee is het totale bedrag van het extra dividend ten gunste van PHS gebracht. Voor PHS was reeds beschikbaar EUR 0,3 miljard via de jaarlijkse concessieprijs (zie hierboven). Ook het restant ad EUR 0,3 miljard zal door ProRail geleend worden via de leenfaciliteit.

Ten slotte

Het extra dividend van EUR 1,4 miljard zal in twee fasen worden uitgekeerd. Het eerste deel ter hoogte van EUR 1,2 miljard zal nog in 2009 door NS worden uitgekeerd. Het tweede deel ter hoogte van EUR 0,2 miljard betreft de dividendbelasting. Deze wordt eind december 2009 uitgekeerd aan de belastingdienst, maar in 2010 in de begroting verwerkt.¹ De budgettaire consequenties zullen worden verwerkt in de Voorlopige Rekening 2009 voor zover het effecten in het jaar 2009 betreft. Voor het overige zullen de (meerjarige) effecten worden meegenomen bij Voorjaarsnota en eerste suppletore begroting 2010.

De afspraak over de concessieprijs zal, met andere wijzigingen naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwegwet, in de gewijzigde concessie worden opgenomen. U wordt hierover alsdan geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Financien,
W. J. Bos

¹ De dividendbelasting wordt door NS aan de Belastingdienst betaald en vervolgens teruggevorderd door de agent. Hierdoor wordt de door NS afgedragen dividendbelasting op kasbasis in 2010 ontvangen.