

Vergaderjaar 2009–2010

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 377

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 augustus 2010

Met deze brief ga ik mede namens de minister van Financiën, die de staat als aandeelhouder van NS vertegenwoordigt, in op de toezegging van (voormalig) Staatssecretaris Huizinga tijdens het Algemeen Overleg van 1 september 2009 (kamerstuk 23 645, nr. 310) om uw Kamer schriftelijk te informeren over garantstellingen door NS. Gevraagd is om daarbij onder andere in te gaan op de vraag aan welke bedrijven, naast Qbuzz, NS garanties verleent en op de vraag of de overheid voor dit soort garanties regelgevende kaders zou moeten stellen.

Allereerst is het goed te beseffen dat NS een omvangrijk bedrijf is waarvan de activiteiten, net als bij vergelijkbare concerns, verdeeld zijn over vele (klein)dochtermaatschappijen, joint ventures en deelnemingen. Een uitputtend overzicht van alle dochtermaatschappijen en joint ventures van de NS groep voert erg ver. Alleen al onder Strukton Groep NV ressorteren meer dan 100 (klein)dochters. Overigens is het overgrote deel van de NS dochters, joint ventures en deelnemingen te vinden in het openbare register van de Kamer van Koophandel en het NS-jaerverslag. Om een indruk te geven treft u in de bijlage een organogram met de belangrijkste (klein) dochtermaatschappijen, joint ventures en deelnemingen van de NS aan¹.

Als internationaal opererend concern met verschillende activiteiten maakt NS, zoals dat gebruikelijk is in concernverband, in haar financieringsstructuur gebruik van het afgeven van zogenaamde «parent garanties» (moeder garanties), die worden afgegeven door de (sub)holding ten behoeve van (klein)dochterbedrijven. Daarnaast is NS Groep NV hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van een aantal dochters middels zogenaamde 403-verklaringen², waaronder bijvoorbeeld NS Reizigers BV, NedTrain BV en NS Stations BV en NS Vastgoed. Ook die vorm van garantieverstrekking is eerder regel dan uitzondering in concernverband. Er is ook een aantal dochters waarvoor deze verklaring niet is afgegeven, dit zijn bijvoorbeeld: NS Internationaal BV, Nedrailways BV, Strukton Groep NV en NS Financial Services (Holdings) Ltd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

² Een dochtermaatschappij in een groepsmaatschappij kan worden ontheven van de plicht een eigen jaarrekening te deponeren. Dit staat beschreven in artikel 403 van boek 2 BW, vandaar de naam «403-verklaring». Aan deze ontheffing wordt door de wet wel een aantal voorwaarden gesteld, waaronder dat de moedermaatschappij zich hoofdelijk aansprakelijk stelt voor de schulden die voortvloeien uit de rechtshandelingen van de betreffende dochtermaatschappij.

Uit het jaarverslag 2009 van NS is op te maken dat NS en geconsolideerde deelnemingen borgstellingen, bereidverklaringen en garanties hebben afgegeven voor een totale waarde van circa € 400 miljoen. Dit bedrag is volgens de door NS aan de aandeelhouder verstrekte informatie met name toe te wijzen aan:

- Garantstellingen en bereidstellingsverklaringen door Strukton: € 146 miljoen;
- Een verplichting van NS Reizigers BV tot het aanvullen van vermogenstekorten bij HSA van maximaal € 167 miljoen (prijspeil 2000)¹.

Het resterende deel betreft borgstellingen, bereidverklaringen en/of garantiestellingen door Groep en/of dochters t.b.v. onder andere cross border lease activiteiten en activiteiten van NedRailways (inmiddels Abellio genaamd) en Qbuzz:

- NS Groep NV staat garant voor activiteiten van Abellio: € 23 miljoen;
- Abellio of dochters staan garant voor activiteiten van (klein)dochters van Abellio: € 11 miljoen;
- NS Groep NV staat garant inzake leaseactiviteiten: € 24 miljoen.

Tijdens het Algemeen Overleg van 1 september 2009 ging het specifiek over regionaal vervoer. Ik zal daarom nader ingaan op de garanties aan Qbuzz, waar NS een minderheidsbelang van 49% in heeft. In het hierboven genoemde resterende deel is een bedrag van circa € 12 miljoen besloten aan bankgaranties ten gunste van financiers van Qbuzz en de concessieverleners.

Daarnaast heeft NS zekerheden verstrekt aan de bank voor zogenaamde brandstof hedges voor Qbuzz. NS heeft aan de aandeelhouder bevestigd dat deze garanties zowel beperkt zijn qua bedrag als looptijd en dat Qbuzz een marktconforme vergoeding betaalt voor het verkrijgen van de garanties. Tenslotte is voor Qbuzz, zoals eerder ook uitgebreid met de Kamer besproken², een door NS Internationaal afgegeven garantstelling ofwel een zogenaamde Ter Beschikking Stelling Overeenkomst (TBSO) afgegeven om te voldoen aan de eisen ten aanzien van solvabiliteit, omzet en balanstotaal die door concessieverleners worden gesteld. Zonder de bovengenoemde garanties en de TBSO zou het voor een nieuwe speler als Qbuzz zeer lastig zijn om aan de eisen van concessieverleners te voldoen. Conform artikel 48 van het Bao (Besluit aanbestedingsregels overheidsopdrachten) vragen concessieverleners namelijk garanties aan een derde partij als partijen niet zelfstandig aan gunningcriteria voldoen alvorens zij een concessie gunnen. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld gebeurt dat ook bij andere OV-bedrijven. NS heeft aangegeven dat dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen zo veel mogelijk en zo snel mogelijk op eigen benen dienen te staan en dat zij daarom uiterst terughoudend is met het geven van garanties aan dochtermaatschappijen.

De organisatie en vormgeving van de financieringsstructuur vallen onder de verantwoordelijkheid van de directie van de NS groep. Vanzelfsprekend is de directie daarbij gebonden aan de toepasselijke wet- en regelgeving, waaronder die op vennootschapsrechtelijk en mededingingsrechtelijk terrein maar ook aan de regels die voortvloeien uit de aan NS verleende concessie voor het hoofdrailnet. De minister van Financiën noch ik zien – op basis van de in de brief opgenomen informatie – een aanleiding om voor dit soort garantiestellingen extra regelgevende kaders te stellen in aanvulling op dan wel in afwijking van de regels die nu reeds bestaan.

¹ Oorspronkelijk € 244 mln (prijspeil 2000) maar aangezien € 77 mln reeds is gestort gaat het nu nog om een bedrag van € 167 mln.

² Kamerstuk 23 645, nr. 307, vergaderjaar 2008–2009.

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