

Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

de gemeenteraad

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

rm 2013.042 – BSD/2013.263

RIS 257267

Doorkiesnummer

070 - 353 3037

E-mailadres

Aantal bijlagen

Datum

13 maart 2013

Onderwerp

Duurzame samenwerking HTM, NS, en gemeente

Inleiding

In september 2011 werd de 500.000ste inwoner van Den Haag geboren. Den Haag groeit en zal in de toekomst verder blijven groeien. Dat is goed voor Den Haag en de Haagse economie. Maar dit betekent dat ook het aantal reizigers in en naar Den Haag blijft groeien. Om de stad in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden is het van groot belang dat ook het openbaar vervoer wordt versterkt.

Oprachtgever daarvoor is Stadsgewest Haaglanden. Belangrijkste uitvoerder in Den Haag en omstreken is sinds eind 19^{de} eeuw de N.V. Haagse Tram Maatschappij (HTM), dat honderd procent in eigendom is van de gemeente.

In september van dit jaar informeerden wij u over het voornemen van HTM en Nederlandse Spoorwegen (NS Groep, hierna NS) om verregaand samen te werken. Het college meldde u positief te staan ten opzichte van deze samenwerking, waarbij de intentie was dat NS 49 procent van de aandelen HTM zou overnemen. Het college heeft u de gelegenheid gegeven om wensen en bedenkingen te uiten, die vervolgens deel uit zouden maken van de onderhandelingen met de NS. Uw wensen en bedenkingen heeft u op 8 november 2012 vastgesteld (RIS 253380). Met een 'positief-kritische houding' ging u akkoord met de 'voorgenomen nadere onderhandelingen met dien verstande dat het uiteindelijke onderhandelingsresultaat de goedkeuring van de gemeenteraad behoeft'.

De onderhandelingen zijn inmiddels succesvol afgerond. Dit was een omvattend en zorgvuldig, en daarmee tijdrovend, proces dat tal van onderwerpen en aspecten omvatte die zijn toegelicht in de stukken die de raad nu ontvangt. Uw wensen en bedenkingen vormen hierin een belangrijk onderdeel. De onderhandelingen hebben geleid tot een overeenkomst met daarin de verkoop van 49 procent van de aandelen in HTM Personenvervoer N.V. aan NS Groep N.V. en een investeringsagenda voor de stad.

Dit was een van de wensen van uw raad. Aan deze, en uw andere wensen en bedenkingen, voldoet het college. Zo zijn er waarborgen ingebouwd tegen doorverkoop aan niet-publieke partijen, wordt inbesteding noch aanbesteding negatief beïnvloed en verbetert het de financiële en risicopositie van de gemeente.

Inlichtingen bij

Postadres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag
Bezoekadres: Spui 70, Den Haag
Internetadres: www.denhaag.nl

Telefoon: 070 - 14070

De invulling van deze en andere wensen en bedenkingen wordt in deze raadsmededeling toegelicht en aan het einde van de raadsmededeling puntsgewijs samengevat.

Het college ziet met het voorliggende pakket aan afspraken grote kansen voor de reizigers, voor het openbaar vervoer, de stad, en HTM. Het is een unieke samenwerking, die het openbaar vervoer in Den Haag en daarbuiten verandert. De hele reis van de reiziger staat centraal, en niet een deel daarvan. Een derde van de reizigers die in Den Haag met NS reist, doet dat in dezelfde reis ook met HTM. Andersom is dat percentage waarschijnlijk nog groter. De voorgestelde samenwerking biedt kansen voor de reiziger om makkelijker en sneller van-deur-tot-deur te reizen. De informatievoorziening over en weer en de uitgebreide investeringsagenda zijn een versterking van het openbaar vervoer in Den Haag en Haaglanden. Hiermee krijgt de ruimtelijk-economische ontwikkeling en het openbaar vervoer in Den Haag een impuls voor de komende jaren en ook daarna. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van Den Haag, voor de Haagse economie, en voor de werkgelegenheid zowel binnen als buiten HTM. Een aantrekkelijk openbaar vervoer zorgt ervoor dat meer mensen kiezen voor een duurzame vorm van reizen: namelijk met de (elektrische) tram. Dat draagt bij aan een prettige leefomgeving. Met deze samenwerking is HTM beter op de toekomst voorbereid. De expertise van NS is een belangrijke aanvulling op de expertise van HTM.

Doel is dat onze Haagse HTM ook in de toekomst in Den Haag blijft rijden. Doordat NS een belang van 49 procent in HTM Personenvervoer neemt, wordt HTM sterker en neemt de kans verder toe dat HTM de nieuwe railconcessies zal mogen uitvoeren. De samenwerking met NS maakt HTM een sterker bedrijf. Beide partijen kunnen hun kennis en kunde inzetten om zo hun dienstverlening te verbeteren. De netwerken van beide bedrijven raken elkaar. De samenwerking ziet op versterking van het openbaar vervoer en op structurele groei van het aantal reizigers.

Het onderhandelingsresultaat en een toelichting hierop vindt u in deze raadsmededeling. Het college heeft met dit resultaat ingestemd onder voorbehoud van goedkeuring van de raad. Het college heeft hiermee gehandeld binnen de bevoegdhedenverdeling uit de Gemeentewet. Uw raad krijgt, zoals u is toegezegd bij de behandeling van het voorstel over de toekomst van HTM (RIS 252180), hierbij de mogelijkheid om zich uit te spreken over het afsprakenpakket dat nu vastligt. Uw raad kan de overeenkomst goedkeuren of verworpen.

De inhoud van de overeenkomsten is een onderhandelingsresultaat en omvat een totaalpakket aan afspraken waarmee HTM en NS hebben ingestemd, inclusief hun raden van commissarissen. Het voorstel voor de samenwerking ligt ook voor aan de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Na akkoord van de drie samenwerkingspartners gemeente, NS en HTM blijft instemming van de NMa een voorwaarde voor de definitieve transactie. Voor één onderdeel van de transactie, de oprichting van een nieuwe gemeentelijke deelneming, is ook goedkeuring van Gedeputeerde Staten nodig.

Deze raadsmededeling gaat nader in op de elementen van de gemaakte overeenkomsten. De kernpunten van de voorgestelde transactie zijn de volgende:

- NS en de gemeente worden samen aandeelhouders in de vennootschap HTM Personenvervoer, de gemeente voor 51 procent en NS voor 49 procent;
- de gemeente behoudt 100 procent van de railinfrastructuur, ook infrastructurele onderdelen die nu nog zijn ondergebracht in HTM Personenvervoer worden overgebracht naar HTM Railinfra B.V., een afzonderlijke vennootschap. De gemeente blijft vanuit de publieke taak de financiering van deze vennootschap verzorgen (zoals ook in 2007 is overeengekomen);
- NS betaalt voor dit belang een bedrag van € 30 mln., in 2016 volgt een nabetaling van € 15 mln., gekoppeld aan de concessieverlening. In totaal is dat € 45 mln.;
- beide aandeelhouders vormen uit het dividend tot en met 2016 een investeringsfonds tot een bedrag van € 50,2 mln., Dat bedrag wordt vermeerderd met bovengenoemde nabetaling van € 15 mln. De voorgestelde investeringsagenda, ter versterking van het openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad, vormt onderdeel van de transactie;

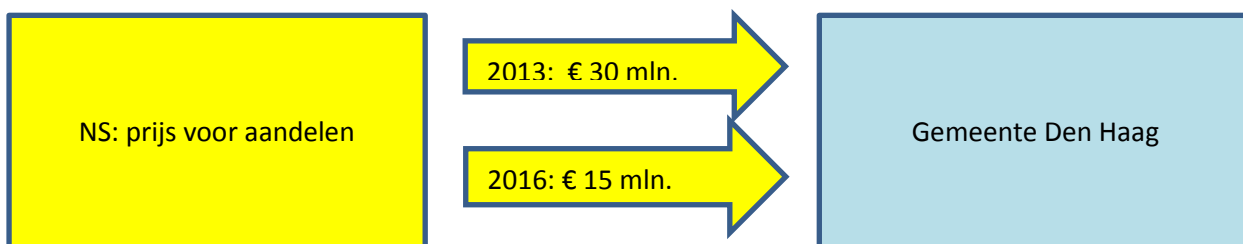
- NS investeert naast het investeringsfonds zelf nog € 10 mln. aan projecten in Den Haag;
- de samenwerking in HTM Personenvervoer ziet niet alleen op de huidige concessies voor openbaar vervoer, maar ook op de nieuwe railconcessie vanaf 2016, in het gebied van Haaglanden c.q. een eventuele nieuwe regionale Vervoersautoriteit. Indien echter HTM die concessie niet verkrijgt wordt de samenwerking met NS beëindigd;
- het investeren van dividend in het investeringsfonds loopt tot en met 2016. Vanaf 2017 wordt het dividend van HTM zoals gebruikelijk uitgekeerd aan de aandeelhouders naar rato van het aandeel, tenzij de aandeelhouders anders beslissen.

De precieze afspraken die in de onderhandelingen met NS zijn gemaakt omvatten een groot aantal punten, die vaak gedetailleerd zijn uitgewerkt. Het is een pakket aan afspraken en bepalingen die in samenhang moeten worden gezien. De afspraken voorzien zo goed mogelijk in tal van toekomstige mogelijke situaties. Dit heeft geleid tot een geheel van bepalingen in de verschillende overeenkomsten. Al deze zaken zijn vastgelegd in de documenten die u ontvangt bij deze raadsmededeling. Het betreft de mantelovereenkomst, de koopovereenkomst, de samenwerkingsovereenkomst en een investeringsagenda. In deze raadsmededeling worden de hoofdpunten uit deze documenten toegelicht. De wensen en bedenkingen die de raad heeft geformuleerd komen expliciet terug in deze raadsmededeling. Tenslotte informeren we de raad over twee collegebesluiten die direct voortvloeien uit de transactie, namelijk de oprichting van HTM Beheer B.V. en de actualisatie van gemeentegaranties op de leningen ter financiering van alle activa van HTM Railinfra B.V.

1. Transactie aandelen

De financiële afspraken in de overeenkomst bevatten twee elementen: de transactie van aandelen en investeringsafspraken. Het eerste onderdeel van het pakket aan afspraken dat voorligt betreft de transactie van aandelen. De volgende afspraken zijn hierover gemaakt. NS betaalt de gemeente op het moment dat NS instapt de eerste € 30 mln. voor 49 procent van de aandelen in HTM Personenvervoer N.V. De samenwerking ziet in eerste instantie op uitvoering van de bestaande openbaarvervoerconcessies, maar het is uitdrukkelijk de bedoeling om ook na 2016 de samenwerking voort te zetten. De voortzetting van de railconcessie na (uiterlijk) 2016 is echter geen gegeven. Daarom maakt de voorgestelde transactie in financiële zin een onderscheid tussen 2013-2016 en de jaren erna. Voor de duur van huidige concessieperiode verkrijgt NS bijzondere aandelen in HTM, met daaraan een vaste (zgn. cumulatief preferente) dividendvergoeding van € 1,2 mln. per jaar, vermeerderd met een additionele jaarlijkse preferente dividendvergoeding van € 1,25 mln., zodat NS tot en met 2016 een minimumrendement op het geïnvesteerde vermogen behaalt. Deze dividendrechten gaan gelden vanaf het moment dat NS daadwerkelijk instapt en gelden tot en met 2016. Het meerdere aan dividend stort NS voor haar deel in het investeringsfonds (zie hiervoor verder paragraaf 2 van deze raadsmededeling).

Als HTM de concessie voor 2017-2026 verkrijgt, komen de partijen tot een duurzame samenwerking. Dan vervallen de bijzondere aandelen van NS en verworft NS 49 procent van de gewone aandelen in HTM P.v. De gemeente behoudt 51 procent. Gedachte hierachter is dat alleen met een concessie samenwerking zinvol is. Het gaat immers om het uitvoeren van het vervoer. NS doet in het geval de concessie is verleend in 2016 een nabetaling van €15 mln. aan de gemeente. Dit bedrag investeert de gemeente in het openbaar vervoer (zie paragraaf 2). Vanaf 2017 krijgen de beide aandeelhouders zoals gebruikelijk naar rato dividend, tenzij zij hierover iets anders besluiten.



Figuur 1. Aandelentransactie (bedragen x € 1 mln.)

Zoals uit bovenstaande figuur blijkt ontvangt de gemeente in totaal €45 mln. voor 49 procent van de aandelen voor HTM Personenvervoer. Deze waardebeoordeling is een zorgvuldig proces geweest en uiteindelijk het resultaat van onderhandeling tussen verkoper en koper van de aandelen. Bepalend daarin voor het college is het vendor due diligence onderzoek geweest en de toekomstige winstverwachtingen van HTM.

Als er geen sprake is van een nieuwe concessie voor HTM Personenvervoer stopt de samenwerking. In dat geval betaalt de gemeente de betaalde koopprijs van €30 mln. terug. NS is dan wel verplicht een penalty te betalen. Deze penalty bestaat uit het preferente en cumulatief preferente dividend wat NS tot het moment van uitstappen heeft opgebouwd. Deze boetebepaling is opgenomen om een stevige incentive te creëren om de samenwerking te continueren.

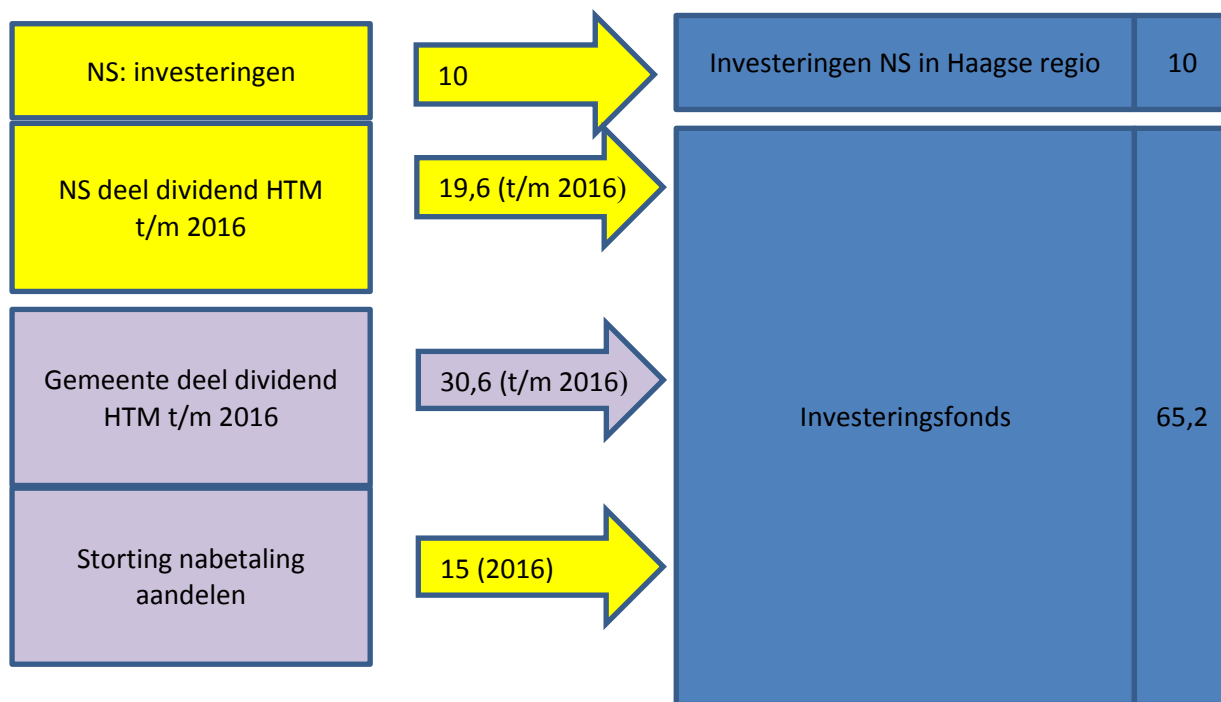
Door de verkoop van 49 procent van de aandelen in HTM Personenvervoer daalt de waardering van het belang in HTM op de balans van de gemeente. De € 30 mln. die NS betaalt als eerste aanbetaling zal daarom grotendeels (€20,6 mln.) dienen om deze afboeking te compenseren. Tot er zekerheid bestaat over de samenwerking na 2016 moet de gehele €30 mln. gereserveerd blijven voor het geval terugbetaling aan NS aan de orde komt. In dat geval wordt de gemeente dan weer volledig eigenaar van HTM Personenvervoer is, en is de oude situatie van toepassing. De tweede betaling van NS aan de gemeente voor de aandelen van €15 mln. stort de gemeente op haar beurt in het investeringsfonds (zie paragraaf 2).

Een nieuwe gemeentelijke deelneming (HTM Beheer BV) is nodig om het gemeentelijke belang van 51 procent in HTM Personenvervoer tezamen met het 100 procent belang in HTM Railinfra en het investeringsfonds te kunnen beheren. Een toelichting hierop is verderop opgenomen.

2. Investeringsafspraken

Bovenop de financiële afspraken over de aandelenovername bevatten de overeenkomsten ook financiële afspraken over de investeringen. Dit werkt als volgt: NS en de gemeente spreken af om het dividend dat zij allebei verwachten te behalen uit HTM Personenvervoer over de boekjaren 2013 tot en met 2016 niet zelf aan te wenden zoals gebruikelijk, maar te storten in een investeringsfonds voor het openbaar vervoer (zie voor een toelichting op de inhoud van het investeringsfonds verderop in deze raadsmededeling). Het verwachte dividend over deze hele periode bedraagt € 60 mln. Natuurlijk is er geen volledige zekerheid over de mogelijkheden voor de nieuwe HTM Personenvervoer om dit dividend te realiseren: zeer veel factoren bepalen uiteindelijk het bedrijfsresultaat in de komende jaren. Het bedrag is gebaseerd op de contracten met Stadsgewest Haaglanden voor bestaande rail- en busconcessies en op uitgebreid financieel onderzoek naar de stand van zaken bij HTM. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden ter voorbereiding op de transactie. Op basis van deze informatie hebben de drie partners de verwachting dat een bedrijfseconomisch positief resultaat dat leidt tot een dividenduitkering van € 60 mln. in de komende vier jaar tezamen realistisch is.

De NS heeft na toetreden tot HTM recht op dividend naar rato van het aandeel van 49 procent. Onderdeel van de afspraken is dat NS naast de kapitaalstorting voor de aandelen, afstand doet van dit recht (met uitzondering van het eerder genoemde preferente dividend). Dit betreft € 19,6 mln. In plaats van het opeisen van dit dividend, steekt NS dit bedrag in het investeringsfonds. De partijen hebben afgesproken dat niet alleen de NS dit doet, maar ook de gemeente. De gemeente voegt daarmee € 30,6 mln. aan dividend toe aan het investeringsfonds. Hiermee komt het fonds op € 50,2 mln. Na ontvangst van €15 mln. nabetaaling voor de aandelen door NS, wordt ook dit bedrag aan het investeringsfonds toegevoegd door de gemeente. De gemeente doet hiermee de belofte gestand dat een groot deel van de opbrengst wordt terug geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Hierdoor bedraagt het investeringsfonds € 65,2 mln. in 2017. Daarnaast investeert NS ook zelf €10 mln. in initiatieven in Den Haag. Dit is aanvullend op het investeringsfonds. Deze investeringen worden verderop in dit stuk toegelicht (p. 10). Schematisch zien de investeringen er als volgt uit:



Figuur 2. Afspraken over investeringen in de Haagse regio (bedragen x € mln.)

Wanneer het dividend in de jaren 2013 tot en met 2016 *hoger* is dan geraamd en bestemd voor het investeringsfonds, dan wordt dit uitgekeerd aan de aandeelhouders, tenzij de aandeelhouders anders besluiten. Uitkering van dividend gebeurt naar rato (51 / 49 procent) van de aandelenverhouding, zoals gebruikelijk is. Wanneer het dividend in de jaren 2013 tot en met 2016 in opgeteld *lager* is dan geraamd of wanneer de samenwerking stopt, dan moet de investeringsagenda opnieuw worden bezien. Uitgangspunt is dat investeringen pas worden gedaan als het geld beschikbaar is.

De afspraken over de vulling van het investeringsfonds gelden tot en met 2016. Doel van dit fonds is om investeringen te doen die de infrastructuur in de stad verbeteren, en die de exploitatie van het openbaar vervoer op lange termijn sterker maken. Dankzij de investeringen kan HTM na 2016 het openbaar vervoer in de stad beter uitvoeren en een beter bedrijfsresultaat halen. De investeringen en verdere afspraken nu zijn bepalend voor een goed toekomstperspectief. Dit is op de langere termijn goed voor HTM en voor beide aandeelhouders die belang hebben bij een goed rendement.

Vanaf 2017 ontstaat er een normale situatie waarin het gehele dividend naar rato wordt uitgekeerd. Er is dan geen sprake meer van een storting in het investeringsfonds noch van preferent dividend voor NS.

Werking investeringsfonds

Jaarlijks wordt in de jaren 2013 tot en met 2016 het dividend in het investeringsfonds gestort. Dit investeringsfonds wordt ondergebracht bij HTM Beheer B.V. (zie toelichting verderop). HTM Beheer B.V. is volledig in handen van de gemeente. Bij de uitwerking van de verschillende voorgenomen investeringen overlegt de gemeente met NS en HTM, en in sommige gevallen ook met de opdrachtgever van de railconcessie. Uit het investeringsfonds worden de concreet afgesproken projecten betaald zoals opgenomen in de investeringsagenda die onderdeel uitmaakt van de samenwerkingsovereenkomst tussen HTM, NS en Gemeente. Deze projecten hebben een taakstellend maximum bedrag. De gemeente heeft het laatste woord in HTM Beheer B.V. maar verbindt zich aan het besteden van de afgesproken bedragen aan de projecten in de investeringsagenda. Mochten projecten onverhoopt niet kunnen doorgaan, dan vloeien de middelen uit het investeringsfonds terug naar de algemene middelen van de gemeente. In de overeenkomst zijn hierover duidelijke spelregels opgenomen. Vanuit HTM Beheer en in samenwerking met de gemeente worden de plannen nader uitgewerkt. Een deel van de plannen heeft ruimtelijke en fysieke consequenties.

Voor zover de gemeente partij is, volgen deze plannen de reguliere procedures, zoals de gemeenteraad die heeft vastgesteld. Uit het investeringsfonds worden de incidentele kosten gedekt. De exploitatielasten van iedere investering komen voor rekening van de partij die eigenaar is van de voorziening. Dit is bijvoorbeeld de gemeente voor het busplatform, de HTM voor het rijden van tram 11 en de NS voor OV-fiets en de verschillende reisproducten (zie verderop).

Investeringsagenda

De investeringsagenda Werelds Netwerk aan Zee bevat de inhoudelijke invulling van de investeringsafspraken, die de komende jaren uit het investeringsfonds bekostigd gaan worden. Het doel van de investeringsagenda is om een groeiend aantal reizigers te realiseren en een hoogwaardige dienstverlening te verzekeren, met een snel, veilig en betrouwbaar openbaar vervoer in Den Haag. Ook levert de agenda een bijdrage aan bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de stad. De agenda omvat een pakket maatregelen voor een totaal van € 65,2 mln. die uit de opbrengst van deze transactie worden geïnvesteerd. Het levert op cruciale plekken in de stad een structurele verbetering van het openbaar vervoer op. Het busplatform Den Haag CS wordt vernieuwd, Scheveningen wordt ontsloten als best bereikbare badplaats met OV en evenementen worden beter bereikbaar. Station Laan van NOI wordt opgewaardeerd en krijgt een doorgangsroute naar het Beatrixkwartier. De ontwikkeling van een P+R Forepark levert een bijdrage aan de bereikbaarheid én het vestigingsklimaat in het centrum en het Beatrixkwartier.

Voor deze investeringen heeft het college criteria gehanteerd om de investeringen aan te toetsen:

- de investering leidt op termijn tot meer reizigers in het openbaar vervoer
- de investering is zichtbaar in de stad en versterkt de ruimtelijk-economische ontwikkeling;
- de investering leidt tot een versterking van de openbaar vervoerketen voor de Haagse burgers;
- het betreffen geen investeringen die al door andere partijen worden gedaan of zijn voorzien, ook zijn het geen investeringen waarvoor primair een andere partij verantwoordelijk is;
- de investering is mogelijk binnen een gezond bedrijfsresultaat van de betrokken ondernemingen.

Vanuit die overwegingen bevat de investeringsagenda een aantal voorstellen. Deze zijn gegroepeerd in drie pijlers:

- **Betere bereikbaarheid toplocaties met het openbaar vervoer**
 - Doortrekken van lijn 11 naar het Norfolkterrein en lijn 17 naar Strandweg Scheveningen. Hierdoor wordt Scheveningen de best bereikbare badplaats met het openbaar vervoer. Vanaf Centraal Station en Station Hollands Spoor is de hele Scheveningse kust met de tram bereikbaar: Noorderstrand/Kurhaus, boulevard/vuurtoren, Zuiderstrand/haven en Duindorp.
 - Optimale frequenties tramnetwerk die aansluiten bij hoeveelheid reizigers in piek- en daluren en evenementen en een betere ontsluiting van de internationale zone
 - Combinatie van OV-fiets in fietsenstallingen van Biesieklette, ter verbetering van voor- en natransport voor OV-gebruikers.
 - Ontwikkeling P&R Forepark langs de A4.
- **Gemak voor de reiziger**
 - Displays met actuele reisinformatie in trams en gratis wifi in voertuigen, op belangrijke haltes en op stations. Dit zorgt voor betere informatie en meer service voor de reiziger.
 - Servicepunten met gezamenlijke informatievoorziening en dienstverlening van NS en HTM op de stations Den Haag Centraal en Hollands Spoor en HTM servicepunten op de drukste tramhaltes.
 - Reisproducten op maat voor de zakelijke markt, voor expats en toeristen.

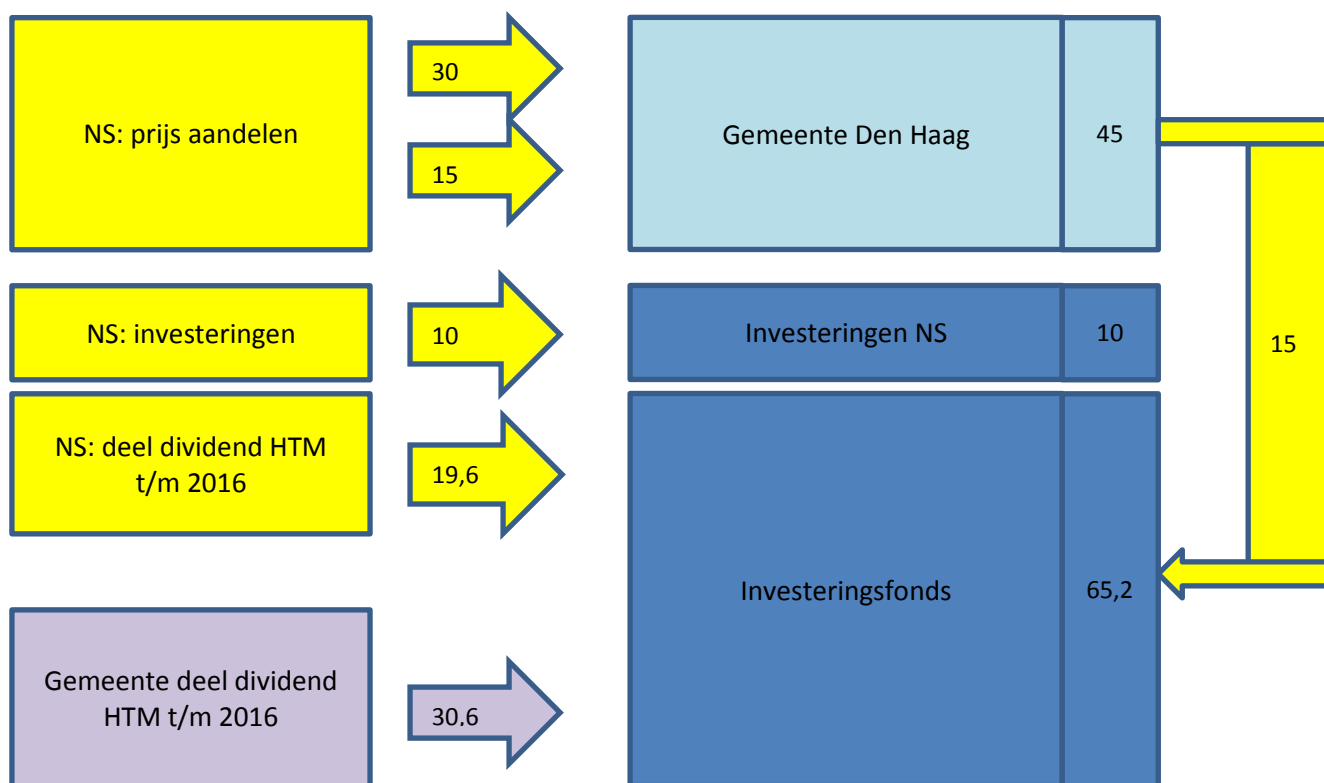
- Een prettige en veilige reisomgeving
 - Verbetering van het busplatform Den Haag CS.
 - Vestiging van de opkomstplek van HTM-controleurs op Hollands Spoor. Dit verbetert de veiligheidsbeleving op het station.
 - Opwaardering van station Den Haag Laan van NOI. Hierdoor wordt het station prettiger en komt er een hoogwaardige doorgangsroute naar het bedrijvenpark Beatrixkwartier.

De raad heeft aangegeven dat het uiteindelijke onderhandelingsresultaat een nader onderbouwd investeringsplan bevat waaruit het commitment van NS en de gemeente blijkt aan het openbaar vervoer in Den Haag en de Haagse regio. Deze investeringsagenda voldoet aan deze eis. De agenda is als bijlage 1 bij deze raadsmededeling gevoegd.

Onderdeel van de transactie is dat NS, naast de koopprijs van de HTM-aandelen, en bovenop de bijdrage aan het investeringsfonds, aanvullende investeringen doen in het Haagse Openbaar Vervoer van €10 mln. Dit betreft bijvoorbeeld initiatieven op het terrein van reisinformatie en -producten, de integratie van HTM & NS reisinformatie in een mobiele applicatie en gratis wifi op NS stations. Ook de verbetering van station Laan van NOI en het creëren van een opkomstplek voor HTM-beveiligers op Station HS horen hierbij. In de investeringsagenda is dit nader uitgewerkt. Ook goed voor de stad is dat het hoofdkantoor van Abellio (dochteronderneming van NS) zich zal vestigen in Den Haag. Dit bevordert de werkgelegenheid in de stad.

Samenvatting pakket aan afspraken

Bovengenoemde onderdelen van de afspraken vormen een samenhangend geheel. De transactie van aandelen is niet los te zien van afspraken over het investeringsfonds. Ook de afspraken over de inrichting, zeggenschap en structuur, die verderop in deze raadsmededeling worden toegelicht, maken hier integraal onderdeel van uit. De financiële afspraken zijn in onderstaande figuur samengevat. Daarin is te zien hoe de financiële stromen lopen en wat welke partij bijdraagt aan de overeenkomst.



Figuur 3. De totale transactie (bedragen x € 1 mln.)

De bijdrage van NS (in totaal € 74,6 mln.) aan het totaalpakket aan afspraken is weergegeven in de gele onderdelen. Dit is opgebouwd uit € 30 mln. (eerste betaling voor aandelen), € 15 mln. (tweede betaling voor aandelen) en € 19,6 mln. (bijdrage in investeringsfonds). Daarnaast besteedt NS € 10 mln. zelf aan investeringen in het openbaar vervoer in de Haagse regio.

De gemeente ontvangt € 45 mln. voor de aandelen. Het eerste deel à € 30 mln. is grotendeels ter compensatie van de afboeking op de balans. De nabetaling van € 15 mln. stort de gemeente in het investeringsfonds. Ook het dividend bestemt de gemeente, net als NS, aan het investeringsfonds (€30,6 mln.). In totaal steekt de gemeente € 45,6 mln. in het investeringsfonds, waarvan € 15 mln. afkomstig is van NS (nabetaling aandelen). Het grootste deel van de opbrengst van de totale transactie en samenwerking komt zo ten goede aan het openbaar vervoer in de stad.

Het investeringsfonds loopt op naar €65,2 mln. eind 2016. Hiermee worden de initiatieven gefinancierd die in vorige paragraaf staan samengevat, en meer uitgebreid staan omschreven in de investeringsagenda.

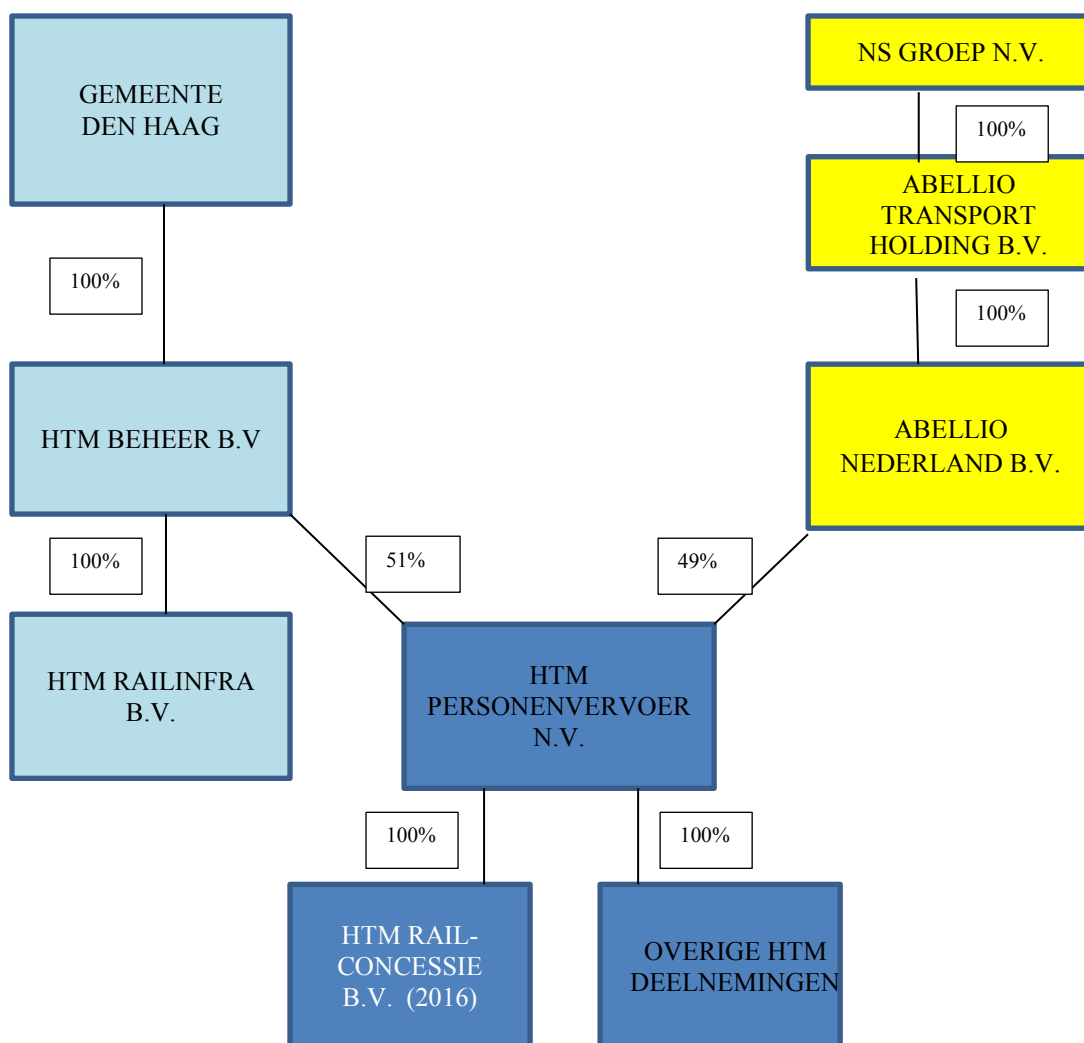
Naast de financiële afspraken op korte termijn is ook het financiële perspectief op lange termijn belangrijk. De investeringen die we de komende jaren doen zorgen voor een beter openbaar vervoer en voor structurele groei van reizigers in het openbaar vervoer. Dit is duurzaam, en goed voor het woon- en werkklimaat van de stad. Uiteindelijk zal dit er ook voor zorgen dat het rendement van HTM verbetert, waardoor HTM een sterker bedrijf wordt met een goed financieel resultaat: belangrijk voor HTM en voor beide aandeelhouders die belang hebben bij een passend rendement.

De financiële afspraken en zeggenschap houden rechtstreeks verband met elkaar. Hoe HTM, NS en de gemeente de samenwerking organisatorisch regelen is toegelicht in de volgende paragraaf.

3. Organisatorische vormgeving en zeggenschap

Vennootschappelijke structuur

De overeenkomsten die met NS zijn gesloten hebben ook gevolgen voor de verdeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden in de HTM. Daar speelt mee dat de railinfrastructuur, die grotendeels aard- en nagelvast is verbonden met de stad, buiten de aandelenoverdracht valt. Dat wil zeggen dat de gemeente volledig eigenaar blijft van de aparte vennootschap HTM Railinfra B.V. Hierdoor is een nieuwe gemeentelijke deelneming (HTM Beheer B.V.) nodig. Deze zorgt ervoor dat het mogelijk is gemeentelijke belang van 51 procent in HTM Personenvervoer te combineren met het 100 procent belang in HTM Railinfra en het beheer van het investeringsfonds. De nieuwe vennootschappelijke structuur van HTM ziet er als volgt uit (figuur 4) :



Met de gekozen structuur is het mogelijk om aan alle uitgangspunten van college en raad te voldoen. HTM Beheer B.V. is een nieuw op te richten vennootschap. Deze gaat fungeren als houdster van de gemeentelijke aandelen in HTM Railinfra B.V. (100 procent) en in HTM Personenvervoer N.V. (51 procent). Deze tussenschakel is tevens nodig om binnen HTM Personenvervoer een passende verdeling van bevoegdheden tussen directie, Raad van Commissarissen en aandeelhouders vorm te geven. Op deze wijze kan invulling worden gegeven aan de doelstelling dat NS betekenisvolle zeggenschap verkrijgt in HTM Personenvervoer N.V., en zodoende haar kennis en middelen optimaal kan aanwenden, zodat de gezamenlijke doelstellingen kunnen worden bereikt. Het collegebesluit dat voorziet in oprichting van deze vennootschap is bij deze raadsmededeling gevoegd. Dit besluit behoeft, zoals voortvloeit uit de Gemeentewet, instemming van Gedeputeerde Staten.

HTM Personenvervoer N.V. is te vergelijken met de huidige HTM. Daarin worden de openbaarvervoerconcessies en de overige bedrijfsactiviteiten uitgevoerd.

HTM Railinfra B.V. bevat alle infrastructuur en remises van het railvervoer. Deze BV blijft (indirect) voor 100 procent in handen van de gemeente. De gemeente garandeert nu al (sinds de herstructurering van HTM in 2007) alle leningen waarmee de activa van deze vennootschap worden gefinancierd, vanuit de publieke taak van de gemeente.

Bij deze transactie worden nog leningen tot een waarde van ruim € 64 mln. overgebracht van HTM Personenvervoer N.V. naar HTM Railinfra B.V., omdat deze leningen (met name voor remises en ander vastgoed) onderdeel uitmaken van de railinfrastructuur.

Bij deze raadsmededeling is tevens een collegebesluit gevoegd dat de gemeentelijke garantiestelling regelt voor de gehele vennootschap HTM Railinfra B.V. Via een statutair en in de verkoopovereenkomst vastgelegde personele unie van de directies van HTM Personenvervoer N.V. en HTM Railinfra B.V. blijft het management van de uitvoering en de vervoersdiensten en het beheer van de daartoe benodigde infrastructuur in één hand. De directie van HTM Personenvervoer N.V. is daarmee automatisch ook de directie van HTM Railinfra B.V. De overeenkomsten uit deze transactie voorzien ook in adequate afspraken en vergoedingen voor het gebruik van de railinfrastructuur door HTM Personenvervoer N.V. aan HTM Railinfra B.V. De kosten hiervan zijn overigens ook nu al onderdeel van de bestaande concessieafspraken met opdrachtgever Haaglanden.

Het oprichten van HTM Railconcessie B.V. is nodig ingeval de opdrachtgever van de railconcessie vanaf 2017 kiest voor inbesteding, en niet voor openbare aanbesteding. Op deze mogelijkheid wordt verderop in deze raadsmededeling nader ingegaan.

Besturing van de vennootschappen

De gemeente stuurt in de nieuwe situatie, net als nu, via het benoemen van commissarissen en het invullen van het aandeelhouderschap in de verschillende vennootschappen. De Raad van Commissarissen (RvC) van HTM Personenvervoer N.V. zal bestaan uit vijf commissarissen, benoemd door de aandeelhoudersvergadering, waarbij gemeente en NS er elk twee bindend voordragen en een vijfde wordt voorgedragen door de Ondernemingsraad van HTM. De directie van HTM Beheer B.V. wordt door de gemeente benoemd en vertegenwoordigt de gemeente in de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) van HTM Personenvervoer N.V. Die directie legt (zoals bij alle gemeentelijke deelnemingen gebeurt) alle belangrijke voorstellen en agendapunten in de AvA van HTM Personenvervoer N.V. vooraf voor aan het college van B&W, die namens de gemeente (krachtens de Gemeentewet) het aandeelhouderschap uitoefent in alle vennootschappen. Het aandelenbelang dat NS verkrijgt in HTM Personenvervoer wordt beheerd door haar 100 procent dochteronderneming Abellio. Abellio is het dochterbedrijf dat NS heeft voor haar deelnemingen op het gebied van stedelijk en regionaal openbaar vervoer. Via bepalingen in de samenwerkingsovereenkomst is – binnen de bestaande juridische mogelijkheden – verzekerd dat NS de aandelen HTM niet zonder instemming van de gemeente aan een buitenlandse of niet-publieke partij kan verkopen. Het volledig publiek aandeelhouderschap van HTM is, naast een wens van de raad, ook een noodzakelijke voorwaarde voor mogelijke inbesteding van de railconcessie 2017-2026 aan HTM.

De overeenkomsten bevatten bepalingen die aangeven welke besluiten de directie van HTM Personenvervoer N.V., als statutair bestuurder van de onderneming, dient voor te leggen aan de Raad van Commissarissen c.q. aan de aandeelhouders. Hierdoor wordt gewaarborgd dat gemeente en NS adequaat betrokken zijn bij voor de HTM ingrijpende voorstellen.

Aan- of inbesteding railconcessie(s) Haaglanden

Het college vindt het cruciaal dat de zekerheid bestaat dat HTM in de nieuwe structuur de mogelijkheid heeft om mee te doen voor de nieuwe railconcessie(s) vanaf 2017. Deze mogelijkheid moet er zijn ongeacht of deze concessie in de toekomst openbaar wordt aanbesteed of onderhands wordt gegund (ook wel genoemd 'inbesteding') door Haaglanden of door haar mogelijke opvolger, de regionale Vervoersautoriteit. Meedoen met openbare aanbesteding van de nieuwe railconcessie is sowieso mogelijk binnen de nieuwe vennootschappelijke structuur. Ook voor inbesteding zijn alle randvoorwaarden mogelijk gemaakt. Twee belangrijke zijn de omvang van het belang van NS en het oprichten van een aparte vennootschap voor de railconcessie. Het belang van NS in HTM Personenvervoer is gemaximeerd op 49 procent.

Voorwaarde voor inbesteding is, volgens geldend Europees en nationaal recht, dat de gunnende partij (stadsgewest Haaglanden of zijn opvolger) verregaande zeggenschap over het uitvoerende vervoersbedrijf moet kunnen uitoefenen.

Gemeente, HTM en NS hebben daarom afgesproken dat wanneer de gunnende partij tot inbesteding overgaat, zij een aparte vennootschap oprichten als dochterbedrijf van HTM Personenvervoer, genaamd 'HTM Railconcessie B.V.' (linksonder in het organogram).

Haaglanden of zijn opvolger verwerft dan een bijzonder aandeel in deze dochter en aan dat aandeel worden alle benodigde rechten voor 'verregaande zeggenschap' gekoppeld zodat aan de juridische randvoorwaarden voor inbesteding van de railconcessie aan HTM wordt voldaan. Uiteraard zal deze constructie nog op details en in samenwerking met Haaglanden moeten worden uitgewerkt, als Haaglanden kiest voor inbesteding. Door deze opzet is de samenwerking tussen gemeente, NS en HTM blijvend mogelijk, zowel bij openbare aanbesteding als bij inbesteding van de railconcessie(s).

4. Verdere inhoudelijke aspecten van de samenwerking

Werkgelegenheid

De samenwerking met NS maakt HTM een sterker bedrijf. Beide partijen kunnen hun kennis en kunde inzetten om zo hun dienstverlening te verbeteren. De netwerken van beide bedrijven raken elkaar. De samenwerking ziet op versterking van het openbaar vervoer en op structurele groei van het aantal reizigers. Dat biedt ook voor de werknemers van HTM zowel op korte als op langere termijn kansen. De investeringsagenda leidt voor Den Haag, zowel binnen als buiten HTM, tot werkgelegenheid. Bestaande herstructureringsprogramma's binnen HTM (met name om de gevolgen van rijksbezuinigingen op te vangen) moeten doorgaan, dat was zonder de samenwerking ook het geval geweest. De overeenkomst tussen en gemeente en NS heeft daar geen invloed op. Het personeel van HTM hoeft ook niet van CAO te veranderen. De betrokkenheid van de Ondernemingsraad is een taak van de directie van HTM, maar het college heeft daar gedurende het proces aandacht voor gevraagd bij de directie. De directie van HTM heeft de relevante stukken via de daarvoor passende procedure aan de Ondernemingsraad van HTM voorgelegd. Het advies van de Ondernemingsraad is bijgevoegd bij de stukken.

Samenwerking in de Metropoolregio

Zowel de gemeenteraad als de Ondernemingsraad van HTM hebben aangegeven dat de samenwerking met NS geen beletsel mag zijn voor toekomstige samenwerking van HTM in de regio. Er is geen sprake van een dergelijk beletsel. Samenwerking met RET is iets wat HTM nu al doet, zoals bij de RandstadRail. Er wordt bijvoorbeeld intensief samengewerkt op het gebied van het opleiden van technische mensen die nodig zijn voor beheer en onderhoud van infrastructuur en voertuigen. Dit zal ook in de toekomst blijven gebeuren. Het is zeker niet ondenkbaar dat alle drie de vervoersbedrijven in toekomst nog nauwer gaan samenwerken. Een fusie of aandelenoverdracht met of aan RET op korte termijn ligt minder voor de hand. Dat zou vooral tot schaalvergroting leiden en minder snel tot meer reizigers en meer inkomsten. Samenwerking door de (nu nog onafhankelijk van elkaar opererende) opdrachtgevers in de Metropoolregio, bijvoorbeeld door het vormen van een Vervoersautoriteit past goed bij het karakter van de overeenkomst die nu voorligt. De opdrachtgever blijft ook vrij in de toepassing van de wettelijke mogelijkheden tot openbare of onderhandse gunning van de OV-concessies.

5. Samenvatting wensen en bedenkingen van de raad

De raad heeft bij de behandeling van het principebesluit tot het aangaan van onderhandelingen een negental wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt aan het college (zie RIS 253380_121102, rv 2012/91). Het college heeft deze wensen en bedenkingen, zoals gevraagd, onderdeel laten uitmaken van de onderhandelingen met NS. De transactie voldoet, zoals hierboven uiteengezet, goed aan de opvattingen die de raad hierover heeft geuit

Per onderdeel vatten wij dat hieronder samen.

- a. *Het uiteindelijk onderhandelingsresultaat behoeft goedkeuring van de raad.* De raad kan het door het college bereikte onderhandelingsresultaat goedkeuren of verwerpen. Aan NS is duidelijk gemaakt dat dit bestuurlijk voorbehoud rust op de verschillende overeenkomsten.
- b. *De raad wenst een nader onderbouwd investeringsplan waaruit commitment van NS en gemeente blijkt.* Een dergelijk investeringsplan maakt expliciet deel uit van de overeenkomsten tussen gemeente, NS en HTM, inclusief voorwaarden over betrokkenheid en commitment. En dat niet alleen voor de initiële investeringen, maar ook voor de exploitatie van de aldus gerealiseerde voorzieningen. Hiermee wordt een aanzienlijk deel van de transactieopbrengst terug geïnvesteerd in het openbaar vervoer.
- c. *De raad wenst waarborgen tegen doorverkoop van HTM-aandelen door NS aan een buitenlandse of niet-publieke partij.* De overeenkomsten bevatten expliciete bepalingen hieromtrent. Dit betreffen bepalingen 8.1 en 8.5 van de samenwerkingsovereenkomst.
- d. *De kansen van HTM bij een openbare aanbesteding of inbesteding mogen niet negatief worden beïnvloed.* De voorgenomen transactie voldoet aan deze wens. De juridische constructie voorziet erin dat beide opties mogelijk zijn. Inhoudelijk komt door de samenwerking tussen NS en HTM naar de opvatting van betrokken drie partijen een versterkt openbaar vervoerbedrijf tot stand, met meer kennis en financiële mogelijkheden om succesvol lopende concessies uit te voeren en nieuwe concessies te verwerven.
- e. *De raad wenst geen negatieve invloed op werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden van HTM en de waarborg dat de Ondernemingsraad hierbij zal worden betrokken.* Partijen hebben in de samenwerkingsovereenkomst afgesproken dat de samenwerking van HTM en NS geen negatieve invloed mag hebben op de werkgelegenheid (artikel 2.6 samenwerkingsovereenkomst). De Ondernemingsraad van HTM heeft de directie van HTM op haar verzoek geadviseerd over de voorgenomen transactie. Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden worden door de samenwerking met NS niet negatief beïnvloed: de overeenkomsten en verdere afspraken bevatten geen verslechtering van de positie van de werknemers. De versterking van HTM door de samenwerking met NS en door de voorgenomen extra investeringen bieden echter naar de overtuiging van alle partijen goede kansen.
- f. *De transactie mag geen negatieve invloed hebben op mogelijke samenwerking in met name de Metropoolregio (RET).* De transactie respecteert de bestaande samenwerking tussen HTM en RET. Toekomstige nauwere samenwerking in Metropoolverband, zowel vanuit de opdrachtgever (vervoersautoriteit als opvolger van de stadsregio's) als aan de kant van de vervoersbedrijven zou goed aansluiten bij het karakter van de nu voorliggende samenwerking tussen de drie partijen.
- g. *Geen negatieve effecten voor de financiële en risicopositie van de gemeente.* De transactie levert de gemeente (ook na verwerking van de afwaardering op de balans door verkoop van aandelen in een deelneming) per saldo een positief financieel resultaat op. Door deelname van NS in het bedrijf worden financiële risico's door de aandeelhouders gedeeld. De gemeente draagt niet langer alleen de risico's. Daarnaast zorgt een sterker bedrijf voor een beter financieel perspectief.
- h. *Het management van vervoerdiensten en het beheer van de infrastructuur behoort in één hand te blijven, namelijk de directie van HTM.* De overeenkomsten voorzien expliciet in deze wens, die ook volgens het college (en NS) nodig is om een integrale bedrijfsvoering te kunnen voeren.
- i. *De toelichting bij het voorstel aan de raad moet onderbouwd ingaan op de wensen en bedenkingen.* Zie bovenstaand.

6. Conclusie en vervolg

De transactie biedt goede kansen voor versterking van het bedrijf HTM én van het openbaar vervoer in de stad en in de buurgemeenten. Tegenover het verkopen van een 49 procent-belang staat een vergoeding die per saldo een versterking is van de financiële positie van de gemeente en een versterking van het openbaar vervoer in de stad. Het college heeft dan ook de overeenkomsten met NS en HTM die de transactie beschrijven en onderbouwen getekend, onder voorbehoud van goedkeuring door de raad.

Het onderhandelingsresultaat dat nu voor ligt is een totaalpakket met twee belangrijke onderdelen: de verkoop van de aandelen, een bijbehorende nieuwe organisatorische inrichting en een daarmee samenhangende investeringsagenda met concrete voorstellen en bedragen. Deze onderdelen staan niet los van elkaar maar zijn nauw met elkaar verweven. Zoals afgesproken is dit het totaalpakket dat de raad kan goedkeuren of verwerpen.

Bij transacties als deze treedt er na de ondertekening door de partijen een periode van 'closing' in. De overeenkomsten gaan er van uit dat de raad uiterlijk op 15 mei een uitspraak heeft gedaan over de transactie. Deze datum is ingebracht op verzoek van NS en is gebruikelijk bij transacties als deze. In de periode van closing moeten de openstaande juridische en andere voorwaarden worden vervuld om de transactie te kunnen effectueren. Een van de belangrijkste voorwaarden is de goedkeuring door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). De NMa toetst de overeenkomst aan het mededingingsrecht.

De formele behandeling van de transactie start pas na goedkeuring van de drie betrokken organisaties, dus na de behandeling van dit voorstel door de raad. Streven van de samenwerkende partijen is natuurlijk een zo snel mogelijke beoordeling door de NMa, met positief gevolg. De procedure bij de NMa is dan ook in gang gezet. De NMa bepaalt natuurlijk zelf zijn werkwijze en termijnen. Het college zal de raad informeren over de afloop van dit traject. Een tweede voorbehoud betreft de goedkeuring van Gedeputeerde Staten die volgens de Gemeentewet nodig is van de oprichting van HTM Beheer B.V.

Het college verzoekt u het onderhandelingsresultaat goed te keuren, zoals dat beschreven is in deze raadsmededeling, in de investeringsagenda (bijlage 1), in de overeenkomsten (bijlagen 2, 3 en 4) en in de twee collegebesluiten over garanties op HTM Rainfra B.V. en over oprichting van HTM Beheer B.V (bijlagen 5 en 6).

Het college van burgemeester en wethouders,
de locosecretaris, de burgemeester,

G.J. Boot

J.J. van Aartsen