

Snelgroeïende maar verlieslatende bedrijven zijn voor hun expansie afhankelijk van verse investeringen. Zo ook Fastned, het Nederlandse bedrijf dat een netwerk van laadstations voor elektrische auto's bouwt. Opvallend is echter dat obligatiehouders hier ook een investering met een heel groot risico doen, terwijl in ieder geval één andere kredietverstrekker die ook grootaandeelhouder is, meer zekerheden heeft.



FASTNED HAALT 7,7 MILJOEN EURO OP MET OBLIGATIES

RISICO'S KAPITAALVERSTREKKERS VERSCHILLEN STERK

Fastned maakte begin juni bekend dat het 7,7 miljoen euro heeft opgehaald met een 6% obligatie-emissie van oorspronkelijk 3,3 miljoen euro.

Het bedrijf heeft tot nu toe 63 snellaadstations gebouwd in Nederland. Het bouwt gestaag verder en heeft de ambitie om een netwerk van honderden stations in heel Europa te bouwen. Dit is een mooie ambitie en het potentieel lijkt groot met de opkomst van de elektrische auto. De risico's zijn echter ook legio.

ELEKTRISCH RIJDEN

Allereerst is er het risico dat elektrisch rijden een minder grote toekomst beschoren is dan die nu wordt toebedeeld. Er wordt weliswaar op grote schaal geïnves-

teerd door de gevestigde autobedrijven, maar of de elektrische auto wat betreft kosten en gemak kan concurreren met een auto met verbrandingsmotor moet echt nog blijken.

Een ander punt is dat Fastned weliswaar een flinke voorsprong heeft, maar dat de concurrentie niet stilzit. Shell, BP, Total, ze hebben allemaal laten weten dat ze laadpalen gaan neerzetten bij hun tankstations.

En dan is er nog de afhankelijkheid van Fastned van kredietverstrekkers. Fastned heeft de ambitie om een Europees netwerk met honderden laadstations aan te leggen. Dit is mede nodig om voldoende schaal te bereiken om kostenvoordelen die het bedrijf ziet te realiseren. Hier hangt wel een

aanzienlijk prijskaartje aan. Fastned houdt het zelf op 200 miljoen euro.

Na het nieuwe krediet zal er dus nog heel veel moeten worden bijgeleend om de groei doelen te realiseren. Het bedrijf lijkt voor zijn continuïteit daarmee volledig afhankelijk van de bereidwilligheid van kredietverstrekkers. Het is de vraag of die bereidwilligheid altijd even groot zal zijn als nu en gelijk op zal blijven gaan met de ambitie van Fastned.

GEEN PANDRECHT

Al dit soort risico's slaan normaal gesproken neer bij aandeelhouders als verstrekkers van risicodragend kapitaal. Hier neemt het verhaal van Fastned echter een interessante wending.

In het prospectus is namelijk te lezen dat de obligatiehouders geen zekerheden krijgen. Er zijn echter twee partijen die wel zekerheden zijn toebedeeld. Dit is allereerst investeringsfonds Breesaap dat een pandrecht kan vestigen op de eerste 55 bestaande laadstations. En dat is investeringsfonds Wilhelmina-Dok met een pandrecht op volgende laadstations. Het gaat daarbij om converteerbare leningen van 10 en 5 miljoen euro die zij eerder hebben verstrekt aan het bedrijf.

In het geval van een faillissement hebben de nieuwe obligatiehouders dus geen aanspraak op een belangrijk deel van de bezittingen. Dit vergroot het risico van deze nieuwe obligaties aanmerkelijk.

Wie zit er achter de twee fondsen aan wie die de belangrijkste activa van Fastned toevallen als het elektrische laadavontuur onverhoopt misloopt? Wilhelmina-Dok is het investeringsfonds van Bart Lubbers, mede-oprichter en grootaandeelhouder van Fastned. Breesaap is het fonds van de familie Lubbers en wordt bestuurd door dezelfde Lubbers.

Met andere woorden, als het bedrijf failliet gaat, zien de obligatiehouders bezittingen verdwijnen naar de investeringsfondsen van een van de grootste aandeelhouders. Op papier klopt dit allemaal, maar het lijkt wel de wereld op zijn kop.

**FASTNED
HEEFT EEN
FLINKE VOOR-
SPRONG,
MAAR DE
CONCURRENTIE
ZIT NIET STIL**