

Technische vragen m.b.t. SV Meerpartijenovereenkomst Zero Emissie-bussen nieuwe OV-concessies

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
D66	1	De levensduur van het materiaal is naar verwachting 15 jaar. Is er hierbij rekening gehouden met accu's die gedurende die termijn laadcapaciteit verliezen?	Ja, in de overnameregeling is hier rekening mee gehouden. De levensduur voor de afschrijving wordt bepaald aan de hand van de door de leverancier gegarandeerde inzetperiode van het batterijpakket met een maximum van 7,5 jaar. De Concessiehouder is verplicht gedurende de concessieduur de batterijpakketten te vervangen. Dit Vervangende batterijpakket valt tevens onder de Overnameregeling naar een nieuwe concessie, zodat beide Batterijpakketten niet voortijdig vervangen hoeven te worden.
SP	2	Technische vraag 1: Betekent het aannemen van dit voorstel dat de gehele busvloot bij de nieuwe concessie vervangen wordt door zero-emissie bussen, of is het slechts bedoeld om concessiehouders te 'verleiden' om bij het vervangen van materieel over te gaan van diesel naar zero-emissie, of iets daar tussenin. Met andere woorden: wat is het beoogde resultaat van dit besluit?	Conform de Nota van Uitgangspunten (uitgangspunt 10) wenst de Provincie dat vanaf 2028 alle bussen in onze OV-concessies zero emissie zijn. Vanaf start tot en met 2028 is het de verwachting dat er nieuwe zero-emissie bussen instromen ter vervanging van de huidige dieselbussen. Deze transitie naar Zero Emissie materieel brengt hogere financieringslasten met zich mee. Deze benodigde investeringen beperken diverse potentiële inschrijvers/vervoerders in de mogelijkheden tot het inschrijven op Utrechtse OV-concessies vanwege de geringe mogelijkheden tot het aantrekken van (vreemd) vermogen. Daarmee beoogt dit statenvoorstel maximale marktspanning te realiseren. Het statenvoorstel beoogt verder dat het materieel beschikbaar blijft voor de concessies in het geval de concessie (al dan niet vervroegd) eindigt. Dit is zo, omdat de financier derde-eigenaar van het materieel (in geval van financial lease) of de financier met een zekerheidsrecht op het materieel (in het geval van projectfinanciering) zich daartoe via de in de in de Meerpartijenovereenkomst opgenomen afspraken <i>de facto</i> committeert. Dit is extra van belang omdat Zero Emissie bussen in combinatie met de benodigde tank- en/of laadinfrastructuur veel meer als bij dieselbussen zijn toegespitst op de specifieke concessie waarvoor ze zijn aangeschaft.
	3	Technische vraag 2: Bij beslispoint 2; hoe zeker of onzeker is het dat de concessiehouder gebruik maakt van de 'optie', en hoe reëel is het dat dit risico werkelijkheid wordt?	Het is op basis van uitgevoerde marktconsultatie onze verwachting dat mogelijk één en mogelijk zelfs beide vervoerders van de twee concessies gebruik wensen te maken van de MPO. Maar dit weten we pas na indiening van inschrijvingen.

			<p>Het is niet heel reëel dat het risico werkelijkheid wordt, omdat een tussentijdse beëindiging van de concessie als gevolg van een faillissement van de vervoerder niet waarschijnlijk is. In Nederland is dit nog niet voorgekomen sinds het regionale OV sinds invoering van de Wet Personenvervoer 2000 openbaar wordt aanbesteed.</p> <p>De inschatting van de omvang van de storting in het reserveweerstandvermogen zal, zoals beschreven in het Statenvoorstel, gedaan worden bij de effectuering van de (garantie)regeling c.q. het aangaan van de MPO. Zoals bij vraag 6 CU aangegeven, is het onwaarschijnlijk dat het maximum risicobedrag de 10 miljoen euro zou kunnen overschrijden.</p>
PvdA	4	<p>Welke waarborgen zorgen ervoor dat deze garantstelling ten goede komt aan de vervoerkosten voor de reizigers?</p>	<p>Doordat er mogelijk een financieringsvoordeel bij inschrijving ontstaat vanwege de MPO, zal de vervoerder meer kwaliteit/DRU's aan de reiziger kunnen bieden. In de aanbestedingsstukken zal worden opgenomen dat vervoerders dit voordeel inzichtelijk dienen te maken.</p> <p>In beginsel geldt dat wij pas wanneer bij afloop van de thans nog aan te besteden concessie er geen geldige inschrijving is, wij ingevolge artikel 3.3 MPO de leasetermijnen of financiering- en verzekeringslasten voldoen of het materieel in eigendom overnemen ten behoeve van de continuïteit van het openbaar vervoer.</p>
ChristenUnie	5	<p>Wij hebben het voorstel met belangstelling gelezen, maar ontvangen voorafgaand aan de vergadering graag antwoord op de volgende vragen:</p> <p>Is er afstemming geweest met de accountant over de wijze waarop deze garantstelling in de jaarrekening van de provincie opgenomen moet worden?</p>	<p>Op dit moment heeft er nog geen afstemming plaats gevonden met de accountant, omdat pas na de aanbesteding zeker is of en voor hoeveel Zero Emissie-bussen de winnende vervoerders gebruik wensen te maken van de optioneel aangeboden (garantie)regeling. Bij effectuering van de (garantie)regeling c.q. het aangaan van de MPO zal dit plaatsvinden.</p>
	6	<p>Gevraagd wordt dat de provincie de garantie geeft dat de leasetermijnen gedurende een periode van 15 jaar worden voldaan, waarvan de huidige waarde naar schatting € 300 mln zal bedragen.</p> <p>Welk bedrag moet de provincie opnemen als "niet uit de balans blijvende verplichtingen"?</p>	<p>Voor de omvang van de (garantie)regeling verwijzen wij naar de volgende financiële risico's en consequenties uit het statenvoorstel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het tijdelijk gegarandeerd doorbetalen van de (lease)termijnen (of in het geval van projectfinanciering, financierings- en verzekeringslasten) voor het materieel betekent voor de provincie dat een deel van de exploitatiesubsidie een gegarandeerde betaling wordt. • Het feitelijke financiële risico voor de provincie bestaat eruit dat als tijdens de looptijd van de concessie het materieel sterker in waarde daalt dan er boekhoudkundig is afgeschreven, deze

			<p>waardedaling niet verhaald kan worden op de failliete vervoerder en de opvolgende vervoerder deze niet kan of hoeft te betalen aan de financier. Dit gaat om een beperkt bedrag van de waarde van de bussen. Zoals ook verwoord in het statenvoorstel is het naar verwachting onwaarschijnlijk dat het risico de € 10 miljoen zou kunnen overschrijden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Theoretisch gezien is de maximale garantie de volledige boekwaarde van de bussen waar geen overnamewaarde tegenover staat. Echter is er geen geloofwaardig of zelfs ongeloofwaardig scenario waarbij dit risico optreedt. Wanneer materieel verloren gaat zal dit in beginsel geen onderdeel meer uitmaken van de MPO. Wanneer een dergelijke situatie, bijvoorbeeld brand, zich voordoet zal in eerste instantie de verzekeraar van het materieel aansprakelijk zijn. <p>Bij effectuering van de (garantie)regeling c.q. het aangaan van de MPO zal in afstemming met de accountant de 'niet uit de balans blijkende verplichtingen' jaarlijks worden vastgesteld.</p>
	7	Wat is de impact van deze garantstelling op de financiële ratio's van de provincie?	De impact van deze garantstelling op de ratio's van de PU is als we in andere grote projecten willen investeren en hiervoor moeten gaan lenen bij de banken we minder kredietwaardig zijn om te investeren.
	8	<p>Het risico dat aan de garantie hangt zal sterk afhangen van de (financiële) kwaliteit van de concessiehouder: de kans op een default-situatie. Betekend dit ook dat het bedrag dat aan het weerstandsvermogen moet worden toegevoegd pas kan worden vastgesteld nadat de concessie is verleend?</p> <p>Wat zijn de kaders waarmee (jaarlijks) de hoogte van het weerstandsvermogen voor deze garantie wordt vastgesteld?</p>	<p>Inderdaad kan pas na afronding van de aanbesteding c.q. concessieverlening een inschatting van de omvang van de storting zal gedaan worden (zoals beschreven in het Statenvoorstel) en wel bij de effectuering van de (garantie)regeling c.q. het aangaan van de MPO.</p> <p>De omvang van het benodigd weerstandsvermogen wordt halfjaarlijks geëvalueerd, waarbij de door uw Staten vastgestelde kernnota Weerstandsvermogen en Risicobeheersing het kader vormt. Halfjaarlijks wordt omvang en kans (op basis van ervaringscijfers) geëvalueerd.</p>
	9	Er staan twee model-meerpartijenovereenkomsten bij het statenvoorstel. Zijn deze overeenkomsten ook getoetst bij gespecialiseerde juristen op het terrein van eigendomsrechten, faillissementsrecht (second opinion)?	De modellen van MPO zijn gebaseerd op modellen die door andere Provincies worden toegepast. De modellen zijn beoordeeld en op punten aangepast en aangevuld door experts op het gebied van aanbestedingsrecht en goederen- en insolventierecht van onze vaste externe juridische adviseur voor OV, advocatenkantoor Van Doorne, om bij de

			aanbestedingsstukken gevoegd te worden. Dit kantoor was ook adviseur bij andere provincies, die ons voorgingen met een MPO bij recente aanbestedingen.
	10	Worden er door de provincie eisen gesteld aan de financiële stabiliteit van de financier van het materieel?	Nee, want Vervoerders hebben ook geen belang bij slechte financiers. Er worden wel eisen in de aanbesteding gesteld aan de financiële stabiliteit van vervoerders. Het hangt namelijk af van de financiële stabiliteit van de vervoerder. Vervoerder dient de schuld namelijk af te lossen.
	11	Wordt er een verbod opgenomen in de overeenkomst dat de financier het materieel niet als onderpand mag geven aan de financiers van de financier?	Dit is alleen relevant indien de financier eigenaar is van het materieel en daarover kan beschikken. Zodoende is deze vraag relevant voor de MPO die uitgaat van een lease. In die MPO is niet expliciet opgenomen dat de Financier geen zekerheden op het materieel ten gunste van derden mag vestigen. Wél staat in de betreffende MPO dat de Financier het materieel zonder toestemming van de provincie niet mag overdragen. Hieruit kan worden afgeleid dat voor verpanding ook toestemming van de provincie nodig is, temeer nu de MPO beoogt dat het materieel onder voorwaarden te allen tijde beschikbaar blijft voor inzet in de concessie.
	12	Gaat de provincie in tweede rang fiduciair eigendomsrecht vestigen op het materieel?	Dit speelt alleen in de projectfinancieringsvariant waarbij de financier een zekerheidsrecht, eerste in rang, krijgt op het materieel. De MPO schrijft niet voor dat de provincie een tweederangs zekerheidsrecht krijgt op het materieel ter meerdere zekerheid voor de nakoming door de concessiehouder van diens (eventuele) financiële verplichtingen jegens de provincie uit hoofde van de concessie. De MPO sluit een en ander ook niet uit. Op basis van de MPO dienen de financieringsvoorwaarden met de provincie te worden afgestemd. In dat kader zal ook worden overwogen of het haalbaar en opportuun is tweederangs zekerheidsrechten op (delen van) het materieel te doen vestigen ten gunste van de provincie.
SGP	13	Is er overwogen om de ambities bij te stellen ipv garant te staan voor de doelstellingen? Kunnen wij inzicht krijgen in de afwegingen waarop deze keuze is gebaseerd?	Er zijn geen alternatieven of andere oplossingsrichtingen overwogen, anders dan het niet optioneel aanbieden van deze (garantie)regeling en daarmee het risico te lopen op minder inschrijvingen en minder OV-aanbod te krijgen bij de aanbesteding. Dat is in een OV-markt die nog moeizaam herstelt van de coronadip in de reizigersaantallen een ongewenste situatie. Bij andere recente aanbestedingen elders in Nederland is dan ook een MPO afgesproken.
	14	Wie komt er garant te staan als er wat met de bussen gebeurt (zoals dat eerder dit jaar gebeurde bij vervoerder U-OV: RTV Utrecht)	Wanneer materieel om wat voor reden ook verloren/ zodanig beschadigd raakt dat deze niet meer kan worden ingezet in de

		- 12-bussen uitgebrand) tijdens een concessie, is dat de vervoerder of de provincie?	concessie gaat zal deze in beginsel geen onderdeel meer uitmaken van de MPO (zie artikel 1.5 en 1.6 MPO's). De vervoerder moet blijven voldoen aan de verplichtingen uit hoofde van de concessie. Dat kan ertoe leiden dat de vervoerder in de hiervoor bedoelde situatie nieuwe assets moet aanschaffen. Ook heeft de vervoerder een verzekeringsplicht, die bij de aanbesteding gecontroleerd wordt.
GroenLinks	15	Het materieel kent in principe een levensduur van 15 jaar, wat langer is dan de 10 jaar looptijd van de concessie. Daarmee zijn wij dus voor minimaal 1/3de van de looptijd verantwoordelijk voor het materieel. Vertaald dat zich ook in dat wij akkoord moeten gaan met de aanschaf van specifiek materieel, dus meer dan wat vanuit het NvU of PvE reeds omschreven staat? Anders lijkt het erop dat wij wel gedeeld verantwoordelijkheid zijn, maar geen invloed hebben op de keuze voor het specifieke materieel. In risico 4 wordt hier ook op ingegaan, maar dit wordt alleen afgedekt doordat de vervoerder verantwoordelijk is voor goed onderhoud. Maar wat als bijv. een bus wordt aangeschaft die eigenlijk al vanaf het begin 'te veel kuren toont'?	Zoals vermeld in het Statenvoorstel zal de provincie bij de volgende aanbesteding een overnameverplichting opnemen voor de opvolgende vervoerder, om het materieel verplicht over te nemen van de dan zittende vervoerder. De overnameregeling geeft zekerheid aan de dan zittende vervoerder over de restwaarde (koopsom) van het materieel aan het einde van de concessieperiode. Wij zijn dus niet voor minimaal 1/3de van de looptijd (wij nemen aan dat hier wordt bedoeld over de afschrijvingsperiode van 15 jaar) verantwoordelijk voor het materieel, omdat er aan het einde van deze concessieperiode in 2035 weer een nieuwe concessiehouder begint. De MPO verschaft de financier ook voorgenoemde zekerheid en verschaft de Provincie de zekerheid dat zij onder de in de MPO opgenomen voorwaarden kan blijven beschikken over het materieel wanneer er (nog) geen nieuwe concessie is verleend en er geen opvolgende vervoerder is. Voor wat betreft activa die structureel niet worden ingezet in de concessie geldt naar de verplichting tot herstel dat deze op grond van de MPO buiten die overeenkomst kan worden gehouden.
VVD	16	Hebben QBuzz en Keolis nog niet-emissievrij materiaal met een levensduur voorbij 2028 welke wij normaliter zouden overnemen naar de volgende concessie? Zo ja, wat voor bestemming krijgt dit materiaal?	Nee dat hebben zij niet. De dieselbussen die dit keer uitzonderlijk overgenomen kunnen worden vanwege de overgang naar zero-emissie door de nieuwe concessiehouders hebben allen een technische levensduur, die voltooid is voor 2028.
	17	Krijgt de Provincie inspraak in wat voor materiaal er door een concessiehouder onder haar garantstelling wordt aangeschaft?	Nee, de provincie krijgt geen inspraak in materieelkeuze. In PvE en bestek liggen hier eisen over vast en bij de gunning kunnen partijen zich onderscheiden met het door hen aangeboden materieel.