

<b>Status</b>	<b>Datum vergadering Gedeputeerde Staten</b>	<b>Eindtermijn</b>
Openbaar	21 december 2023	31 december 2023

### Onderwerp

Verlenging Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem

### Advies

1. Te verlengen, en wijzigen, de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem met twee plus vijf jaar, derhalve voor zeven jaar in totaal, conform het Programma van Eisen bij de concessie en onder voorbehoud van:
  - bestelling van nieuwe treinen voor de MerwedeLingelijn door Qbuzz uiterlijk 31 maart 2024, en;
  - goedkeuring door Provinciale Staten van
    - i) het aangaan van een Meerpartijenovereenkomst voor de financiering van nieuwe treinen en Nulemissiebusen door Gedeputeerde Staten en
    - ii) het ter beschikking stellen van een aanvullend budget van maximaal € 10 mln voor de financiering van de treinen, bestaande uit bouwrente, indexatie en rente over de periode 2028-2033;
    - iii) het ter beschikking stellen van een bijdrage van € 3,8 mln. uit het Transitiefonds OV.
2. Vast te stellen de beschikking aan Qbuzz, inclusief de Bijlagen X en Y en de gewijzigde Bijlage 8.1 van het Programma van Eisen (Overnameregeling), inhoudende de aanpassingen van de artikelen 5.1.4 en bijlage B8.1 van het Programma van Eisen, respectievelijk artikelen 11 en 15 van de concessiebeschikking, respectievelijk de afspraken voor de verlengde concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem;
3. Aan te gaan een meerpartijenovereenkomst met Qbuzz en een nader te bepalen financier ten behoeve van de financiering van de aanschaf van de treinen voor de Merwedelingelijn conform bijgevoegde modellen, met als doel tot lagere financieringslasten te komen;
4. Vast te stellen de meerpartijenovereenkomsten conform bijgevoegde modellen die Qbuzz mag gebruiken voor de financiering van de nieuwe Nulemissiebusen, met als doel tot lagere financieringslasten te komen;
5. Vast te stellen de brief aan Provinciale Staten, waarin zij op de hoogte worden gebracht van de verlenging van de Concessie DMG;
6. Vast te stellen het Statenvoorstel waarmee Provinciale Staten wordt voorgesteld om
  - i) in te stemmen met het aangaan door Gedeputeerde Staten van meerpartijenovereenkomsten inzake financiering materieel concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem conform de bijgevoegde modellen;
  - ii) een bedrag van maximaal € 10 mln ter beschikking te stellen voor de hogere financieringskosten van de nieuwe treinen, bestaande uit bouwrente, indexatie en rente over de periode 2028-2033, dan waarmee is gerekend in de Financieel Economische Onderbouwing behorend bij de verlengingsafspraken van de concessie DMG en dit te dekken uit de Reserve Mobiliteit en de begroting hierop aan te passen bij de Voorjaarsnota 2024;

- iii) het ter beschikking stellen van een bijdrage van € 3,8 mln. uit het Transitiefonds OV en dit te dekken uit de Reserve Mobiliteit en de begroting hierop aan te passen bij de Voorjaarsnota 2024.
7. Vast te stellen de publiekssamenvatting over de verlenging van de concessie DMG;
8. Te bepalen [1] de onder beslispunt 2 genoemde beschikking, inclusief de daarbij horende bijlagen: (i) "Bijlage 1 Gewijzigde Bijlage 8.1 (Overnameregeling)", (ii) "Bijlage X Verrekeningsregeling Trein", (iii) "Bijlage Y Verrekeningsregeling Bus", [2] de als bijlage bij dit besluit opgenomen Financieel Economische Onderbouwing van Qbuzz en [3] het als bijlage bij dit besluit opgenomen juridisch advies van Van Doorne Advocaten niet actief openbaar te maken op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder c, van de Wet open overheid;

### **Besluit GS**

Vastgesteld conform advies

### **Bijlagen**

- Bijlage B8.1 - Overnameregeling Materieel.docx
- BIJLAGE X Verlenging DMG Verrekeningsregeling ERTMS treinen.docx
- BIJLAGE Y Verlenging DMG Verrekeningsregeling nulemissiebussen.docx
- FEO 20231207 pdf.pdf
- Model meerpartijenovereenkomst DMG - ERTMS-treinstellen - financial lease.docx
- Model meerpartijenovereenkomst DMG - ERTMS-treinstellen - projectfinanciering.docx
- Model meerpartijenovereenkomst DMG - ZE-bussen - financial lease.docx
- Model meerpartijenovereenkomst DMG - ZE-bussen - projectfinanciering.docx
- Notitie verlenging concessie DMG-20231220.docx
- Brief aan Qbuzz over concessieverlenging DMG.docx
- GS brief aan PS - verlenging DMG.docx

## 1 Toelichting voor het College

### *Algemeen*

Provinciale Staten hebben op 12 oktober 2022 besloten dat er nieuwe treinen voor de MerwedeLingelijn (MLL) aangeschaft moeten worden door vervoerder Qbuzz (PZH-2022-816651469). Vanwege deze aanschaf is het noodzakelijk de bestaande concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG) met twee plus vijf jaar te verlengen, derhalve voor een duur van in totaal zeven jaar.

Met de concessieverlenging realiseert de provincie een aantal belangrijke beleidswensen:

- Nieuwe treinen op de MLL. Deze zijn voorzien van toiletten, betere toegankelijkheid voor reizigers met een beperking, meer deuren om sneller in- en uitstapen mogelijk te maken. Hiernaast trekken de treinen sneller op waardoor de dienstregeling betrouwbaarder kan worden.
- Alle bussen worden Zero Emissie, uiterlijk per 1 januari 2030. Hiermee voldoet de concessie aan de afspraken zoals die gemaakt zijn in het bestuursakkoord Zero Emissie.
- De provincie krijgt daarnaast invloed op het aantal en de eigenschappen van de Nulemissiebussen en de stallingslocatie(s). Dit betreft met name de batterijcapaciteit/range van de bussen. Reden hiervoor is dat de bussen voornamelijk in de opvolgende concessie (na 2033) zullen worden ingezet, waardoor de provincie belang heeft bij een aantrekkelijke busvloot voor de volgende aanbesteding van de Concessie.
- De provincie spant zich in om nieuwe remiselocatie(s) met verharding en een zware stroomaansluiting in het concessiegebied ter beschikking te stellen. Door remiselocatie(s) ter beschikking te stellen bij een volgende concessie (na 2033) draagt de provincie bij aan een level playing field voor nieuwe inschrijvers en wordt een concurrentievoordeel van de huidige vervoerder voorkomen.

De concessie kan voor twee jaar plus vijf jaar worden verlengd en gewijzigd, indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan; voorwaarden die enerzijds zijn opgenomen in de concessie en anderzijds voortvloeien uit wet- en regelgeving. Volgens het hierover ingewonnen juridisch advies van Van Doorne advocaten (zie bijlage), waarvan de hoofdlijnen worden benoemd en toegelicht onder 'Juridisch kader', zijn de verlenging van in totaal zeven jaar en de voorgestelde wijzigingen van de concessie juridisch toelaatbaar, ervan uitgaande dat aan de hiervoor geldende voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden worden hieronder behandeld, evenals de vraag of en op welke wijze eraan wordt voldaan. Reeds hier wordt erop gewezen dat niet aan alle voorwaarden wordt voldaan op het moment van besluitvorming. Wachten tot dat dit wel het geval is, zou echter betekenen dat verlenging en daarmee tijdige bestelling en levering van nieuwe treinen buiten bereik komen met alle grote gevolgen voor het OV in dit gebied van dien. Er is dan een zeer reëel perspectief dat er niet voor 2028 nieuwe treinen zijn voor de MLL, waardoor de treindienst dan niet meer gereden kan worden op een deel van het baanvak.

Daarom wordt geadviseerd om de voorgelegde besluiten te nemen, waarbij zowel de verlengingen van de concessie als de wijziging onder enkele voorbehouden zullen plaatsvinden. Temeer op basis van de informatie die nu bekend is, al enig zicht bestaat op het kunnen voldoen aan de voorwaarden voor verlenging en wijziging.

#### *Voorwaarden/verplichtingen voor verlenging en wijziging concessie*

Zo wordt aan de verplichte extra investering invulling gegeven door de aanschaf van de nieuwe treinen en een volledig elektrische busvloot per uiterlijk 1 januari 2030. Daarnaast heeft Qbuzz de vereiste Financieel Economische Onderbouwing (FEO) ingevuld en ter beoordeling aan de provincie aangeboden. De FEO wordt nog op een aantal elementen door een externe kostendeskundige getoetst. De verlenging wordt definitief zodra Qbuzz de nieuwe treinen van de MLL onherroepelijk heeft besteld en de daarbij horende financieringsafspraken en documenten door Qbuzz zijn aangeleverd.

In samenhang met de verlenging van de concessie wordt op een beperkt aantal punten de concessie aangepast. Het betreft artikel 5.1.4 en bijlage B8.1 van het Programma van Eisen dat de overgang van materieel naar de volgende concessie regelt (overnameregeling). Vanwege de aanschaf van de nieuwe treinen, die eind 2027 instromen, en nieuwe elektrische bussen, die eind 2029 instromen, is het nodig nieuwe afspraken hierover te maken. Hierin wordt tevens afgesproken dat er andere afschrijftermijnen gehanteerd worden voor elektrische bussen en laadinfrastructuur, namelijk 15 jaar in plaats van 12 respectievelijk 8 jaar. Dit is in overeenstemming met de economische levensduur en komt overeen met de gehanteerde afschrijftermijnen in de dit jaar nog aanbestede concessie Zuid-Holland Noord. De vervoerder krijgt hiermee langer de tijd investeringen af te schrijven.

Ten behoeve van de financiering van de door Qbuzz te verrichten investeringen wordt tevens voorgesteld om zogenaamde meerpartijenovereenkomsten (MPO's) aan te gaan met Qbuzz, (eventueel) AssetCo (een door Qbuzz opgerichte onderneming voor materiaal-aanschaf, beheer en onderhoud), en een nader te bepalen financier. De MPO's bieden de financier zekerheid, waardoor deze een lagere rente kan hanteren. Hoewel de MPO's in beginsel niets wijzigen aan de subsidieverlening door de Provincie aan Qbuzz, kan uit de MPO's bij (voortijdige) beëindiging van de Concessie een directe betalingsverplichting van de Provincie aan de financier ontstaan. Vanwege deze vorm van garantie wordt geadviseerd voor het afsluiten van de MPO's instemming te vragen van Provinciale Staten. Voor de MPO's zijn (zowel voor de treinen als voor de bussen) twee varianten opgesteld: één variant voor het geval de financier eigenaar wordt van het materieel en dit verhuurt aan Qbuzz ('leasevariant') en één variant waarin de financier een lening verstrekt aan AssetCo en AssetCo eigenaar wordt van het materieel ('projectfinancieringsvariant'). De financier kan een keuze maken uit deze varianten. Voor de Provincie bestaat er tussen deze twee varianten geen wezenlijk verschil.

Op grond van de MPO zal de Provincie een deel van de aan Qbuzz te betalen exploitatiesubsidie (ter hoogte van de rente en afschrijving en eventueel verzekerings- en onderhoudskosten voor het nieuwe materieel) betalen aan een bankrekening van de financier (die de subsidie namens Qbuzz in ontvangst neemt). De financier kan zijn vordering op Qbuzz/AssetCo dan direct verrekenen met de ontvangen subsidiegelden. Dit leidt dan tot lagere rentelasten voor het materieel, wat de vervoerder in staat stelt meer vervoer te bieden voor hetzelfde geld. In recente aanbestedingen in Zuid-Holland en het OV elders in Nederland is deze werkwijze al met succes toegepast.

Het is nog onzeker voor welk rentepercentage Qbuzz uiteindelijk met behulp van een MPO een financiering af kan sluiten. In het kader van de verlengingsafspraken zal de Provincie eventuele hogere financieringskosten (bouwrente, indexatie en rente tijdens de periode 2028-2033) ten

opzichte van de aangeleverde FEO vergoeden. Via bijgaand Statenvoorstel wordt aan Provinciale Staten voorgesteld hiervoor ter dekking een bedrag van € 10 mln te reserveren.

In de concessiebeschikking worden de artikelen 11 en 15 aangepast. Artikel 11 gaat over de vervoersopbrengst. In het GS-besluit van 14 november jl. is een verdeling van risico op de reizigersopbrengsten afgesproken. In onderhavig besluit wordt geregeld dat inkoop van extra dienstregelingsuren (DRU) voortvloeiend uit de reizigersopbrengsten zal gebeuren op basis van het bruto-tarief, dat wil zeggen, de daadwerkelijke kosten die Qbuzz maakt. Dit is nodig om een situatie te voorkomen dat er met reizigersopbrengsten DRU's worden gekocht die volgens de reguliere methodiek financieel nadelig zijn voor Qbuzz. Hiermee blijft de prikkel bestaan voor Qbuzz om zoveel mogelijk reizigersopbrengsten te realiseren. Een eventueel restant uit het reizigersopbrengstenfonds komt aan het eind van de concessie toe aan de provincie.

Artikel 15 van de Concessiebeschikking gaat over de indexatie van de exploitatiesubsidie. Tot op heden werd het gehele subsidiebedrag geïndexeerd op basis van de kosten voor exploitatie met een dieselbus (Landelijke Bijdrage Index/LBI Bus Diesel). Vanaf 2024 wordt de subsidie geïndexeerd op basis van verschillende indices, namelijk die van een dieselbus (LBI Bus Diesel), een elektrische bus (LBI Bus Elektrisch) en een elektrische trein (LBI Trein Elektrisch). Hiermee wordt de indexatie van de subsidie meer in lijn gebracht met de daadwerkelijke kostenontwikkeling.

Los van de aanpassingen op het programma van eisen en de concessiebeschikking, worden ook enkele afspraken gemaakt die met de beschikking van onderhavig besluit onderdeel van de concessie worden gemaakt.

Omdat ten tijde van het opstellen van de business case en bijbehorende financieel economische onderbouwing nog niet bekend was wat de definitieve LBI over 2023 is, is gerekend met de raming uit september 2023. De definitieve LBI wordt in december gepubliceerd. Om te voorkomen dat er sprake is van overcompensatie wordt afgesproken dat een positieve afwijking (de definitieve index is hoger dan de raming), ten goede komt aan het reizigersopbrengstenfonds. Een negatieve afwijking (de definitieve index is lager dan de raming) wordt gecompenseerd door de geplande uitbreiding van de dienstregeling omlaag bij te stellen.

Als gevolg van de instroom van de nieuwe treinen en de Nulemissiebussen maken Provincie en Qbuzz afspraken over de verrekening van kostenposten die nu (nog) niet concreet gemaakt kunnen worden, omdat de daarvoor benodigde informatie ontbreekt en/of waar nog aanvullende besluitvorming op moet plaatsvinden. De daadwerkelijke kosten voor de nieuwe treinen kunnen nog wijzigen als gevolg van de aanschafprijs (inclusief verwervingskosten), de onderhoudskosten, de rentekosten en de locatie van het opstel terrein. De daadwerkelijke kosten voor de nieuwe Nulemissiebussen kunnen nog wijzigen als gevolg van het aantal aan te schaffen bussen, de aanschafprijs, de actieradius/batterijcapaciteit, het verbruik en de locatie van eventuele stallingen.

Tot slot is ook onderdeel van de verlengingsafspraken dat de provincie een bedrag van € 3,8 miljoen ter beschikking stelt uit het bestaande Transitiefonds OV. Hiermee kunnen eventuele verliezen worden verrekend in de periode 2024 t/m 2027 en tegelijk het voorzieningsniveau in deze periode op peil gehouden worden. Als er geen verlies over deze periode wordt gemaakt vindt geen uitkering

uit het fonds plaats. Als het verlies lager uitvalt dan € 3,8 miljoen is de uitkering ook gelijk aan het verlies.

Ook dit onderdeel van de afspraken is onder voorbehoud van instemming door Provinciale Staten.

*Financieel en fiscaal kader*

Totaalbedrag excl. BTW	: € 13.800.000,00
Programma	: Ambitie 2 - Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's	: Zie onderstaand

Het uitgangspunt voor de verlengingsafspraken is dat deze binnen het huidige financiële kader (huidige exploitatiebijdrage en daarbij behorende dienstverleningsniveau) kunnen worden gerealiseerd. Om te zorgen dat het dienstverleningsniveau kan worden gehandhaafd zonder dat Qbuzz daarmee komende jaren verliezen lijdt, wordt met dit besluit een bedrag van € 3,8 mln uit het Transitiefonds OV, onderdeel van de Reserve Mobiliteit, ter beschikking gesteld aan Qbuzz. Provinciale Staten hebben bij het vaststellen van het Transitieplan OV ingestemd met het instellen van een Transitiefonds OV om daarmee de dienstverlening in de bestaande OV-concessies op niveau te houden.

Door het ter beschikking stellen van een meerpartijenovereenkomst voor de financiering van het nieuwe materieel kunnen de rentelasten voor Qbuzz beperkt worden. Het is echter onzeker of Qbuzz een financiering voor de treinen kan afsluiten tegen de percentages voor de bouwrente, indexatie en financieringsrente waar in de FEO mee gerekend is. Afgesproken is dat de provincie dit risico draagt. In dat kader wordt Provinciale Staten gevraagd een bedrag van € 10 mln te reserveren om dit risico van mogelijk tegenvallende financieringslasten te compenseren. Dekking hiervoor is gevonden in de Reserve Mobiliteit.

Het risico op een rentenadeel bij de financiering van de Nulemissiebussen wordt gedragen door Qbuzz.

Ten aanzien van de nieuwe treinen en Nulemissiebussen bestaan er een aantal onzekerheden over de hoogte van een aantal kostenposten die op dit moment nog niet goed in te schatten zijn of buiten de invloedssfeer van de Provincie en Qbuzz liggen en daarom te zijner tijd mogelijk tot aanvullende kosten voor de Provincie kunnen leiden. Deze onzekerheden hebben betrekking op de aanschafprijs en benodigd aantal bussen, aanschafprijs van de laadinfrastructuur en het stroomverbruik van het nieuwe materieel. Maar ook eventuele andere stallingslocaties voor de treinen en de locaties van nieuwe remises voor de Nulemissiebussen met een zware stroomaansluiting en de gevolgen daarvan voor de dienstregelingsefficiency. Het risico dat hieruit extra kosten voortvloeien is reëel. De omvang is echter niet aan te geven.

Als algemene beheersmaatregel is opgenomen dat overcompensatie van Qbuzz door de Provincie wordt voorkomen door een maximaal door Qbuzz te behalen rendement van 2% over de gehele concessieperiode af te spreken, aangevuld met de afspraak dat alle financiële voordelen die Qbuzz behaalt (ten opzichte van de uitgangspunten in de businesscase) terugvloeien naar de Provincie. Mitigerende maatregelen voor het beperken van de financiële risico's zijn dat Provincie er voor kan kiezen om verrekening van kostenposten niet door middel van wijziging van de exploitatiesubsidie te laten plaatsvinden, maar door een wijziging in het voorzieningenniveau of het reizigerstarief.

Wijzigen van de exploitatiesubsidie zal daarbij betekenen dat hiervoor structurele aanvullende dekking gevonden moet worden.

#### *Juridisch kader*

De concessie is in 2018 aan Qbuzz verleend op grond van de bieding van Qbuzz en de concessiebeschikking. Elke concessiewijziging kan juridische gevolgen hebben en afhankelijk van de aard van de wijzigingen kan er sprake zijn van zogenaamde 'wezenlijke wijzigingen'. Indien hiervan sprake is, dient een nieuwe concessieprocedure te worden gestart zodat andere marktpartijen de kans wordt geboden zich in te schrijven.

Zoals hiervoor is beschreven, wordt voorgesteld gebruik te maken van de verlengingsmogelijkheden die de concessie biedt vanwege het verplichten tot de aanschaf van EMRTS-geschikte treinen en Nulemissiebusen en de concessie als gevolg hiervan te wijzigen.

Over de voorgenomen verlengingen en wijzigingen is zoals hiervoor is opgemerkt juridisch advies uitgebracht door Van Doorne Advocaten. Samengevat concludeert Van Doorne Advocaten dat dit alles juridisch houdbaar is, waarbij zij op onderdelen uitgaan van veronderstellingen en aannames. Voor deze juridische paragraaf en de interne juridische advisering en controle hierop wordt uitgegaan van de juistheid van het advies van Van Doorne Advocaten. Hierbij wordt nadrukkelijk erop gewezen, dat voor een deel van de veronderstellingen en aannames geldt dat hieraan op dit moment noodgedwongen geen of onvoldoende invulling kan worden gegeven. Dit betekent dat op onderdelen de noodzakelijke, financiële onderbouwing ontbreekt op basis waarvan kan worden vastgesteld of het economisch evenwicht niet verstoord raakt en er dus een bepaalde mate van juridische onzekerheid bestaat.

Op dit besluit is een bezwaartermijn van zes weken van toepassing.

#### **Concessieverlenging(en)**

Op grond van artikel 3 lid 2 van de concessiebeschikking en artikel 2.2.2 van het PvE kan de Provincie de duur van de Concessie eenzijdig met maximaal twee jaar verlengen. Op grond van artikel 3 lid 3 van de concessiebeschikking en artikel 2.2.3 van het PvE kan de Provincie de duur van de Concessie met nog eens maximaal vijf jaar verlengen. Om op grond van artikel 3 lid 2 de concessie met twee jaar te kunnen verlengen, moet worden voldaan aan de hierin genoemde voorwaarden. Van Doorne Advocaten stelt vast dat aan deze voorwaarden wordt voldaan, daarbij afgaande op de goedkeuring door de provincie van het door Qbuzz ingevulde Standaardformulier Financieel Economische Onderbouwing (een van de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn).

Om de concessie aanvullend met nog eens een periode van vijf jaar te mogen verlengen, moet worden voldaan aan de voorwaarden van artikel 2.2.3. Het is aan de provincie om te beoordelen of hiervan sprake is. Met de provincie concludeert Van Doorne Advocaten dat aan de voorwaarden wordt voldaan met dien verstande, dat op dit moment vanzelfsprekend niet kan worden vastgesteld dat wordt voldaan aan de eis dat per 1 januari 2030 alle voertuigen Nulemissievoertuigen zijn.

#### **Concessiewijzigingen**

De voornaamste wijzigingen in de concessieovereenkomst zijn het gevolg van en het resultaat van de onderhandelingen over de aan Qbuzz op te leggen verplichting tot de aanschaf van de nieuwe treinen en Nulemissiebusen. Van Doorne Advocaten wijst erop dat deze wijzigingen zijn toegestaan,

zolang dit vanuit het aanbestedingsrecht bezien ‘kostenneutraal’ gebeurt. Of anders gezegd, Qbuzz mag er niet beter en niet slechter van worden.

Zoals eerder is opgemerkt mogen wijzigingen geen ‘wezenlijke wijzigingen’ zijn. Van Doorne Advocaten beschrijft de criteria die in de jurisprudentie worden gehanteerd aan de hand waarvan kan worden bepaald of sprake is van wezenlijke wijzigingen. In algemene zin stelt Van Doorne Advocaten vast dat de verschillende voorgestelde wijzigingen niet als zodanig kunnen worden aangemerkt. Echter, ten aanzien van de te wijzigen overnameverplichting merkt Van Doorne Advocaten op dat “Of de financiële nadelen en financiële voordelen die voor Qbuzz uit het verlengingsbesluit voortvloeien inderdaad met elkaar in balans zijn, vergt een analyse van de voor- en nadelen door een financiële deskundige. Indien uit die analyse volgt dat de wijzigingen Qbuzz per saldo geen voordeel opleveren, zal in beginsel geen sprake zijn van een wezenlijk wijziging”. Deze analyse kan nu niet volledig worden overgelegd doordat de omstandigheden waarin de concessie wordt verlengd, wezenlijk verschillen (nieuwe treinen, andere dienstregeling bus/trein als gevolg van de Coronapandemie, energiecrisis) van de situatie bij aanvang van de concessie in 2018, zodat op dit punt wel enige mate van onzekerheid blijft bestaan. De Provincie zal daarom begin 2024 een financiële analyse laten uitvoeren door een financiële deskundige. Indien uit deze analyse blijkt dat als gevolg van dit besluit doorgevoerde wijzigingen in de concessie onbedoeld een voordeel voor Qbuzz opleveren, zal Qbuzz op eerste verzoek van de Provincie dit voordeel aan de Provincie afdragen. Hiermee wordt gewaarborgd dat het economisch evenwicht van de concessie niet wijzigt in het voordeel van Qbuzz.

Desondanks wordt geadviseerd de voorgestelde wijzigingen vast te stellen, omdat er ook een wijziging wordt voorgesteld die ertoe moet leiden dat Qbuzz onder geen enkele omstandigheid zal worden overgecompenseerd. Dit gebeurt onder andere door de winst te maximaliseren op 2%. Alles wat daarboven komt, moet worden afgedragen aan de PZH (en wordt dus in mindering gebracht op de concessievergoeding). Daarbij dient bedacht te worden dat deze marge normaliter de onderkant van de markt vormt, maar dat Qbuzz tegelijkertijd stelt die marge op dit moment nog altijd niet te halen.

### **Meerpartijovereenkomsten**

Om de nieuwe verplichtingen, inhoudende de vervanging van de bussen en treinen, te kunnen nakomen, moet Qbuzz investeren. Hiervoor is financiering nodig. Mogelijke financiers hebben aangegeven een lagere rentevergoeding te kunnen bieden, indien de provincie garant staat. Vanwege de complexiteit rondom garantstelling (mede vanwege kennisgeving aan Europa en de hiermee samenhangende administratieve lasten) is een alternatief voorgesteld in de vorm van de voorliggende meerpartijovereenkomsten, zoals vormgegeven door Van Doorne Advocaten. De provincie verplicht zich hiermee tot het doorbetalen van een deel van de concessievergoeding aan de financier, ook indien deze verplichting niet meer bestaat jegens Qbuzz. Gelet op de betrokkenheid van Van Doorne Advocaten gaan wij uit van de juridische houdbaarheid van deze overeenkomsten.

Bij deze meerpartijovereenkomst springt de doorbetalingsverplichting in het oog. Deze staat haaks op de basisgedachte van de concessie (kort gezegd, betalen voor de uitgevoerde dienst). Daar staat tegenover dat op deze manier een rentevoordeel kan worden verkregen dat ten gunste komt van de provincie en het materieel op voorhand veilig wordt gesteld en ter beschikking blijft voor de provincie en een nieuwe concessiehouder.



### **Conclusie juridische aspecten verlengingen, wijzigingen en meerpartijovereenkomsten**

Gelet op de advisering en betrokkenheid van Van Doorne Advocaten kan worden uitgegaan van de juridische houdbaarheid van de voorgestelde besluiten met dien verstande dat op onderdelen niet een volledige financiële onderbouwing kan worden gegeven. Daarmee blijft er sprake van een onzekerheidsmarge.

Voor wat betreft de meerpartijovereenkomst geldt dat deze de concessie doorbreekt, in die zin dat de provincie zich verplicht tot het doorbetalen van een deel van de concessievergoeding aan de financier, ook indien deze verplichting niet meer bestaat jegens Qbuzz. Daar staat tegenover dat er hierdoor een rentevoordeel kan worden verkregen dat ten gunste komt van de provincie en het materieel beschikbaar blijft voor de provincie en een opvolgende concessiehouder.

### **Niet actief openbaar**

De onder beslispoint 2 genoemde beschikking, inclusief de daarbij horende bijlagen: (i) "Bijlage 1 Gewijzigde Bijlage 8.1 (Overnameregeling)", (ii) "Bijlage X Verrekeningsregeling Trein", (iii) "Bijlage Y Verrekeningsregeling Bus" en de in de bijlagen van dit besluit opgenomen Financieel Economische Onderbouwing en het juridische advies van Van Doorne Advocaten worden niet actief openbaar gemaakt op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder c, van de Wet open overheid. Openbaarmaking van deze informatie kan de (toekomstige) concurrentiepositie van Qbuzz schaden. Derden kunnen op hun beurt kennisnemen van informatie waarmee zij bij een toekomstige inschrijving op de aanbesteding van de concessie DMG hun voordeel kunnen doen; dit kan resulteren in minder en/of voor de provincie minder gunstige aanbiedingen op de aan te besteden concessie DMG die in 2033 ingaat. Ook is aan de hand van de informatie in de beschikking te herleiden wat de kostprijs is van de nieuwe treinen, het openbaar worden van deze informatie kan de (toekomstige) concurrentiepositie van de fabrikant van de treinen en/of Qbuzz schaden.

Daarom wordt geadviseerd om deze documenten niet-actief openbaar te maken. Er is geen termijn gebonden aan het niet actief openbaar maken van deze informatie.

## **2 Voorafgaande besluitvorming**

De volgende besluitvorming heeft voorafgaand aan dit besluit plaatsgevonden:

- 9 november 2016: Vaststelling van Beleidskader Openbaar Vervoer DAV vastgesteld, dat ten grondslag ligt aan de huidige DMG-concessie, door Provinciale Staten.
- 4 april 2017: vaststelling van het Definitief Programma van Eisen, door Gedeputeerde Staten.
- 9 januari 2018: besluit tot gunning van de concessie DAV aan Qbuzz, door Gedeputeerde Staten.
- 12 oktober 2022: instemmen met de verlenging van de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem met zeven jaar en de aanschaf van de nieuwe treinen, door Provinciale Staten.
- 14 november 2023: besluit tot aanpassing van de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem als gevolg van de effecten van de coronapandemie om het economisch evenwicht in de concessie te herstellen.

## **3 Proces**

In januari zal de Provincie de FEO valideren en een financiële analyse laten uitvoeren. Qbuzz zal uiterlijk 1 april 2024 de treinen bestellen en medio 2028 de nieuwe Nulemissiebusen.

#### **4 Participatie en rolneming**

Om te komen tot het voorliggende besluit, is intensief overleg gevoerd met Qbuzz en is interne en externe juridische en financiële kennis betrokken.

#### **5 Communicatiestrategie**

Provinciale Staten en Qbuzz worden per brief geïnformeerd over het besluit om de concessie DMG te verlengen.