

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:

Meerpartijenovereenkomst inzake financiering materieel concessie Zuid-Holland Noord 2024 en gedeeltelijke ontheffing concessievoorwaarden

Geachte Statenleden,

Provinciale Staten hebben in de vergadering van 14 december 2022 ingestemd met het aan het bestek van de openbare aanbesteding van de OV-concessie Zuid-Holland Noord toevoegen van de *Model Meerpartijenovereenkomst inzake financiering materieel* (besluit 7504). Vooruitlopend op deze instemming was de Model Meerpartijenovereenkomst reeds in conceptvorm aan het bestek van de op dat moment al lopende aanbesteding toegevoegd. GS hebben aan PS bij de betreffende instemming toegezegd om PS bij het daadwerkelijke afsluiten van de Meerpartijenovereenkomst, hierover te informeren.

Na het onherroepelijk worden van de gunning van de concessie in augustus 2023 aan Qbuzz , gaf laatstgenoemde aan om gebruik te willen maken van de in de aanbesteding geboden mogelijkheid om een Meerpartijenovereenkomst af te sluiten.

Doel Meerpartijenovereenkomst

De Meerpartijenovereenkomst inzake financiering materieel concessie Zuid-Holland Noord 2024 (hierna: "MPO") beoogt de externe financierbaarheid van materieel dat in de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord wordt ingezet – Zero-Emissie bussen en bijbehorende laadinfrastructuur, gezamenlijk: het "Materieel" – te vergroten en de financieringskosten (rentelasten) te reduceren. Om dit doel te bereiken zijn in de MPO afspraken gemaakt met concessiehouder Qbuzz en de financier van het Materieel. Deze afspraken houden onder andere in dat de provincie een deel van de periodieke exploitatiesubsidie rechtstreeks, namens de concessiehouder, aan de financier voldoet ter betaling van de periodieke financieringskosten van de concessiehouder.

Daarnaast zijn er in de MPO afspraken gemaakt met de financier van het Materieel over toepassing van de overnameregeling en de gecontinueerde inzet van het Materieel mocht de concessie om wat voor reden voortijdig eindigen en/of in het geval er aan het eind van de concessie (nog) geen opvolgende concessiehouder is. Belangrijk doel hiervan is om de doorlopende beschikbaarheid van het Materieel in het concessiegebied Zuid-Holland Noord te waarborgen.

De MPO was in modelvorm opgenomen als Bijlage bij het Bestek van de Europese aanbesteding concessie openbaar vervoer Zuid-Holland Noord (ZHN). Dit nadat PS hiermee hadden ingestemd. Het model bood de concessiehouder de mogelijkheid om de MPO na gunning van de concessie op onderdelen in goed overleg tussen de concessiehouder, de financier en de provincie aan te passen. Voorwaarde hiervoor was dat aanpassingen niet tot extra risico's voor de provincie zouden leiden en niet ten koste zouden gaan van de doelen die de provincie met de MPO nastreeft, te weten:

- (i) het verlagen van de financieringslasten om zo een beter OV-aanbod voor reizigers in te kunnen kopen; en
- (ii) de continuïteit van het openbaar vervoer te waarborgen, ook bij een eventuele vroegtijdige beëindiging van de concessie.

De ervaring leert dat de MPO, die ook in het kader van andere OV-aanbestedingen door de provincie wordt toegepast, vrijwel altijd wordt aangepast. Doel hiervan is doorgaans om de (model) MPO goed te laten aansluiten op de door de concessiehouder gekozen financieringsstructuur. Financiering van het Materieel vindt over het algemeen plaats via een met een bank overeengekomen *sale-and-leaseback* of (project)financiering.

Aanpassingen MPO voor de Ov-concessie Zuid-Holland Noord

Ook in dit geval heeft de concessiehouder voorgesteld de MPO op onderdelen te wijzigen. Deze wijzigingen houden eveneens verband met de door de concessiehouder gewenste financieringsstructuur. Deze structuur gaat uit van een *sale-and-leaseback* van het Materieel. De financier (leasemaatschappij) zal het Materieel echter niet zelf in eigendom verkrijgen. Hiervoor wordt een zogenaamd *special purpose vehicle* (de "**SPV**") opgericht. De SPV stelt het Materieel op basis van een (hoofd)leaseovereenkomst ter beschikking aan de leasemaatschappij (*Societe Generale*, de "**Leasemaatschappij**") welke het Materieel op haar beurt via een (onder)leaseovereenkomst aan de concessiehouder beschikbaar stelt.

Relevant is verder dat de SPV het Materieel financiert via één of meerdere leningovereenkomsten met (een andere entiteit van) Societe Generale en de Europese Investeringsbank (EIB) (gezamenlijk: de "**Banken**"). Ten behoeve van deze financiering zullen de Banken pand- en hypotheekrechten op (onder andere) het Materieel verkrijgen. Deze zekerheden zullen worden verleend aan een derde-partij, de zekerhedenagent (de "**Agent**"). Dit is in de financieringsmarkt gebruikelijk. Meer informatie over de financieringsstructuur staat in Bijlage "Toelichting op SocGen/EIB leasefinancieringsstructuur" bij de MPO. Deze bijlage bevat ook een schematische weergave van de financieringsstructuur.

In de door de concessiehouder gewenste financieringsstructuur is, vanuit het perspectief van de concessiehouder, nog steeds sprake van een *sale-and-leaseback* van het Materieel. De concessiehouder gaat ter zake het Materieel een leaseovereenkomst aan met de Leasemaatschappij. Verschil met een meer traditionele *sale-and-leaseback* is dat de eigendom van het Materieel en de lease niet in één hand liggen. Hierdoor is sprake van een hoofdlease- en een onderleaseovereenkomst. Tot slot financiert de SPV het Materieel in dit geval zelf óók extern via de Banken welke, via de Agent, zekerheidsrechten op het Materieel verkrijgen. De model-MPO

anticipeerde niet op een dergelijke *sale-and-leaseback* constructie. Deze is té specifiek om in het model rekening mee te houden. Het is om deze reden dat de MPO is aangepast.

Aanpassing betreft met name het partij maken bij de MPO van alle hiervoor genoemde partijen. Dit met uitzondering van de Banken, namens wie de Agent partij bij de MPO wordt. Door het partij maken van alle bij de financiering betrokken externe partijen – de Leasemaatschappij, de SPV en de Agent – wordt gewaarborgd dat de MPO op dezelfde wijze uitwerkt als in het geval slechts sprake was van één leasemaatschappij. Het is om deze reden dat de provincie meewerkt aan de door de concessiehouder gewenste aanpassingen. Deze voldoen aan de voorwaarde die hiervoor in de model MPO zijn opgenomen (zie hierboven).

Gedeeltelijke ontheffing concessievoorwaarden

Concessiehouder Qbuzz heeft een ontheffingsverzoek ingediend om, in afwijking van de inschrijving, een vijftigtal 15-meter bussen van het merk Yutong in te zetten in de concessie (“Eerste Batch Bussen”), ter vervanging van de oorspronkelijk in te zetten bussen van het merk Van Hool. Laatstgenoemde fabrikant is in april 2024 failliet gegaan, hetgeen Qbuzz dwong tot het zoeken van een gelijkwaardig alternatief. De Provincie heeft aan Qbuzz de gevraagde Ontheffing verleend zodat het Qbuzz is toegestaan de Eerste Batch Bussen in te zetten in de Concessie.

Hieraan is wel de voorwaarde verbonden dat Qbuzz de in het Ontheffingsverzoek gedane toezeggingen ten aanzien van de evaluatie van de Eerste Batch bussen nakomt. In afwijking van het ontheffingsverzoek wordt als voorwaarde gesteld dat de evaluatie van de eerste Batch bussen al plaatsvindt in het eerste kwartaal van 2025 (en niet pas in het tweede), en dat als de keuze valt op het bestellen van de extra 62 bussen bij Yutong, deze bussen uiterlijk bij start dienstregelingjaar 2026 in de concessie zijn ingestroomd. De Provincie verklaart de Overnameregeling van toepassing op de Eerste Batch Bussen voor het geval de Concessie wordt beëindigd vóór 11 december 2037.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff

Bijlage: ondertekende *Meerpartijenovereenkomst inzake financiering materieel concessie Zuid-Holland Noord 2024*