



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster MOB
Ons kenmerk 2020/3391
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld M.M.J.C. Lückér
Telefoon +31 43 389 75 16
Maastricht 21 januari 2020
Verzonden **23 januari 2020**

Onderwerp

Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn

Geachte Staten,

Bijgaand treft u het Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn aan.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2020/2605

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-20-001

1 Onderwerp

Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Arriva verzorgt als concessiehouder het bus- en regionale treinvervoer binnen de Provincie Limburg. (concessiebesluit van 2 juni 2015 Provincie Limburg mede namens het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland). Een van de belangrijkste regionale lijnen is de Maaslijn waar circa 20.000 reizigers per dag gebruik maken van de trein. In de concessiebepalingen is opgenomen dat Arriva er van uit diende te gaan dat de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn in december 2020 gereed was. Keuzes en investeringen van Arriva in Limburg zijn dan ook op deze datum gebaseerd. De vertraging van de realisatie van de elektrificatie en spoorverdubbeling op de Maaslijn heeft tot gevolg dat Arriva 4 jaar langer moet blijven rijden met diesel-materieel en wellicht minder passagiers kan vervoeren dan in een situatie waarin de infrastructuur op orde is. Conform artikel G.3.12 van de Financiële Bepalingen¹ uit het concessiebesluit Limburg zijn Arriva en de Provincie Limburg met elkaar in overleg gegaan, waarbij als uitgangspunt geldt dat Arriva er financieel niet slechter op wordt (maar ook niet beter).

Arriva en de Provincie Limburg hebben het voornemen uitgesproken om de financiële effecten van de vertraging van de Maaslijn bij voorkeur en met voorrang zonder verdere betaling van een financiële vergoeding aan Arriva te regelen door eventuele meerkosten en minderopbrengsten zo laag als mogelijk te houden en via compenserende maatregelen op nul uit komen (uitgangspunt: nullijn of te wel een benadering met gesloten beurzen). Dit is gelukt. Door enerzijds het, economisch en technisch verantwoord, aanpassen van de afschrijvingstermijnen op treinmaterieel van 25 naar 30 jaar en anderzijds in te zetten op een verlenging van de concessie worden de meerkosten van € 49 mln. (inclusief indexatie) van Arriva als gevolg van het 4 jaar langer met duurdere dieseltreinen moeten doorrijden op de Maaslijn gecompenseerd. De meerkosten zijn in opdracht van Gedeputeerde Staten extern beoordeeld en plausibel geoordeeld.

Na intensieve overleggen met Arriva hebben wij ter nadere uitwerking en bekrachtiging van deze nullijn een vaststellingsovereenkomst (hierna: overeenkomst) opgesteld. Deze overeenkomst heeft tot doel de afspraken te regelen over de verrekening van de meer- en minderkosten als gevolg van de vertraging van de elektrificatie van de Maaslijn.

¹ In het geval dat de elektrificatie eerder of later gereed is dan december 2020 zal de Concessiehouder een business case opstellen waarin de meer- en minderkosten van de gewijzigde planning in beeld worden gebracht. Op basis van de business case worden afspraken gemaakt tussen de Provincie en de Concessiehouder over verrekening van deze meer- en minderkosten, waarbij als uitgangspunt geldt dat de Concessiehouder er financieel niet slechter op wordt, maar ook niet beter (budgetneutraliteit). De afspraken daarover worden in redelijkheid, billijkheid en transparantie gemaakt. Alle partijen, waaronder ook de Concessiehouder, werken hierbij met een open boek-calcuatie.



In deze overeenkomst worden ook afspraken gemaakt over een versnelde dan wel onverhoopt en onvoorziene, latere oplevering van de elektrificatie dan 1 december 2024 waarbij voor 1 mei 2020 de verschillende opties en de daaraan verbonden eventuele meer—c.q. minderkosten van het later of eerder opleveren van de elektrificatie van de Maaslijn met mogelijk aanvullend compenserende maatregelen worden uitgewerkt.

Verder voorziet de overeenkomst er in dat een aantal in de overeenkomst met name genoemde risico's en open einden, voor rekening en risico van Arriva komen. Deze zijn in het onderhavige Statenvoorstel benoemd onder "belangrijkste afspraken uit de Vaststellingsovereenkomst".

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben er bewust voor gekozen om nu te komen tot een "vaste prijs" arrangement met uitsluiting van open einden en risico's, om zo te voorkomen dat de Provincie nog voor lengte van jaren onzekere meerkosten en minder inkomsten op realisatie basis zou moeten gaan afrekenen. Dat zou voor de provincie de feitelijk onwerkbare situatie hebben opgeleverd dat er gedurende lange tijd grote onzekerheden binnen het budgettaire meerjarenkader mobiliteit zouden optreden.

Voor het komen tot de vaststellingsovereenkomst hebben Gedeputeerde Staten zich laten bijstaan door het advocatenkantoor Pels Rijcken (tevens kantoor landsadvocaat).

De overeenkomst geldt onder expliciet voorbehoud van instemming van PS van Limburg met aard en strekking van deze overeenkomsten en de hierin voorziene financiële verplichtingen (budgetrecht PS)

Op 14 januari 2020 heeft ook het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland als medeconcessiehouder ingestemd met de bovenstaande afspraken onder de voorwaarde dat de provincie Gelderland zelf geen financiële bijdrage hoeft te leveren. Dit laatste is conform eerdere bestuurlijke afspraken die bij compensatie van de meerkosten Maaslijn in 2019 tussen partijen zijn gemaakt.

3 Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft in de Concessiebepalingen opgenomen dat de Maaslijn per december 2020 zou zijn geëlektrificeerd. Duidelijk is dat de elektrificatie van de Maaslijn niet per december 2020 zal zijn afgerond, en dat thans er met vereende kracht op wordt ingezet dat elektrificatie van de Maaslijn uiterlijk in december 2024 gereed zal zijn. In de Financiële Bepalingen bij de Concessie Limburg is het artikel G.3.12 opgenomen voor het geval dat de elektrificatie van de Maaslijn eerder of later dan december 2020 gereed zou zijn. Conform deze regeling zijn Arriva en de Provincie Limburg met elkaar in overleg gegaan om over de verrekening van meer- en minderkosten afspraken met elkaar vast te leggen, met als uitgangspunt dat Arriva er financieel niet slechter op wordt (maar ook niet beter).



4 Voorstel aan Provinciale Staten

Besluiten:

1. In te stemmen de definitieve vergoeding Meerkosten voor een waarde van € 49 miljoen.
2. In te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2019 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 van € 7,0 miljoen, te betalen – voor Arriva - over boekjaar 2019, uiterlijk op 15 februari 2020, gefinancierd vanuit het Meerjarenkader Mobiliteit;
3. In te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2020 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 ad € 26,8 miljoen, te betalen 15 december 2020 en eveneens te dekken uit het meerjarenkader Mobiliteit.
4. In te stemmen met het verlengen van de afschrijvingstermijn voor de elektrische treinen van 25 jaar naar 30 jaar. Deze verlenging vertegenwoordigt een waarde van € 15,2 miljoen
5. In te stemmen met het door Gedeputeerde Staten nader uitwerken en starten van het proces gericht op het komen tot het verlengen van de concessieperiode, teneinde de onder 2 en 3 genoemde bedragen van in totaal € 33,8 miljoen (€ 7,0 miljoen + € 26,8 miljoen), vermeerderd met de jaarlijkse prijsindex, terug te verdienen uit door Arriva extra te genereren baten als gevolg van de verlenging van de concessie, dan wel het uitwerken van overige compenserende maatregelen. De uitkomsten van dit proces zullen ter nadere besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd.
6. Indien de onder punt 5 vermelde beheersmaatregelen niet leiden tot het volledig dekken van de betaalde vergoedingen ad € 33,8 miljoen, zal het restantbedrag worden gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen, zoals voorzien in het Meerjarenkader Mobiliteit.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Elektrificatie van de Maaslijn en het na december 2024 rijden met elektrische materieel heeft een structureel positief effect op CO2 en stikstof.

6 Risico's

De mogelijkheid om de concessie van 15 jaar te verlengen is verbonden aan voorwaarden die zijn geregeld in de Europese PSO-verordening (artikel 4 lid 4). Er moet in ieder geval sprake zijn van 'uitzonderlijke investeringen' door de concessiehouder in infrastructuur of materieel. De ratio daarachter is dat bij hoge investeringskosten een langere terugverdientijd gerechtvaardigd kan zijn en dus een langere concessieduur. Arriva en de Provincie zullen zich gezamenlijk inzetten voor het verlengen van de concessie. Dit is niet zonder risico maar biedt wel de mogelijkheid om de door Arriva gemaakte en door de provincie Limburg krachtens concessie te vergoeden meerkosten te compenseren. Om de risico's van de verlenging van de concessie te mitigeren wordt het verlengen van de concessie vooraf voorgelegd aan de Europese Commissie. De juridische risico's van een verlenging zijn op zichzelf goed te mitigeren waarbij met Arriva terugvalopties zijn afgesproken (andere mogelijke wijzen van compenseren als de verlenging strandt). De eventuele vernietiging van het verlengingsbesluit zal de rechtskracht van het huidige Concessiebesluit niet aantasten.



Statenvoorstel

No: G-20-001

1. Onderwerp

Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Algemeen

Arriva Nederland verzorgt het stads- en streekvervoer per bus in verschillende regio's in het land en exploiteert een aantal regionale treinverbindingen. Arriva is een dochteronderneming van Arriva public limited company, een Britse vervoersorganisatie, die in eigendom is van Deutsche Bahn AG.

Concessie 2016 -2031

De Concessie openbaar vervoer Limburg 2016 -2031 is de grootste concessie voor regionaal OV in het land, met een waarde van ongeveer twee miljard euro en is op 2 juni 2015 gegund aan Arriva. Deze concessie Limburg omvat het openbaar vervoer in de provincie Limburg, met uitzondering van de intercitytreinen van de NS. Het gaat om het busvervoer, openbaar vervoer op maat (zoals belbussen) en de stop- en sneltreindiensten op de trajecten Nijmegen – Roermond, Roermond – Maastricht Randwyck, Sittard – Heerlen, Maastricht – Heerlen – Aken en Sittard - Heerlen – Kerkrade. Daarnaast wordt er in de toekomstige dienstregeling toegewerkt naar een treinverbinding tussen Luik en Aken via Maastricht en Heerlen. Arriva ontvangt van de provincie Limburg jaarlijks een te indexerende exploitatievergoeding van € 55,5 miljoen (prijspeil 2014). Deze exploitatiesubsidie maakt onderdeel uit van de bereikbaarheidsmiddelen (meerjarenkader Mobiliteit) en is geïndexeerd.

Financiële effecten voor Arriva Maaslijn

Met het project "Opwaardering Maaslijn" wordt een kwaliteitsimpuls aan de spoorverbinding Roermond-Nijmegen gegeven. Vanwege groeiende reizigers aantallen, de beperkte kwaliteit van de dienstverlening (veroorzaakt door het grotendeels enkelsporig zijn van de Maaslijn en de exploitatie met –ten opzichte van elektrische treinen- minder snelle dieseltreinen) en gewenste verduurzaming zijn maatregelen op deze lijn noodzakelijk. De Maaslijn zal worden geëlektrificeerd, er komen snelheid verhogende maatregelen en het spoor wordt op cruciale delen verdubbeld. In juni 2019 is het besluit genomen dat deze maatregelen Maaslijn uiterlijk december 2024 worden opgeleverd en dat Arriva dus uiterlijk met ingang van dienstregelingsjaar 2025 met elektrisch materieel kan gaan rijden.

In de concessiebepalingen is opgenomen dat Arriva er van uit diende te gaan dat de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn in december 2020 gereed was. Keuzes en investeringen van Arriva in Limburg zijn dan ook op deze datum gebaseerd. Vanwege het risico dat de elektrificatie eerder of later gereed zou zijn, bevatte de OV-concessie ook een bepaling over hoe in dat geval te handelen (artikel G.3.12 van de Financiële Bepalingen):

In het geval dat de elektrificatie eerder of later gereed is dan december 2020 zal de Concessiehouder een business case opstellen waarin de meer- en minderkosten van de gewijzigde planning in beeld worden gebracht. Op basis van de business case worden afspraken gemaakt tussen de Provincie en de Concessiehouder over verrekening van deze meer- en minderkosten, waarbij als uitgangspunt geldt dat de Concessiehouder er financieel niet slechter op wordt, maar ook niet beter (budgetneutraliteit). De afspraken daarover worden in redelijkheid, billijkheid en transparantie gemaakt. Alle partijen, waaronder ook de Concessiehouder, werken hierbij met een open boek-calculation.

Arriva beroept zich op deze bepaling bij het neerleggen van een vraag om compensatie van meerkosten en minderinkomsten bij de Provincie Limburg. met betrekking tot de Maaslijn.

Arriva heeft onderbouwd wat de verwachte meerkosten zijn van de dieseloperatie (opbrengsten en kosten) als gevolg van het doorrijden met het huidig deels verouderde dieselmaterieel op de bestaande infra. Bij de uitwerking van de mogelijke impact heeft Arriva de meer- en minderkosten inzichtelijk gemaakt. Deze meer- en minderkosten betreffen de delta tussen de referentie en het alternatief. De referentie en de alternatieven luiden als volgt:

- Referentie: De Maaslijn wordt volgens planning in gebruik genomen bij start dienstregeling 2021.
- Alternatief: De Maaslijn wordt in gebruik genomen bij start dienstregeling 2025 en de levering van de additioneel bestelde elektrische treinen wordt uitgesteld.

Het alternatieve scenario komt uit op een bedrag van € 49 miljoen voor 4 jaar (vertragsperiode). Dit hogere bedrag aan meerkosten diesel ten opzichte van elektrisch wordt voor een bedrag van € 33,4 mln. veroorzaakt door het feit dat dieseltreinen aanmerkelijk duurder zijn in met name onderhoud, brandstofverbruik en verwervingskosten. Voor een bedrag van € 15,6 mln. gaat het om het afkopen van een groot aantal verderop in het onderhavige Statenvoorstel met name genoemde risico's en open einden die hiermee voor rekening en risico van Arriva komen c.q. blijven, alsmede om compensatie voor prijsontwikkeling en het accepteren van een restwaarde van nul voor de dieseltreinen aan het eind van 2025.

In samenspraak met Arriva hebben wij een vaststellingsovereenkomst opgesteld. Deze overeenkomst heeft tot doel de afspraken te regelen over de verrekening van de meer- en minderkosten als gevolg van de vertraging van de elektrificatie van de Maaslijn. In deze overeenkomst worden ook afspraken gemaakt over een versnelde dan wel verlate oplevering van de elektrificatie dan 1 december 2024 waarbij voor 1 mei 2020 de verschillende opties van het later of eerder opleveren met mogelijk compenserende maatregelen nader worden uitgewerkt.

Belangrijkste afspraken uit vaststellingsovereenkomst

- *De Vaststellingsovereenkomst heeft tot doel de afspraken tussen Arriva en de Provincie Limburg te regelen over de vergoeding als gevolg van de vertraging van de elektrificatie van de Maaslijn tot december 2024.*
- *De definitieve vergoeding die Arriva toekomt wordt bepaald op een waarde van € 49 miljoen*
- *In de overeenkomst worden ook afspraken gemaakt voor het geval de Maaslijn onverhoopt en onvoorzien (nog) later wordt opgeleverd dan wel eerder wordt opgeleverd. Provincie en Arriva zullen voor 1 mei 2020 afspraken maken over de wijze van financiering van een Extra*

Vergoeding Meerkosten. Een verlenging van het leasecontract van het huidige dieselmaterieel, af te wegen en eventueel in te roepen voor 1 mei 2020, leidt tot een Extra Vergoeding Meerkosten met een waarde van € 16 miljoen voor een periode van 2 jaar. Bij een nadere vertraging van de elektrificatie voor een periode van 1 jaar (tot medio december 2025) leidt dit tot een extra vergoeding meerkosten met een waarde van € 18,956 miljoen (€ 16 miljoen vaste kosten + € 2,5 miljoen variabele kosten + 0,456 mln later optreden voordeel lagere afschrijvingskosten). Bij een verlengde inzet van het dieselmaterieel voor een duur van 2 jaar tot medio december 2026 leidt dit tot een extra vergoeding meerkosten met een waarde van maximaal € 23,512 miljoen (€ 16 miljoen vaste kosten + € 2,5 miljoen variabele kosten + € 4,1 miljoen variabele kosten + € 0,912 mln later optreden voordeel lagere afschrijvingskosten). Mocht het mogelijk zijn om de vertraging van de elektrificatie te beperken tot medio december 2023, dan leidt dat –bij het inroepen van de optie om de leasetermijn van het dieselmaterieel in 2025 en 2026 te verlengen- tot een Extra Vergoeding Meerkosten met een waarde van maximaal € 14,294 miljoen (€ 16 miljoen vaste kosten -/- € 1,25 miljoen variabele kosten -/- 0,456 mln eerder optreden voordeel afschrijvingskosten). Voor alle duidelijkheid: deze € 16 miljoen zijn alleen aan de orde als de Provincie voor 1 mei 2020 alle opties overziend en afwegend zou besluiten nu al te willen anticiperen op een verdere vertraging en de beschikbaarheid van dieselmaterieel bij die eventuele verdere vertraging voor 2025 en 2026 nu al zeker wil stellen. De tijd tot 1 mei zal worden benut om met alle betrokken partijen, waaronder het Rijk en ProRail tot afspraken en aanpakken te komen die maximaal waarborgen dat de Maaslijn uiterlijk in december 2024 geëlektrificeerd wordt opgeleverd.

- *De afschrijvingstermijn op treinmaterieel wordt verlengd tot 30 jaar, hetgeen een waarde van € 15,2 miljoen vertegenwoordigt. Hierna resteert een door de Provincie Limburg aan Arriva te vergoeden bedrag van € 33,8 mln.*
- *Het bedrag van € 33,8 mln. zal door de provincie Limburg aan Arriva aan de hand van subsidiebijstellingen worden betaald. Dit betreft een fiscaal onbelaste bijdrage;*
- *Bijstelling subsidiebeschikking 2019 en betaalbaarstelling 22 februari 2020: € 7 mln. op voorwaarde van instemming door Provinciale Staten.*
- *Bijstelling van de subsidiebeschikking 2020 en betaalbaarstelling 15 december 2020: € 26,8 mln. op voorwaarde van instemming door Provinciale Staten.*
- *Arriva zal afzien van een compensatie voor alle mogelijke kosten en/of gederfde inkomsten samenhangend met:*
 - *de in de aanbesteding van de Concessie Limburg verstrekte gegevens, over reizigers aantallen en eventuele afwijkingen ten opzichte hiervan in de door Arriva gerealiseerde of nog te realiseren reizigers aantallen.*
 - *tot dusver doorgevoerde wijzigingen in de studenten ov-jaarkaart, hieronder begrepen de zogenaamde BOL18min regeling*
 - *het ten opzichte van de concessievoorwaarden twee jaar sneller realiseren van EV (elektrisch) busvervoer.*
- *Arriva neemt de onderstaande risico's voor haar rekening:*
 - *Het prijsrisico dat Arriva loopt als gevolg van het tot maximaal 6 jaar uitstellen van de leveringsdatum van de elektrische treinstellen;*
 - *Het risico voor eventuele gevolgschade van Arriva die bestaat uit het niet kunnen doorleveren van dieselmateriaal aan de concessie Noord en projectkosten en posten onvoorzien voor onder mee onderhoudsrisico's;*



- *De door Arriva ingeschatte risico's voor omzetsderving zowel in de periode 2021-2024 als voor de doorwerking hiervan in de periode 2025-2031;*
- *Rente- en financieringskosten als gevolg van door de vertraging van de elektrificatie van de Maaslijn gewijzigde cash-in en cash-out momenten in de Concessieperiode.*
- *Provincie Limburg en Arriva spreken de gezamenlijke inzet uit om de financiële effecten van de vertraging van de Maaslijn bij voorkeur en met voorrang zonder verdere betaling van een financiële vergoeding aan Arriva te regelen door eventuele meerkosten en minderopbrengsten zo laag als mogelijk te houden. In 2020 zullen de compenserende maatregelen verder worden uitgewerkt en vastgesteld. Primair gaat het in dit geval om de maatregel "verlengen Concessie Limburg" en secundair - als terugvalopties - ,om andere, in ieder geval om voor de Provincie Limburg en Arriva acceptabele vormen van het versoberen van de dienstverlening en tariefverhogingen. De verlenging van de Concessie Limburg dient enkel ter dekking van de extra kosten van €33,8 miljoen (vermeerderd, voor zover reëel financieel inpasbaar in de wettelijk gemaximeerde verlengingsperiode van 7,5 jaar, met de kosten van een onverhoopte en onvoorziene verdere vertraging van de Maaslijn) en wordt gemaximeerd tot de periode die vereist is om die kosten te compenseren. De periode van verlenging kan wettelijk in geen geval meer dan 7,5 jaar bedragen. Arriva garandeert in de overeenkomst vooraf dat deze periode in ieder geval afdoende is voor de compensatie van de € 33,8 miljoen.*
- *In afwijking van de financiële bepalingen binnen de concessie zullen de voorschotten op halfjaarbasis worden verstrekt in de eerste maand van het betreffende half jaar gedurende de jaren 2020, 2021 en 2022. Vanaf het jaar 2023 tot einde concessieperiode gelden weer de reguliere maandelijkse voorschotten.*
- *In afwijking van artikel D 3.16 van het Programma van Eisen van de concessie zal het opgenomen percentage reservematerieel en zitplaatsen van tenminste 10% reservematerieel en zitplaatsen wijzigen naar ten minste 7,5% reservematerieel. Dit doet geen afbreuk aan de garanties die Arriva heeft gegeven ten aanzien van materieel en kwaliteit van de dienstverlening.*

Om te komen tot de bovenstaande afspraken is intensief overleg geweest tussen Arriva en de Provincie Limburg. Deze intensieve overleggen hebben geen invloed gehad op uit te voeren werkzaamheden binnen de huidige concessie. Wel heeft het college Arriva in deze zelfde periode een boete opgelegd voor het niet voldoende functioneren van het dashboard (de internetapplicatie waarin Arriva haar prestaties in het Limburgse openbaar vervoer rapporteert). Tegen het opleggen van deze boete heeft Arriva bezwaar gemaakt. De Adviescommissie bezwaarschriften heeft het college geadviseerd het bezwaar van Arriva ongegrond te verklaren en het oorspronkelijke besluit in stand te houden. Het college heeft bij besluit van 14 januari 2020 dit advies overgenomen.

Ook in de toekomst zullen we blijven borgen dat de reiziger centraal staat. Ook in de met Arriva gevoerde overleggen hebben we dit steeds voor ogen gehad. Tenslotte is ook in het infraproject Maaslijn doorgewerkt aangezien het behalen van december 2024 een cruciale voorwaarde is. In een met de minister van IenW te sluiten bestuursovereenkomst worden hierover nadere afspraken vastgelegd.



Toetsing op plausibiliteit financiële effectenclaim

Gelet op de complexiteit van het bovenliggende vraagstuk hebben GS externe deskundigen om advies gevraagd. Dit betreft deskundigen die kennis hebben van het openbaar vervoer en spoorwegmaterieel en bovendien thuis zijn in financiële vraagstukken rondom de exploitatieberekeningen van vervoerders. Voor deze expertise is het adviesbureau AT Osborne ingeschakeld. AT Osborne heeft een “assurance-onderzoek” uitgevoerd. Dat wil zeggen dat AT Osborne de door Arriva opgestelde business case (d.d. 14 oktober 2019) heeft getoetst op plausibiliteit van de gehanteerde uitgangspunten en onderbouwingen. Met andere woorden: zijn de opgevoerde extra kosten voldoende onderbouwd, aannemelijk en geloofwaardig. Deze toets is grotendeels uitgevoerd op basis van expert judgement. AT Osborne heeft de nadere onderbouwingen van Arriva kunnen inzien en geconcludeerd dat de onderbouwing van een groot aantal posten plausibel is. De posten die niet plausibel waren, zijn met Arriva besproken en hebben er toe geleid dat de te compenseren kosten zijn verlaagd.

3. Bevoegdheid

De provincie Limburg heeft in de Concessiebepaling opgenomen dat de Maaslijn per december 2020 zou zijn geëlektrificeerd. Duidelijk is dat de elektrificatie van de Maaslijn niet per december 2020 zal zijn afgerond, en dat er thans met vereende kracht op wordt ingezet dat elektrificatie van de Maaslijn in december 2024 gereed zal zijn. In de Financiële Bepalingen bij de Concessie Limburg is het artikel G.3.12 opgenomen voor het geval dat de elektrificatie van de Maaslijn eerder of later dan december 2020 gereed zou zijn. Conform deze regeling zijn Arriva en de Provincie Limburg met elkaar in overleg getreden. Het resultaat van dit overleg is de thans, ter vertrouwelijke kennisname, bij u voorliggende vaststellingsovereenkomst met de daarbij behorende nadere inhoudelijke en financiële afspraken.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Besluiten:

1. In te stemmen de definitieve vergoeding Meerkosten voor een waarde van € 49 miljoen.
2. In te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2019 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 van € 7,0 miljoen, te betalen – voor Arriva - over boekjaar 2019, uiterlijk op 15 februari 2020, gefinancierd vanuit het meerjarencader Mobiliteit;
3. In te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2020 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 ad € 26,8 miljoen, te betalen 15 december 2020 en eveneens te dekken uit het meerjarencader Mobiliteit.
4. In te stemmen met het verlengen van de afschrijvingstermijn voor de elektrische treinen van 25 jaar naar 30 jaar; deze verlenging vertegenwoordigt een waarde van € 15,2 miljoen.
5. In te stemmen met het door Gedeputeerde Staten nader uitwerken en starten van het proces gericht op het komen tot het verlengen van de concessieperiode, teneinde de onder 2 en 3 genoemde bedragen van in totaal € 33,8 miljoen (€ 7,0 miljoen + € 26,8 miljoen), vermeerderd met de jaarlijkse prijsindex, terug te verdienen uit door Arriva extra te genereren baten als gevolg van de verlenging van de concessie , dan wel het uitwerken van overige compenserende maatregelen. De uitkomsten van dit proces zullen ter nadere besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd.

6. Indien de onder punt 5 vermelde beheersmaatregelen niet leiden tot het volledig dekken van de betaalde vergoedingen ad € 33,8 miljoen, zal het restantbedrag worden gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen, zoals voorzien in het Meerjarenkader Mobiliteit.

5. **Risico's**

De mogelijkheid om de concessie van 15 jaar te verlengen is verbonden aan voorwaarden die zijn geregeld in de Europese PSO-verordening (artikel 4 lid 4). Er moet in ieder geval sprake zijn van 'uitzonderlijke investeringen' door de concessiehouder in infrastructuur of materieel. De ratio daarachter is dat bij hoge investeringskosten een langere terugverdiensduur gerechtvaardigd kan zijn en dus een langere concessieduur. Arriva en de Provincie zullen zich gezamenlijk inzetten voor het verlengen van de concessie. Dit is niet zonder risico maar biedt wel de mogelijkheid om de door Arriva gemaakte en door de provincie Limburg krachten concessie te vergoeden meerkosten te compenseren. Om de risico's van de verlenging van de concessie te mitigeren wordt het verlengen van de concessie vooraf voorgelegd aan de Europese Commissie. De juridische risico's van een verlenging zijn op zichzelf goed te mitigeren waarbij met Arriva terugvalopties zijn afgesproken (andere mogelijke wijzen van compenseren als de verlenging strandt).

Eventuele vernietiging van een verlengingsbesluit door de rechter zal de rechtskracht van het huidige Concessiebesluit niet aantasten. Schadeclaims van concurrerende marktpartijen wegens onrechtmatige verlenging liggen ook niet in de rede: ofwel het besluit wordt vernietigd, waardoor de OV Concessie integraal zal worden aanbesteed vanaf 2031, waardoor er geen sprake is van schade (behoudens de proceskosten). Ofwel het besluit blijft in stand, waardoor er geen grond bestaat voor schade wegens onrechtmatige besluitvorming. Zie ook onder paragraaf 12 'Verdere planning, procedure en uitvoering'.

6. **Toelichting / kernargumenten/onderbouwing**

Afhandeling financiële effecten Arriva als gevolg van de vertraging van de infrastructuur op de Maaslijn in overeenstemming met de tussen Arriva en Provincie bij de Concessie gemaakte afspraken.

7. **Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf**

Er zijn diverse alternatieven beoordeeld en afgewogen, om te komen tot dit voorstel.

Als alternatief scenario gold op basis van de concessieovereenkomst om thans geen afwijking overeen te komen, maar op basis van feitelijk gerealiseerde meerkosten en minderopbrengsten achteraf de te vergoeden posten vast te stellen, dit gedurende een periode van 10 jaar (einde huidige concessie 2031). Nog afgezien van de forse personele provinciale inzet die dit zou vergen, zou dit tot aanhoudende discussies en disputen met Arriva aanleiding geven alsmede tot een langjarige financiële onzekerheid van de feitelijke bedragen die ten laste zouden moeten worden gebracht van het Meerjarenkader Mobiliteit. Dit zou onherroepelijk ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger en de voortgang van op te starten Mobiliteitsprojecten. Dit wordt door Gedeputeerde Staten zeer onwenselijk geacht.



8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De concessie van Arriva zit in de programmabegroting onder 3.1.1 Openbaar Vervoer.

9. Juridische aspecten – deregulering

Zie onder paragraaf 5 'Risico's' en paragraaf 12 'Verdere planning, procedure en uitvoering'.

10. Verbindingslijnen en andere visies

11. Effecten op CO₂ emissies

Elektrificatie van de Maaslijn en het na december 2024 rijden met elektrische materieel heeft een structureel positief effect op CO₂ en stikstof.

12. Verdere planning, procedure en uitvoering

Wij hebben advies gevraagd aan het advocatenkantoor Pels Rijcken over de juridische mogelijkheden om de OV-Concessie Limburg ofwel integraal ofwel alleen voor het traject van de Maaslijn te verlengen. Dit vanuit de wens om de mogelijke aanvullende kosten die aan Arriva moeten worden vergoed omdat elektrificatie van de Maaslijn is vertraagd zo veel mogelijk te beperken. Zoals aangegeven in paragraaf 5 'Risico's' is zo'n verlengingstraject op basis van Europese regelgeving mogelijk maar niet zonder risico's. Pels Rijcken heeft geadviseerd de volgende stappen te doorlopen om de risico's te mitigeren (met indicatieve tijdspaden):

Stap 1: Vaststellen bedrag dat in aanmerking komt voor budgetneutrale compensatie (Businesscase): circa 3 maanden (afronding voor 1^e kwartaal 2020, gerealiseerd)

Stap 2: opstellen position paper met vervoerskundige, financiële en juridische onderbouwing ten behoeve van toetsing door de Europese Commissie en het voeren van voorbereidende overleggen hierover (afronding 2^e kwartaal 2020)

Stap 3: Informele toets Europese Commissie (2^e helft 2020)

Stap 4: mede afhankelijk van uitkomsten stap 3: formele besluit tot verlenging (inclusief duur verleningen) van de concessie

13. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

- ☒ Paragraaf Projecten
- ☒ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

14. Evaluatie

Provinciale Staten worden uiterlijk medio 2020 nader geïnformeerd over de voortgang van dit dossier.



15. Communicatie

Actieve communicatie met stakeholders en pers.

16. Meegezonden bijlagen

Ter geheime inzage

Onderstaande documenten worden onder geheimhouding ter inzage te worden gelegd vanaf 24 januari 2020 vanaf 9.00 uur tot en met 13 februari 2020. Deze geheimhouding heeft te maken met bedrijfsvertrouwelijk informatie van Arriva, mede in perspectief van de in voorbereiding zijnde beursgang van Arriva:

- Vaststellingsovereenkomst inclusief Bijlagen
- Rapportage bevindingen toets AT Osborn
- Advies Pels Rijcken t.a.v. verlengen concessie
- Presentatie commissie MD 4 oktober 2019
- Presentatie commissie MD 17 januari 2020
- Brief Provincie Gelderland



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: G-20-001

Onderwerp

Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn.

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 21 januari 2020

besluiten:

1. in te stemmen de definitieve vergoeding Meerkosten voor een waarde van € 49 miljoen;
2. in te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2019 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 van € 7,0 miljoen, te betalen – voor Arriva - over boekjaar 2019, uiterlijk op 15 februari 2020, gefinancierd vanuit het Meerjarenkader Mobiliteit;
3. in te stemmen om een aanvullende subsidietoekenning 2020 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 ad € 26,8 miljoen, te betalen 15 december 2020 en eveneens te dekken uit het meerjarenkader Mobiliteit;
4. in te stemmen met het verlengen van de afschrijvingstermijn voor de elektrische treinen van 25 jaar naar 30 jaar. Deze verlenging vertegenwoordigt een waarde van € 15,2 miljoen;
5. in te stemmen met het door Gedeputeerde Staten nader uitwerken en starten van het proces gericht op het komen tot het verlengen van de concessieperiode, teneinde de onder 2 en 3 genoemde bedragen van in totaal € 33,8 miljoen (€ 7,0 miljoen + € 26,8 miljoen), vermeerderd met de jaarlijkse prijsindex, terug te verdienen uit door Arriva extra te genereren baten als gevolg van de verlenging van de concessie, dan wel het uitwerken van overige compenserende maatregelen.
De uitkomsten van dit proces zullen ter nadere besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd;
6. indien de onder punt 5 vermelde beheersmaatregelen niet leiden tot het volledig dekken van de betaalde vergoedingen ad € 33,8 miljoen, zal het restantbedrag worden gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen, zoals voorzien in het Meerjarenkader Mobiliteit.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 14 februari 2020

De heer mr. A.O.J. Pregled, waarnemend griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter