

Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem

Derde update, najaar 2024



CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een duurzame inrichting van de fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen collectieve kennis over infrastructuur en mobiliteit; voor én met de sector. Als kennisplatform bieden we praktische oplossingen en bevorderen we directe toepasbaarheid van deze kennis. Iedereen die een stap buiten de deur zet, ervaart het onschatbare belang van onze publicaties en richtlijnen, opleidingen, netwerken en community's.

Werken aan praktische oplossingen is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 120 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

December 2024

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

Derde update, najaar 2024 6

1 Aanleiding en doel 7

- 1.1 Aanleiding 7
- 1.2 Doel en scope 8
- 1.3 Aanpak aanscherping handreiking in 2021 8
 - 1.3.1 Analyseren huidige overnameregelingen 8
 - 1.3.2 Bespreken belangen/wensen ov-autoriteiten, vervoerders en financiers 8
 - 1.3.3 Uitwerken onderdelen overnameregeling inclusief toelichting gemaakte keuzes 8
 - 1.3.4 Bespreken uitwerking onderdelen overnameregeling met ov-autoriteiten, vervoerders en financiers 8
 - 1.3.5 Afronden aangescherpte versie Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem 9
- 1.4 Periodieke updates 9
 - 1.4.1 Eerste update in najaar 2022 9
 - 1.4.2 Tweede update in najaar 2023 9
 - 1.4.3 Derde update in najaar 2024 9
- 1.5 Leeswijzer 10
 - 1.5.1 Afbakening handreiking 10
 - 1.5.2 Disclaimer toepassing handreiking 10

2 Onderwerpen overnameregeling 11

- 2.1 Gegarandeerde overnameverplichting 11
- 2.2 Beschrijving Zero-emissiebussysteem 13
 - 2.2.1 Zero-emissiebussen 13
 - 2.2.2 Laadinfrastructuur en stallingen 14
- 2.3 Voorwaarden overname zero-emissiebussysteem 17
- 2.4 Basisgegevens over te nemen zero-emissiebussysteem 20
- 2.5 Onderhoud zero-emissiebussysteem 22
 - 2.5.1 Onderhoudsvoorschriften 22
 - 2.5.2 Onderhoudspartij 22
 - 2.5.3 Toezichthoudende rol ov-autoriteit 24
- 2.6 Medewerking aanbesteding 24
- 2.7 Overnamewaarde zero-emissiebussysteem 25
- 2.8 Overdracht zero-emissiebussysteem 30

3 Aanpassingen in geval van waterstofbussen 34

4 Relatie met financiering zero-emissiebusmaterieel 35

Bijlagen

- 1 Begrippenlijst 36
- 2 Zero-emissiebussen en Vervangende batterijpakketten 38
- 3 Laadinfrastructuur 40
- 4 Stallingen, Installaties en Inrichtingskosten 41
- 5 Telematica 43
- 6 Op te leveren informatie na ingebruikname Assets 44
- 7 Op te leveren informatie over het zero-emissiebussysteem 45
- 8 Overige documenten 51

Derde update, najaar 2024

Voor u ligt de derde update van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem.

Deze update is opgesteld op basis van praktijkervaringen met de toepassing van de handreiking als basis voor modelovernameregelingen ten behoeve van aanbestedingen van ov-concessies die na de publicatie van de tweede update zijn gepubliceerd. Het gaat om de ov-concessies Achterhoek-Rivierenland en Hoeksche Waard/Goeree-Overflakke. Daarbij is specifieke aandacht voor een aantal onderwerpen die vanuit de Programmagroep ZE zijn aangedragen, te weten:

- Instroom/vervanging van zero-emissiebussen en bijbehorende laadinfrastructuur tijdens de looptijd van een ov-concessie
- Onderhoud/vervanging van batterijpakketten richting einde van de ov-concessie en de implicaties hiervan voor de te garanderen inzetperiode en overnamewaarde
- Beschikbaarheid/overdracht netaansluitingen en gecontracteerd vermogen aan het einde van de ov-concessieleerervaringen opgedaan bij recent overgedragen zero-emissiebus

1 Aanleiding en doel

1.1 Aanleiding

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) hebben de ov-autoriteiten in Nederland en de rijksoverheid de ambitie geformuleerd dat het openbaar busvervoer in 2030 volledig zero-emissie is en vanaf 2025 alleen nog nieuwe zero-emissievoertuigen instromen. De transitie naar een volledig emissievrije busvloot is in volle gang. Op diverse plekken in Nederland worden inmiddels groot-schalig batterij-elektrische bussen ingezet en ook, zij het nog op kleinere schaal, waterstof-elektrische bussen. Inmiddels is zero-emissie steeds meer de norm bij aanbestedingen van concessies, al wordt deze ontwikkeling geremd door schaarste op het elektriciteitsnet waardoor netaansluitingen voor benodigde laadinfrastructuur anno 2024 lastig te verkrijgen zijn.

De investeringskosten van zero-emissiebussen en bijbehorende laad-/ tankinfrastructuur (in het vervolg aangeduid met de term 'zero-emissiebussysteem') zijn nog steeds substantieel hoger dan die van dieselbussen. De operationele kosten van met name batterij-elektrische bussen zijn daarentegen lager. Omdat de motoren van deze bussen aan minder slijtage onderhevig zijn, is de verwachting dat de bussen langer kunnen worden ingezet en dus over een langere periode kunnen worden afgeschreven (op dit moment wordt gerekend met een inzetperiode van 15 in plaats van 10 of 12 jaar). Beide factoren maken dat de Total Cost of Ownership (hierna: TCO) van batterij-elektrische bussen onder de juiste omstandigheden vergelijkbaar met of zelfs lager zijn dan die van dieselbussen. De tijd zal echter leren in hoeverre de langere inzetperiode tot extra onderhouds- en/of vervangingskosten leidt, bijvoorbeeld als het klimaatbeheersysteem vervangen moet worden.

De afschrijvingsperiode die voor zero-emissiebussen wordt gehanteerd is langer dan de volgens de PSO-verordening maximaal toegestane concessieduur van 10 jaar. Dit terwijl zero-emissiebussen nog steeds veel minder uitwisselbaar zijn tussen concessiegebieden dan dieselbussen. Om te voorkomen dat zero-emissiebussen versneld moeten worden afgeschreven, doet een aantal ov-autoriteiten een beroep op de mogelijkheid die de PSO-verordening biedt om de concessieduur met maximaal 5 jaar (ofwel 50% van de standaard toegestane maximale concessieduur) te verlengen in geval van grootschalige investeringen ten behoeve van de concessie die een langere afschrijvingsperiode dan 10 jaar kennen. Andere ov-autoriteiten kiezen voor een kortere concessieduur dan 15 jaar in combinatie met een overnameregeling van het zero-emissiebussysteem. Maar ook als sprake is van een gefaseerde transitie, waarbij zero-emissiebussen tijdens de concessieperiode instromen en deze bussen, ook bij een langere concessieduur, aan het eind van de concessie nog niet volledig afgeschreven zijn, voorkomt een overnameregeling dat deze bussen mogelijk versneld moeten worden afgeschreven.

Een overnameregeling voor een zero-emissiebussysteem maakt het voor een vervoerder aantrekkelijker om in zero-emissiebussystemen te investeren, omdat de overnameregeling de vervoerder (en zijn financier) zekerheid geeft dat hij na afloop van de concessie niet met het zero-emissiebussysteem blijft zitten dat hij vervolgens niet of alleen tegen een lagere prijs dan de boekwaarde kan verkopen. Zo hoeft het openbaar vervoer niet duurder te worden wanneer inzet van zero-emissiebussen wordt geëist of beloond in het gunningsmodel, wat wel het geval kan zijn zonder overnameregeling. De zekerheid die een overnameregeling biedt, stelt de vervoerder in staat om voor de beschikbare overheidsbijdrage meer en beter openbaar vervoer aan te bieden (of hiervoor een lagere bijdrage te vragen). Het is dan wel belangrijk dat de zekerheid die de overnameregeling biedt goed is uitgewerkt, zowel met het oog op het resultaat van de aanbesteding van de concessie als met het oog op het level playing field bij de aanbesteding van de opvolgende concessie. Anders gezegd, de overnameregeling moet zowel de zittende als de nieuwe vervoerder zekerheid bieden:

- zekerheid voor de zittende vervoerder over de voorwaarden waaronder de nieuwe vervoerder verplicht is het zero-emissiebussysteem over te nemen
- zekerheid voor de nieuwe vervoerder over de inzetbaarheid van het over te nemen zero-emissiebussysteem tijdens de resterende afschrijvingsperiode.

Kanttekening is dat de zekerheid die een overnameregeling biedt ook een prijs kent. Een overnameregeling beperkt de beleidsruimte van ov-autoriteiten en keuzevrijheid van vervoerders bij de vormgeving en uitvoering van de opvolgende concessie. Door de overnameregeling kan bijvoorbeeld niet optimaal geprofiteerd worden van technologische ontwikkelingen. Immers, een verplichte overname van het zero-emissiebussysteem zal in ieder geval bepalend zijn voor de uitvoering van (een deel van) het openbaar vervoer tijdens in ieder geval de eerste jaren van de opvolgende concessie. Het is daarom aan ov-autoriteiten om steeds een afweging te maken tussen de voor- en nadelen van een overnameregeling voor het zero-emissiebussysteem, ofwel of zij het voordeel van een hoger vervoeraanbod en hogere kwaliteit door het bieden van een overnameregeling vinden opwegen tegen de verminderde beleidsruimte en flexibiliteit bij de vormgeving van de opvolgende concessie. Dit laatste is ook deels op te vangen door flexibiliteit in de concessie in te bouwen (de wendbare concessie). Merk ten slotte op dat de overnameregeling de nieuwe vervoerder niet verplicht om het zero-emissiebussysteem voor de uitvoering van de opvolgende concessie in te zetten. Hij kan er ook voor kiezen om al bij de start van de opvolgende concessie (delen van) het systeem te vervangen of te vernieuwen. Ten slotte bevatten de meeste overnameregelingen een bepaling dat de overnameverplichting vervalt wanneer de technische staat van het over te nemen

zero-emissiebussysteem niet voldoet aan hetgeen gelet op de leeftijd en het gebruik van het systeem verwacht mag worden.

1.2 Doel en scope

Om partijen in het veld inzicht te geven in de ervaringen met en mogelijkheden tot de overname van zero-emissie-bussen heeft CROW in 2020 een handreiking 'Overname-regeling zero-emissiebusmaterieel' uitgebracht. Gelet op de ontwikkelingen in het ov en de zoektocht naar het verminderen van de lasten, is de behoefte ontstaan om deze handreiking verder aan te scherpen, met daarbij als concrete vraag:

Is het mogelijk om tot standaardbepalingen voor een overnameregeling te komen en per onderwerp van de overnameregeling aan te geven wat voor- en nadelen zijn van verschillende invullingen?

In 2021 heeft CROW daarom aan MuConsult gevraagd een aangescherpte versie van de handreiking te maken met daarin per onderwerp concrete voorbeeldteksten op basis waarvan ov-autoriteiten een (model)overnameregeling kunnen opstellen die zij als bijlage bij het concessiebesluit/de concessiebeschikking voor een aan te besteden concessie kunnen voegen. Daarbij is bewust gekozen voor voorbeeldteksten om ov-autoriteiten de mogelijkheid te bieden de (model)overnameregeling af te stemmen op hun specifieke situatie, waarbij het gebruik van deze voorbeeldteksten bijdraagt aan de herkenbaarheid van de (model)overnameregeling voor vervoerders en financiers.

Begin 2022 heeft CROW de aangescherpte versie van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem gepubliceerd. Inmiddels is de handreiking drie keer geactualiseerd.

1.3 Aanpak aanscherping handreiking in 2021

Om tot een aanscherping van de eerdere handreiking te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1 Analyseren huidige overnameregelingen
- Stap 2 Bespreken belangen/wensen ov-autoriteiten, vervoerders en financiers
- Stap 3 Uitwerken onderdelen overnameregeling inclusief toelichting gemaakte keuzes
- Stap 4 Bespreken uitwerking onderdelen overnameregeling
- Stap 5 Afronden aangescherpte versie Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem

1.3.1 Analyseren huidige overnameregelingen

Het vertrekpunt voor de aanscherping was de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebusmaterieel die eerder in opdracht van CROW is opgesteld. De uitwerking van onderwerpen in die eerdere handreiking is vergeleken met de uitwerking in bestaande overnameregelingen voor zero-emissiebussystemen in de volgende concessies:

- IJssel-Vecht (zowel de in 2019 aanbestede concessie als de noodconcessie)
- Groningen-Drenthe
- Oost-Brabant
- West-Brabant
- Zuidoost-Fryslân en Wadden
- Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
- Zaanstreek-Waterland

Bovengenoemde bestaande overnameregelingen en de ervaringen tijdens aanbestedingsprocedures en beheer van concessies gaven allereerst inzicht in welke onderwerpen in de eerdere handreiking al goed waren uitgewerkt en welke onderwerpen toegevoegd dan wel aangescherpt konden worden. Daarnaast dienden de bestaande overnameregelingen als inspiratie voor voorbeelden van standaardbepalingen per onderwerp.

1.3.2 Bespreken belangen/wensen ov-autoriteiten, vervoerders en financiers

Tijdens twee sessies, één met vertegenwoordigers van ov-autoriteiten en één met vertegenwoordigers van vervoerders en financiers, zijn de resultaten van de analyse van de huidige overnameregelingen besproken. Doel van deze sessies was te komen tot een lijst met onderwerpen die een plek in de aangescherpte versie van de handreiking moesten krijgen en het ophalen van aandachtspunten bij de uitwerking van deze onderwerpen (belangen/wensen).

1.3.3 Uitwerken onderdelen overnameregeling inclusief toelichting gemaakte keuzes

Op basis van de resultaten van de vorige twee stappen zijn de onderwerpen zoals beschreven in de eerdere handreiking aangescherpt en aangevuld en voorzien van concrete voorbeeldteksten die ov-autoriteiten kunnen opnemen in een overnameregeling voor hun concessie.

1.3.4 Bespreken uitwerking onderdelen overnameregeling met ov-autoriteiten, vervoerders en financiers

Een concept van de aangescherpte versie van de handreiking is besproken met een selectie van de tijdens stap 2 geconsulteerde ov-autoriteiten, vervoerders en financiers. Er is bewust gekozen om tijdens deze stap één bijeenkomst met vertegenwoordigers van alle partijen te organiseren om zo verschillen in wensen en belangen tussen partijen te signaleren en te bespreken. Dit inzicht in elkaars positie zorgde voor de gewenste aanscherpingen voor het uitwerken van de overnameregelingen.

1.3.5 Afronden aangescherpte versie Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem

De reacties op de conceptversie van de aangescherpte handreiking hebben uiteindelijk geleid tot de aangescherpte versie van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem.

1.4 Periodieke updates

Technologische ontwikkelingen, commerciële afwegingen en praktijkervaringen kunnen aanleiding geven voor het aanpassen van voorbeeldteksten die zijn opgenomen in deze handreiking. Om die reden heeft CROW een aantal updates van de handreiking voorzien. Jaarlijks wordt aan de hand van (model)overnameregelingen die in de afgelopen periode zijn opgesteld en de vragen die naar aanleiding hiervan tijdens aanbestedingsprocedures zijn gesteld een check gedaan of de voorbeeldteksten in deze handreiking nog steeds goed bij de ontwikkelingen in de markt aansluiten.

1.4.1 Eerste update in najaar 2022

Om tot de eerste update van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1 Analyse van praktijkervaringen met de toepassing van de handreiking als basis voor de modelovernameregeling ten behoeve van de aanbesteding van de ov-concessie Twente-ZHO en de overnameregeling voor zero-emissiebussen in lopende ov-concessies (bijvoorbeeld Oost-Brabant en Zuid-Holland Noord).
- Stap 2 Opstellen geüpdatete handreiking
- Stap 3 Schriftelijke reactie FMN en ov-autoriteiten
- Stap 4 Verwerken en terugkoppeling reactie
- Stap 5 Publicatie update handreiking

Dit heeft onder meer geresulteerd in de volgende wijzigingen van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem:

- De voorbeeldteksten zijn naar aanleiding van de bevindingen van juridische toetsen van de hiervoor genoemde (model)overnameregelingen herschreven.
- De mogelijkheden in het kader van waardebeoordeling en afschrijving van Batterijpakketten zijn verduidelijkt.
- De mogelijkheden in het kader van waardebeoordeling en afschrijving van Niet-vervoerder-specifieke telematica zijn aangepast en vereenvoudigd.
- Het begrip Locatie is toegevoegd om de omgang met laadinfrastructuur op depots en in de openbare ruimte te vereenvoudigen.
- De opties voor overname van huurovereenkomsten zijn verhelderd.
- Bijlagen zijn toegevoegd en herschreven om beter aan te sluiten op de informatiebehoeften.

1.4.2 Tweede update in najaar 2023

Om tot de tweede update van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1 Analyse van (vragen naar aanleiding van) modelovernameregelingen die zijn opgesteld ten behoeve van de aanbestedingen Fryslân, Utrecht Binnen en Utrecht Buiten, West-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland Noord (deskresearch)
- Stap 2 Analyse van ervaringen met de toepassing van overnameregelingen bij de overgang van de ov-concessies Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) en IJssel-Vecht (interviews)
- Stap 3 Analyse van ervaringen met de implementatie van het zero-emissiebussysteem in Zaanstreek-Waterland (interviews)
- Stap 4 Opstellen concept update handreiking
- Stap 5 Schriftelijke reactieronde
- Stap 6 Verwerken reacties

Dit heeft onder meer geresulteerd in de volgende wijzigingen van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem:

- De toelichtende teksten zijn aangepast op basis van antwoorden op vragen gesteld tijdens recente aanbestedingsprocedures en ervaringen met de daadwerkelijke overdracht van zero-emissiebussystemen.
- De toelichtende teksten en bepalingen met betrekking tot de overname van (vervangende) batterijpakketten zijn aangepast op basis van de laatste inzichten.
- De toelichtende teksten en bepalingen met betrekking tot huurovereenkomsten zijn aangepast.
- De voorbeeldteksten zijn naar aanleiding van de bevindingen van juridische toetsen van de hiervoor genoemde (model)overnameregelingen herschreven.
- Het begrip Locatie wordt niet langer gehanteerd. In plaats daarvan zijn de begrippen Stallingen en Werkplaatsen toegevoegd.

1.4.3 Derde update in najaar 2024

Om tot de derde update van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1 Analyse van (vragen naar aanleiding van) modelovernameregelingen die zijn opgesteld ten behoeve van de aanbestedingen Achterhoek-Rivierenland en Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee (deskresearch)
- Stap 2 Analyse van ervaringen met de toepassing van de overnameregeling bij de aanbesteding van de ov-concessie Oost-Brabant (deskresearch)
- Stap 3 Opstellen concept update handreiking
- Stap 4 Schriftelijke reactieronde en bespreking in de Programmagroep ZE
- Stap 5 Verwerken reacties

Dit heeft onder meer geresulteerd in de volgende wijzigingen van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem:

- De teksten die betrekking hebben op een overnameregeling op verzoek zijn verwijderd omdat ervaring leert dat een overnameregeling sowieso nodig is voor de financiering en omdat een overnameregeling ook van meerwaarde is voor een ov-autoriteit.
- Er is een artikel over de overnameverplichting toegevoegd die ov-autoriteiten in een concessiebesluit/concessiebeschikking kunnen opnemen.
- De namen van onderwerpen en paragrafen in hoofdstuk 2 zijn aangepast zodat zij zoveel mogelijk aansluiten bij de namen van artikelen die in overnameregelingen gehanteerd worden.
- Het begrip Werkplaats wordt niet langer gehanteerd. In plaats daarvan is het begrip Laadlocatie toegevoegd.
- In de toelichtende teksten is extra aandacht voor het beschikbaar blijven van de netaansluiting en het geconcentreerd vermogen op stallingen en andere laadlocaties.
- De bepalingen met betrekking tot onderhoud, vervanging en overnamewaarde van batterijpakketten zijn geactualiseerd naar aanleiding van ervaringen bij recente aanbestedingen.
- De voorbeeldteksten zijn geactualiseerd op basis van modelovernameregelingen die bij Nota's van Inlichtingen voor de aanbestedingen van de concessies Achterhoek-Rivierenland en Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee zijn gepubliceerd.
- De bijlage met op te leveren informatie over het zero-emissiebussysteem is aangepast op basis van ervaringen met de uitvoering van een overnameregeling voor de concessie Oost-Brabant.

1.5 Leeswijzer

1.5.1 Afbakening handreiking

Hoofdstuk 2 beschrijft de verschillende onderdelen die een plek kunnen/moeten krijgen in een overnameregeling. Per onderdeel zijn één of meerdere voorbeeldteksten opgenomen. In de voorbeeldteksten is een aantal begrippen met een hoofdletter geschreven; de definities van deze begrippen zijn opgenomen in bijlage 1. Daarnaast bevatten de voorbeeldteksten passages die op basis van de keuzes van een ov-autoriteit nader ingevuld moeten worden. Deze passages zijn cursief en tussen rechte haakjes – [nader in te vullen] – weergegeven.

Wat het begrip 'Bus' betreft is aansluiting gezocht bij de definitie zoals die in de Wet personenvervoer 2000 is opgenomen, te weten *'een motorrijtuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen'*. Wanneer een ov-autoriteit ook auto's (= een motorrijtuig op ten minste vier wielen en ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen) onder de overnameregeling wil laten vallen, kan in de voorbeeldteksten 'bussen' in principe

vervangen worden door 'voertuigen'. Voor auto's kunnen andere afschrijvingsperioden gelden dan voor bussen.

Deze handreiking is primair gericht op het opstellen van een overnameregeling voor batterij-elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur. Wel wordt in hoofdstuk 3 toegelicht op welke onderdelen een overnameregeling voor waterstofbussen en bijbehorende tankinfrastructuur zal verschillen van die voor batterij-elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur. Gelet op recente inzet van waterstof-elektrische bussen neemt de relevantie hiervan toe.

Tot slot geldt dat de handreiking niet als modelovereenkomst voor de financiering van een zero-emissiebussysteem bedoeld is. Wel gaat hoofdstuk 4 in op de meerwaarde van deze handreiking voor afspraken die vervoerder en financier en/of eventueel ov-autoriteit over deze financiering (wensen te) maken. De overnameregeling en financieringsovereenkomst moeten immers goed op elkaar afgestemd zijn. Vragen hierover hebben bij de tweede update tot aanpassingen van de handreiking geleid. In aanvulling daarop is er bij de derde update voor gekozen om niet langer stil te staan bij de optie van een overnameregeling op verzoek, omdat financiers een overnameregeling voor het zero-emissiebussysteem na (voortijdige) beëindiging van de concessie als voorwaarde stellen voor de financiering van het systeem.

1.5.2 Disclaimer toepassing handreiking

Hoewel voor deze handreiking gebruik is gemaakt van de bevindingen van juridische toetsen van (model)overnameregelingen die sinds de publicatie van de aangescherpte versie van de Handreiking Overnameregeling Zero-emissiebussysteem begin 2022 zijn opgesteld, blijft een juridische toets van een (model)overnameregeling die op basis van deze handreiking is opgesteld noodzakelijk. Het opstellen van een overnameregeling voor een zero-emissiebussysteem is maatwerk waarbij zowel rekening moet worden gehouden met de onderdelen waaruit het systeem is opgebouwd, de afspraken die met de leveranciers van de verschillende onderdelen van het systeem zijn gemaakt en (de eigendomssituatie rond) de locaties waar de onderdelen van het systeem geplaatst zijn. Merk daarbij op dat ten tijde van de aanbestedingsprocedure nog sprake is van een modelovernameregeling die tijdens de implementatie en/of looptijd van de concessie passend gemaakt moet worden op het zero-emissiebussysteem dat voor overname in aanmerking komt. Het passend maken betreft zowel de passages in de artikelen waar de kenmerken van het zero-emissiebussysteem ingevuld moeten worden als om de bijlagen waarin de informatie over het zero-emissiebussysteem is aangegeven die de concessiehouder in het kader van de overnameregeling moet aanleveren.

2 Onderwerpen overnameregeling

Dit hoofdstuk bevat een uitwerking van de verschillende onderwerpen die een plek in de overnameregeling voor een zero-emissiebussysteem kunnen/moeten krijgen. Tabel 1 bevat een overzicht van deze onderwerpen inclusief een korte toelichting. Vervolgens worden deze onderwerpen in afzonderlijke paragrafen nader toegelicht en wordt aan de hand van één of meerdere voorbeelden aangegeven op welke wijze deze onderwerpen in een overnameregeling kunnen worden opgenomen.

2.1 Gegarandeerde overnameverplichting

In voorgaande versies van de handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem is steeds aangegeven dat ov-autoriteiten voor de keuze staan of zij al in de aanbestedingsdocumenten een toezegging onder voorwaarden doen met betrekking tot de overname van het zero-emissiebussysteem (= gegarandeerde overnameregeling) of dat zij pas besluiten of het zero-emissiebus-

systeem na afloop van de concessie voor overname in aanmerking komt nadat zij hiervoor tijdens de looptijd van de concessie een verzoek van de concessiehouder hebben ontvangen (= overnameregeling op verzoek). Recente ervaringen leren echter dat financiers een overnameregeling voor het zero-emissiebussysteem na (voortijdige) beëindiging van de concessie als voorwaarde stellen voor de financiering van het systeem. En voor ov-autoriteiten kan een overdrachtsverplichting wenselijk zijn als de continuïteit van het openbaar vervoer bij overgang van een concessie hierdoor beter gewaarborgd kan worden. Daarmee vormt een overnameregeling op verzoek niet langer een reële keuzemogelijkheid voor ov-autoriteiten.

Bij een gegarandeerde overnameregeling heeft de concessiehouder het recht, maar ook de plicht om het onbezwaard eigendom van het zero-emissiebussysteem over te dragen aan de opvolgende concessiehouder, of eventueel de concessieverlener of een andere derde¹.

Tabel 1 Overzicht onderwerpen overnameregeling

Onderwerp	Toelichting
Gegarandeerde overnameregeling	De garantie van de ov-autoriteit dat de concessiehouder bij (voortijdige) beëindiging van de concessie het zero-emissiebussysteem kan overdragen.
Beschrijving zero-emissiebussysteem	De onderdelen van het zero-emissiebussysteem die onder dan wel buiten de overnameregeling vallen.
Voorwaarden overname zero-emissiebussysteem	De voorwaarden waaraan de concessiehouder moet voldoen om het zero-emissiebussysteem na afloop van de concessie te mogen overdragen aan de opvolgende concessiehouder en eventuele consequenties wanneer blijkt dat de concessiehouder niet aan deze voorwaarden heeft voldaan/kan voldoen, waaronder de mogelijkheid voor de ov-autoriteit om de overnameverplichting in te trekken.
Basisgegevens over te nemen zero-emissiebussysteem	De informatie die de concessiehouder op verschillende momenten met betrekking tot het over te nemen zero-emissiebussysteem moet aanleveren.
Onderhoud zero-emissiebussysteem	De wijze waarop de concessiehouder ervoor zal zorgen dat de zero-emissiebussen goed worden onderhouden en dat dit onderhoud traceerbaar en transparant is, hoe het onderhoud georganiseerd zal worden en wat de consequenties zijn wanneer de zero-emissiebussen niet goed onderhouden blijken te zijn. Dit inclusief de vraag of een ov-autoriteit zelf een actieve (controlerende) rol moet vervullen in relatie tot het beheer en onderhoud van het zero-emissiebussysteem.
Medewerking aanbesteding	De medewerking die van de concessiehouder verwacht wordt bij de voorbereiding en uitvoering van de aanbestedingsprocedure. Dit betreft naast het leveren van gegevens het meewerken aan een schouw en inspecties van het zero-emissiebussysteem.
Overnamewaarde zero-emissiebussysteem	De wijze waarop de overnamewaarde van het zero-emissiebussysteem wordt bepaald, met daarbij onder andere aandacht voor de wijze van afschrijving en een eventuele correctie voor bovengemiddeld gebruik, schade en achterstallig onderhoud.
Overdracht zero-emissiebussysteem	De wijze waarop de overdracht van het zero-emissiebussysteem plaatsvindt, inclusief aandachtspunten bij deze overdracht waaronder medewerking aan een vloeiende concessieovergang.

¹ Een ov-autoriteit kan bij het opstellen van de overnameregeling ervoor kiezen dat de onbezwaarde eigendom van het zero-emissiebussysteem aan hem wordt overgedragen. Deze mogelijkheid is niet opgenomen in de voorbeeldteksten. Merk op dat de ov-autoriteit in dat geval een grote(re) rol speelt in het assetmanagement en de waardebeoordeling en hiervoor risico draagt, vooral als de ov-autoriteit de onbezwaarde eigendom van het zero-emissiebussysteem op zijn beurt overdraagt aan de opvolgende concessiehouder of een door die concessiehouder aan te wijzen derde.

Een gegarandeerde overnameregeling biedt zekerheid richting vervoerders op het moment van inschrijven op de aanbesteding. Zij hebben namelijk de zekerheid dat zij hun zero-emissiebussysteem na (voortijdige) beëindiging van de concessie tegen een vooraf gedefinieerde overnamewaarde (zie paragraaf 2.9) kunnen overdragen. Hierdoor vallen de afschrijvingskosten tijdens de looptijd van de concessie lager uit en mogelijk kunnen zij het zero-emissiebussysteem door de gegarandeerde overnameregeling ook tegen gunstigere voorwaarden financieren (zie hoofdstuk 4). Deze financiële voordelen vertalen zich in een voor reizigers en/of ov-autoriteiten gunstigere inschrijving op de aanbesteding, bijvoorbeeld in de vorm van een groter ov-aanbod en/of een lagere exploitatiesubsidie.

Artikel 1: Gegarandeerde overnameverplichting in aanbesteding opvolgende concessie

- 1 De Concessieverlener² garandeert, onder de voorwaarden zoals opgenomen in de Overnameregeling, dat hij in de aanbesteding van de opvolgende concessie³ een regeling zal opnemen die de Opvolgende concessiehouder na (al dan niet voortijdige) beëindiging van de Concessie verplicht tot overname van het ZE-bussysteem zoals beschreven in artikel 2.
- 2 De Concessieverlener kan – zonder daartoe ooit verplicht te zijn – ook als aan één of meer van de in de Overnameregeling genoemde voorwaarden niet is voldaan een overnameverplichting van toepassing verklaren op het ZE-bussysteem of bepaalde Assets. Het niet voldoen aan een (of meer) voorwaarde(n) kan in dat geval leiden tot een door de Concessieverlener te bepalen aanpassing van de Overnameregeling, waaronder mede begrepen de bepalingen inzake het bepalen van de Overnamewaarde van het ZE-bussysteem of de betreffende Assets, zoals beschreven in artikel 9.
- 3 De Concessiehouder verleent volledige medewerking aan de overdracht van het ZE-bussysteem aan de Opvolgende concessiehouder. Indien (een deel van) het ZE-bussysteem in eigendom is van een andere partij zorgt de Concessiehouder ervoor dat deze partij volledige medewerking verleent aan de overdracht van (dit deel van) het ZE-bussysteem naar de Opvolgende concessiehouder.⁴
- 4 Alle kosten die de Concessiehouder in het kader van (de uitvoering van) de Overnameregeling maakt komen voor zijn rekening.

Naast vervoerders hebben ook ov-autoriteiten belang bij een overnameregeling om de continuïteit van het openbaar vervoer te kunnen waarborgen. Dit geldt vooral bij een voortijdige beëindiging van een concessie omdat er dan geen implementatietijd voor de opvolgende concessie is. Recente problemen met de tijdige levering van zero-emissiebussen leren echter dat met het oog op de continuïteit van het openbaar vervoer een overnamemogelijkheid van het bestaande zero-emissiebussysteem ook bij een reguliere concessieovergang wenselijk kan zijn ook als de door de leverancier gegarandeerde inzetperiode van dat systeem is verstreken en het systeem volledig is afgeschreven. Om die reden bevat bij recente aanbestedingen het concessiebesluit/de concessiebeschikking een artikel dat de concessiehouder verplicht om het zero-emissiebussysteem aan het eind van de concessie over te dragen, zij het dat de ov-autoriteit kan besluiten om onderdelen van het zero-emissiebussysteem die volledig zijn afgeschreven (en vanuit het oogpunt van continuïteit niet noodzakelijk worden geacht) van deze overnameverplichting uit te sluiten.

2 Begrippen die met een hoofdletter zijn geschreven zijn gedefinieerd in bijlage 1. Ingeval een definitie in bijlage 1 afwijkt van een definitie in de begrippenlijst, die als bijlage bij [de Aanbestedingsleidraad/het Concessiebesluit/de Concessiebeschikking] is gevoegd, prevaleert de definitie in bijlage 1.

3 In deze Overnameregeling wordt een concessieverlening op grond van een aanbesteding gelijkgesteld met de situatie dat de Concessieverlener zonder voorafgaande aanbesteding een opvolgende concessie verleent.

4 Ingeval een ov-autoriteit de mogelijkheid open wil laten om zelf op enig moment eigenaar te worden van (onderdelen van) het zero-emissiebussysteem, dan kan de volgende bepaling aan dit artikel worden toegevoegd:
In plaats van overname door de Opvolgende concessiehouder kan de Concessieverlener besluiten om zelf (onderdelen van) het ZE-bussysteem over te nemen conform de in de Overnameregeling beschreven voorwaarden. In dat geval komen alle in de Overnameregeling aan de Opvolgende concessiehouder toegekende rechten (voor de betreffende onderdelen van het ZE-bussysteem) toe aan de Concessieverlener.

Artikel Concessiebesluit/Concessiebeschikking: Overnameverplichting bij einde Concessie

- 1 De Concessiehouder is verplicht bij het einde van de Concessie het ten behoeve van de Concessie aangeschafte Zero-Emissiebusstelsel, waaronder de Zero-Emissievoertuigen, Laadinfrastructuur en Stallingen, dat de Concessiehouder structureel voor de uitvoering van de Concessie heeft ingezet, over te dragen aan de opvolgende concessiehouder(s) of een door deze concessiehouder(s) dan wel de Concessieverlener aan te wijzen derde. Op de overdracht van het Zero-Emissiebusstelsel na afloop van de Concessie zijn de bepalingen uit [Bijlage @@ (Overnameregeling ZE-bussysteem)] van toepassing. De toepasselijkheid van artikel 43a lid 5 en lid 6 van de Wp2000 wordt uitgesloten.
- 2 De Concessieverlener kan de in het eerste lid bedoelde verplichting laten vervallen ten aanzien van onderdelen van het Zero-Emissiebusstelsel die bij het einde van de Concessie volledig zijn afgeschreven (conform de in de Overnameregeling beschreven methode).
- 3 Onverminderd het bepaalde in [artikel @@ van het Concessiebesluit/de Concessiebeschikking], verstrekt de Concessiehouder op eerste verzoek van de Concessieverlener binnen een door de Concessieverlener te bepalen termijn alle door de Concessieverlener verzochte gegevens met betrekking tot het Zero-Emissiebusstelsel dat na afloop van (een deel van) de Concessie overgaat naar de opvolgende concessiehouder(s) of een door deze concessiehouder(s) aan te wijzen derde.
- 4 De Concessiehouder verleent volledige medewerking aan de overdracht van het Zero-Emissiebusstelsel aan de opvolgende concessiehouder(s) of een door deze concessiehouder(s) aan te wijzen derde. Indien (een deel van) het Zero-Emissiebusstelsel in eigendom is van een andere partij zorgt de Concessiehouder ervoor dat deze partij volledige medewerking verleent aan de overdracht van (dit deel van) het Zero-Emissiebusstelsel.

2.2 Beschrijving Zero-emissiebusstelsel

Het doel van een overnameregeling is het overdragen van een geheel werkend zero-emissiebusstelsel. De vraag daarbij is welke onderdelen van het zero-emissiebusstelsel wel en niet onder de overnameregeling vallen. Hoewel dit op basis van de term 'zero-emissiebusstelsel' evident lijkt, staat een ov-autoriteit hierbij voor een aantal keuzes.

2.2.1 Zero-emissiebussen

De keuzes met betrekking tot de scope van de overnameregeling betreffen allereerst de zero-emissiebussen zelf, waarbij keuzes spelen ten aanzien van:

- **Apparatuur en voorzieningen in bussen.** Niet alle apparatuur waarmee bussen zijn uitgerust is voor iedere in Nederland actieve vervoerder bruikbaar. Dit geldt met name voor ov-betalapparatuur, mobilfoonsystemen en boordcomputers. Deze vervoerder-specifieke apparatuur wordt daarom vaak buiten de overnameregeling gelaten. Het is dan wel belangrijk dat de bekabeling voor deze apparatuur in de bussen blijft zitten en dus onderdeel is van de overnameregeling. Dit is van belang om de periode die nodig is om de bussen om te bouwen zo kort mogelijk te houden (zie ook paragraaf 2.10). Overigens maakt de bekabeling veelal deel uit van kabelbomen waardoor bekabeling voor vervoerder-specifieke apparatuur alleen tegen hoge kosten verwijderd kan worden. Andere apparatuur en voorzieningen, zoals reisinformatieschermen en bevestigingspunten, zijn niet vervoerder-specifiek⁵ waardoor er vanuit dat oogpunt geen bezwaar is deze apparatuur onderdeel te laten zijn van de overnameregeling. Verdere standaardisatie in de toekomst kan de noodzaak verminderen om bepaalde apparatuur en voorzieningen

buiten de overnameregeling te laten omdat zij vervoerder-specifiek zijn. Dit komt een soepele uitvoering van de overnameregeling en concessieoverdracht ten goede en leidt tot lagere kosten voor het openbaar vervoer.

- **Batterijpakketten** (zie ook paragraaf 2.7). Op dit moment is de (gegarandeerde) inzetperiode van de batterijpakketten nog korter dan die van de zero-emissiebussen. Wel is een ontwikkeling zichtbaar waarbij batterijpakketten door beter batterijmanagement en vervanging van slechte batterijcellen langer inzetbaar zijn. Deskundigen geven echter aan dat de degradatie van de nieuwste batterijpakketten nog steeds dermate groot is dat de initiële batterijpakketten op enig moment tijdens de gegarandeerde inzetperiode van de zero-emissiebussen vervangen zullen moeten worden. Daarbij is de vraag of deze vervanging nog voor de concessieovergang moet plaatsvinden.

Daarnaast staan ov-autoriteiten voor de afweging of en zo ja op welke wijze initiële investeringen (bij aanschaf van de bussen) en eventuele vervangingsinvesteringen van batterijpakketten een plek krijgen in de overnameregeling. Daarbij zijn in principe de volgende drie opties in beeld:

- 1 Zowel de initiële als eventuele vervangingsinvesteringen zijn onderdeel van de overnameregeling.
 - 2 De initiële investeringen zijn onderdeel van de overnameregeling, terwijl eventuele vervangingsinvesteringen geacht worden onderdeel te zijn van de onderhoudskosten.
 - 3 Zowel de initiële als eventuele vervangingsinvesteringen vallen buiten de overnameregeling.
- Gedachte achter de eerste optie is dat de leverancier in de aanschafprijs van de zero-emissiebussen tevens de vervanging van de batterijpakketten meeneemt en wel

⁵ Aansturing van reizigersinformatiesystemen kan wel klant-specifiek zijn en daardoor soms onverenigbaar met de technische specificaties van de reisinformatieschermen.

zo vaak als nodig is om een goede inzetbaarheid van de bussen gedurende de overeengekomen inzetperiode van de zero-emissiebussen te kunnen garanderen. Bij deze optie bestaat de kans dat de vervangende batterijpakketten een prijs-kwaliteitsverhouding hebben die lager is dan de op het moment van vervanging geldende standaard. De leverancier zal immers de initiële batterijpakketten niet door een nieuwere generatie batterijpakketten willen vervangen wanneer deze pakketten duurder zijn.

De gedachte achter de derde optie is dat het de verantwoordelijkheid van de (opvolgende) concessiehouder is om de zero-emissiebussen van door hemzelf geselecteerde batterijpakketten te voorzien. Een ov-autoriteit accepteert bij deze optie dat batterijpakketten versneld moeten worden afgeschreven op het moment dat hun afschrijvingsperiode niet aansluit bij de concessieduur. Het is de vraag in hoeverre dit vanuit het oogpunt van circulariteit wenselijk is als dit betekent dat deze batterijpakketten na de concessieovergang niet meer voor andere doeleinden ingezet worden.

Zowel voor de tweede als derde optie geldt dat duidelijk moet zijn welk bedrag met de initiële investering in de batterijpakketten gemoeid is, zodat dit bedrag uit de aanschafprijs gehaald kan worden vanwege de afwijkende afschrijvingsperiode ten opzichte van die van de zero-emissiebussen zelf. In de praktijk blijkt het echter lastig om dit bedrag onomstotelijk vast te stellen, omdat afspraken tussen vervoerder en leverancier over het aandeel van het batterijpakket in aanschafprijs van een zero-emissiebus inclusief batterijpakket moeilijk controleerbaar zijn. Om die reden, en omdat het de minst risicovolle keuze is, kiezen ov-autoriteiten tot nu toe voor de eerste optie (zie voor de consequenties van deze keuze voor de overnamewaarde paragraaf 2.7). Met het oog op een optimaal batterijmanagement en daarmee langere inzetbaarheid van de batterijpakketten is het belangrijk dat in geval van een verplichte overname van de batterijpakketten de opvolgende concessiehouder ook de beschikking krijgt over de software die nodig is voor het monitoren en aansturen van de batterijpakketten en over gegevens over het gebruik van de batterijpakketten (dat wil zeggen, mate en snelheid van opladen en ontladen) tot het moment van overname.

■ **Garantiebepalingen en strategische reserve-onderdelen.**

Gelet op het feit dat de periode waarin het zero-emissiebussysteem wordt afgeschreven (idealiter) gekoppeld is aan de door de leverancier(s) gegarandeerde inzetperiode, is het belangrijk dat de garantiebepalingen die de concessiehouder met zijn leverancier overeenkomt overdraagbaar zijn naar de nieuwe eigenaar en dat de opvolgende concessiehouder over voldoende strategische reserve-onderdelen⁶ kan beschikken (zie ook paragraaf 2.3).

■ **Onderhoud van bussen** (zie ook paragraaf 2.5). Vervoerders die in Nederland actief zijn geven aan dat afspraken over het onderhoud geen onderdeel van de overnameregeling hoeven te zijn. Zij geven aan dat wanneer zij zelf het onderhoud kunnen organiseren, zij bij de aanbesteding een mogelijk voordeel ten opzichte van hun concurrenten kunnen realiseren. Als ov-autoriteiten aan deze wens van vervoerders tegemoet willen komen is het belangrijk dat zij erop toezien dat de koop-/leaseovereenkomst voor de zero-emissiebussen dit toestaat (i.c., het onderhoud mag geen deel uitmaken van de overeenkomst). Ook de voorwaarden die de leverancier stelt met betrekking tot de garantiebepalingen moeten die ruimte bieden. Anders gezegd, de leverancier mag aan de garantiebepalingen wel onderhoudsvorschriften verbinden, maar geen partij aanwijzen die het onderhoud moet uitvoeren. Merk daarbij op dat van overheidswege sowieso de verplichting geldt om het onderhoud volgens de voorschriften van de leverancier uit te voeren, in verband met de toelating en veiligheid van de bussen. Om deze redenen en met het oog op een level playing field bij de aanbesteding van de opvolgende concessie is het wenselijk dat de opvolgende concessiehouder niet de verplichting, maar eventueel wel de mogelijkheid krijgt om het onderhoudscontract tegen ten hoogste marktconforme tarieven⁷ en voorwaarden over te nemen. Dit optionele onderhoudscontract maakt dan geen deel uit van de overnameregeling, maar kan als bijlage bij de aanbestedingsdocumenten worden gevoegd.

2.2.2 Laadinfrastructuur en stallingen

Daarnaast speelt de vraag in hoeverre de laadinfrastructuur die nodig is voor batterij-elektrische bussen onderdeel is van de overnameregeling. Zolang nog geen sprake is van standaardisatie van het spanningsniveau van de laadapparatuur, is min of meer sprake van een 'gedwongen keuze' om in ieder geval een deel van de laadinfrastructuur onderdeel te laten zijn van de overnameregeling. In dat geval is de inzetbaarheid van de over te nemen zero-emissiebussen gedurende de overeengekomen afschrijvingsperiode gegarandeerd. Andere overwegingen om ook de laadinfrastructuur in de overnameregeling op te nemen zijn dat de laadinfrastructuur over dezelfde periode kan worden afgeschreven als de zero-emissiebussen en dat de opvolgende concessiehouder niet zelf in nieuwe laadinfrastructuur hoeft te investeren. Ten slotte kan de wijze van bekostiging een overweging zijn om laadinfrastructuur onderdeel van de overnameregeling te laten zijn. Is de laadinfrastructuur met een aparte subsidie van de ov-autoriteit gerealiseerd dan ligt het voor de hand om deze laadinfrastructuur onderdeel van de overnameregeling te maken. Bij laadinfrastructuur waarvoor de concessiehouder geen specifieke subsidie aanvullend op de generieke exploitatiesubsidie heeft ontvangen kan een ov-autoriteit een andere afweging maken (onder andere afhankelijk van de locatie van de laadinfrastructuur).

⁶ De strategische reserve-onderdelen zullen niet altijd in eigendom van de vervoerder zijn. Het kan ook gaan om een consignatievoorraad van de leverancier(s) op locatie van de vervoerder/de onderhoudspartij.

⁷ Een ov-autoriteit zal er rekening mee moeten houden dat onderhoudstarieven stijgen naarmate de zero-emissiebussen langer in gebruik zijn.

Gekoppeld aan de (gedwongen) keuze om de laadinfrastructuur in de overnameregeling op te nemen, spelen de volgende twee vragen:

- 1 Welke laadinfrastructuur is bruikbaar voor de opvolgende concessiehouder en kan daarmee onder de overnameregeling vallen?
- 2 Welke onderdelen van die laadinfrastructuur vallen onder de overnameregeling?

Ad 1 Welke laadinfrastructuur is bruikbaar voor de opvolgende concessiehouder en kan daarmee onder de overnameregeling vallen?

Het antwoord op deze vraag hangt af van de locatie van de laadinfrastructuur en dan met name van de vraag in hoeverre de opvolgende concessiehouder toegang kan verkrijgen tot de laadlocatie. Hierbij is het onderscheid tussen laadinfrastructuur in de openbare ruimte en laadinfrastructuur op stallingen relevant.

Laadinfrastructuur in de openbare ruimte

De opvolgende concessiehouder zal normaal gesproken toegang hebben tot de laadinfrastructuur op deze locaties. Voorwaarde voor opname van de laadinfrastructuur op deze locaties in de overnameregeling is wel dat bij de realisatie van de laadinfrastructuur met de betreffende (grond) eigenaar is afgesproken dat de laadinfrastructuur daar in ieder geval gedurende de inzetperiode van de zero-emissie-bussen kan blijven staan en dat de concessiehouder regelt dat hij de gebruiksrechten zoals vastgelegd in een recht van opstal/hypotheekrecht mag overdragen naar de opvolgende concessiehouder.

Opmerking hierbij is dat enkel een zelfstandig recht van opstal belast kan worden met het recht van hypotheek. Bij een afhankelijk recht van opstal dat is gekoppeld aan de huurovereenkomst kan dit niet. Veel verhuurders geven hier echter wel de voorkeur aan, omdat een zelfstandig recht van opstal via de notaris geregeld moet worden en men bang is dat dit leidt tot blijvende beperkende rechten op hun perceel, daar waar een afhankelijk recht eindigt zodra de overeenkomst eindigt.

Laadinfrastructuur op stallingen

Laadinfrastructuur op deze locaties zal zonder nadere afspraken niet beschikbaar en toegankelijk zijn voor de opvolgende concessiehouder. Verplaatsing van de laadinfrastructuur is echter niet wenselijk omdat dit tot extra kosten leidt en ten koste kan gaan van een ongestoorde uitvoering van de dienstregeling rond de concessieovergang omdat de over te nemen laadinfrastructuur tijdens de verplaatsing niet gebruikt kan worden⁸.

Als een ov-autoriteit besluit dat de laadinfrastructuur op stallingen onderdeel van de overnameregeling is, dan is het dus belangrijk dat gezorgd wordt dat de opvolgende

concessiehouder toegang tot de betreffende stallingen krijgt. Deze toegang is het beste te garanderen wanneer de ov-autoriteit zelf eigenaar/huurder van de stalling is en deze stalling (tegen marktconforme voorwaarden) aan de (opvolgende) concessiehouder beschikbaar stelt, zoals bijvoorbeeld in geval van de stallingen in Appingedam, Breda, Emmen en Groningen.

Alternatief is dat de concessiehouder met de verhuurder van de stalling afsprekt dat de opvolgende concessiehouder deze stalling in ieder geval nog gedurende de inzetperiode van de laadinfrastructuur tegen marktconforme voorwaarden kan huren en opstalrechten voor de laadinfrastructuur overdraagbaar zijn naar de opvolgende concessiehouder. Het is wel de vraag in hoeverre de verhuurder hiertoe bereid is. Immers, de verhuurder moet al ruim voor aanvang van een concessie toezeggingen doen voor een periode tot 15 jaar na aanvang van die concessie en dan niet alleen aan de concessiehouder, maar ook aan een voor hem nog onbekende opvolgende concessiehouder.

In beide gevallen is een bijkomende vraag in hoeverre apparatuur en installaties op de stallingen eveneens deel van de overnameregeling uitmaken. Een andere vraag is hoe om te gaan met stallingen van waaruit de concessiehouder openbaar vervoer verricht dat onder verschillende concessies valt. Wanneer deze concessies verschillende einddata hebben, is de vraag in hoeverre de opvolgende concessiehouder afspraken kan maken over deelgebruik van deze locatie tegen marktconforme voorwaarden. Een ov-autoriteit kan er in dat geval ook voor kiezen strategisch gelegen stallingen zelf in eigendom te nemen/te huren. In alle gevallen is het onwenselijk dat de concessiehouder eigenaar van de stalling is/blijft omdat hierdoor een concurrentievoordeel/verdienmodel voor de concessiehouder ontstaat en dit het voor de ov-autoriteit moeilijker maakt om een gelijk speelveld bij de aanbesteding van de opvolgende concessie te waarborgen.

Mocht vooraf geen zekerheid bestaan dat de opvolgende concessiehouder toegang tot een stalling krijgt, dan hoeft dit overigens niet automatisch in te houden dat de laadinfrastructuur op deze stalling buiten de overnameregeling valt. Een ov-autoriteit kan ervoor kiezen om deze laadinfrastructuur alsnog onder de overnameregeling te laten vallen onder de voorwaarde dat de concessiehouder deze laadinfrastructuur op eigen kosten voor het einde van de concessie naar een door de concessieverlener aangegeven of in overleg met de opvolgende concessiehouder te bepalen locatie verplaatst. Dit met het oog op een ongestoorde uitvoering van de dienstregeling rond de concessieovergang.

⁸ Een ongestoorde uitvoering van de dienstregeling is in dit geval alleen te garanderen wanneer de opvolgende concessiehouder zelf nieuwe laadinfrastructuur op een andere locatie realiseert en voor de over te nemen laadinfrastructuur een andere bestemming zoekt.

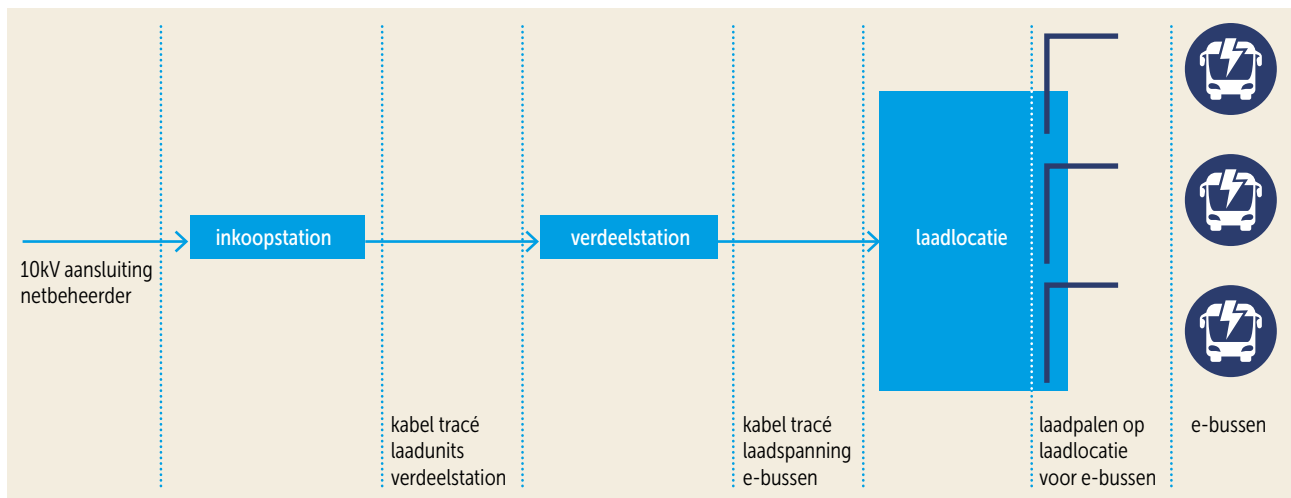
Ad 2 Welke onderdelen van die laadinfrastructuur vallen onder de overnameregeling?

Zoals uit onderstaande figuur blijkt kunnen in de keten van elektriciteitsnet tot laadpaal verschillende componenten worden onderscheiden. De vraag is of en hoe deze componenten in de overnameregeling worden meegenomen. In het verleden waren er ov-autoriteiten die onderscheid maakten tussen de energievoorziening enerzijds en de elektrische laadinfrastructuur anderzijds, waarbij de energievoorziening geen en de elektrische laadinfrastructuur wel onderdeel van de overnameregeling uitmaakt. De overweging om een dergelijk onderscheid te maken was dat de elektrische laadinfrastructuur in principe te verplaatsen is, terwijl dit niet geldt voor de energievoorziening. Er zijn echter ook ov-autoriteiten die ervoor kiezen om zowel de energievoorziening als de elektrische laadinfrastructuur onderdeel te maken van de overnameregeling, maar uitsluitend wanneer beschikbaarheid van de locatie voor de opvolgende concessiehouder is gegarandeerd.

Sinds de publicatie van de aangescherpte versie van de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebusstelsel zijn de inzichten echter gewijzigd en maken ov-autoriteiten onderscheid tussen de netaansluiting enerzijds en de

laadinfrastructuur anderzijds. Reden is dat de netaansluiting gekoppeld is aan een adres en als de concessiehouder deze locatie huurt, kan de concessiehouder de netaansluiting niet overdragen maar moet hij in de overeenkomst met de verhuurder bedingen dat de netaansluiting onderdeel is van de over te dragen huurovereenkomst. Dit kan wel wanneer de concessiehouder de aansluiting heeft aangevraagd, bijvoorbeeld wanneer hij zelf eigenaar van de betreffende locatie is (zie bijvoorbeeld: <https://www.liander.nl/grootzakelijk/verhuizen/overnemen-grootzakelijke-aansluiting>). In het laatste geval moet met het oog op een gelijk speelveld bij de aanbesteding van de opvolgende concessie voorkomen worden dat de netaansluiting een concurrentievoordeel/verdienmodel voor de concessiehouder oplevert. In beide gevallen is het belangrijk dat naast de netaansluiting ook het gecontracteerd vermogen beschikbaar blijft voor de opvolgende concessiehouder.

Ten slotte geldt voor de laadinfrastructuur net als voor de batterijpakketten dat de opvolgende concessiehouder ook de beschikking moet krijgen over de software die nodig is voor het monitoren en aansturen van de laadinfrastructuur alsmede over de gegevens over het gebruik van de laadinfrastructuur tot het moment van overname.



Figuur 1. Systeemketen laadinfrastructuur (bron: Programma van Eisen concessie IJssel-Vecht)

Artikel 2: Scope Overnameregeling

- 1 Het ZE-bussysteem omvat alle Assets waarvoor geldt dat:
 - a De Assets voldoen aan de in het tweede en derde lid gestelde voorwaarden; en
 - b [De Concessiehouder de Assets uitputtend heeft beschreven op Standaardformulier @@ (naam) van de Inschrijving op de Concessie; en]
 - c De Concessiehouder ten aanzien van deze Assets heeft voldaan aan alle verplichtingen die voortvloeien uit de Overnameregeling.
- 2 [De Overnameregeling is van toepassing op de volgende ZE-bussen:
 - a a. ...
 - b b.En/of]
- 3 De Overnameregeling is van toepassing op ZE-bussen die voldoen aan de volgende eisen:
 - a De ZE-bussen worden vanaf de start van of gedurende de looptijd van de Concessie [(doch niet later dan datum)] voor het eerst ingezet in de Concessie;
 - b De ZE-bussen zijn nieuw⁹ op het moment van eerste inzet in de Concessie;
 - c De ZE-bussen worden overgedragen tezamen met de in het derde lid beschreven voor het beoogde gebruik (inzet in de opvolgende concessie) benodigde Assets, zodat het ZE-bussysteem te allen tijde een goed werkend geheel is.
- 4 De Overnameregeling is voorts van toepassing op alle Assets die – naar het oordeel van de Concessieverlener – noodzakelijk zijn voor een goed gebruik van de in lid 2 bedoelde ZE-Bussen, waaronder in ieder geval begrepen:
 - a De Laadinfrastructuur, mits deze voldoet aan het bepaalde in lid 4;
 - b Speciale gereedschappen en strategische reserve-onderdelen voor de ZE-Bussen en de Laadinfrastructuur;
 - c Documentatie behorend bij de ZE-Bussen en de Laadinfrastructuur, waaronder gebruikershandleidingen, onderhoudshandleidingen, onderdelenlijsten, stamkaarten, kentekenbewijzen en onderhouds- en schadehistorie (waaronder eventuele modificaties);
 - d (Gebruiksrechten ten aanzien van) de software die nodig is voor de aansturing en analyse van de (Batterijpakketten van de) ZE-Bussen en de Laadinfrastructuur;
 - e [Stallingen en Laadlocaties in het Concessiegebied voor zover deze noodzakelijk zijn voor het functioneren van het ZE-bussysteem en mits deze voldoen aan het bepaalde in artikel 3 lid 5 sub f;
 - f Installaties op de onder sub e bedoelde Stallingen;]
 - g Garanties en andere op het ZE-bussysteem betrekking hebbende rechten ten opzichte van leveranciers van de Assets.
- 5 Laadinfrastructuur valt alleen onder de Overnameregeling indien deze zich bevindt op een voor de Opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie.¹⁰ Indien Laadinfrastructuur zich niet bevindt op een voor de Opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie, kan de Concessiehouder deze Laadinfrastructuur evenwel alsnog onder de Overnameregeling brengen door deze Laadinfrastructuur vóór het einde van de Concessie op eigen kosten te verplaatsen naar en te installeren op een Stalling of Laadlocatie als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub g dan wel op een andere in overleg met de Concessieverlener te bepalen locatie. Een dergelijke verplaatsing vindt uitsluitend plaats na voorafgaande toestemming van de Concessieverlener. De Concessieverlener zal deze toestemming niet op onredelijke gronden weigeren.¹¹
- 6 In afwijking van het bepaalde in lid 1 kan de Concessieverlener, op verzoek van de Concessiehouder, de Overnameregeling tevens van toepassing verklaren op nieuwe of aanvullende Assets die [niet zijn beschreven in de Inschrijving van de Concessiehouder/het verzoek tot overname en]¹² in dat geval aan het betreffende overzicht in bijlagen 2 tot en met 4 worden toegevoegd.

2.3 Voorwaarden overname zero-emissiebus-systeem

Om in aanmerking te komen voor een overnameregeling zal de concessiehouder aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Een aantal voorwaarden ligt voor de hand. Zo moet de concessiehouder zorgen dat de garanties op het zero-emissiebus-systeem in geval van overdracht van toepassing blijven en overgaan naar de nieuwe eigenaar. Daarbij is het ook belangrijk dat de concessiehouder met garanties van de leverancier(s) weet aan te tonen dat er voldoende strategische reserve-onderdelen voor de zero-emissiebussen en laadinfrastructuur beschikbaar zijn

gedurende de resterende inzetperiode tijdens de opvolgende concessie. Ten slotte moet de concessiehouder het zero-emissiebus-systeem goed onderhouden zodat het zero-emissiebus-systeem op het moment van overdracht goed functioneert (zie ook paragraaf 2.5) en moet de concessiehouder hebben voldaan aan verplichtingen die voortvloeien uit (huur)overeenkomsten.

In paragraaf 2.2 is al aangegeven dat een voorwaarde om laadinfrastructuur en stallingen in de overnameregeling op te nemen is dat de opvolgende concessiehouder hier ook toegang toe heeft. De concessiehouder moet dit kunnen

⁹ Onder nieuw wordt verstaan dat (i) de voertuigen niet eerder zijn ingezet voor de uitvoering van openbaar vervoer en (ii) het bouwjaar van de voertuigen gelijk is aan het jaar van eerste inzet voor de uitvoering van openbaar vervoer dan wel het daaraan voorafgaande jaar.

¹⁰ Als voor de Opvolgende concessiehouder toegankelijke locaties worden aangemerkt de door of namens de Concessieverlener ter beschikking gestelde Stallingen in [locaties] en de openbare weg binnen het Concessiegebied indien daarbij sprake is van een recht van opstal op de Laadinfrastructuur ten gunste van de Opvolgende concessiehouder.

¹¹ Als redelijke gronden voor weigering worden in ieder geval aangemerkt: (i) onvoldoende ruimte op de betreffende locatie om de bij de betreffende Laadinfrastructuur behorende ZE-bussen te stallen; (ii) onvoldoende capaciteit van de stroomaansluiting op de betreffende locatie; (iii) exploitatieve nadelen of meerkosten voor de Opvolgende concessiehouder.

¹² De Concessieverlener en de Concessiehouder kunnen ook afwijkende afspraken maken over de overname van nieuwe of aanvullende Assets die niet zijn beschreven in de Inschrijving van de Concessiehouder/gedurende de Concessie instromen.

garanderen, bijvoorbeeld door in zijn huurovereenkomst voor een stalling/recht van opstal voor een laadlocatie de toezegging van de verhuurder/eigenaar te laten opnemen dat deze zijn onvoorwaardelijke medewerking verleent aan de overnameregeling en dat de opvolgende concessiehouder de stalling/laadlocatie tegen gelijklopende voorwaarden kan huren/gebruiken en dat de verhuurder van een stalling in dat kader een door hem ondertekende concept-huurovereenkomst ten behoeve van de aanbesteding zal aanleveren. Op die manier heeft de opvolgende concessiehouder op het moment van inschrijving zekerheid over de beschikbaarheid van de stalling/laadlocatie zonder daarbij het risico te lopen dat de verhuurder/eigenaar op het laatste moment nog aanvullende voorwaarden stelt. Daarmee wordt voorkomen dat de opvolgende concessiehouder zelf nog afspraken over de huur van de stalling/het gebruik van de laadlocatie moet maken, omdat zijn onderhandelingspositie door de ‘gedwongen winkelnering’ zwakker zal zijn dan die van de verhuurder/eigenaar. Merk ten slotte op dat de afspraken over toegang tot de stalling/laadlocatie ook moeten waarborgen dat de netaansluiting en het gecontracteerd vermogen op de betreffende locatie voor de opvolgende concessiehouder beschikbaar blijven (zie ook paragraaf 2.2.2).

Een ov-autoriteit heeft daarnaast een aantal keuzes met betrekking tot de voorwaarden die zij stelt aan de overnameregeling. Het is gebruikelijk om voorwaarden te stellen aan de leeftijd van de over te nemen zero-emissiebussen. Het is wenselijk dat deze bussen al een tijd zijn ingezet voor de uitvoering van de concessie, zodat eventuele kinderziektes zichtbaar en verholpen zijn. Zo kan een ov-autoriteit bijvoorbeeld eisen dat de over te nemen zero-emissiebussen uiterlijk drie jaar voor het einde van de concessie in gebruik zijn genomen. In geval van het voortijdige beëindigen van een concessie kunnen nadere afspraken worden gemaakt wat betreft de overname van zero-emissiebussen die nog maar kort voor de uitvoering van de concessie zijn ingezet, zoals indertijd bij de intrekking van de concessie IJssel-Vecht het geval was. Onderdeel van die nadere afspraken kan intensiever assetmanagement door of in opdracht van de ov-autoriteit zijn, bijvoorbeeld door middel van tussentijdse inspecties en eventuele daaruit volgende verbeterplannen, om zo het risico op problemen bij de overdracht te verkleinen. Maar een ov-autoriteit kan ook op een later moment nog besluiten om inspecties op (onderdelen van) het zero-emissiebussysteem uit te laten voeren, zoals bij de concessie IJssel-Vecht het geval was. Daar hebben de betreffende ov-autoriteiten aan een onafhankelijke partij opdracht gegeven om de BYD-bussen te inspecteren op het moment dat de problemen met deze bussen hardnekkig en moeilijk oplosbaar leken.

Naast een minimumleeftijd kan een ov-autoriteit ook een maximumleeftijd aangeven, zodat de over te nemen zero-emissiebussen nog voldoende lang mee kunnen in de opvolgende concessie. Dit gelet op de beheerlast rondom een overnameregeling in combinatie met de mogelijk verhoogde risico's rond de inzet van de zero-emissiebussen tijdens de laatste fase van hun levensduur. In de praktijk geldt veelal dat de over te nemen zero-emissiebussen niet ouder zullen zijn dan 10 (of 10,5) jaar, zijnde de leeftijd van zero-emissiebussen die tijdens de voorgaande volledige maximaal toegestane concessieduur zijn ingezet. Eventueel kan om vergelijkbare redenen naast een maximumleeftijd ook een maximumkilometrage als voorwaarde aan de overnameregeling verbonden worden. Aandachtspunt hierbij is dat wanneer de concessiehouder op verzoek van een ov-autoriteit meerwerk verricht het meerwerk tarief de waardedaling van de zero-emissiebussen als gevolg van de extra te rijden kilometers dient te dekken. Dit kan door het reguliere meerwerk tarief (veelal per dienstregelinguur) te verhogen met een bedrag gelijk aan een gemiddeld aantal gereden kilometers per dienstregelinguur keer het bedrag per kilometer waarmee de overnamewaarde in dat geval wordt gecorrigeerd.

Een ov-autoriteit kan ook als voorwaarde stellen dat de zero-emissiebussen hoofdzakelijk worden ingezet voor de uitvoering van de concessie waarvan de overnameregeling onderdeel is. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een bepaald minimumpercentage van het aantal gereden kilometers. Hiermee worden ongewenste materieelverschuivingen tussen concessies voorkomen. Het is echter belangrijk om de concessiehouder enige ruimte te bieden zijn bussen elders in te zetten, bijvoorbeeld voor evacuaties of trein vervangend vervoer. Overigens kan een ov-autoriteit ook besluiten om een aftrek op de overnamewaarde van de zero-emissiebussen toe te passen (zie paragraaf 2.7) in plaats van deze bussen van de overnameregeling uit te sluiten wanneer de concessiehouder niet kan aantonen dat hij de zero-emissiebussen hoofdzakelijk voor de uitvoering van de concessie heeft ingezet.

Ten slotte kan een ov-autoriteit, gelet op de veranderingen in de kwaliteit en het management van batterijpakketten, voorwaarden stellen ten aanzien van de prestaties waartoe de zero-emissiebussen en hun batterijpakketten na de overdracht nog minimaal moeten kunnen leveren (zie ook paragraaf 2.4) in plaats van te eisen dat de batterijpakketten van de zero-emissiebussen na een bepaalde periode vervangen moeten worden. Ov-autoriteiten kunnen in dat kader bijvoorbeeld een ondergrens aangeven waaraan de SoH-waarde van de batterijpakketten op het moment van overdracht in ieder geval moeten voldoen.

Artikel 3: Voorwaarden overname ZE-bussysteem

- 1 De Concessieverlener zal in de aanbesteding van de opvolgende concessie alleen een overnameverplichting opnemen en de Opvolgende concessiehouder zal alleen verplicht zijn het ZE-bussysteem over te nemen indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a De Concessiehouder heeft voldaan aan de voorwaarden in de Overnameregeling.
 - b De Concessiehouder heeft ten genoegen van de Concessieverlener aangetoond dat de ZE-bussen ten minste [95/99%] van het aantal gereden kilometers zijn ingezet voor de uitvoering van de Concessie en dat de ZE-bussen voldoen aan alle toepasselijke wet- en regelgeving.
 - c De Concessiehouder heeft door het overleggen van garanties van de leverancier(s) of andere garantiegiver(s) ten genoegen van de Concessieverlener aangetoond dat:
 - (i) het ZE-bussysteem, eventueel na vervanging of volledige revisie van de Batterijpakketten¹³, inzetbaar is gedurende de Gegarandeerde inzetperiode, zodanig dat de ZE-bussen gedurende de Gegarandeerde inzetperiode in staat zijn de Gegarandeerde kilometrage te rijden, en
 - (ii) er tijdens de Gegarandeerde inzetperiode voldoende strategische reserve-onderdelen voor het ZE-bussysteem beschikbaar zullen zijn voor de Opvolgende concessiehouder(s). Deze garanties dienen uitdrukkelijk te bepalen dat ook opvolgende eigenaren van het ZE-bussysteem hierop een beroep kunnen doen.
 - d De Concessiehouder heeft door het overleggen van garanties van de leverancier(s) of andere garantiegiver(s), ten genoegen van de Concessieverlener, aangetoond dat met de Batterijpakketten die op het moment van overdracht aanwezig zijn in de ZE-bussen tot het einde van de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bussen ten minste de Gegarandeerde kilometrage en Gegarandeerde actieradius (zoals gedefinieerd in artikel 5 lid 1 sub d) kunnen worden behaald. Deze garanties dienen uitdrukkelijk te bepalen dat ook opvolgende eigenaren van het ZE-bussysteem hierop een beroep kunnen doen. De Concessiehouder heeft uiterlijk vijf (5) maanden voor de concessieovergang voor eigen rekening en risico alle eventueel benodigde Vervangende batterijpakketten in de betreffende ZE-bussen geplaatst en/of eventueel levensverlengend onderhoud uitgevoerd. De Concessieverlener zal uiterlijk drie (3) maanden voor de concessieovergang verzoeken tot een inspectie ingevolge artikel 8 lid 1 om vast te stellen dat de Batterijpakketten aan de gestelde eisen voldoen.
 - e De Concessiehouder heeft ten genoegen van Concessieverlener aangetoond dat:
 - (i) hij heeft voldaan aan zijn onderhoudsplicht zoals beschreven in artikel 6 lid 1 en lid 2; en
 - (ii) hij heeft voldaan aan de administratie- en registratieplicht zoals beschreven in artikel 6 lid 3; en
 - (iii) het ZE-bussysteem geschikt is om gedurende (het restant van) de Gegarandeerde inzetperiode te kunnen worden ingezet voor het uitvoeren van veilig en comfortabel openbaar vervoer met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 lid 1 sub d.
 - f De Laadinfrastructuur heeft op het moment van overdracht een conditie van 3 of beter conform NEN 2767-1.
 - g De Concessiehouder heeft ten genoegen van de Concessieverlener aangetoond dat de Opvolgende concessiehouder in ieder geval gedurende (het restant van) de Gegarandeerde inzetperiode tegen gelijklopende voorwaarden toegang zal verkrijgen tot de Stallingen en Laadlocaties als bedoeld in artikel 2 lid 3 sub e en de aldaar geplaatste Assets en dat de eigenaar/verhuurder van de Stalling/Laadlocatie hieraan zijn volledige en onvoorwaardelijke medewerking zal verlenen. De Concessiehouder heeft daartoe een verklaring overlegd als bedoeld in artikel 12 lid 2;
 - h De Concessiehouder heeft voor het einde van de Concessie voldaan aan verplichtingen die voortvloeien uit eventuele ten aanzien van de Stallingen en Laadlocaties als bedoeld in artikel 2 lid 3 sub e gesloten overeenkomsten.
- 2 Indien een Asset op enig moment (geheel of gedeeltelijk) verloren gaat, althans zodanig beschadigd raakt dat het niet langer kan worden ingezet in de Concessie, althans niet voldoet aan een in de Overnameregeling gestelde voorwaarde, alsmede indien een Asset om een andere reden structureel niet meer wordt ingezet in de Concessie en/of de Concessiehouder om welke reden ook niet in staat zal zijn (een deel van) een Asset over te dragen, maakt de Concessiehouder hiervan zo spoedig mogelijk melding bij de Concessieverlener. Het betreffende (deel van het) Asset valt alsdan niet langer onder de Overnameregeling.
- 3 Indien de in het tweede lid bedoelde niet-overdraagbare Asset een ZE-bus betreft, vallen ook de aan die ZE-bus verbonden Assets niet langer onder de Overnameregeling, tenzij de Concessieverlener anders bepaalt.
- 4 Indien het in het tweede lid bedoelde niet-overdraagbare Asset geen ZE-bus betreft, heeft dit in beginsel geen gevolgen voor de ZE-bussen die onder de Overnameregeling vallen. Wanneer een of meer ZE-Bussen zonder de betreffende Asset(s) niet langer goed functioneren kan de Concessieverlener evenwel besluiten om ook deze ZE-bussen van de Overnameregeling uit te sluiten of een correctie op de Overnamewaarde door te voeren (bijvoorbeeld in geval van een lagere inzetbaarheid van de ZE-bussen of een hoger risico voor de Opvolgende concessiehouder). Indien partijen geen overeenstemming bereiken over een dergelijke correctie zal de Concessieverlener de hoogte hiervan bepalen op basis van het oordeel van de in artikel 8 bedoelde onafhankelijke deskundige(n).
- 5 Bij de toepassing van het derde en vierde lid geldt dat het aantal over te dragen ZE-bussen altijd in verhouding moet staan tot de hoeveelheid over te dragen Laadinfrastructuur, en vice versa.
- 6 Indien een Asset verloren gaat of om een andere reden niet langer onder de Overnameregeling valt, kan de Concessiehouder de Concessieverlener gemotiveerd verzoeken een vervangend Asset onder de werking van de Overnameregeling te mogen brengen. De Concessieverlener zal een dergelijk verzoek niet op onredelijke gronden afwijzen.

¹³ Tenzij dit onderscheid expliciet wordt gemaakt wordt in de Overnameregeling onder Batterijpakket zowel het initiële Batterijpakket dat bij de aanschaf van een ZE-bus is meegeleverd als een Vervangend batterijpakket verstaan.

Om het belang van de voorwaarden waaraan de concessiehouder moet voldoen kracht bij te zetten, zal de overnameregeling ook bepalingen moeten bevatten die aangeven wat een ov-autoriteit doet wanneer niet aan deze voorwaarden is voldaan. Anders gesteld, een ov-autoriteit moet zijn toezegging dat de concessiehouder het zero-emissiebus-systeem na afloop van de concessie aan de opvolgende concessiehouder kan overdragen, kunnen intrekken op het moment dat de concessiehouder niet aan deze voorwaarden voldoet. Merk op dat deze mogelijkheid ten koste gaat van de zekerheid die de vervoerder (en zijn financier) ervaart wat de overname van het zero-emissiebusstelsel betreft. Zolang de intrekkingen binnen de directe invloedssfeer van de concessiehouder liggen kan hij een goede inschatting maken welk risico hij loopt en kan de financier erop toezien dat de concessiehouder zijn verplichtingen vanuit de overnameregeling ook nakomt. Dit is niet/minder goed mogelijk wanneer een laag reizigersoordeel over de kwaliteit van de zero-emissiebussen een grond voor intrekking kan zijn.

Artikel 4: Intrekking overnameverplichting

- 1 De Concessievrager kan de overnameverplichting geheel of gedeeltelijk intrekken:
 - a voor Assets die in de praktijk niet goed blijken te functioneren – zoals gedefinieerd in artikel 5 lid 1 sub d – en voor zover de Concessiehouder dit niet voor het eind van de Concessie tot tevredenheid van de Concessievrager heeft verholpen; en/of
 - b voor Assets ten aanzien waarvan niet is voldaan aan de onderhoudsverplichtingen zoals die voortvloeien uit artikel 6; en/of
 - c indien sprake is van een zodanige Onderhoudsachterstand dat van de Opvolgende concessiehouder in redelijkheid niet kan worden verlangd dat hij het ZE-bus-systeem/de betreffende Assets overneemt; en/of
 - d indien de overnameverplichting in strijd is met wet- of regelgeving; en/of
 - e indien een rechterlijke uitspraak tot intrekken van de overnameverplichting noopt.
- 2 Een situatie zoals beschreven in lid 1 sub a en/of b en/of c kan enkel leiden tot intrekking van de overnameverplichting indien de tekortkomingen dermate groot zijn dat het onmogelijk en/of onredelijk is om zulks te verwerken in een lagere Overnamewaarde.
- 3 Voordat de Concessievrager de overnameverplichting intrekt op grond van lid 1 geeft hij de Concessiehouder – indien mogelijk – een redelijke termijn om de geconstateerde gebreken te herstellen.

2.4 Basisgegevens over te nemen zero-emissiebusstelsel

Naast de voorwaarden genoemd in paragraaf 2.3 is een andere voorwaarde dat de concessiehouder op verschillende momenten juiste en volledige informatie aanlevert met betrekking tot het over te nemen zero-emissiebusstelsel, te weten:

- Bij het aangaan van de overnameregeling zal de concessiehouder aan de ov-autoriteit duidelijkheid moeten verschaffen over de leeftijd, samenstelling, aanschafprijs en garantiebepalingen van de zero-emissiebussen en de locaties, kenmerken, kosten en garantiebepalingen van de door of namens de concessiehouder gerealiseerde laadinfrastructuur, stallingen en laadlocaties die onder de overnameregeling vallen. Inmiddels zijn er ov-autoriteiten die in dat kader aan inschrijvers vragen om aan hun inschrijving al een overzicht toe te voegen van de onderdelen van het zero-emissiebusstelsel waarvoor zij een overnameregeling wensen. Dit was bijvoorbeeld bij de aanbesteding van de concessies Twente/ZHO en West-Brabant het geval.

Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om alle informatie van de leveranciers van de assets te verkrijgen en de juistheid van de aangeleverde informatie aan de hand van overeenkomsten, facturen e.d. richting de ov-autoriteit te onderbouwen en te voorzien van een controleverklaring van een accountant. Dit laat onverlet dat de ov-autoriteit de mogelijkheid moet hebben om zelf de juistheid van de informatie te (laten) controleren en dat zij zelf bepaalt in hoeverre zij bewijsstukken (al dan niet in aangepaste of gecensureerde vorm) in het kader van de aanbestedingsprocedure voor de opvolgende concessie met geïnteresseerde vervoerders deelt. De concessiehouder kan bij de ov-autoriteit wel een onderbouwd verzoek indienen om bepaalde bewijsstukken als bedrijfsvertrouwelijke informatie te behandelen en daarom niet te delen met geïnteresseerde vervoerders. De ov-autoriteit dient een dergelijk verzoek naar redelijkheid en billijkheid te behandelen (zie verder paragrafen 2.6 en 2.7).

- Ten behoeve van de voorbereiding en tijdens de uitvoering van de aanbestedingsprocedure zal de concessiehouder naast de hiervoor genoemde informatie in ieder geval ook informatie over inzethistorie, praktijkervaringen, (prestaties) en onderhoudshistorie van het zero-emissiebusstelsel ten behoeve van geïnteresseerde vervoerders beschikbaar moeten stellen (zie verder paragraaf 2.6).
- Rond de overdracht van het zero-emissiebusstelsel zal de concessiehouder ten slotte informatie beschikbaar moeten stellen die de opvolgende concessiehouder in staat stelt om te (laten) bepalen hoe de staat van onderhoud van het zero-emissiebusstelsel zich verhoudt tot de te verwachten waardeontwikkeling (zie verder paragraaf 2.7).

Artikel 5 richt zich op de informatie die een ov-autoriteit nodig heeft om (richting geïnteresseerde vervoerders) goed af te kunnen bakken waar de overnameregeling betrekking op heeft en, rekening houdend met afschrijvingstermijnen, welk bedrag naar verwachting met de overname gemoeid zal zijn.

Artikel 5: Basisgegevens over te nemen ZE-bussysteem

- 1 Uiterlijk twee maanden na de eerste inzet van een tot het ZE-bussysteem behorende ZE-bus, dan wel binnen twee maanden na eerste gebruik van een andere Asset, verstrekt de Concessiehouder met betrekking tot die Asset:
 - a Een gespecificeerde opgave van de betreffende Asset, waaronder in ieder geval:
 - (i) de informatie-elementen genoemd in bijlage 6;
 - (ii) een gespecificeerde opgave van de aankoopprijs dan wel realisatiekosten [en eventuele Inrichtingskosten] per Asset,
 - (iii) per ZE-bus een opgave van kenteken, bouwjaar, datum eerste toelating, datum van eerste inzet in de Concessie en typeomschrijving, en
 - (iv) een berekening van de verwachte Overnamewaarde op het moment van overdracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 9;
 - b Een onderbouwing van de daadwerkelijke aankoopprijs dan wel realisatiekosten aan de hand van ten minste de koopovereenkomst, de facturen en betaalbewijzen en voorzien van een controleverklaring van een accountant;
 - c Een uitputtend overzicht van alle door de Concessiehouder met betrekking tot het ZE-bussysteem verkregen en/of (mogelijk) te verkrijgen kortingen, voordelen en compensatiebetalingen van de leverancier(s) aan de Concessiehouder, alsmede subsidies, fiscale regelingen en andere financiële voordelen;
 - d Een garantieverklaring van de leverancier(s)/fabrikant(en) van de Assets of andere garantieverklaring(en) waarin deze verklaart (verklaren) dat de betreffende Assets in ieder geval gedurende de in de garantieverklaring vermelde periode – de Gegarandeerde inzetperiode – goed zullen functioneren en dat strategische reserve-onderdelen waaronder Vervangende batterijpakketten gedurende die periode beschikbaar blijven. Van goed functioneren is sprake wanneer op elk moment tijdens de Gegarandeerde inzetperiode:
 - (i) een in de garantieverklaring vermelde minimuminzet van de ZE-bussen (uitgedrukt in kilometers) mogelijk blijft: de Gegarandeerde kilometrage; en
 - (ii) een in de garantieverklaring vermelde minimale actieradius van de ZE-bussen (uitgedrukt in kilometers) zal worden behaald: de Gegarandeerde actieradius; en
 - (iii) de capaciteit van de Batterijpakketten (uitgedrukt in SoH-waarde) ten minste gelijk is aan de in sub e bedoelde garantieverklaring vermelde minimumcapaciteit van de Batterijpakketten: de Gegarandeerde capaciteit, dit eventueel onder de voorwaarde dat de Batterijpakketten vervangen zijn/worden uiterlijk op het moment dat hun in de garantieverklaring vermelde minimale inzetperiode eindigt of om te voldoen aan het gestelde in artikel 3 lid 1 sub d. De Gegarandeerde kilometrage en Gegarandeerde actieradius moeten toereikend zijn om in alle resterende jaren van de Gegarandeerde inzetperiode een dienstregeling vergelijkbaar met de dienstregeling voor het eerste jaar van de Concessie ongestoord met eenzelfde aantal ZE-bussen uit te kunnen voeren;
 - e Een garantieverklaring van de leverancier(s)/fabrikant(en) van de Batterijpakketten, waarin deze verklaart (verklaren) dat de capaciteit van de Batterijpakketten tot en met het einde van hun Gegarandeerde inzetperiode ten minste gelijk zal zijn aan de Gegarandeerde capaciteit, [waarbij de Gegarandeerde inzetperiode van Batterijpakketten ten minste de helft bedraagt van de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bussen waarin de Batterijpakketten worden geplaatst];
 - f Een gespecificeerde opgave van de onderhoudsschema's, onderhoudsinstructies en technische tekeningen van de verschillende Assets;
 - g Een uitputtend overzicht van de Niet-vervoerder-specifieke telematica, waaronder begrepen (eventuele aanpassing van de classificatie van) de telematica zoals genoemd in bijlage 4;
 - h Een gespecificeerde opgave van de door de Concessiehouder betaalde huurkosten per Stalling en Laadlocatie als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub f, met daarbij ter onderbouwing de door de Concessiehouder met de betreffende verhuurder gesloten huurovereenkomst en betaalbewijzen;]
 - i Een onherroepelijke en onvoorwaardelijke verklaring van de Concessiehouder dat hij zal bewerkstelligen of doen bewerkstelligen dat, met inachtneming van het bepaalde in artikel 12, de onbezwaarde eigendom van en lopende garantierechten behorend bij het ZE-bussysteem zonder aanvullende kosten voor de Concessieverlener en/of de Opvolgende concessiehouder, op de overdrachtsdatum onbezwaard worden overgedragen tegen betaling van de Overnamewaarde. Hierbij is inbegrepen dat de Concessiehouder zo nodig alle medewerking van derden heeft verkregen en al hetgeen doet dat naar het oordeel van de Concessieverlener redelijkerwijze nodig is om te bewerkstelligen dat op de overdrachtsdatum het ZE-bussysteem aan de Opvolgende concessiehouder wordt overgedragen.
- 2 De Concessieverlener kan de Concessiehouder verplichten in het kader van de aanbesteding van de opvolgende concessie binnen een door de Concessieverlener te bepalen termijn (nadere informatie over het ZE-bussysteem te verstrekken aan de Concessieverlener, indien de Concessieverlener van oordeel is dat het nodig dan wel wenselijk is dat Geïnteresseerden over deze informatie beschikken. Onder deze te verstrekken informatie vallen in ieder geval de informatie-elementen genoemd in [bijlage 7].
- 3 De Concessieverlener is gerechtigd de informatie als bedoeld in lid 1 en lid 2 openbaar te maken en/of aan derden te verstrekken. De Concessiehouder kan bij de Concessieverlener een onderbouwd verzoek indienen om informatie als bedoeld in lid 1 en lid 2 niet, of alleen in gecensureerde vorm, te delen met Geïnteresseerden en/of andere derden. De Concessieverlener zal een dergelijk verzoek beoordelen aan de hand van het bepaalde in artikel 5.1 van de Wet open overheid¹⁴. Het is in alle gevallen de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om met zijn leverancier(s) afspraken te maken over het beschikbaar stellen van de informatie genoemd in lid 1 en lid 2 indien de Concessieverlener hierom verzoekt en met inachtneming van het bepaalde in de vorige zin.

14 Daarbij geldt dat Concessieverlener de door de Concessiehouder verstrekte informatie niet zal aanmerken als "bedrijfs- en fabricagegegevens (...) die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld" als bedoeld in artikel 5.1 lid 1 sub c van de Wet open overheid. Wel kan sprake zijn van "andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens" als bedoeld in artikel 5.1 lid 2 sub f van de Wet open overheid.

2.5 Onderhoud zero-emissiebusstelsel

2.5.1 Onderhoudsvorschriften

Een veel gehanteerde aanname bij berekeningen van eventuele meerkosten van de transitie naar zero-emissiebusvervoer is dat, omdat hun aandrijving aan minder slijtage onderhevig is, batterij-elektrische bussen naar verwachting vijftien jaar ingezet kunnen worden tegenover de tien tot twaalf jaar waar bij dieselmussen vanuit wordt gegaan. Op dit moment ontbreken nog ervaringscijfers of dit ook daadwerkelijk het geval zal zijn. Los van de aandrijving geldt dat voor het klassieke voertuigdeel een verlenging van de inzetperiode van nu tien jaar (diesel) naar straks vijftien jaar (zero-emissie) niet zonder een aanvullende instandhoudingsverplichting (corrosiebescherming en delen die op basis van cycli worden belast) kan worden gerealiseerd.

In paragraaf 2.3 is al opgemerkt dat een voorwaarde hiervoor in ieder geval is dat de opvolgende concessiehouder de zekerheid heeft dat (strategische) reserveonderdelen gedurende de volledige inzetperiode verkrijgbaar blijven. De concessiehouder zal dan ook afspraken met de leverancier(s) moeten maken over obsolescence management¹⁵. Daarnaast vereist de langere inzetperiode van een zero-emissiebusstelsel dat het onderhoud van de assets goed wordt uitgevoerd. Goed onderhoud is ook belangrijk met het oog op de garanties van leveranciers met betrekking tot de kwaliteit en inzetbaarheid van de zero-emissiebussen en hun batterijpakketten. Het is gebruikelijk dat leveranciers voorwaarden aan deze garanties verbinden en eisen dat de assets, in het bijzonder de zero-emissiebussen en hun batterijpakketten, volgens hun vorschriften worden gebruikt en onderhouden, waarbij de vervoerder het voorgeschreven onderhoudsschema moet volgen. De concessiehouder moet daarom kunnen aantonen dat het onderhoud steeds conform de onderhoudsschema's van de leverancier is uitgevoerd. Dit laatste kan een probleem zijn wanneer bijvoorbeeld in één keer een groot aantal bussen wordt aangeschaft die (ongeveer) op hetzelfde moment instromen, zoals bij de concessie IJssel-Vecht het geval was. In dat geval zal de concessiehouder met de leverancier moeten overleggen hoe het onderhoud met het oog op een efficiënte uitvoering in de tijd gespreid mag worden zonder dat dit ten koste van de afgegeven garanties gaat. Het spreekt daarbij voor zich dat de concessiehouder zowel de eventuele afspraken met de leverancier hierover, als de wijze waarop het onderhoud (door een onderhoudspartij) is uitgevoerd, goed moet documenteren. Gelet op het belang van goed inzicht in de wijze en staat van onderhoud van het zero-emissiebusstelsel voor het doen van een goede inschrijving zal de concessiehouder deze informatie zowel ten behoeve van de aanbestedingsprocedure als bij de overdracht beschikbaar moeten stellen.

2.5.2 Onderhoudspartij

In paragraaf 2.2 is al aangegeven dat niet wenselijk is dat de leverancier ook eist dat de zero-emissiebussen en hun batterijpakketten door een specifieke onderhoudspartij onderhouden worden, omdat dit andere vervoerders (wellicht) de mogelijkheid ontnaemt om door een andere opzet en uitvoering van het onderhoud een kostenvoordeel te behalen dat zij kunnen inzetten om meer wensen van de ov-autoriteit in te vullen en zich op die manier positief van de concessiehouder en andere vervoerders te onderscheiden.

Is er toch sprake van een verplichting voor de opvolgende concessiehouder om het onderhoud door een voorgeschreven onderhoudspartij uit te laten voeren, zoals in geval van de concessie IJssel-Vecht, dan zal het onderhoudscontract deel van de overnameregeling moeten uitmaken (zie ook paragraaf 2.2). Op die manier borgt een ov-autoriteit een gelijk speelveld bij de aanbesteding van de opvolgende concessie, omdat voor alle (potentiële) inschrijvers dezelfde voorwaarden en prijzen gelden. Zo wordt voorkomen dat de concessiehouder eventueel een concurrentievoordeel heeft doordat hij zelf al eerder een contract met deze onderhoudspartij heeft afgesloten, terwijl zijn concurrenten te maken hebben met gedwongen winkelnering en daardoor een zwakkere onderhandelingspositie richting de onderhoudspartij hebben.

Maar ook wanneer het onderhoud niet door een specifieke onderhoudspartij hoeft te worden uitgevoerd, valt te overwegen om bij de aanbestedingsdocumenten een concept-onderhoudscontract van de door de concessiehouder ingeschakelde onderhoudspartij te voegen. In dat geval maakt het onderhoudscontract geen deel uit van de overnameregeling, maar heeft een inschrijver wel de mogelijkheid om het onderhoud tegen vooraf bekende en voor alle inschrijvers vergelijkbare marktconforme voorwaarden uit te laten voeren. Zo krijgt de inschrijver wellicht meer zekerheid over de prestatiegaranties van het zero-emissiebusstelsel.

¹⁵ Met obsolescence wordt bedoeld: het ontbreken van onderdelen die nooit meer gemaakt worden.

Artikel 6: Onderhoud ZE-bussysteem

- 1 De Concessiehouder (of een door de Concessiehouder aan te wijzen derde) onderhoudt het ZE-bussysteem gedurende de looptijd van de Concessie zodanig dat het ZE-bussysteem goed functioneert en garanties van de leverancier(s)/fabrikant(en) als bedoeld in artikel 5 lid 1 sub d en sub e van kracht blijven. Voor de ZE-bussen geldt daarnaast dat de Concessiehouder zorgt dat deze aan het einde van de Concessie in een staat verkeren zoals verwacht mag worden op basis van leeftijd en aantal gereden kilometers, en wel zo dat in ieder geval voldaan wordt aan de voorwaarden die de leverancier(s)/fabrikant(en) heeft (hebben) verbonden aan zijn (hun) garanties ten aanzien van de Gegarandeerde inzetperiode, de Gegarandeerde kilometrage, de Gegarandeerde actieradius en de Gegarandeerde capaciteit (zie artikel 5 lid 1 sub d).
- 2 De Concessiehouder (of een door de Concessiehouder aan te wijzen derde) voert het onderhoud gedurende de looptijd van de Concessie overeenkomstig de (door de leverancier(s)/fabrikant(en) voorgeschreven) onderhoudsschema's van de verschillende Assets uit.
- 3 De Concessiehouder actualiseert de onderhoudsschema's genoemd in lid 2 in ieder geval op basis van:
 - a Ervaringen tijdens het gebruik en onderhoud van het ZE-bussysteem;
 - b Eventuele aanwijzingen van de leverancier(s)/fabrikant(en) van het ZE-bussysteem;
 - c Aanwijzingen van de Concessieverlener en/of toezichhoudende instanties.
De Concessiehouder informeert de Concessieverlener onverwijld over alle aanpassingen van de onderhoudsschema's.
- 4 De Concessiehouder voert een ordentelijke en voor de Concessieverlener (of een door de Concessieverlener aan te wijzen deskundige) toegankelijke administratie en registratie met betrekking tot:
 - a het onderhoud van en reparaties en/of modificaties aan het ZE-bussysteem/de Assets;
 - b de inzetbaarheid van het ZE-bussysteem, waarbij in ieder geval duidelijk wordt bijgehouden gedurende welke periode(s) Assets niet inzetbaar zijn, wat daarvan de oorzaak is (bijvoorbeeld schade als gevolg van een ongeluk) en wanneer het gebrek is verholpen;
 - c de prestaties van de ZE-bussen in ieder geval waar het gaat om het aantal gereden kilometers en energieverbruik;
 - d de prestaties van de Batterijpakketten, waaronder de ontwikkeling van de capaciteit van de Batterijpakketten ten opzichte van de capaciteit in nieuwstaat (= State of Health ofwel SoH-waarde) en het risico op voortijdig falen. Daarbij is sprake van voortijdig falen van een Batterijpakket als op het moment dat de in de garantieverklaring vermelde minimale inzetperiode eindigt met het Batterijpakket niet langer ten minste de Gegarandeerde kilometrage en Gegarandeerde actieradius kan worden behaald.
De administratie en registratie omvat in ieder geval de informatie-elementen genoemd in bijlage 7 alsmede aanvullende informatie die naar het oordeel van de Concessieverlener nodig is voor een adequaat en volledig van de staat en prestaties van het ZE-bussysteem als geheel alsmede van de afzonderlijke Assets.
- 5 De Concessieverlener en de Concessiehouder kunnen voor de eerste inzet van de ZE-bussen in de Concessie nadere afspraken maken welke informatie betreffende de Batterijpakketten de Concessieverlener zal monitoren. Voorafgaand aan de plaatsing van een Vervangend batterijpakket kunnen de Concessieverlener en de Concessiehouder nieuwe afspraken ten aanzien van de bedoelde monitoring overeenkomen. Bij eventuele gesprekken over dergelijke afspraken geldt het informatieprofiel betreffende Batterijpakketten zoals opgenomen in [Bijlage 7] als vertrekpunt.
- 6 De Concessieverlener heeft het recht om gedurende de looptijd van de Concessie tussentijds rapportages te vragen over de onderhoudsstaat van het ZE-bussysteem, welke rapportages de Concessiehouder in dat geval binnen de aangegeven termijn dient te verstrekken, dan wel inspecties hierop te laten uitvoeren.
- 7 De Concessieverlener is gerechtigd gedurende de looptijd van de Concessie een deskundige aan te wijzen die rapport aan de Concessieverlener uitbrengt over de staat van het ZE-bussysteem en het uitgevoerde onderhoud, een eventuele Onderhoudsachterstand en/of over de juistheid en volledigheid van de informatie en documentatie over de staat en prestaties van het ZE-bussysteem. De Concessiehouder verleent aan de deskundige volledige medewerking en geeft de deskundige toegang tot alle gewenste plaatsen en gegevens. De kosten voor de deskundige komen voor rekening van de Concessieverlener.
- 8 Indien uit het deskundigenrapport, als bedoeld in lid 7, blijkt dat sprake is van een Onderhoudsachterstand stelt de Concessiehouder op verzoek van de Concessieverlener binnen een door de Concessieverlener te bepalen termijn een verbeterplan op waarin de Concessiehouder beschrijft op welke wijze de geconstateerde tekortkomingen gedurende de looptijd van de Concessie worden opgelost en waaruit blijkt dat de Concessiehouder aan het einde van de Concessie zal voldoen aan de voorwaarden die de betreffende leverancier/fabrikant heeft verbonden aan zijn garanties ten aanzien van de minimale inzetbaarheid, als bedoeld in artikel 5 lid 1 sub d. Indien de geconstateerde tekortkomingen niet worden verholpen, kan dit overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 lid 6 leiden tot een lagere Overnamewaarde van het ZE-bussysteem.

2.5.3 Toezichthoudende rol ov-autoriteit

Een laatste vraag in relatie tot het onderhoud van de assets is in hoeverre een ov-autoriteit voorafgaand aan en/of tijdens de looptijd van de concessie een toezichthoudende rol moet vervullen waar het gaat om de realisatie respectievelijk het beheer en onderhoud van het zero-emissiebus-systeem. Een reden om toezicht te willen houden is dat het (ook) in het belang van een ov-autoriteit is dat het zero-emissiebusstelsel gedurende de gegarandeerde inzetperiode daadwerkelijk gebruikt kan worden. Wanneer dit niet het geval is kan de continuïteit van het openbaar vervoer namelijk in gevaar komen en/of kan het versneld moeten afschrijven van onderdelen van het zero-emissiebusstelsel leiden tot financiële tegenvallers voor de concessiehouder en mogelijk ook voor de ov-autoriteit indien deze zich genooddrukt ziet deze financiële tegenvallers (deels) te compenseren teneinde de continuïteit van het openbaar vervoer te waarborgen. Door toezicht tijdens het productieproces van assets en door periodiek steekproefsgewijs de staat van onderhoud van assets in relatie tot hun waardeontwikkeling te (laten) controleren kan een ov-autoriteit onaangename verrassingen voorkomen. Het toezicht tijdens het productieproces moet in ieder geval de corrosiebehandeling van het chassis van de zero-emissiebussen omvatten, omdat corrosie achteraf lastig is vast te stellen maar wel grote gevolgen heeft voor de periode dat de zero-emissiebussen inzetbaar zijn.

Een reden om geen toezichthoudende rol te willen vervullen is wanneer een ov-autoriteit ervoor wil waken partij te worden bij mogelijke discussies tussen concessiehouder en leverancier en/of tussen concessiehouder en opvolgende concessiehouder over bijvoorbeeld de uitvoering of staat van onderhoud van (onderdelen van) het zero-emissiebus-systeem in relatie tot garantievoorzaken respectievelijk de overnamewaarde. Een actieve rol van de ov-autoriteit op het gebied van assetmanagement kan ertoe leiden dat de concessiehouder de ov-autoriteit (mede)verantwoordelijk stelt voor eventueel achterstallig onderhoud. Een ov-autoriteit is uiteraard altijd partij bij een concessieovergang, maar de rol van de ov-autoriteit is groter wanneer daarbij sprake is van overdracht van een zero-emissiebusstelsel.

In beide gevallen is een toezichthoudende rol van de ov-autoriteit daarom aan te bevelen. Het is echter niet noodzakelijk om in de overnameregeling bepalingen op te nemen ten aanzien van het toezicht op de staat van onderhoud van het zero-emissiebusstelsel. Een ov-autoriteit die een actieve toezichthoudende rol wenst te vervullen, kan dit namelijk beter in de concessie zelf regelen. Wel moet de overnameregeling een ov-autoriteit de mogelijkheid bieden om op ieder moment de staat van het zero-emissiebusstelsel te (laten) controleren.

2.6 Medewerking aanbesteding

Om in geval van een overnameregeling als ov-autoriteit een gelijk speelveld bij de aanbesteding van de opvolgende concessie zo goed mogelijk te kunnen waarborgen, is het

belangrijk dat de concessiehouder zijn volledige medewerking verleent aan de voorbereiding en uitvoering van de aanbestedingsprocedure. Die medewerking omvat in ieder geval:

- Het beschikbaar stellen van alle informatie die potentiële inschrijvers nodig hebben om zich een goed beeld te kunnen vormen van kenmerken, prestaties en onderhoudsstaat van het over te nemen zero-emissiebusstelsel. Potentiële inschrijvers moeten zich namelijk een goed beeld kunnen vormen van de inzetbaarheid van de verschillende onderdelen van het zero-emissiebusstelsel tijdens hun resterende gegarandeerde inzetperiode, teneinde de afweging te kunnen maken of zij al dan niet op de aanbesteding inschrijven (zie bijlage 7 voor een overzicht van de informatie waaraan in dit kader (mogelijk) gedacht moet worden). Omdat zero-emissiebussen anders in elkaar zitten dan diesel- en gasbussen en de techniek nog volop in ontwikkeling is, is beschikbaarheid van gegevens over gebruik en prestaties van zero-emissiebussen en hun batterijpakketten belangrijk voor potentiële inschrijvers.
- Het bieden van de mogelijkheid aan potentiële inschrijvers om het zero-emissiebusstelsel te schouwen. Belangrijk daarbij is dat:
 - een ov-autoriteit zelf één of enkele exemplaren van alle typen zero-emissiebussen voor de schouw aanwijst en de concessiehouder deze voertuigen ook daadwerkelijk opstelt;
 - in ieder geval alle niet-openbare locaties waar laadinfrastructuur is geplaatst in de schouw worden meegenomen;
 - potentiële inschrijvers voldoende tijd krijgen voor de visuele inspectie van zero-emissiebussen, laadinfrastructuur en, indien van toepassing, stallingen en werkplaatsen, zodat een ov-autoriteit niet het verwijt krijgt dat tijdens de aanbestedingsprocedure onvoldoende gelegenheid is geboden voor deze visuele inspectie.In dat kader is het belangrijk dat potentiële inschrijvers de mogelijkheid krijgen om ook het dak en de onderzijde van de zero-emissiebussen te inspecteren en dat luiken, klepjes, et cetera (op verzoek) geopend worden. Een overweging daarbij is om als ov-autoriteit een rapport van de schouw op te (laten) stellen, zodat de concessiehouder en andere geïnteresseerde vervoerders voor hun inschrijving op de opvolgende concessie van eenzelfde beeld van de bevindingen van de schouw uitgaan.
- Het tijdig, juist en volledig beantwoorden van vragen over het over te nemen zero-emissiebusstelsel die potentiële inschrijvers tijdens de aanbestedingsprocedure stellen. Het is belangrijk om hierover als ov-autoriteit vooraf goede afspraken met de concessiehouder te maken en hem tijdig te informeren over de planning van de aanbestedingsprocedure zodat de concessiehouder weet wanneer hij mensen moet vrijhouden voor het beantwoorden van de vragen.

Gelet op het belang dat hij zelf bij de overnameregeling heeft, ligt het daarbij niet voor de hand dat de concessiehouder kosten voor zijn medewerking aan de aanbestedingsprocedure bij de ov-autoriteit in rekening mag

brengen. Verder valt het gelet op het belang van een goede informatievoorziening tijdens de aanbestedingsprocedure aan te bevelen om als ov-autoriteit zelf een deskundige in te schakelen die ervoor zorgt dat alle informatie tijdig beschikbaar is, en die de schouw begeleidt en ondersteunt bij de beantwoording van vragen van potentiële inschrijvers. De kosten van deze deskundige komen in dat geval voor rekening van de ov-autoriteit.

2.7 Overnamewaarde zero-emissiebussysteem

De wijze waarop de overnamewaarde van het zero-emissiebussysteem wordt bepaald is een belangrijk onderdeel van de overnameregeling. Factoren die hierbij een rol spelen zijn:

- **De aanschafprijzen/realisatiekosten.** Deze moeten door de concessiehouder onderbouwd worden aan de hand van betaalbewijzen en facturen en voorzien worden van een controleverklaring van een accountant. Het is belangrijk dat een ov-autoriteit vooraf duidelijk aangeeft welke onderdelen van het zero-emissiebussysteem (zero-emissiebussen en hun batterijpakketten, laadinfrastructuur en eventueel stallingen en aldaar aanwezige installaties) wel en welke niet onder de overnameregeling vallen en daarmee wel of niet worden meegenomen bij de bepaling van de overnamewaarde (zie ook paragraaf 2.2). Daarbij kan het uit praktische overwegingen handig zijn om de niet-vervoerder-specifieke telematica die onder de overnameregeling valt op te nemen in de aanschafprijs van de zero-emissiebussen, ondanks dat deze apparatuur veelal in een kortere periode wordt afgeschreven en tussentijds vervangen moet worden. Verder zal moeten worden aangegeven of en op welke wijze eventuele vervangingsinvesteringen, zoals de vervangende batterijpakketten en eventueel niet-

vervoerder-specifieke telematica, in de aanschafprijzen/realisatiekosten meegenomen mogen worden dan wel of deze investeringen geacht worden onderdeel te zijn van de onderhoudskosten. Zoals in paragraaf 2.2 aangegeven heeft een ov-autoriteit wat betreft de opname van de (vervanging van) batterijpakketten in een overnameregeling in principe drie opties, namelijk:

- 1 Zowel de initiële als de vervangingsinvesteringen zijn onderdeel van de overnameregeling.
- 2 De initiële investeringen zijn onderdeel van de overnameregeling, terwijl de vervangingsinvesteringen geacht worden te zijn meegenomen bij de onderhoudskosten.
- 3 Zowel de initiële als de vervangingsinvesteringen vallen buiten de overnameregeling.

Voor de niet-vervoerder-specifieke telematica gelden in beginsel dezelfde opties. Op dit moment kiezen ov-autoriteiten uit praktische overwegingen veelal voor de eerste optie (zie voor de overwegingen paragraaf 2.2). Voor deze en de andere opties geldt dat in de overnameregeling eenduidig moet worden vastgelegd in hoeverre initiële en vervangende batterijpakketten en niet-vervoerder-specifieke telematica onderdeel zijn van de overnameregeling (zie ook paragrafen 2.2 en 2.4).

- **Eventuele subsidie- en/of fiscale regelingen** waarop de concessiehouder bij de aanschaf/realisatie met succes een beroep heeft gedaan. Enerzijds gaat het hierbij om (Europese) aanschafsubsidies, zoals op dit moment de Specifieke Uitkering Zero-Emissiebussen (SpUK-ZEBus)¹⁶ en tot voor kort de Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF)¹⁷, en anderzijds om fiscale regelingen zoals op dit moment de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil)¹⁸.

Artikel 7: Schouw ZE-bussysteem

- 1 Tijdens de aanbestedingsprocedure van de opvolgende concessie biedt de Concessiehouder gedurende ten minste 3 dagdelen (op door de Concessieverlener, na overleg met de Concessiehouder, te bepalen momenten) aan Geïnteresseerden de mogelijkheid om het ZE-bussysteem te schouwen. De Concessieverlener bepaalt welke Assets Geïnteresseerden moeten kunnen schouwen.
- 2 Bij de schouw stelt de Concessiehouder de ZE-bussen op een dusdanige wijze op, dat ook de bovenzijde (dak) en de onderzijde toegankelijk zijn voor inspectie. De Concessiehouder opent luiken, klepjes en cetera en schakelt boordsystemen (bijvoorbeeld deurbediening en klimaatregeling) in als een Geïnteresseerde daar tijdens de schouw om verzoekt.
- 3 De Concessiehouder biedt Geïnteresseerden de mogelijkheid om de voor overname in aanmerking komende Laadinfrastructuur te schouwen en vragen te stellen over het functioneren van de

Laadinfrastructuur. Indien Geïnteresseerden hierom verzoeken demonstreert de Concessiehouder de werking van de Laadinfrastructuur.

- 4 De Concessiehouder biedt Geïnteresseerden de mogelijkheid om de in artikel 3 lid 1 sub g bedoelde Stallingen en Laadlocaties te schouwen en vragen te stellen over het functioneren van de op deze locaties aanwezige Assets die voor overname in aanmerking komen. Indien Geïnteresseerden hierom verzoeken demonstreert de Concessiehouder de werking van deze Assets.
- 5 Het laten plaatsvinden van de schouw is voor eigen rekening en risico van de Concessiehouder.
- 6 De Concessieverlener kan besluiten tot het organiseren van extra bijeenkomsten met hetzelfde doel als in lid 1 tot en met lid 4 is beschreven, indien de Concessieverlener dit redelijkerwijs nodig acht. De Concessiehouder is verplicht om hieraan mee te werken. Lid 4 is in dat geval eveneens van toepassing.

¹⁶ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/spuk-zebus>

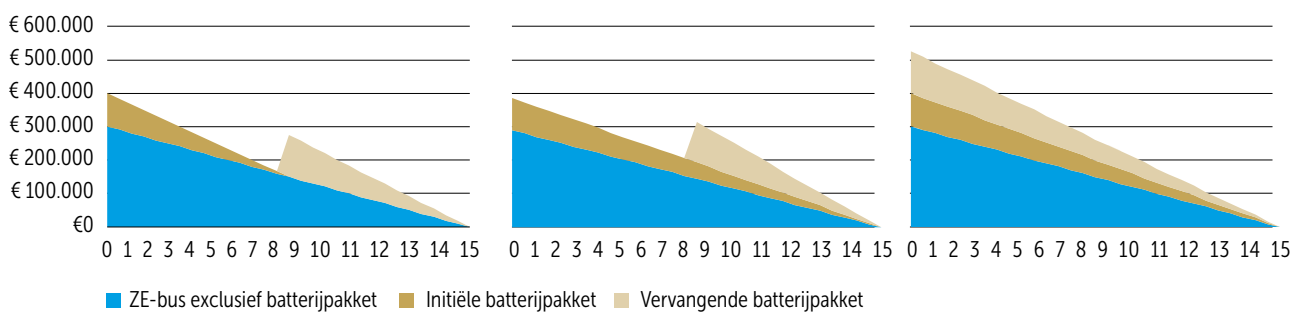
¹⁷ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/cef-transport/afif>

¹⁸ <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/miavamil/ondernemers>

Ov-autoriteiten zullen duidelijk moeten aangeven of de financiële voordelen van deze regelingen voor de concessiehouder tot een lagere aanschafprijs/realisatiekosten en daarmee een lagere overnamewaarde leiden dan wel of de concessiehouder moet aantonen dat en op welke wijze hij dit financiële voordeel volledig in zijn inschrijving voor de concessie heeft verwerkt.

■ **De wijze van afschrijving.** Veel ov-autoriteiten kiezen er voor om de aanschafprijs/realisatiekosten van het zero-emissiebusstelsel (eventueel gecorrigeerd voor de restwaarde) gedurende de gegarandeerde inzetperiode lineair af te schrijven om zo de kapitaallasten van het zero-emissiebusstelsel gelijkmatiger over de afschrijvingsperiode te spreiden¹⁹. Consequentie van deze afschrijvingsmethode is dat in de periode tussen aanschaf en afvoer van de zero-emissiebus/laadinfrastructuur de boekwaarde hoger zal zijn dan de marktwaarde, hetgeen geen probleem is zolang het zero-emissiebusstelsel gedurende de gehele afschrijvingsperiode voor de uitvoering van de concessie en opvolgende concessie ingezet kan worden. Zoals eerder aangegeven is die zekerheid er op dit moment nog niet. Alternatief is om het zero-emissiebusstelsel degressief af te schrijven, waarbij de ontwikkeling van de boekwaarde meer in lijn met die van de marktwaarde ligt, maar de afschrijvingskosten tijdens de eerste jaren van de afschrijvingsperiode hoger zijn. Die hogere afschrijvingskosten hebben nadelige gevolgen voor de hoeveelheid openbaar vervoer dat de concessiehouder, die het zero-emissiebusstelsel heeft aangeschaft, kan aanbieden. De opvolgende concessiehouder kan juist meer openbaar vervoer bieden, maar dan wel tot het moment waarop het zero-emissiebusstelsel moet worden vervangen, want daarna wordt hij met dezelfde hogere afschrijvingskosten voor het vervangende systeem geconfronteerd als zijn voorganger. Lineaire afschrijving past om die reden bij de gedachte achter de overnameregeling; namelijk spreiding van de afschrijvingskosten over een langere periode zodat de transitie naar zero-emissiebusvervoer zo min mogelijk ten koste van het dienstregelingsniveau gaat. Wel zullen in de loop der tijd de onderhoudskosten toenemen. Dat zou pleiten voor een licht degressieve afschrijvingsmethode om de totale kosten van het zero-emissiebusstelsel gedurende de gegarandeerde inzetperiode zo veel mogelijk gelijk te houden.

■ **De afschrijvingsperiode.** Eerder is al aangegeven dat de veronderstelling bij de transitie naar zero-emissiebusvervoer is dat zero-emissiebussen ten minste vijftien jaar inzetbaar zijn. Een ov-autoriteit kan er voor kiezen om deze periode als afschrijvingsperiode te hanteren. Alternatief is om de afschrijvingsperiode te koppelen aan de door de leverancier gegarandeerde inzetperiode van de zero-emissiebussen, eventueel met een maximum van bijvoorbeeld vijftien jaar. Zoals eerder is benoemd kan het praktisch zijn om de niet-vervoerder-specifieke telematica op te nemen in de aanschafprijs van de zero-emissiebussen en beide gezamenlijk over dezelfde periode af te schrijven. Hierdoor valt de overnamewaarde wel iets hoger uit, wat voordelig is voor de concessiehouder en nadelig voor de opvolgende concessiehouder, maar dit voordeel/nadeel is relatief klein. Omdat de (gegarandeerde) inzetperiode van batterijpakketten op dit moment nog steeds korter is dan die voor de zero-emissiebussen zelf (zie ook paragraaf 2.2), zullen de batterijpakketten op enig moment vervangen moeten worden. Wanneer de batterijpakketten onderdeel van de overnameregeling zijn, betekent dit dat hiervoor in principe een kortere afschrijvingsperiode van toepassing zou moeten zijn. Dit is weergegeven in de figuur links waarin in blauw de lineaire afschrijving van de zero-emissiebus exclusief batterijpakketten is weergegeven met daarbovenop in bruin de afschrijving van de batterijpakketten over een kortere periode. Zonder dit onderscheid in afschrijvingsperiode wordt de initiële investering in de batterijpakketten over dezelfde periode afgeschreven als de rest van de zero-emissiebus, terwijl daar bovenop dan nog de kosten voor vervanging van deze batterijpakketten komen zoals weergegeven in de middelste figuur.



Figuur 2. Afschrijvingsperiodes batterijpakketten

¹⁹ Bij lineair afschrijven zijn de kapitaallasten gelijkmatiger dan bij degressief afschrijven, maar minder gelijkmatig dan bij progressief of annuïtair afschrijven. In het laatste geval is de som van afschrijvingen en rentelasten jaarlijks gelijk, maar zijn de totale rentelasten over de gehele afschrijvingsperiode hoger dan bij lineair afschrijven (en aflossen).

- Zoals in paragraaf 2.2 is aangegeven is het aandeel van de batterijpakketten in de aanschafprijs van een zero-emissiebus in de praktijk echter lastig eenduidig en controleerbaar vast te stellen. Dit kan tot strategisch gedrag van de concessiehouder leiden, omdat bij een laag aandeel van de batterijpakketten de afschrijvingskosten tijdens de looptijd van de concessie lager en de overnamewaarde van de zero-emissiebus dus hoger zullen zijn, wat financieel voordeel voor de concessiehouder oplevert. Dergelijk strategisch gedrag kan worden voorkomen door de investering in vervangende batterijpakketten bij de aanschafprijs van de zero-emissiebus op te tellen en deze totale investering vervolgens af te schrijven over de gegarandeerde inzetperiode van de zero-emissiebusen zoals weergegeven in de rechterfiguur. Een dergelijke aanpak levert geen financieel voor- of nadeel voor de (opvolgende) concessiehouder op. Het kan wel tot vragen bij de concessiehouder leiden, omdat waarschijnlijk een relatief groot deel van de afschrijvingskosten van de vervangende batterijpakketten voor zijn rekening komen. Het is daarom belangrijk dat bij de start van de concessie duidelijkheid bestaat over de afschrijvingsmethode en -periode van de batterijpakketten en dit ook in de overnameregeling is vastgelegd.
- **De restwaarde na afloop van de afschrijvingsperiode.** Hierbij is de keuze of de aanschafprijs/realisatiekosten volledig tijdens de afschrijvingsperiode mogen/moeten worden afgeschreven of dat de concessiehouder met een bepaalde restwaarde mag/moet rekenen. De verwachting is dat in ieder geval de (vervangende) batterijpakketten na afloop van de afschrijvingsperiode nog een restwaarde zullen hebben. De vraag is echter of de opvolgende concessiehouder ook kans zal zien om deze restwaarde te verzilveren. Wanneer dit niet het geval is, wordt de opvolgende concessiehouder met hogere afschrijvingskosten geconfronteerd omdat hij de vooraf ingeschatte restwaarde die onderdeel van de overnamewaarde is volledig zal moeten afschrijven. Om dit laatste te voorkomen wordt de restwaarde veelal op nul gesteld. In de praktijk zal echter sprake zijn van enige restwaarde omdat de afgeschreven zero-emissiebusen nog wel op kortere omlopen ingezet kunnen worden, mits de leeftijds-eisen die een ov-autoriteit aan de bussen stelt dit toelaat.
- **Eventuele correctie voor achterstallig onderhoud.** In de overnameregeling zal ook aangegeven moeten worden of en hoe bij de bepaling van de overnamewaarde wordt omgegaan met een eventuele onderhoudsachterstand. Normaliter wordt de concessiehouder eerst in de gelegenheid gesteld om deze onderhoudsachterstand weg te werken. Is hij daartoe niet bereid of slaagt hij daar niet tijdig in dan wordt de onderhoudsachterstand in geld uitgedrukt (bijvoorbeeld in de vorm van de kosten die een andere partij moet maken om de onderhoudsachterstand weg te werken) en in mindering gebracht op de boekwaarde.
- **Eventuele correctie voor bovengemiddelde inzet van de zero-emissiebusen.** Bij een bovengemiddelde inzet kan een correctie plaatsvinden op de overnamewaarde. In de overnameregeling moet dan wel zijn opgenomen van welke gemiddelde kilometrage een ov-autoriteit uitgaat en

welke aftrek hij hanteert wanneer de daadwerkelijke inzet hoger is dan dit gemiddelde. En zoals eerder aangegeven moet in het meerwerk-tarief rekening worden gehouden met deze eventuele correctie op de overnamewaarde.

- **Eventuele correctie voor bovenmatige inzet van de zero-emissiebusen buiten de concessie.** In paragraaf 2.3 is als voorwaarde voor opname in de overnameregeling gesteld dat de zero-emissiebusen hoofdzakelijk voor de uitvoering van de concessie moeten worden ingezet. Als dat niet het geval blijkt te zijn of als de concessiehouder dit onvoldoende kan aantonen, kan een correctie plaatsvinden op de overnamewaarde. In de overnameregeling moet dan wel zijn opgenomen van welke minimuminzet een ov-autoriteit uitgaat, uitgedrukt in een percentage van het totale aantal gereden kilometers met de zero-emissiebus, en welke aftrek hij hanteert wanneer de door de concessiehouder aangetoonde inzet ten behoeve van de concessie onder dit minimumpercentage ligt.
- **Eventuele correctie voor benedengemiddelde SoH-waarde van de batterijpakketten.** Bij een bovengemiddelde degradatie van de prestaties van de batterijpakketten kan een correctie plaatsvinden vanwege de State of Health (SoH)-waarde van de batterijpakketten. Ook hiervoor geldt dat een ov-autoriteit in de overnameregeling dan wel moet opnemen van welke gemiddelde degradatie hij uitgaat in termen van de SoH-waarde die hij minimaal verwacht na een bepaalde inzetperiode van de batterijpakketten.

Voor een juiste waardebepaling van het zero-emissiebus-systeem zijn eindinspecties van de technische staat van het systeem belangrijk, al dan niet uitgevoerd door deskundigen. De ov-autoriteit kan het zero-emissiebus-systeem inspecteren ten behoeve van de aanbesteding en implementatie van de opvolgende concessie. Tijdens de implementatieperiode heeft de opvolgende concessiehouder de mogelijkheid tot inspectie. Ten slotte zal in de maand(en) voor de overdracht een eindinspectie moeten plaatsvinden door zowel de opvolgende concessiehouder als eventueel de ov-autoriteit. De tijd die hiervoor uitgetrokken moet worden, is afhankelijk van het aantal zero-emissiebusen dat wordt overgedragen en de vraag of zoals in geval van de concessie IJssel-Vecht sprake is van een technische inspectie van alle bussen of dat deze zich beperkt tot een percentage van de bussen zoals bij veel andere overnameregelingen.

Gebreken die worden geconstateerd bij een van de inspecties kan de concessiehouder herstellen voor het einde van de concessie. Indien gebreken niet tijdig zijn hersteld, kan de ov-autoriteit de overnamewaarde bijstellen. Voor deze bijstelling is in geval van de overname van de BYD-bussen voor de concessie IJssel-Vecht de volgende systematiek gevolgd:

- Tekortkomingen die onder de garantie van de leverancier vielen: deze zijn door de leverancier hersteld en hebben daardoor niet tot een bijstelling van de overnamewaarde geleid;
- Tekortkomingen die niet onder de garantie van de leverancier vielen, met daarbij een onderscheid tussen:

- generieke, vaker voorkomende tekortkomingen: de bijstelling van de overnamewaarde is gebaseerd op een vooraf vastgestelde 'catalogus' met herstellprijzen per tekortkoming, te weten de componentprijs en installatiekosten om de betreffende tekortkoming te herstellen, of
- unieke tekortkoming: de bijstelling van de overnamewaarde is gebaseerd op een afspraak tussen de concessiehouder en opvolgende concessiehouder over het gevolg voor de waarde van de bus.

Als er onenigheid ontstaat over de overnamewaarde kan het aanstellen van onafhankelijke deskundigen een oplossing

zijn om de overnamewaarde te bepalen. Aandachtspunt is dat de ov-autoriteit de overnamewaarde tijdig, dat wil zeggen ten minste drie maanden voor de feitelijke overdracht, moet vaststellen zodat voor alle bij de overdracht betrokken partijen (concessiehouder, opvolgende concessiehouder

en hun financiers en juristen) nog voldoende tijd resteert om de overdracht financieel en juridisch goed te regelen (zie ook paragraaf 2.8). Op basis van een laatste inspectie, uiterlijk twee weken voor de feitelijke overdracht, kan de eerder vastgestelde overnamewaarde nog worden geactualiseerd vanwege geconstateerde gebreken door schades en vandalisme, openstaande herstellingen, et cetera.

Artikel 8: Inspecties ZE-bussysteem

- 1 De Concessiehouder verleent medewerking aan inspecties van de technische staat van het ZE-bussysteem:
 - a Door of namens de Concessieverlener (zie ook artikel 6 lid 7), na overleg met de Concessiehouder, ten behoeve van de aanbesteding en/of implementatie van de opvolgende concessie.
 - b Door of namens de Opvolgende concessiehouder tijdens de implementatie van de opvolgende concessie. De inspectie vindt plaats na overleg met de Concessiehouder en indien van toepassing in afstemming met de inspectie door of namens de Concessieverlener zoals bedoeld onder a.
 - c Door of namens de Opvolgende concessiehouder en indien deze dit wenst door of namens de Concessieverlener in de maand(en) voor de feitelijke overdracht, in welke periode een inspectie/schadeschouw plaatsvindt.
 - d In een situatie als bedoeld in lid 5, door de onafhankelijke deskundigen.
- 2 Op verzoek van de Concessieverlener of op verzoek van de Opvolgende concessiehouder verleent de Concessiehouder medewerking aan controles van de informatie en documentatie over (de staat van onderhoud van) het ZE-bussysteem op juistheid en volledigheid, te weten:
 - a In het kader van de aanbesteding van de opvolgende concessie, indien de Concessieverlener hierom verzoekt;
 - b Tijdens de implementatie van de opvolgende concessie, indien de Opvolgende concessiehouder hierom verzoekt.
- 3 Onverminderd het bepaalde in lid 5, zullen de Concessieverlener en de Opvolgende concessiehouder inspecties ten behoeve van de aanbesteding en implementatie van de opvolgende concessie op een zodanig moment (laten) uitvoeren dat de Concessiehouder voldoende tijd resteert om een eventuele Onderhoudsachterstand weg te kunnen werken en Batterijpakketten eventueel nog te kunnen vervangen indien deze vervanging noodzakelijk blijkt om te kunnen voldoen aan de voorwaarde gesteld in artikel 3 lid 1 sub d.
- 4 Indien plaatsing van een Vervangend batterijpakket plaatsvindt op het moment dat de Opvolgende concessiehouder bekend is, staat het de Concessiehouder vrij om de keuze voor de Vervangende batterijpakketten met de Opvolgende concessiehouder af te stemmen en daarbij nadere afspraken over de Overnamewaarde van de

Vervangende batterijpakketten te maken in aanvulling op/afwijking van het bepaalde in artikel 9 lid 4 sub b en lid 7.

De Concessieverlener is geen partij in eventuele afspraken tussen de Concessiehouder en de Opvolgende Concessiehouder.

De Concessiehouder garandeert richting de Concessieverlener dat hij ook met deze afspraken voldoet aan de voorwaarde gesteld in artikel 3 lid 1 sub d.

- 5 Indien de bevindingen tijdens de ingevolge lid 1 en/of lid 2 uitgevoerde inspecties van invloed zijn op de Overnamewaarde als bedoeld in artikel 9, wijzen de Concessiehouder, de Opvolgende concessiehouder en de Concessieverlener ieder voor eigen rekening één onafhankelijke deskundige aan. De onafhankelijke deskundigen voeren gezamenlijk inspectie(s) uit om te bepalen of de technische staat van dan wel het ontbreken of onjuistheid van informatie en documentatie over (de staat van onderhoud van) het ZE-bussysteem aanleiding geven voor een vermindering van de Overnamewaarde van de betreffende Assets op het moment van overdracht. Indien de onafhankelijke deskundigen geen overeenstemming bereiken, is het oordeel van de door de Concessieverlener aangewezen onafhankelijke deskundige bepalend.
- 6 Indien blijkt dat sprake is van een Onderhoudsachterstand, stellen de Opvolgende concessiehouder en de Concessieverlener de Concessiehouder, voor zover de resterende tijd dit toelaat, in de gelegenheid dit te herstellen voor het einde van de Concessie. Indien de Concessiehouder aangeeft deze Onderhoudsachterstand niet voor het einde van de Concessie weg te kunnen/willen werken en/of op het moment van overdracht blijkt dat nog steeds sprake is van een Onderhoudsachterstand dan wel sprake is van een nieuwe Onderhoudsachterstand, dan wordt het bedrag dat aan onderhouds-, revisie- en (schade)herstelwerkzaamheden nodig is om de Onderhoudsachterstand aan de betreffende Assets weg te werken teneinde deze Assets in een bij hun leeftijd en mate van gebruik passende staat te brengen en/of de extra kosten die de Opvolgende concessiehouder moet maken als gevolg van de Onderhoudsachterstand, vermeerderd met 5%, in mindering gebracht op de Overnamewaarde van de betreffende Assets. De Concessieverlener bepaalt de hoogte van dit bedrag op basis van het oordeel van de onafhankelijke deskundigen genoemd in lid 5.

Artikel 9: Overnamewaarde ZE-bussysteem

- 1 De Concessieverlener stelt de Overnamewaarde van de verschillende typen Assets als volgt vast:
 - a ZE-bussen, waaronder de initiële Batterijpakketten²⁰ en Niet-vervoerder-specifieke telematica: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub a) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5) – Correctie kilometerstand (conform lid 5 en lid 6), zoals opgenomen in bijlage 2 onderdeel a.
 - b Vervangende batterijpakketten²¹: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub b) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5) – Correctie bovengemiddelde degradatie Batterijpakketten (vastgesteld conform lid 7), zoals opgenomen in bijlage 2 onderdeel b.
 - c Laadinfrastructuur: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub c) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5), zoals opgenomen in bijlage 3.
 - d *[Stallingen: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub d) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5), zoals opgenomen in bijlage 4 onderdeel a.*
 - e *[Installaties: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub e) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5), zoals opgenomen in bijlage 4 onderdeel b.*
 - f *[Inrichtingskosten Locaties: Aanschafwaarde (vastgesteld conform lid 2) – Afschrijving (vastgesteld conform lid 4 sub f) – eventuele Onderhoudsachterstand (vastgesteld conform artikel 8 lid 5), zoals opgenomen in bijlage 4 onderdeel c.]*
- 2 De Aanschafwaarde is gelijk aan het bedrag dat de Concessiehouder heeft betaald voor de betreffende Assets, zoals vastgelegd in de definitieve overeenkomst(en) - inclusief de definitieve prijsopgave(n) - die de Concessiehouder heeft gesloten met de leverancier(s) van deze Assets, verminderd met eventuele kortingen en/of compensatiebetalingen van de leverancier(s) aan de Concessiehouder en/of eventuele subsidies dan wel fiscale regelingen of andere voordelen waarvoor de Concessiehouder vanwege de aanschaf van de betreffende Assets in aanmerking komt.
- 3 De Concessiehouder onderbouwt de Aanschafwaarde als bedoeld in lid 2 aan de hand van facturen en betaalbewijzen die vergezeld gaan van een controleverklaring van een accountant. Hiertoe krijgen de Concessieverlener en de accountant voor zover nodig voor het verkrijgen van voldoende onderbouwing van de Aanschafwaarde inzage in de administratie van de Concessiehouder dan wel andere relevante partijen, waaronder inzage in de definitieve overeenkomst(en) en prijsopgave(n), kortingen/compensatiebetalingen en subsidies/fiscale voordelen.
- 4 De afschrijving van het ZE-bussysteem wordt als volgt bepaald:
 - a ZE-bussen²²: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode met een maximum van vijftien (15) jaar, gemeten vanaf de datum van eerste inzet van de ZE-bus, met een restwaarde van nul (0) euro.
 - b Vervangende batterijpakketten²³: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bussen als bedoeld onder sub a, met een restwaarde van nul (0) euro, tenzij de Gegarandeerde inzetperiode van de Vervangende batterijpakketten eindigt voor de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bussen, in welk geval de Aanschafwaarde van de Vervangende batterijpakketten lineair wordt afgeschreven in de periode vanaf de eerste inzet van de ZE-bus waarin het Vervangende batterijpakket is geplaatst tot het einde van de Gegarandeerde inzetperiode van het Vervangende batterijpakket²⁴.
 - c Laadinfrastructuur: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode met een maximum van vijftien (15) jaar, gemeten vanaf de datum van eerste ingebruikname van de Laadinfrastructuur, met een restwaarde van nul (0) euro, waarbij geldt dat de afschrijvingsperiode niet later eindigt dan de afschrijvingsperiode van de ZE-bussen ten behoeve waarvan de Laadinfrastructuur is aangeschaft.
 - d *[Stallingen: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode van de Stalling] met een maximum van vijftien (15) jaar, gemeten vanaf de datum van eerste ingebruikname van de Stalling, met een restwaarde van nul (0) euro.*
 - e *[Installaties: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode van de Installatie met een maximum van vijftien (15) jaar, gemeten vanaf de datum van eerste ingebruikname van de Installatie, met een restwaarde van nul (0) euro.*
 - f *[Inrichtingskosten: door middel van lineaire afschrijving van de Aanschafwaarde in de Gegarandeerde inzetperiode van de betreffende Stalling met een maximum van vijftien (15) jaar, gemeten vanaf de datum van eerste ingebruikname van de Stalling, met een restwaarde van nul (0) euro.]*

²⁰ Met initiële Batterijpakketten wordt bedoeld de Batterijpakketten die op het moment van levering onderdeel zijn van de ZE-bussen.

²¹ Om aan artikel 3 lid 1 sub d te voldoen kan de Concessiehouder de Batterijpakketten vóór de eigendomsoverdracht vervangen. In geval de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener teemata die op het moment met levensverlengend onderhoud in plaats van vervanging van de Batterijpakketten eveneens aan het gestelde in artikel 3 lid 1 sub d kan worden voldaan, maken de Concessiehouder en de Concessieverlener nadere afspraken over de wijze waarop de investering in levensverlengend onderhoud wordt meegenomen bij de bepaling van de Overnamewaarde, waarbij afschrijving conform lid 4 sub b in principe het uitgangspunt zal zijn.

²² Inclusief Batterijpakketten en Niet-vervoerder-specifieke telematica die op het moment van levering onderdeel zijn van de ZE-bussen.

²³ Om aan artikel 3 lid 1 sub d te voldoen kan de Concessieverlener de Batterijpakketten vóór de eigendomsoverdracht vervangen.

²⁴ De afschrijvingsmethode van Vervangende batterijpakketten brengt met zich mee dat op het moment van overdracht naar de Opvolgende concessiehouder van de Aanschafwaarde van het Vervangende batterijpakket eenzelfde deel is afgeschreven als van de Aanschafwaarde van de betreffende ZE-bus die tevens de kosten van het initiële Batterijpakket omvat. Dat wil zeggen, bij een Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bus van vijftien (15) jaar en bij een inzet van deze ZE-bus aan het einde van de Concessie gedurende tien (10) jaar gemeten vanaf de datum van eerste inzet, is op het moment van overdracht naar de Opvolgende concessiehouder de Afschrijving van zowel het initiële Batterijpakket als Vervangende batterijpakket gelijk aan 10/15 deel van de Aanschafwaarde.

Artikel 9: Overnamewaarde ZE-bussysteem (vervolg)

- 5 Indien sprake is van een gezien hun leeftijd bovengemiddelde inzet van ZE-bussen vindt er een correctie op de Overnamewaarde plaats, en wel als volgt:
 - a ZE-bussen worden geacht bovengemiddeld te zijn ingezet indien de kilometrage van de ZE-bussen de normkilotrage voor dat type ZE-bus overschrijdt, waarbij:
normkilotrage = Gegarandeerde kilometrage/Gegarandeerde inzetperiode x inzetperiode (in jaren), waarbij:
inzetperiode = periode vanaf de datum van eerste inzet tot het moment van overdracht.
 - b Bij bovengemiddelde inzet vindt een aftrek plaats van [€ 0,15] per kilometer voor het aantal kilometers waarmee de kilometrage van een ZE-bus de normkilotrage overschrijdt.²⁵
- 6 Indien ZE-bussen niet hoofdzakelijk voor de uitvoering van de Concessie zijn ingezet (als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub b) vindt er een correctie op de Overnamewaarde plaats, en wel als volgt:
 - a ZE-bussen worden geacht niet hoofdzakelijk voor de uitvoering van de Concessie te zijn ingezet wanneer de Concessiehouder niet ten genoegen van de Concessieverlener kan aantonen dat ten minste [95%] van de gemiddelde kilometrage van de ZE-bussen, berekend over alle ZE-bussen van hetzelfde type ZE-bus, ten behoeve van de uitvoering van de Concessie is ingezet.
 - b Bij bovenmatige inzet van ZE-bussen buiten de Concessie vindt een aftrek plaats van [€ 0,15] per kilometer voor het aantal kilometers waarvan de Concessiehouder niet kan aantonen dat deze voor de uitvoering van de Concessie zijn ingezet voor zover dit aantal kilometers de norm van [5/1%] van de gemiddelde kilometrage zoals bedoeld onder sub a, overschrijdt.²⁶
- 7 Indien sprake is van een bovengemiddelde degradatie van Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten vindt er een correctie op de Overnamewaarde plaats, en wel als volgt:
 - a De degradatie van Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten is bovengemiddeld indien de capaciteit van de Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten (zoals bedoeld in artikel 6 lid 3 sub d) meer is afgenomen dan de door de leverancier(s) gegarandeerde SoH-waarde over de betreffende inzetperiode;
 - b De correctie voor bovengemiddelde degradatie van Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten wordt als volgt bepaald: de SoH-waarde van de Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten wordt afgetrokken van de door de leverancier(s) gegarandeerde SoH-waarde over de betreffende inzetperiode. Dit verschil wordt gedeeld door de door de leverancier(s) gegarandeerde maximale afname van de SoH-waarde over de levensduur. De factor die hieruit resulteert wordt vermenigvuldigd met de Aanschafwaarde van de Batterijpakketten/Vervangende batterijpakketten.²⁷

2.8 Overdracht zero-emissiebusstelsel

Laatste onderdeel van de overnameregeling betreft de feitelijke overdracht van het zero-emissiebusstelsel. De recente overdracht van zero-emissiebusstelsels in Nederland heeft ten aanzien van dit onderdeel van de overnameregeling een aantal waardevolle inzichten opgeleverd. Zo is het belangrijk dat betrokken partijen zich realiseren dat de overnameregeling zelf niet toereikend is voor de feitelijke overdracht. Daarvoor is namelijk een koopovereenkomst tussen de concessiehouder en de opvolgende concessiehouder nodig die tevens als basis kan dienen voor het afronden/aangaan van bijbehorende financiële verplichtingen. Wat dit laatste betreft blijkt sprake van een spanningsveld bij de feitelijke overdracht tussen de belangen van de concessiehouder en zijn financier

enerzijds en de belangen van de opvolgende concessiehouder en zijn financier anderzijds. Voor de concessiehouder en zijn financier geldt dat de overdracht van het zero-emissiebusstelsel in principe pas kan plaatsvinden nadat de opvolgende concessiehouder aan alle financiële verplichtingen heeft voldaan. De financier van de opvolgende concessiehouder zal het geld echter in principe pas naar de concessiehouder willen (laten) overmaken nadat de opvolgende concessiehouder de eigendom heeft verkregen van het zero-emissiebusstelsel dat als onderpand voor de lening dient. De impasse die hierdoor dreigt te ontstaan is weliswaar op te lossen door de overdracht via een notaris te laten verlopen (vergelijkbaar met de aankoop van een huis), maar dit kost extra tijd en brengt extra kosten met zich mee.

25 Rekenvoorbeeld: Bij een Gegarandeerde inzetperiode van 15 jaar en een Gegarandeerde kilometrage van 1,2 miljoen kilometer bedraagt de normkilotrage bij een inzetperiode van 10 jaar 0,8 miljoen kilometer (=1,2 miljoen/15 x 10). Als de kilometrage van een ZE-bus 0,85 miljoen kilometer bedraagt, wordt de Overnamewaarde van deze ZE-bus met € 7.500 (= (0,85 miljoen – 0,8 miljoen) x € 0,15) verlaagd.

26 Rekenvoorbeeld: Bij een gemiddelde kilometrage van 850.000 miljoen kilometer dient ten minste 807.500 kilometers (= 0,95*850.000) voor de uitvoering van de Concessie te zijn ingezet. Ingeval de Concessiehouder slechts van 800.000 kilometer kan aantonen dat deze kilometers voor de uitvoering van de Concessie zijn ingezet, wordt de Overnamewaarde van de betreffende ZE-bussen met € 1.125 (= (807.500 – 800.000) x € 0,15) per ZE-bus verlaagd.

27 Rekenvoorbeeld: De capaciteit van een Batterijpakket in nieuwstaat is 100 kWh. De leverancier garandeert een inzetperiode van 7,5 jaar en een minimale capaciteit van 85 kWh aan het eind van deze periode. Het Batterijpakket wordt na 2,5 jaar overgenomen. De capaciteit zou op basis van de opgave van de leverancier 95 kWh (= 100 kWh – 2,5/7,5 x (100 kWh – 85 kWh)) moeten zijn. De werkelijke capaciteit blijkt op het moment van overdracht 90 kWh. De correctie vanwege bovenmatige degradatie is in dat geval 33,33% (= (95-90) / (100-85) x 100%) van de Aanschafwaarde van het Batterijpakket.

Deze dreigende impasse is in ieder geval niet in het belang van de ov-autoriteit. Voor de ov-autoriteit is het belangrijk dat een eventueel geschil/impasse tussen de concessiehouder en de opvolgende concessiehouder aangaande de eigendomsoverdracht de continuïteit van het openbaar vervoer niet in gevaar brengt. In dat kader is het onder meer van belang dat de concessiehouder:

- het zero-emissiebussysteem in een goede staat van onderhoud en in een staat zoals verwacht mag worden op basis van leeftijd en gebruik overdraagt;
- alle bij het zero-emissiebussysteem behorende bedrijfsinformatie en documentatie, zoals de onderhoudshistorie, eventuele aanpassingen aan bussen en/of laadinfrastructuur, handboeken, schadehistorie, brandstofverbruik en kilometrages, volledig en tijdig aanlevert;
- met de opvolgende concessiehouder duidelijke afspraken maakt over de stappen die tijdens het traject tot de feitelijke overdracht gezet moeten worden (waaronder het opstellen van een koopovereenkomst tussen de concessiehouder en de opvolgende concessiehouder, het bepalen van de onderhoudsstaat en daarmee de overnamewaarde, en het maken van afspraken over de financiering en betaling van de overnamewaarde), welke partijen daarbij (eventueel) betrokken moeten worden (denk aan financiers, juristen en deskundigen) en wanneer elke stap uiterlijk afgerond moet zijn;
- met de opvolgende concessiehouder afspraken maakt over de beschikbaarheid/overdracht van één of enkele zero-emissiebussen tijdens de implementatieperiode zodat de opvolgende concessiehouder de zero-emissiebussen kan leren kennen en de ombouw van de vervoerder-specifieke apparatuur kan voorbereiden;
- met de opvolgende concessiehouder afspraken maakt over het moment waarop deze kan starten met de vervanging van vervoerder-specifieke apparatuur in de bussen en het eventueel overspuiten/herbestickeren van het exterieur.

Wat dit laatste betreft kan een ov-autoriteit in de overnameregeling vastleggen in welke periode de vervanging kan plaatsvinden en in hoeverre de kosten en eventuele gedeerde inkomsten door de ov-autoriteit worden gecompenseerd. Belangrijk daarbij is dat de bepalingen die een ov-autoriteit hierover in de overnameregeling opneemt van invloed kunnen zijn op de mate waarin bij de aanbesteding van de opvolgende concessie sprake is van een gelijk speelveld.

Wat de eerste punten betreft is het belangrijk dat de overnameregeling bepalingen bevat die voorzien in een onafhankelijke inspectie van het zero-emissiebussysteem wat betreft juistheid en volledigheid van informatie en documentatie en de technische staat. Zoals in paragraaf 2.7 beschreven, kan de inspectie van de technische staat tot een verlaging van de overnamewaarde leiden op het moment dat de onafhankelijke deskundige een onderhoudsachterstand constateert. Gelet op de mogelijke impact is het raadzaam om in de overnameregeling te beschrijven hoe in geval van een dergelijke constatering

wordt gehandeld (hoor-wederhoor en mogelijkheid tot herstel) voordat tot een waardevermindering wordt overgegaan. Belangrijk daarbij is dat een eventueel geschil over de technische staat de continuïteit van het openbaar vervoer niet in gevaar brengt.

Ten slotte is het met het oog op de continuïteit van het openbaar vervoer belangrijk dat de opvolgende concessiehouder vanaf de start van zijn concessie gebruik kan maken van de laadinfrastructuur op de verschillende locaties. Hiervoor is het noodzakelijk dat de opvolgende concessiehouder in ieder geval gedurende een gedeelte van de resterende gegarandeerde inzetperiode van de laadinfrastructuur gebruik van deze locaties kan maken. Eerder is beschreven hoe dit geregeld kan worden (bijvoorbeeld via concept-huurovereenkomsten), waarbij ook is gewezen op een mogelijke terughoudendheid bij de eigenaar/verhuurder van de locatie voor het maken van afspraken met een op dat moment nog onbekende opvolgende concessiehouder. Echter, wanneer deze afspraken niet gemaakt kunnen worden, leidt dit ertoe dat laadinfrastructuur mogelijk verplaatst moet worden en daardoor bij aanvang van de opvolgende concessie tijdelijk niet gebruikt kan worden voor het laden van de zero-emissiebussen.

Artikel 10: Verplichte medewerking aan vloeiende concessieovergang

- 1 De Concessiehouder verleent volledige medewerking aan maatregelen die nodig zijn met het oog op een vloeiende concessieovergang, in de zin dat reizigers op geen enkele wijze nadeel ondervinden van de overdracht van het ZE-bussysteem doordat de Concessiehouder tot het einde van de Concessie en de Opvolgende concessiehouder vanaf de start van de opvolgende concessie kunnen beschikken over een goed werkend ZE-bussysteem.
- 2 De Concessiehouder gaat tijdig in overleg met de Opvolgende concessiehouder om tot procesafspraken inclusief planning inzake de overdracht van het ZE-bussysteem te komen die moeten zorgen voor een vloeiende concessieovergang. Indien de Concessiehouder en de Opvolgende concessiehouder niet tot overeenstemming komen over te zetten processtappen en te nemen maatregelen of de planning en uitvoering daarvan, dan is de Concessieverlener bevoegd hierover een bindend advies te geven. De Concessiehouder is verplicht dit advies op te volgen.
- 3 De Concessiehouder verschaft op verzoek van de Concessieverlener of de Opvolgende concessiehouder alle informatie (zie onder andere artikelen 5, 6 en 7) die nodig is voor, of bij kan dragen aan een goede overdracht van het ZE-bussysteem van de Concessiehouder naar de Opvolgende concessiehouder. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:
 - a de informatie die de Concessiehouder ten behoeve van de aanbesteding verstrekt om een gelijk speelveld te creëren, en
 - b de informatie die de Concessiehouder in de implementatieperiode verstrekt aan de Opvolgende concessiehouder ten behoeve van de overdracht van het ZE-bussysteem vanuit het oogpunt van een vloeiende concessieovergang, beide binnen de grenzen van het redelijke, zulks te beoordelen door de Concessieverlener.
- 4 De Concessiehouder is verplicht alle redelijke medewerking te verlenen aan en informatie te verstrekken betreffende de werkzaamheden die in het kader van dit artikel worden verricht. Daarnaast verschaft de Concessiehouder aan door de Concessieverlener of de Opvolgende concessiehouder aangewezen personen toegang tot de locaties die betreden moeten worden om benodigde werkzaamheden aan Laadinfrastructuur goed uit te kunnen voeren.
- 5 De Concessiehouder maakt met de Opvolgende concessiehouder afspraken over:
 - a de beschikbaarheid/overdracht van één of enkele ZE-bussen tijdens de implementatieperiode voor testdoeleinden en om de ombouw van Vervoerder-specifieke telematica te kunnen voorbereiden, en
 - b het moment waarop de Opvolgende concessiehouder kan starten met de vervanging van Vervoerder-specifieke telematica in de ZE-bussen en het eventueel overspuiten/herbestickeren van het exterieur, beide binnen de grenzen van het redelijke, zulks te beoordelen door de Concessieverlener.
- 6 De Concessiehouder bespreekt maandelijks of zoveel vaker als nodig met de Opvolgende concessiehouder en de Concessieverlener de voortgang van de processtappen en maatregelen genoemd in lid 2 en actualiseert indien nodig in overleg met de Opvolgende concessiehouder de planning daarvan teneinde te komen tot een tijdige eigendomsoverdracht van het ZE-bussysteem zoals bedoeld in artikel 13.

Artikel 11: Overdracht eigendom ZE-bussysteem

- 1 De overnameverplichting van het ZE-bussysteem is van toepassing indien aan de genoemde voorwaarden in artikel 3 en in het algemeen aan alle bepalingen in de Overnameregeling wordt voldaan ongeacht wie de eigenaar is van het ZE-bussysteem.
- 2 In het kader van de Overnameregeling zal de eigenaar van het ZE-bussysteem de onbezwaarde eigendom van het ZE-bussysteem, alsmede de op het ZE-bussysteem betrekking hebbende garantierechten, overeenkomsten en opstalrechten, overdragen aan de Opvolgende concessiehouder.
- 3 Indien en voor zover de eigenaar van het ZE-bussysteem een ander is dan de Concessiehouder, is het de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder dat de eigenaar volledige medewerking verleent aan de in dit artikel bedoelde overdracht.
- 4 De Concessiehouder draagt de ZE-bussen over inclusief de Batterijpakketten en de ingebouwde Niet-vervoerder-specifieke telematica als bepaald in bijlage 4.
- 5 Vervoerder-specifieke telematica, stickers en andere aangebrachte zaken aan de ZE-bussen worden door en op kosten van de Concessiehouder vóór het moment van overdracht verwijderd. De Concessiehouder laat de bekabeling en bevestigingspunten ten behoeve van de Vervoerder-specifieke telematica zitten. Ingeval de Opvolgende concessiehouder de ZE-bussen wenst over te nemen inclusief Vervoerder-specifieke apparatuur, doet de Concessiehouder hiervoor een redelijk aanbod aan de Opvolgende concessiehouder.

Artikel 12: Overdracht huurovereenkomsten Stallingen

- 1 Op grond van het gestelde in artikel 3 lid 2 sub f is het de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder dat de verhuurder van een Stalling of Laadlocatie waar Laadinfrastructuur is geplaatst die onder de Overnameregeling valt, volledige en onvoorwaardelijke medewerking toezegt aan de toegang van de Opvolgende concessiehouder tot deze Stalling/Laadlocatie voor minimaal de resterende duur van de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bussen die gestald/onderhouden worden op deze Stalling respectievelijk van deze Laadlocatie gebruik maken.
 - 2 Voor alle onder de Overnameregeling vallende Stallingen/Laadlocaties verstrekt de Concessiehouder uiterlijk twee weken na eerste gebruik van Laadinfrastructuur op de betreffende Stalling/Laadlocatie een door de verhuurder afgegeven verklaring waarin de verhuurder onvoorwaardelijk instemt met de overdracht van de huurovereenkomst²⁸ voor de Stalling/Laadlocatie naar de Opvolgende concessiehouder onder gelijklopende voorwaarden en met het opnemen van deze huurovereenkomst door de Concessieverlener in de aanbestedingsdocumenten voor de aanbesteding van de opvolgende concessie.
- In aanvulling op het bepaalde in lid 1 omvat de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder tevens de continuering van de aanwezige netaansluiting en het gecontracteerd vermogen voor de onder de Overnameregeling vallende Stallingen en Laadlocaties, tenzij de Concessiehouder en de Opvolgende concessiehouder anders overeenkomen.
- 3 De Concessiehouder is verplicht om de Opvolgende concessiehouder voorafgaand aan de start van de opvolgende concessie toegang tot alle onder de Overnameregeling vallende Stallingen/Laadlocaties te geven.

Artikel 13: Feitelijke eigendomsoverdracht naar de Opvolgende concessiehouder

- 1 De overdracht van het ZE-bussysteem vindt plaats op het moment van concessieovergang, dan wel – indien dat later is – op het moment dat de Opvolgende concessiehouder de volledige conform artikel 9 bepaalde Overnamewaarde heeft voldaan. De betaling vindt plaats uiterlijk op de vrijdag voorafgaand aan de zondag waarop de opvolgende concessie start, tenzij de Concessiehouder en de Opvolgende concessiehouder anders overeenkomen.
- 2 De Concessiehouder draagt het ZE-bussysteem aan de Opvolgende concessiehouder over in goede staat van onderhoud en in een staat zoals verwacht mag worden op basis van leeftijd en mate van gebruik (wat de ZE-bussen betreft onder andere in termen van kilometrage en wat de Batterijpakketten betreft onder andere in termen van capaciteit), dit ter beoordeling van de Concessieverlener. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Batterijpakketten van de ZE-bussen op het moment van overdracht zoveel mogelijk zijn opgeladen.
- 3 De Concessiehouder verschafft de Opvolgende concessiehouder op het tijdstip van overdracht de feitelijke en volledige eigendom over het over te dragen ZE-bussysteem. In aanvulling hierop kan de Concessiehouder de Opvolgende concessiehouder een aanbod doen om de voorraad reserve-onderdelen, niet zijnde strategische reserve-onderdelen, over te nemen tegen betaling van de waarde zoals die uit de administratie van de Concessiehouder volgt. Het is aan de Opvolgende concessiehouder te bepalen of hij dit aanbod accepteert.
- 4 De Concessiehouder zorgt voor een eindschoonmaak van de over te dragen ZE-bussen en draagt de ZE-bussen schoon over aan de Opvolgende concessiehouder. De eindschoonmaak houdt in dat alle zichtbare vervuiling verwijderd is en dat beschadigingen aan interieur en exterieur zijn hersteld, met dien verstande dat interieur en exterieur een bij regulier gebruik en gelet op het aantal kilometers dat de ZE-bussen hebben gereden te verwachten mate van slijtage mogen kennen.
- 5 Gelijktijdig met de overdracht van het ZE-bussysteem draagt de Concessiehouder de bijbehorende bedrijfsinformatie en documentatie over aan de Opvolgende concessiehouder. Hieronder wordt in ieder geval verstaan de onderhoudshistorie, bijbehorende handboeken, schadehistorie en informatie over energieverbruik. Op verzoek van de Concessieverlener of de Opvolgende concessiehouder kan de juistheid en volledigheid van de informatie en documentatie door (een) deskundige(n) worden gecontroleerd. De kosten voor de deskundige(n) komen voor rekening van de partij die de deskundige(n) heeft ingeschakeld.
- 6 De Concessiehouder is enkel verplicht om de onbezwaarde eigendom van het ZE-bussysteem over te dragen in het geval de Concessieverlener, de Opvolgende concessiehouder of een derde op de overdrachtsdatum volledig het ingevolge artikel 9 verschuldigde bedrag aan de Concessiehouder heeft betaald. De Concessieverlener zal in de aanbesteding van de opvolgende concessie in de vorm van een overnameverplichting voor de Opvolgende concessiehouder een onbezwaarde eigendomsoverdracht van het ZE-bussysteem waarborgen en zekerheid bieden aan de Concessiehouder dat de bedragen waarop zij uit hoofde van de Overnameregeling recht heeft, worden voldaan.
- 7 Indien de Opvolgende concessiehouder op het moment van concessieovergang het ingevolge artikel 9 verschuldigde bedrag niet volledig heeft voldaan en de Concessiehouder als gevolg daarvan gehouden is na de concessieovergang nog (lease)betalingen te verrichten aan zijn financier(s), staat de Concessieverlener ervoor garant dat deze betalingen aan de Concessiehouder en/of de financier(s) worden voldaan op grond van een nader overeen te komen regeling. De Concessieverlener zal daartoe in de in lid 6 bedoelde overnameverplichting een verhaalmogelijkheid richting de Opvolgende concessiehouder opnemen.
- 8 De Concessiehouder handelt zodanig dat eventuele geschillen die verband houden met de overdracht van het ZE-bussysteem nimmer ten koste zullen gaan van de continuïteit van het openbaar vervoer.

²⁸ Onder de overdracht van de huurovereenkomst wordt tevens verstaan het vervangen van de huurovereenkomst tussen de verhuurder en de Concessiehouder door een huurovereenkomst tegen gelijklopende voorwaarden tussen de verhuurder en de Opvolgende concessiehouder.

3 Aanpassingen in geval van waterstofbussen

Voor wat overnamebepalingen voor de zero-emissiebussen zelf betreft zijn er beperkte verschillen tussen batterij-elektrische bussen en waterstofbussen (ook wel brandstofcelbussen of H₂-bussen genoemd). De TCO van waterstofbussen is op dit moment hoger dan de TCO van batterij-elektrische bussen en de TCO van dieselbussen. Waterstofbussen hebben net als batterij-elektrische bussen een elektrische aandrijflijn, waarbij de brandstofcel van de waterbus een extra complicerende factor vormt. Maar voor de waardebeoordeling van de brandstofcel, inclusief ondersteunende batterij, kan net als voor de waardebeoordeling van de batterijpakketten gerefereerd worden aan de garanties ten aanzien van de minimale inzetperiode en/of het aantal operationele uren die de leverancier afgeeft. Daarbij geldt ook voor brandstofcellen dat hun gegarandeerde levensduur op dit moment nog korter is dan 15 jaar, waardoor deze cellen tijdens de afschrijvingsperiode van de waterstofbussen vervangen zullen moeten worden.

Verschillen zijn er wel waar het de laadinfrastructuur respectievelijk tankvoorzieningen betreft. Belangrijkste verschil is dat voor de laadinfrastructuur voor batterij-elektrische bussen op dit moment vaak gekozen wordt om deze onderdeel te maken van het zero-emissiebusstelsel. Dit omdat fabrikanten kiezen voor verschillende laadtechnieken en spanningsniveaus, waardoor het niet mogelijk is om batterij-elektrische bussen bij alle typen laadinfrastructuur op te laden (zie ook paragraaf 2.2). Als gevolg van deze keuze ligt het eigendom van de laadinfrastructuur bij de concessiehouder of is er sprake van een leverancier die systeemverantwoordelijk is en de bussen inclusief laadinfrastructuur als een integraal systeem aanbiedt. Daarbij geldt dat soort en locatie van de laadinfrastructuur dermate op het type batterij-elektrische bus (en de te rijden dienstregeling) is afgestemd dat het zinvol kan zijn om, indien geen grote wijzigingen in de dienstregeling zijn voorzien, de combinatie van bussen, laadinfrastructuur en eventueel stallingen/werkplaatsen over te dragen aan de opvolgende concessiehouder (zie verder paragraaf 2.2).

De tankvoorziening voor waterstofbussen kan (op termijn) in principe op een vergelijkbare manier gerealiseerd worden als de tankvoorziening voor diesel- en aardgasbussen. De tankvoorziening kan bijvoorbeeld door een derde partij worden aangelegd die eventueel ook de leverancier van de waterstof kan zijn. De concessiehouder betaalt voor de waterstof die hij afneemt, maar hoeft zelf niet in de tankvoorziening te investeren. Gelet op de complexiteit en hoge kosten ligt deze werkwijze meer voor de hand dan dat de vervoerder zelf zorgt voor de aanschaf, het beheer en de instandhouding van een tankvoorziening voor waterstofbussen. Kanttekening daarbij is dat groene waterstof en het bijbehorende waterstofleidingennetwerk op dit moment beperkt beschikbaar is in Nederland. Het ter plekke produceren van waterstof is ook nog geen echte optie, omdat het rijden met waterstofbussen in dat geval veel meer stroom vergt dan het rijden met batterij-elektrische bussen.

Gevolg is dat indien een ov-autoriteit kiest voor de inzet van waterstofbussen of vervoerders toestaat om voor waterstofbussen te kiezen, de ov-autoriteit ten aanzien van de tankvoorziening voor de waterstofbussen de volgende twee opties heeft:

- de tankinfrastructuur opnemen in een overnameregeling om de kosten te beperken. In dat geval is het net als bij laadinfrastructuur voor batterij-elektrische bussen op stallingen noodzakelijk dat geregeld is dat de opvolgende concessiehouder ook toegang tot de tankinfrastructuur heeft (bijvoorbeeld door het toevoegen van een concept-huurovereenkomst voor de betreffende stalling aan de aanbestedingsdocumenten);
- het (laten) afsluiten van een waterstofleveringscontract voor een langere periode dan de (resterende) concessieduur en dit contract vervolgens onderdeel van de overnameregeling maken, zoals bij de recent aanbestede concessie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee het geval is. Dit geeft de leverancier de garantie dat de opvolgende concessiehouder de waterstof bij hem zal afnemen zodat hij zijn investeringskosten in de tankinfrastructuur over een grotere hoeveelheid waterstof kan verdisconteren, waardoor hij de waterstof voor een lagere prijs kan aanbieden. Tegelijkertijd geeft dit de opvolgende concessiehouder zekerheid over de prijs waartegen hij de waterstof kan afnemen en is deze prijs gelijk voor alle potentiële inschrijvers op de aanbesteding van de opvolgende concessie. Een verplichte overname van het leveringscontract beperkt wel de mogelijkheden voor potentiële inschrijvers om zich bij de aanbesteding van de opvolgende concessie op dit punt van elkaar te onderscheiden.

Ten slotte verschilt de technologie van laadinfrastructuur voor batterij-elektrische bussen van die van tankinfrastructuur voor waterstofbussen. Er zijn andere componenten nodig waarvan storingsgevoeligheid, onderhoud en levensduur niet met elkaar te vergelijken zijn. Voor beide typen infrastructuur is derhalve verschillende expertise nodig om de staat van onderhoud en de implicaties voor de waarde van de infrastructuur bij een overname te bepalen. In aanvulling daarop geldt dat tankinfrastructuur voor waterstofbussen veelal maar op één locatie gerealiseerd hoeft te worden, terwijl voor batterij-elektrische bussen laadinfrastructuur op meerdere locaties (op stallingen en in de openbare ruimte) noodzakelijk is. Dit laatste geldt echter niet wanneer de vervoerder gebruik maakt van meerdere kleinere stallingslocaties verspreid over het concessiegebied. In dat geval zijn meerdere tankvoorzieningen voor waterstofbussen nodig, wat de TCO van waterstofbussen sterk verhoogt.

4 Relatie met financiering zero-emissiebusmaterieel

Zoals in paragraaf 1.2 is aangegeven is de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebusstelsel niet bedoeld om als modelovereenkomst voor de financiering van zero-emissiebusstelsels te dienen. Ov-autoriteiten die overwegen om zelf een rol te vervullen bij de financiering van een zero-emissiebusstelsel, bijvoorbeeld door zelf als financier op te treden of door samen met de concessiehouder en financier een meerpartijenovereenkomst aan te gaan²⁹, kunnen de voorbeeldartikelen in deze handreiking wel als inspiratie gebruiken voor de overeenkomsten die in het kader van de financiering van een zero-emissiebusstelsel opgesteld moeten worden. Specifiek aandachtspunt daarbij is de onzekerheid voor de financier door de mogelijkheid die een ov-autoriteit zal willen hebben om:

- de toezegging dat de concessiehouder het zero-emissiebusstelsel aan het einde van de concessie kan overdragen naar de opvolgende concessiehouder weer in te trekken op het moment dat de concessiehouder niet aan alle voorwaarden voor de overnameregeling heeft voldaan (zie artikel 4 in paragraaf 2.3);

de concessie tussentijds te beëindigen/in te trekken wanneer de concessiehouder structureel niet aan de concessievoorwaarden heeft voldaan c.q. niet langer aan de concessievoorwaarden kan voldoen.

In het algemeen geldt namelijk dat een overnameregeling enkel bijdraagt aan verruiming van de financieringsmogelijkheden en/of lagere financieringskosten voor een vervoerder indien sprake is van contractuele aanspraken van de financier op de ov-autoriteit zonder dat daaraan voorwaarden verbonden zijn en/of sprake is van intrekkingmogelijkheden van de overnameregeling. Hierbij geldt: hoe meer voorwaarden een ov-autoriteit aan de overnameregeling stelt, hoe kleiner het financieringsvoordeel.

Ander aandachtspunt is dat een overnameregeling voor laadinfrastructuur niet tot meer zekerheid voor de financier en daarmee gunstigere financieringsvoorwaarden voor een vervoerder leidt op het moment dat de laadinfrastructuur niet direct (juridisch) opeisbaar is door de financier. Een overweging kan dan zijn dat een ov-autoriteit op strategische locaties geplaatste laadinfrastructuur/stallingen zelf in eigendom neemt en deze aan de vervoerder beschikbaar stelt.

Gezien de gezamenlijke belangen die een ov-autoriteit, vervoerder en financier hebben bij een passende overnameregeling, al dan niet in combinatie met afspraken ten aanzien van de financiering van een zero-emissiebusstelsel, kan de ov-autoriteit een marktconsultatie organiseren om de beoogde overnameregeling en eventuele modelfinancieringsdocumenten voorafgaand aan een aanbesteding met marktpartijen door te nemen en op

basis hiervan aan te scherpen. Een marktconsultatie biedt ruimte voor een dialoog waarin vervoerders en financiers voor de daadwerkelijke start van de aanbesteding input op de werkbaarheid en waarde van de overnameregeling voor de financiering kunnen geven. Tevens voorkomt een dialoog in de vorm van een marktconsultatie voorafgaand aan een aanbesteding het aantal vragen tijdens de Nota van Inlichtingen-rondes. Wanneer er geen marktconsultatie heeft plaatsgevonden bestaat de kans dat suggesties voor optimalisering van de financieringsvoorwaarden niet worden (h)erkend en benut, omdat de gedachte achter de vragen tijdens de Nota van Inlichtingen-rondes onvoldoende duidelijk is/wordt gemaakt.

Om de gevolgen van een voorwaardelijke overnameregeling voor de financiering van het zero-emissiebusstelsel te verminderen kan een ov-autoriteit ervoor kiezen om onderstaand artikel aan de overnameregeling toe te voegen.

Artikel 14: Tussentijdse beëindiging van de Concessie

- 1 In geval van tussentijdse beëindiging van de Concessie blijven de bepalingen uit de Overnameregeling van toepassing.
- 2 In geval van tussentijdse beëindiging van de Concessie wordt voor de bepaling van de Overnamewaarde van het ZE-busstelsel uitgegaan van de bepalingen zoals opgenomen in artikel 9, met dien verstande dat de mate van afschrijving van de verschillende Assets wordt bepaald op basis van de door de Concessievrager bepaalde (gewijzigde) einddatum van de Concessie.

²⁹ <https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/zero-emissiebus,-hoe-financier-je-het.aspx>

Bijlage 1 Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Aanschafwaarde	De aanschafprijs/realisatiekosten die is/zijn betaald verminderd met eventuele kortingen, compensatiebetalingen, (investerings)subsidies, voordelen uit fiscale regelingen en andere financiële voordelen.
Asset	Onderdeel van het ZE-bussysteem, dat wil zeggen een ZE-bus zoals beschreven in artikel 2 lid 2 of een overig Asset, zoals bedoeld in artikel 2 lid 3.
Batterijpakket	Onderdeel van een ZE-bus dat dient voor de opslag van energie ten behoeve van de aandrijving. Tenzij anders is aangegeven wordt onder Batterijpakket zowel het initiële Batterijpakket dat bij de aanschaf van een ZE-bus is meegeleverd als een Vervangend batterijpakket verstaan.
Concessie	De Concessie [naam].
Concessiehouder	De onderneming/inschrijver aan wie de Concessieverlener na een Europese aanbestedingsprocedure de Concessie heeft verleend.
Concessieverlener	Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie [naam]. Of Het dagelijks bestuur van de [naam].
Gegarandeerde actieradius	Het door de leverancier/fabrikant gegarandeerde minimale aantal kilometers dat een ZE-bus met volledig opgeladen Batterijpakketten kan rijden zonder tussentijds bij- of opladen van de Batterijpakketten, zoals bedoeld in artikel 5 lid 1 sub d onder (ii).
Gegarandeerde capaciteit	De door de leverancier/fabrikant gegarandeerde minimale capaciteit van een Batterijpakket/Vervangend batterijpakket, zoals bedoeld in artikel 5 lid 1 sub d onder (iii).
Gegarandeerde inzetperiode	De door de leverancier/fabrikant gegarandeerde minimale inzetperiode van een Asset, zoals bedoeld in artikel 5 lid 1 sub d.
Gegarandeerde kilometrage	De door de leverancier/fabrikant gegarandeerde minimale kilometrage van een ZE-bus, zoals bedoeld in artikel 5 lid sub d onder (i).
Geïnteresseerde	Potentiële inschrijver, die (een deel van) de documenten van de aanbesteding van de opvolgende concessie heeft ingezien/gedownload (en daarmee interesse heeft getoond voor de aanbesteding).
Inrichtingskosten	Kosten die zijn gemaakt voor het inrichten van het buitenterrein van een Stalling.
Installaties	Een voorziening op een Stalling voor het onderhoud van ZE-bussen, zoals een wasinstallatie.
Laadinfrastructuur	De installatie ten behoeve van het laden of tanken van ZE-bussen.
Niet-vervoerder-specifieke telematica	Telematica die de Concessiehouder en andere vervoerders conform de standaarden van de ov-sector gebruiken en onder de overnameverplichting valt.
Onderhoudsachterstand	Omstandigheid waarin de staat van een Asset achterblijft bij de staat die – gelet op de leeftijd en mate van gebruik – redelijkerwijs verwacht mag worden van de betreffende Asset. Uitgangspunt is daarbij dat het ZE-bussysteem van goede (constructieve) kwaliteit en vrij van schade is. Eventuele constructieve gebreken/productiefouten en/of beschadigingen vallen onder het begrip Onderhoudsachterstand, ook indien deze gebreken/fouten niet het gevolg zijn van onvoldoende/onjuist onderhoud en/of gebruik.
Opvolgende concessiehouder	De onderneming/inschrijver aan wie de Concessieverlener de op de Concessie volgende concessie heeft verleend of een door deze onderneming aan te wijzen derde. Bij een eventuele herindeling van concessiegebieden bepaalt de Concessieverlener welke Opvolgende concessiehouder welk deel van het ZE-bussysteem zal moeten overnemen.

Begrip	Definitie
Overnameregeling	Onderhavige Overnameregeling ZE-bussysteem Concessie [naam].
Overnamewaarde	De overnamewaarde van (onderdelen van) het ZE-bussysteem, zoals bepaald conform artikel 9.
Stalling	(Al dan niet overdekte) voorziening voor het stallen/onderhouden en laden/tanken van ZE-bussen.
Vervangend batterijpakket	Batterijpakket dat in een bestaande ZE-bus wordt aangebracht ter vervanging van het initiële (bij levering van de ZE-bus aanwezige) Batterijpakket.
Vervoerder-specifieke telematica	Telematica die de Concessiehouder gebruikt, terwijl andere vervoerders andere telematica gebruiken. Vaak ontbreekt het aan een standaard in de ov-sector. Vervoerder-specifieke telematica valt niet onder de overnameverplichting.
ZE-bus	Een motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, die vrij is van uitstoot van schadelijke stoffen gemeten aan de bus zelf (geen uitstoot van uitlaatgassen van een interne verbrandingsmotor of, tenzij anders aangegeven, andere vorm van gebruik van al dan niet fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld verwarming). Dit betreft enkel de uitstoot van de zogenaamde 'geregelde emissies' zoals genoemd in de Europese emissienormering voor voertuigen. Niet-vervoerder-specifieke telematica en Batterijpakketten worden geacht vast onderdeel te zijn aan een ZE-bus.
ZE-bussysteem	Het functionerend geheel van ZE-bussen, bijbehorende Laadinfrastructuur en eventuele overige Assets, zoals bepaald in artikel 2.

Bijlage 2 Zero-emissiebusen en Vervangende batterijpakketten

In de overnameregeling zelf kan aan de hand van onderstaand format per type zero-emissiebusen de belangrijkste informatie over de over te nemen bussen worden opgenomen. Als onderligger kan daarbij een overzicht worden gevoegd, waarbij per bus meer gedetailleerde informatie is opgenomen (zie ook bijlage 7).

Onderdeel a. ZE-bussen inclusief bij de aanschafprijs inbegrepen Batterijpakketten en Niet-vervoerder-specifieke telematica

	Type(n) ZE-bus Omschrijving	<Omschrijving>	<Omschrijving>
A	Aanschafprijs ZE-bus	<bedrag>	<bedrag>
B	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
C	Investeringsubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Gecorrigeerde aanschafprijs (A -/- B -/- C)	<bedrag>	<bedrag>
E	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
F	Afschrijvingstermijn per dag (D : E)	<bedrag>	<bedrag>
G	Start afschrijving (bijv. startdatum Concessie)	<datum>	<datum>
H	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
I	Afschrijving in dagen (H – G)	<numeriek>	<numeriek>
J	Afschrijving (F x I)	<bedrag>	<bedrag>
K	Verwachte boekwaarde einde Concessie (D -/- J)	<bedrag>	<bedrag>
L	Correctie Onderhoudsachterstand	<bedrag>	<bedrag>
M	Correctie kilometerstand (i.v.m. bovengemiddeld gebruik en inzet buiten de Concessie)	<bedrag>	<bedrag>
N	Correctie bovenmatige degradatie Batterijpakket (SoH-waarde)	<bedrag>	<bedrag>
O	Overnamewaarde per ZEbus (K -/- L -/- M -/- N)	<bedrag>	<bedrag>

Onderdeel b. Vervangende batterijpakketten

	Type Batterijpakket Omschrijving	<Omschrijving>	<Omschrijving>
A	Aanschafprijs Vervangende batterijpakket	<bedrag>	<bedrag>
B	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
C	Investeringsubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Gecorrigeerde aanschafprijs (A -/- B -/- C)	<bedrag>	<bedrag>
E	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
F	Afschrijvingstermijn per dag (D : E)	<bedrag>	<bedrag>
G	Start afschrijving (bijv. inbouwdatum)	<datum>	<datum>
H	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
I	Afschrijving in dagen (H – G)	<numeriek>	<numeriek>
J	Afschrijving (F x I)	<bedrag>	<bedrag>
K	Verwachte boekwaarde einde Concessie (D -/- J)	<bedrag>	<bedrag>
L	Correctie bovenmatige degradatie Vervangende batterijpakket (SoH-waarde)	<bedrag>	<bedrag>
M	Overnamewaarde per Vervangende batterijpakket (K -/- L)	<bedrag>	<bedrag>

Bijlage 3 Laadinfrastructuur

	Plaats, locatie Omschrijving	<Adres>	<Adres>
A	Aanschafprijs Laadinfrastructuur	<bedrag>	<bedrag>
B	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
C	Investeringssubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Gecorrigeerde aanschafprijs Laadinfrastructuur (A -/- B -/- C)	<bedrag>	<bedrag>
E	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
F	Afschrijvingstermijn per dag (A : B)	<bedrag>	<bedrag>
G	Start afschrijving (bijvoorbeeld startdatum Concessie)	<datum>	<datum>
H	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
I	Afschrijving in dagen (E – D)	<numeriek>	<numeriek>
J	Afschrijving (C x F)	<bedrag>	<bedrag>
K	Verwachte boekwaarde einde Concessie (A -/- G)	<bedrag>	<bedrag>
L	Correctie Onderhoudsachterstand	<bedrag>	<bedrag>
M	Overnamewaarde (M -/- L)	<bedrag>	<bedrag>

Bijlage 4 Stallingen, Installaties en Inrichtingskosten

Onderdeel a. Stallingen en Werkplaatsen

	Installatie Omschrijving	<Omschrijving>	<Omschrijving>
A	Locatie van de Stalling	<adres>	<adres>
B	Realisatiekosten Stalling	<bedrag>	<bedrag>
C	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Investeringsubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
E	Gecorrigeerde realisatiekosten Stalling/Werkplaats (B -/- C -/- D)	<bedrag>	<bedrag>
F	Restwaarde Stalling	<bedrag>	<bedrag>
G	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
H	Afschrijvingstermijn per dag ((E -/- F) : G)	<bedrag>	<bedrag>
I	Start afschrijving (bijvoorbeeld startdatum Concessie)	<datum>	<datum>
J	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
K	Afschrijving in dagen (H – I)	<numeriek>	<numeriek>
L	Afschrijving (H x K)	<bedrag>	<bedrag>
M	Verwachte boekwaarde einde Concessie (E -/- L)	<bedrag>	<bedrag>
N	Correctie Onderhoudsachterstand	<bedrag>	<bedrag>
O	Overnamewaarde (M -/- N)	<bedrag>	<bedrag>

Onderdeel b. Installaties

	Installatie Omschrijving	<Omschrijving>	<Omschrijving>
A	Locatie van de Installatie	<adres>	<adres>
B	Aanschafprijs Installatie	<bedrag>	<bedrag>
C	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Investeringsubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
E	Gecorrigeerde aanschafprijs Installatie (B -/- C -/- D)	<bedrag>	<bedrag>
F	Restwaarde Installatie	<bedrag>	<bedrag>
G	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
H	Afschrijvingstermijn per dag ((E -/- F) : G)	<bedrag>	<bedrag>
I	Start afschrijving (bijv. startdatum Concessie)	<datum>	<datum>
J	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
K	Afschrijving in dagen (H – I)	<numeriek>	<numeriek>
L	Afschrijving (H x K)	<bedrag>	<bedrag>
M	Verwachte boekwaarde einde Concessie (E -/- L)	<bedrag>	<bedrag>
N	Correctie Onderhoudsachterstand	<bedrag>	<bedrag>
O	Overnamewaarde (M -/- N)	<bedrag>	<bedrag>

Onderdeel c. Inrichtingskosten

	Inrichtingskosten Omschrijving	<Omschrijving>	<Omschrijving>
A	Locatie van de inrichtingskosten	<adres>	<adres>
B	Hoogte van de inrichtingskosten	<bedrag>	<bedrag>
C	Kortingen, compensatiebetalingen	<bedrag>	<bedrag>
D	Investeringsubsidies, fiscale regelingen	<bedrag>	<bedrag>
E	Gecorrigeerde inrichtingskosten (B -/- C -/- D)	<bedrag>	<bedrag>
F	Restwaarde inrichtingskosten	<bedrag>	<bedrag>
G	Afschrijvingsperiode in dagen (afschrijvingsduur in jaren x 365,25 dagen)	<numeriek>	<numeriek>
H	Afschrijvingstermijn per dag ((E -/- F) : G)	<bedrag>	<bedrag>
I	Start afschrijving (bijvoorbeeld startdatum Concessie)	<datum>	<datum>
J	Eind afschrijving (einddatum Concessie)	<datum>	<datum>
K	Afschrijving in dagen (H – I)	<numeriek>	<numeriek>
L	Afschrijving (H x K)	<bedrag>	<bedrag>
M	Verwachte boekwaarde einde Concessie (E -/- L)	<bedrag>	<bedrag>
N	Correctie Onderhoudsachterstand	<bedrag>	<bedrag>
O	Overnamewaarde (H -/- I)	<bedrag>	<bedrag>

Bijlage 5 Telematica

Component	Classificatie	Overname-verplichting
Main computer	Vervoerder specifiek	Nee
Mounting Plate	Vervoerder specifiek	Nee
Radio transceiver	Niet vervoerder specifiek	Ja
LED matrix controller	Niet vervoerder specifiek	Ja
Card Payment Terminal terminal (PIN)	Niet vervoerder specifiek	Ja
Power cabling/supply	Niet vervoerder specifiek	Ja
Chipcard validator	Vervoerder specifiek	Nee
PUD validator middle	Vervoerder specifiek	Nee
Camera inside and outside bus	Niet vervoerder specifiek	Ja
Camera recorder	Niet vervoerder specifiek	Ja
Passengers recording screen	Niet vervoerder specifiek	Ja
Flipover numbers	Vervoerder specifiek	Nee
Sign front	Niet vervoerder specifiek	Ja
Sign side	Niet vervoerder specifiek	Ja
Sign rear	Niet vervoerder specifiek	Ja
KAR modem for traffic light control	Niet vervoerder specifiek	Ja
Antenna for traffic light control	Niet vervoerder specifiek	Ja
VETAG modem traffic light control	Niet vervoerder specifiek	Ja
Transponder for traffic light control	Niet vervoerder specifiek	Ja
Amplifier for Public Adress	Niet vervoerder specifiek	Ja
Driver microphone	Niet vervoerder specifiek	Ja
Driver speaker	Niet vervoerder specifiek	Ja
Ethernet cabling/network	Niet vervoerder specifiek	Ja
4G router	Vervoerder specifiek	Nee
Heating	Niet vervoerder specifiek	Ja

Bijlage 6 Op te leveren informatie na ingebruikname Assets

- 1 Technische systeembeschrijving, zijnde een beschrijving van alle technische (sub)systemen en hun werking, van:
 - a ZE-bussen: Complete systeembeschrijving/voertuigspecificatie per type ZE-bussen, waarin alle in de ZE-bussen aanwezige (sub)systemen, hun opbouw, en hun onderlinge functioneren zijn beschreven, waaronder maar niet beperkt tot: Tractie-systeem, remsysteem, stuurinrichting, aandrijflijn, wielophanging, vering, deursysteem, brandpreventie en detectiesysteem, overige veiligheidssystemen, klimaatbeheerssysteem, reizigersinterieur, rolstoelplank, cabine- en dashboardinrichting, ICT-systemen, HV Batterijsysteem, Pantograaf en of stekker-laadsysteem, (interieur)verlichting, beglazing, isolatie etc.
 - b Laadinfrastructuur: Complete systeembeschrijving per type laders, waarin alle in de laadkast aanwezige (sub)systemen, hun opbouw, en hun onderlinge functioneren zijn beschreven.
 - c Stallingen en overige laadlocaties, zoals eindpunten: Per laadlocatie een complete beschrijving van de energievoorziening, waaronder de capaciteit netaansluiting, netbeheerder, inkoopstation en totaal geïnstalleerd vermogen, en een complete systeembeschrijving van het (compact)-transformatorstation waarin alle in het station aanwezige (sub)systemen, hun opbouw, en hun onderlinge functioneren zijn beschreven.
 - d Overige Assets die onder de Overnameregeling
- 2 Onderhoudsplan, zijnde alle onderhoudsbeurten beurten en beschrijving van de bijbehorende technische scope, voor ZE-bussen, Laadinfrastructuur, energievoorziening en bijbehorende systemen op Stallingen en overige laadlocaties en overige Assets die onder de Overnameregeling.
- 3 Onderhoudsplan, zijnde alle onderhoudsbeurten beurten en beschrijving van de bijbehorende technische scope, voor ZE-bussen, Laadinfrastructuur, energievoorziening en bijbehorende systemen op Stallingen en overige laadlocaties en overige Assets die onder de Overnameregeling.

Bijlage 7 Op te leveren informatie over het zero-emissiebussysteem

Onderdeel a. Zero-emissiebussen

Invulinstructie: Gevraagde informatie per merk en type ZE-bussen in de tabel opnemen en bijbehorende documenten in de kolom Docreferentie vermelden. Dit geldt ook voor het document/de documenten met de gevraagde kenmerken per ZE-bus.

Item	Specificatie	ZE-bussen Merk 1, Type 1	Docreferentie
Algemeen			
a. Kenmerken per ZE-bus:	Volgnummer		
	Kenteken		
	Busnummer		
	Datum geleverd		
	Datum in dienst		
b. Kenmerken merk en type	Lengte		
	Aantal zitplaatsen		
	Aantal rolstoelplekken		
	Aantal staplaatsen		
	Emissie		
	Brandstof		
	Pantograaf op de bus		
	Laadstekker		
	Laadstekkerpositie(s)		
	Vermogen accu		
	Gemiddeld verbruik per km		
	Merk en type beeldschermen		
	Aantal beeldschermen		
	KAR en Vetag		
	Spreeksleutel		
	Verwarming		
	Merk en type camera's		
	Aantal camera's		
	Merk en type leiding koelsysteem in relatie tot batterij		
	Merk en type koelsysteem		
Merk en type bandensensoren			
Merk en type ringleidingsysteem			
c. Aankoop	Purchase order/koopcontract		
d. Inzet	Gemiddelde afstand ZE-bussen per dag		
	Maximale afstand ZE-bussen per dag		

Item	Specificatie	ZE-bussen Merk 1, Type 1	Docreferentie
Algemeen			
e.	Performance per ZE-bus	Kilometerstand	
		Energieverbruik zomer (o.b.v. metingen uit praktijk) i.c.m. buitentemperatuur	
		Energieverbruik herfst (o.b.v. metingen uit praktijk) i.c.m. buitentemperatuur	
		Energieverbruik winter (o.b.v. metingen uit praktijk) i.c.m. buitentemperatuur	
		Overzicht van storingen	
f.	Conform PvE opvolgende concessie	Verificatie dat bussen voldoen aan PvE of ontheffing voor bepaalde eis(en)	
g.	Buscabine	Meetrapport per type bus NEN-ISO cabinenorm / conformiteit uitgave FNV Bondgenoten 'De gezonde buscabine komt eraan'	
Technische eigenschappen			
a.		Verwarmingsvermogen per temperatuur	
b.			
c.			
d.			
e.			
f.			
g.			
h.			
Batterijpakketten			
a.		Datum ingebruikname	
b.		Batterijcapaciteit	
c.		Balancering batterijen	
d.		Depth of Discharge (DoD)-waarde	
e.		Verloop State of Health (SoH)-waarde tijdens inzetperiode	
f.		Aantal/actuele stand laadcycli	
g.		Actuele stand energiebalans vermogen ingaand en uitgaand	
Apparatuur			
a.		Beschrijving installatie inbouwapparatuur	
b.		Lijst inbouwapparatuur	
c.		Specificatie vervoerder en niet vervoerder specifieke telematica	
d.		Merk en typenummer telematica	
e.		Aansluitspecificaties/-schema's telematica	
f.		Software (versie, licentietype,...)	
g.		Tekeningen met maatvoering van ruimtes beschikbaar voor inbouw telematica	

Item	Specificatie	ZE-bussen Merk 1, Type 1	Docreferentie
Garanties			
a. ZE-bussen	Gegarandeerde inzetperiode		
	Gegarandeerde kilometrage		
	Gegarandeerde actieradius		
	Garantie op levering reserveonderdelen, oftewel onderdelen blijven beschikbaar gedurende levensduur		
	Garantie technical service lifetime		
	Garantie onderhoudscontract, oftewel algemene garantie		
	Garantie basic coverage parts, oftewel garantie op vervangen onderdelen		
b. Batterijpakketten	Gegarandeerde inzetperiode		
	Gegarandeerde capaciteit		
	Garantie batterij, powertrain system, power controlparts, ivm meestal langer dan algemene garantie		
	Garantie charging time and curve		
Onderhoud en schade(herstel)			
a. Onderhoud algemeen	Onderhoudscontract/SLA met uitvoerende partij (indien van toepassing)		
	Onderhoudsvoorschriften		
	Supply chain onderhoudscontract, oftewel SLA onderdelen		
	Onderhoud software en overige service level agreements		
	Overzicht reserveonderdelen		
	Supply chain onderhoudscontract, oftewel SLA onderdelen		
	Onderhoudscontract/SLA telematica, software en overige apparatuur		
b. Onderhoud per ZE-bus	Kilometerchecks per ZE-bus		
	Onderhoudshistorie per ZE-bus		
	Onderhoudsstaat per ZE-bus		
c. Schadehistorie per ZE-bus	Omschrijving schade		
	Bedrag		
	Locatie van incident		
	Type schade		

Onderdeel b. Laadinfrastructuur

Invulinstructie: Gevraagde informatie per locatie in de tabel opnemen en bijbehorende documenten in de kolom Docreferentie vermelden. Dit geldt ook voor het document/de documenten met de gevraagde kenmerken per lader.

Algemeen				
	Item	Specificatie	Locatie 1	Docreferentie
a.	Informatie locatie	Plaats		
		Type locatie (depot/station)		
		Adres		
		Opstalrechten/-overeenkomsten		
		Looptijd contracten		
b.	Informatie type laders	Merk/leverancier		
		Datum plaatsing		
		Aantal laders		
		Laadcapaciteit		
		Onderhoudsverantwoordelijke		
		Gekoppelde ICT toepassing		
c.	Informatie per lader	Serienummer		
		Staat, (N=Nieuw, G=Gebruikt, D=Defect)		
b.	Aankoop Laadinfrastructuur	Koopovereenkomst		
		Subsidieverlening (indien van toepassing)		
c.	Installatie Laadinfrastructuur	Installatieschema		
		Situatietekening/plattegrond met opstelling laadinfrastructuur		
		Elektrische schematekeningen		
g.	Energievoorziening	Capaciteit netaansluiting		
		Netbeheerder		
		Inkoopstation		
		Transformator(huis) / compactstation(s)		
		Gecontracteerd vermogen		
i.	Garanties	Gegarandeerde inzetperiode		
		Gegarandeerde laadcapaciteit/energielevering		
j.	Software	Software		
		Onderhoud software en service level agreements		
l.	Prestaties per lader	Historische laadgegevens		
m.	Onderhoud en schade-(herstel) per lader	Onderhoudshistorie		
		Onderhoudsstaat		
		Schadehistorie		

Onderdeel c. Stallingen, inclusief Inrichtingskosten

Invulinstructie: Gevraagde informatie per locatie in de tabel opnemen en bijbehorende documenten in de kolom Docreferentie vermelden.

Algemeen			
Item	Specificatie	Locatie 1	Docreferentie
a.	Algemene kenmerken	Beschrijving gebruiksfunctie	
		Oppervlaktes binnenruimte	
		Oppervlaktes perceel (excl. bebouwing)	
		Type verharding	
		Aantal m ² vloeistofdichte vloeren	
		Huidige opstelcapaciteit in aantal bussen per lengte	
b.	Werkplaats (indien van toepassing)	Aantal werkstanden	
		Vaste hefinstallaties	
		Diagnosestraat/control voorzieningen	
		m ² beschikbaar voor logistiek	
		...	
c.	Faciliteiten	Aanrijbeveiliging	
		Fietsenstalling	
		Pauzeloctie	
		Wasinstallatie	
		Terreinverlichtingsinstallatie	
		...	
d.	Overeenkomsten en vergunningen	Omgevingsvergunning(en)	
		Huurovereenkomst(en) perceel	
		Huurovereenkomst bedrijfsruimte	
		Verklaring beschikbaarheid voor Opvolgende concessiehouder	
		Akte van levering	
		Anneemovereenkomst	
e.	Vastrechtelijke nutsvoorzieningen	Elektriciteit	
		Gas	
		Water	
		Afval	
f.	Verbruikskosten nutsvoorzieningen	Elektriciteit	
		Gas	
		Water	
		Afval	
g.	Gemeentelijke belastingen	Gemeentelijke belastingen	
h.	Overig	Veiligheidsplan	
		Plattegronden locatie	
		Recent bodemonderzoek	

Onderdeel d. Installaties

Algemeen				
	Item	Specificatie	Installatie 1	Docreferentie
a.	Algemene kenmerken	Locatie		
		Type installatie (bijvoorbeeld wasinstallatie, verlichtingsinstallatie)		
		Merk		
		Type		
		...		
b.	Software	Software		
		Onderhoud software en level service agreements		
c.	Aankoop	Koopcontract installatie		
		Subsidieverlening (indien van toepassing)		
d.	Garanties	Gegarandeerde inzetperiode		
e.	Onderhoud	Onderhoudscontract/SLA installatie		
		Onderhoudsvoorschriften		
		Onderhoudshistorie		
		Onderhoudsstaat		

Bijlage 8 Overige documenten

Onderdeel a.

Rechten van opstal/hypotheekrechten

In deze bijlage staan de rechten van opstal/hypotheekrechten voor de Laadinfrastructuur en Installaties.

Onderdeel b.

Laadmanagement- en energieopslagsystemen

In deze bijlage staat een overzicht van eventueel over te nemen laadmanagementsystemen (software/programma's) behorend bij de ZE-bussen en Laadinfrastructuur.

Onderdeel c.

Strategische reserve-onderdelen

In deze bijlage staat een overzicht van de over te nemen strategische reserve-onderdelen behorend bij het ZE-bussysteem.

Onderdeel d.

[Optionele] onderhoudscontracten

In deze bijlage staan de [optioneel] over te nemen onderhoudscontracten.

Colofon

Handreiking Overnameregeling zero-emissiebussysteem –
Derde update, najaar 2024

[uitgave](#)

CROW-KpVV

[artikelnummer](#)

K-D204

[tekst](#)

MuConsult

[eindredactie](#)

CROW

[foto omslag](#)

Shutterstock

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

[productie](#)

CROW

[contact](#)

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl
of (0318) 69 53 15

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.






CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

 (0318) 69 53 00

 klantenservice@crow.nl

 www.crow.nl