

**Notulen van de
Buitengewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders
van
Ebusco Holding N.V.**

Gehouden op maandag 29 januari 2024 13.30 uur te Fletcher Kloosterhotel
Willibrordhaeghe, Vlierdenseweg 109, 5753 AC Deurne

Deze notulen zijn opgemaakt als zakelijke weergave van hetgeen ter vergadering behandeld is.

Voorzitter: de heer Derk Haank, voorzitter van de raad van commissarissen van Ebusco Holding N.V. ('Ebusco' of 'de Vennootschap').

Secretaris: mevrouw Irene van Hooff, General Counsel en secretaris van de Vennootschap.

1. OPENING EN MEDEDELINGEN

De Voorzitter heet de aandeelhouders en andere genodigden van harte welkom bij deze buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van Ebusco Holding N.V.

De Voorzitter introduceert de leden van de raad van commissarissen: mevrouw Carin Gorter, voorzitter van de Audit Commissie, de heer Roelf de Boer, voorzitter van de Remuneratie Commissie, de heer Jeroen Drost, voorzitter van de Nominatie Commissie, mevrouw Saskia Schatteman, en de Voorzitter zelf. De Voorzitter geeft aan dat de heer Ruud Spoor helaas niet aanwezig is. De Voorzitter introduceert tevens de raad van bestuur: co-CEO de heer Peter Bijvelds, COO de heer Bob Fleuren en CFO de heer Jurjen Jongma. De heer Frank Meurs is in zijn rol als ad-interim co-CEO aanwezig.

Verder zijn aanwezig mevrouw Joyce Leemrijse, notaris bij Allen & Overy LLP, mevrouw Irene van Hooff, General Counsel en secretaris van de Vennootschap en de heer Björn Krook, Director Investor Relations & Strategy.

De Voorzitter stelt voor om eerst het officiële deel van de agenda af te ronden met betrekking tot het voorstel tot machtiging van de Raad van Bestuur tot uitgifte van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht; en vervolgens een toelichting te geven op het in de ochtend van maandag 29 januari gepubliceerde persbericht.

De vergadergerechtigden zijn conform artikel 40 van de Statuten en conform artikel 113 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek voor deze vergadering opgeroepen door de plaatsing van de oproep op de website van de vennootschap en publicatie van een persbericht op 18 december 2023.

De agenda met de toelichting en bijbehorende stukken zijn vanaf de oproepingsdatum voor iedere vergadergerechtigde ter inzage gelegd en liggen ook hier ter inzage. Tevens werden deze stukken beschikbaar gesteld op de investor website van Ebusco, alsmede via het EVote platform van ING.

De Voorzitter constateert dat aan de wettelijke en statutaire bepalingen is voldaan en dat de vergadering rechtsgeldige besluiten kan nemen inzake alle op de agenda opgenomen voorstellen.

De Voorzitter vervolgt met een aantal huishoudelijke mededelingen, waaronder mededelingen over het stemproces en het stellen van vragen.

De Voorzitter deelt mede dat er ter vergadering 4.205 stemmen aanwezig zijn en dat er volmachten met steminstructie zijn afgegeven aan de notaris, voor in totaal 41.263.585. Dit betekent dat ter vergadering een totaal van 41.267.790 aandelen zijn vertegenwoordigd, waarop evenveel stemmen kunnen worden uitgebracht. Dit is 64,44% van het totale aantal geplaatste en uitstaande aandelen.

Na deze mededelingen vervolgt de Voorzitter met agendapunt 2.

2. VOORSTEL TOT MACTIGING VAN DE RAAD VAN BESTUUR TOT UITGIFTE VAN AANDELEN, HET VERLENEN VAN RECHTEN TOT HET NEMEN VAN AANDELEN EN HET BEPERKEN OF UITSLUITEN VAN HET VOORKEURSRECHT (STEMPUNT)

De Voorzitter opent met het eerste en enige agendapunt: het voorstel tot machtiging van de Raad van Bestuur tot uitgifte van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht.

De Voorzitter geeft hierover een korte toelichting:

1. Op 13 december 2023 zijn de Vennootschap en CVI Investments (CVI), een entiteit die gemanaged wordt door Heights Capital Management, een uitgifte van obligaties overeengekomen door de Vennootschap aan CVI, als initiële obligatiehouder. De uitgifte heeft een totale hoofdsom van EUR 36,8 miljoen. De obligaties worden in Euro uitgegeven en zijn verhandelbaar. De obligaties vervallen over drie jaar en worden terugbetaald in twaalf gelijke kwartaaltermijnen, te beginnen drie maanden na de datum waarop de obligaties zijn uitgegeven. De terugbetaling van de obligaties heeft voorrang op de terugbetaling van achtergestelde schulden van de vennootschap.
2. De obligaties kunnen worden geconverteerd in vrij verhandelbare gewone aandelen in het kapitaal van de vennootschap onder de volgende voorwaarden:
 - 2.1. CVI kan ervoor kiezen om de obligaties om te zetten in aandelen tegen een conversieprijs die in eerste instantie gelijk is aan EUR 6,25. Indien bepaalde gebeurtenissen beschreven in de voorwaarden van de obligaties zich voordoen, zal de conversieprijs worden aangepast op basis van een in die voorwaarden opgenomen vooraf vastgestelde berekeningsmethode.
 - 2.2. De Vennootschap kan ervoor kiezen om de termijnbetalingen en eventuele verschuldigde rente te betalen in aandelen. De conversieprijs is dan gelijk aan 90% van de gemiddelde marktprijs op de datum waarop de termijnbetaling dient plaats te vinden, waarbij de marktprijs wordt vastgesteld aan de hand van de laagste volume-gewogen gemiddelde prijs van de aandelen gedurende zes handelsdagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum waarop de termijnbetaling dient plaats te vinden. De conversieprijs zal dan in geen geval hoger zijn dan de marktprijs die zou

gelden indien CVI ervoor zou kiezen de obligaties op dat moment om te zetten in aandelen.

- 2.3. De Vennootschap kan ervoor kiezen om uitgestelde termijnbetalingen te betalen in aandelen tegen een conversieprijs die gelijk is aan de marktprijs op de datum waarop die uitgestelde termijnbetaling oorspronkelijk betaald had moeten worden.
- 2.4. CVI kan ervoor kiezen om de obligaties om te wisselen in aandelen tegen een premium en op voorwaarde dat de Vennootschap in staat is om de aandelen te leveren, in het geval van wanbetaling, een beëindiging van de beursnotering, een *free float event* of een wijziging van de zeggenschap over de Vennootschap.
3. De obligaties bevatten standaardbepalingen voor de aanpassing van de conversieprijs in het geval van bepaalde gebeurtenissen, met inbegrip van maar niet beperkt tot, dividendbetalingen, uitkeringen, aandelensplitsingen of -combinaties, een beëindiging van de beursnotering, een free float event of een wijziging van de zeggenschap over de Vennootschap.
4. De conversieprijs wordt ook aangepast indien de vennootschap in het jaar volgend op de obligatie-uitgifte een aandelenuitgifte doet die minimaal EUR 5 miljoen opbrengt. In dat geval is de conversieprijs gelijk aan 100% van de uitgifteprijs van die aandelen, indien die prijs lager is dan de dan geldende conversieprijs, berekend conform de in de obligatievoorwaarden opgenomen vooraf vastgestelde berekeningsmethode. De aandelenuitgifte aangekondigd op 13 december 2023 triggert deze aanpassing van de conversieprijs niet.
5. De Vennootschap is niet voornemens om aandelen uit te geven in verband met de obligaties indien en voor zover een dergelijke aandelenuitgifte resulteert in een verplichting voor de Vennootschap om een prospectus op te stellen voor de toelating van die aandelen tot de handel.
6. In verband met het bovenstaande wordt voorgesteld om de Raad van Bestuur, onder voorwaarde van goedkeuring van de Raad van Commissarissen, aan te wijzen als bevoegd orgaan voor een periode van 18 maanden na de datum van de BAVA, te weten tot en met 29 juli 2025, voor het uitgeven van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van voorkeursrechten van bestaande aandeelhouders, in overeenstemming met de

voorwaarden van de Obligaties, tot een maximum van het maatschappelijk kapitaal van de Vennootschap.

De Voorzitter vraagt of één van de aandeelhouders het woord wenst te voeren inzake het voorstel tot machtiging van de Raad van Bestuur tot uitgifte van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht?

De heer Jorna, namens de VEB, heeft enkele vragen:

1. Deze transactie en de emissie doen de vraag rijzen of er een liquiditeitsprobleem is bij Ebusco. Is dat zo?

Jurjen Jongma: In augustus is er een creditfaciliteit afgesloten van EUR 41.5 miljoen. Het plan is altijd geweest om deze faciliteit op korte termijn te herfinancieren. In de tweede helft van 2023 is hier nadrukkelijk naar gekeken en daar zijn deze twee instrumenten uitgekomen. Met de aandelenuitgifte en met dit converteerbare instrument zijn wij vol vertrouwen over onze liquiditeitspositie.

De heer Jorna: Dus u heeft eigenlijk alleen geherfinancierd?

Jurjen Jongma: Dat is correct.

De heer Jorna: Kan er zo meteen invloeden op de beurskoers verwacht worden dat bijvoorbeeld grootaandeelhouders, die niet naar de conversiekoers toe zouden willen vanwege verwateringseffecten, gaan proberen die koers laag te houden. Ebusco wil misschien die koers omhoog hebben, omdat ze dan in aandelen kan betalen. Denk u niet dat door deze situatie gemanipuleerd kan worden in de behoefte van de ene partij of de andere partij met betrekking tot de beurskoers?

Jurjen Jongma: Onze primaire overweging bij het aflossen van de converteerbare lening is niet zozeer de geldende aandelenkoers, maar meer onze eigen liquiditeitspositie, wat juist de flexibiliteit geeft om te kiezen of het voor Ebusco beter is om of in aandelen af te lossen dan in cash.

De heer Jorna: De beleggers worden wel met een verwateringseffect geconfronteerd. Hoe denkt u daarover?

Jurjen Jongma: CVI is geen financieringsmaatschappij, dus hun transactie is eigenlijk bedoeld om hun aandelen zo snel als mogelijk ook weer in de markt te doen opgaan.

De heer Jorna: Indien CVI de verkregen aandelen besluit te verkopen, zal dit een koers dempend effect hebben. Hoe denkt u daar over?

Jurjen Jongma: Het instrument en ook de amortisatie-delen zijn juist zodanig gekozen dat zij het gemiddeld verhandeld volume op de beurs niet verstoren. En het is natuurlijk ook niet direct in het belang van CVI om aandelen die ze net verworven hebben tegen een lagere koers te verkopen. Daar is zowel de aflossingsgrootte als ook het aantal aandelen op afgestemd om juist het feit dat wij in aandelen aflossen, en CVI die aandelen vervolgens weer terug naar de markt brengt, geen noemenswaardige verstoring van de beurskoers tot gevolg zou moeten hebben. Dat is in niemands belang.

De heer Jorna: De free float is op dit moment heel gering. Indien CVI ongeveer EUR 3 miljoen per kwartaal in aandelen krijgt uitgekeerd, en deze direct weer verkoopt, dan zal CVI geen verlies maken: want ze krijgen op dat moment X maal een koers van EUR 3 aan aandelen en ze verkopen ze gelijk door.

Jurjen Jongma: Het is geenszins in het belang van CVI dat hun verkoop van aandelen zal leiden tot een koersdaling. Daar zijn ook de aflossingsperiodes en de bedragen precies op afgestemd om ervoor te zorgen dat die extra aandelen op een gereguleerde manier op de markt zullen verschijnen. Ik begrijp dat u dat risico ziet, maar daar is juist ook door middel van dit instrument geprobeerd rekening mee te houden.

2. De heer Jorna: Als u kijkt naar aflossing in aandelen en/of in geld, is die liquiditeitspositie door het afbouwen van het bankkrediet met de opbrengsten van deze twee financieringsinstrumenten dan voor de korte termijn (3 jaar) geborgd?

Jurjen Jongma: Beide instrumenten, zowel de aandelenemissie als dit instrument, zijn zodanig gekozen dat het voorziet in onze liquiditeitsbehoefte en hetzelfde geldt voor de kwartaalaflossing die we in het geval van de converteerbare lening moeten maken. Als de situatie het toelaat dan begrijpen we natuurlijk goed dat het voor alle aandeelhouders het meest gunstig is als we dat in cash doen. Als de situatie het niet toelaat dan kan het in het belang van de vennootschap zijn om in aandelen af te lossen.

De heer Jorna: Voor welke termijn is uw liquiditeitsbegroting?

Jurjen Jongma: Ebusco heeft een expliciete liquiditeitsprognose die toeziet op de komende 13 weken, die verversen we iedere week, en die geeft op dit moment geen aanleiding om ons zorgen te maken. Daarnaast is er een budget en zijn er ook financiële

modellen die we bespreken, en dat zal wellicht later nog ter sprake komen, met betrekking tot de huidige LC-faciliteiten die we hebben.

Het voorstel tot machtiging van de Raad van Bestuur tot uitgifte van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht wordt ter stemming gebracht.

De Voorzitter stelt vast dat er geen aandeelhouders zijn die op dit punt tegen willen stemmen. Met betrekking tot aandeelhouders die zich willen onthouden van stemmen, onthoudt een aandeelhouder zich van stemmen. Dit betreft 2.000 stemmen.

De Voorzitter stelt vast dat de notaris volmachten heeft ontvangen met instructies om 629.196 stemmen tegen dit voorstel uit te brengen en 724 stemmen te onthouden. Dat betekent dat de notaris volmachten heeft ontvangen met instructies om 40.633.665 stemmen voor dit voorstel uit te brengen.

De Voorzitter constateert behoudens de zojuist gemelde tegenstemmen en onthoudingen, dat alle stemmen voor zijn. Daarmee is het besluit met de vereiste meerderheid aangenomen en constateert de Voorzitter dat deze Buitengewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft besloten de raad van bestuur aan te wijzen als bevoegd orgaan tot uitgifte van aandelen, het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht te accepteren.

3. RONDVRAAG

De Voorzitter geeft aan alvorens met de rondvraag te starten, zoals beloofd een toelichting te verstrekken op het persbericht van deze ochtend.

De Voorzitter:

Het eerste punt in het persbericht betreft een verschuiving van de omzet van eind 2023 naar begin 2024. Ik zou de heer Jurjen Jongma willen vragen om dit even kort toe te lichten.

Jurjen Jongma: Zoals ook al in het persbericht genoemd is zijn eigenlijk twee zaken van belang met betrekking tot die verschuiving van omzet van eind 2023 naar begin 2024. Enerzijds

betreft het de, wat wij noemen, 'mobile energy containers' en de certificering daarvan, die later is gekomen dan wij initieel hadden aangenomen. Een deel van die batterijen en batterijensets is inmiddels gecertificeerd, maar daardoor kon de uiteindelijke acceptatie van de klant niet plaats vinden en dat heeft een invloed van ongeveer EUR 10 miljoen op de omzet van 2023, die zoals ik net al zei in 2024 terug zal komen.

Met betrekking tot de bus omzet, is het misschien goed om in de eerste plaats even te bevestigen dat alle bussen die we gepland hadden om mee te gaan in de omzet van 2023 ook daadwerkelijk op de assemblagelijnen van onze assembly-partners en in Deurne staan. Dus daar is zeker geen verschil in, maar omdat we omzet nemen op basis van de mate van gereedheid van de bussen is het moeilijk om voor al die locaties precies te voorspellen in hoeverre die bussen ook echt gereed zijn of in ieder geval voor een deel gereed zijn. In onze jaarafsluiting ben ik tot de conclusie gekomen dat de mate van gereedheid minder is dan eerder aangenomen, maar tegelijkertijd betekent dat dan ook dat die omzet alsnog genomen kan worden in het begin van 2024. Een flink aantal van die bussen staan nu al op de boot en zijn onderweg naar Europa om hier uiteindelijk aan klanten afgeleverd te worden.

De Voorzitter: Zijn hierover vragen?

1. De heer Jorna: Voorzitter, u geeft aan dat u alles scherp in de gaten houdt, maar hoe kan dit dan toch allemaal gebeuren? Wie verstrekt dan de verkeerde cijfers?

De Voorzitter: Het is geen kwestie dat iemand de verkeerde cijfers levert of bewust verkeerd voorlicht. Er is op de oorspronkelijke prognose ook als Raad van Commissarissen en Audit Commissie, veel meer dan gemiddeld gekeken naar de aannames en we zijn toen tot de conclusie gekomen dat de aannames redelijk waren. Omstandigheden kunnen veranderen, vandaar dat deze aanpassingen helaas ook tot onze teleurstelling nodig bleken.

2. De heer Jorna: Alles wat er door Ebusco wordt aangegeven de afgelopen tijd lijkt eigenlijk achterhaald op het moment dat het geuit wordt. Dit moet u toch grote zorgen baren? En het vertrek van de heer Fleuren wordt gezien, in ieder geval bij ons, als het ingrijpen van de Raad van Commissarissen.

De Voorzitter: Het is zo dat uw teleurstelling over de communicatie en de voorspelbaarheid wordt gedeeld met de Raad van Commissarissen en onderdeel is

geweest van intensief en veelvuldig contact met het management. Het heeft ook geleid tot een aanpassing van het beleid, namelijk dat we minder in Europa produceren, maar meer in Azië. Ook in verband met de voorspelbaarheid van de supply chain. Die strategie heeft ook gevolgen voor productie in Europa en ook gevolgen voor het hoofd Productie, de heer Fleuren. Hij heeft vervolgens daardoor, en ook wegens andere overwegingen, besloten om zijn contract dat per mei 2024 afloopt niet te willen verlengen.

3. De heer Jorna: Met betrekking tot de 'rework'-lijnen: Hoe is de situatie nu? Wordt er nu op 3 lijnen de 3.0 bus geproduceerd?

De Voorzitter: In China is die productielijn inmiddels ook opgestart en de eerste bussen staan op de boot.

Bob Fleuren: Ik zal vanuit mijn perspectief nog een paar andere dingen toelichten. Uw eerste vraag was over de 'rework'-lijnen. Op dit moment is het inderdaad zo dat we drie lijnen in Deurne hebben. Één daarvan is op dit moment in gebruik als 'rework'-lijn, de twee overige lijnen zijn in gebruik als nieuwbouw-lijn. Terugkomend op uw vorige vraag, ik denk dat het goed is om op te merken dat de transitie die we doormaken als bedrijf, een enorme ommezwaai qua organisatie behelsde. Het gaat in een enorm snel tempo, maar het is niet toereikend geweest om de omzetdoelen van 2023 te halen. Zoals door de Voorzitter al is aangegeven, de bussen die eigenlijk voor 2023 gepland zouden staan, staan nu inmiddels op de boot. Dat brengt ons nu in de situatie dat wij op drie plekken in de wereld casco-assemblage dan wel productie hebben: in Frankrijk, Deurne en in Azië. Overigens, de fabriek in Frankrijk voor casco productie is 'up and running'. Dus die stap is wel degelijk gemaakt.

4. De heer Jorna: In het persbericht staat dat de omzetverantwoording wordt doorgeschoven naar 2024 en van de EBITDA wordt gezegd dat deze in 2024 positief zal zijn. Is dat op basis van het feit dat de omzet en de opbrengsten worden doorgeschoven naar 2024 en de kosten in 2023 vallen?

De Voorzitter: In dit geval worden de kosten natuurlijk ook doorgeschoven. Ebusco heeft de EBITDA niet gekwantificeerd in de oorspronkelijke communicatie, maar die wordt inderdaad daardoor positief beïnvloed.

Peter Bijvelds: Ebusco ziet dat de grote supply chain-problemen zich minder voordoen in Azië en daardoor kan een forse kostenreductie worden doorgevoerd. Daarnaast is daar sprake van een ramp-up qua aantallen.

5. De heer Jorna: De Houthis maken de weg door het Suez-kanaal eigenlijk onmogelijk. Hierdoor zou u moeten omvaren, wat wellicht tot extra kosten zal leiden.

Peter Bijvelds: In vergelijking tot twaalf maanden geleden zijn de transportkosten op dit moment een stuk lager en het omvaren heeft tot nu toe nog geen effect gehad op prijzen, maar wel op levertijd. Dus ook qua supply chain, heb je daar wel mee te maken. De doorlooptijd is aanzienlijk langer.

De heer Beijers heeft een aantal vragen:

1. Moeten de 3.0-bussen die nu uit China komen nog afgewerkt worden? Zijn daarvoor alle onderdelen aanwezig, zodat die voor 100% klaar zijn?

Peter Bijvelds: Zoals aangegeven staan de eerste 3.0's op de boot. Die zijn in dit geval voor 95% klaar. Er zullen altijd hier nog componenten worden toegevoegd (dat is vaak gebaseerd op IT), omdat dat zeer lokaal is. Maar één van de dingen die we tijdens COVID-tijd niet konden: onze medewerkers richting China sturen om daar zorg te dragen dat zoveel mogelijk gebeurt. Dat is nu wel weer mogelijk. Hierdoor is de workload van de bussen die hier aankomen zeer fors is afgenomen.

Bob Fleuren: Misschien om aan te vullen: die bussen zijn allemaal rijdend. Dus die bussen gaan rijdend, voorzien van high voltage, de boot op.

2. U gaf aan dat de bussen voor 95% klaar zijn, voordat ze op de boot gaan: Maar de bussen moeten voor 100% gereed zijn bij aflevering richting de klant. Daar lijkt nog steeds een wrijvingseffect te zitten, denk ik.

Peter Bijvelds: Klopt, wat de Voorzitter ook eerder aangegeven heeft is dat er een forse verbetering in de hele supply chain te zien is. Waar één jaar geleden in Deurne een bus op het einde van het laatste station voor 75% was afgebouwd, zien we dat we nu naar 96-97% kunnen. En het is inderdaad zo dat je 100% moet hebben voordat je de bus kan uitleveren dan wel dat de bus afgenomen wordt. Maar vooral de in de laatste 3-4 maanden is daar sprake van forse verbeteringen.

3. Hoeveel bussen zijn nog in afwachting zijn van de laatste onderdelen?

Peter Bijvelds: Ik weet dat in de halfjaarcijfers de bussen met 'onderhanden werk' neerkwamen op ongeveer EUR 55 miljoen en ik kan alleen met zekerheid zeggen, dat waar Ebusco een half jaar geleden, of één jaar geleden, echt veel meer problemen had om de laatste onderdelen binnen te krijgen om de bus af te werken; en dat dit nu

aanzienlijk minder is. Om dat precies in tijdslijnen uit te zetten is op dit moment moeilijk.

4. De heer Beijers: Waar moeten de onderdelen, waar u nu nog op zit te wachten, vandaag komen? Komen die uit Aziatische landen? Of komen die uit Europa?

Peter Bijvelds: Ebusco heeft natuurlijk in de afgelopen jaren heel veel 'drop in'-replacements moeten ontwikkelen. Het komt er feitelijk op neer dat zodra er problemen waren in de toeleverketen, er gezocht is naar alternatieve suppliers, wel in acht nemende dat in de Automotive-branche dit veel werk met zich meebrengt. Lees: homologatie, certificering etc.. Op veel gebieden heeft dat een zware impact. Op dit moment zijn de levertijden voornamelijk voor kabelbomen, connectoren van hoog voltage en laag voltage en hoog voltage-componenten in Europa nog steeds langer dan pre-Corona. In Azië zijn deze levertijden vrijwel terug naar normaal.

Jurjen Jongma: Misschien even heel specifiek over aantallen bussen die vanuit Deurne binnenkort afgeleverd moeten gaan worden, dat zijn ongeveer vijftig (50) bussen. Dan hebben we nog 2.2 bussen van één van onze Chinese locaties, dat zijn ook ongeveer vijftig (50) bussen. En dan nog zeker vijfendertig (35) 3.0 bussen vanuit China. Dus forse aantallen die zowel hier in Deurne als bij onze contract manufacturers op de lijn staan c.q. onderweg zijn.

De heer Broekhuizen vraagt:

1. Wat verwacht u nog op het gebied van schadeclaims omdat u niet op tijd kunt leveren? Heeft u een omvang of een indicatie van het bedrag waar het om gaat?

Peter Bijvelds: Ik heb geen indicatie op dit moment. In al onze contracten staan vaak boeteclausules voor te laat leveren. Wat we in veel gevallen gezien hebben is dat er een soort van gentlemen's agreement is geweest in het openbaar vervoer waarbij de PTA's (= Public Transport Authorities) hebben ingezien dat het een industrie breed probleem is. Er zit natuurlijk ook een verschil tussen klanten die overheden zijn, directe of semi-overheden, wat exact het getal daarvan gaat worden durf ik op dit moment niet te zeggen.

De Voorzitter stelt vast dat er geen andere vragen zijn met betrekking tot het financiële aspect van het persbericht en stelt voor dat naar aanleiding van een eerdere vraag van de heer Jorna,

de heer Fleuren toelicht wat de achtergronden zijn van zijn vertrek.

Bob Fleuren neemt het woord:

Ik las in diverse media ook dat ik nog maar kort werkzaam was bij Ebusco. De eerlijkheid is dat sinds 2016 de heer Bijvelds en ik drukdoende zijn geweest met de ontwikkeling van de Ebusco 3.0-bus. Ik denk dat we op dit moment kunnen constateren dat de bus het geweldig doet, zowel qua performance als qua handling voor de chauffeur en ook het comfort voor de passagiers. Het bedrijf waar ik ooit mee begonnen ben in 2016 is succesvol geïntegreerd in Ebusco. Omwille van redenen die ook in de pers hebben gestaan qua parts availability, qua hoe moeilijk het is om mensen nu aan te nemen in Nederland en Europa, is het in Nederland niet gelukt om die 'ramp up' versneld door te voeren. Daarom is er gekozen voor een andere strategie, waar ik bijzonder achter sta. Wat misschien ook bekend is, is dat ik van origine een luchtvaart- en defensieachtergrond heb. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan, dus gaandeweg merk je toch aan jezelf dat je weer terug dat domein in zou willen. Dat ging gepaard met een koerswijziging, een terechte koerswijziging, van Ebusco als bedrijf en bij die koerswijziging horen ook wijzigingen in de competenties van een COO. Een COO die meer supply chain en logistiek georiënteerd moet zijn. Die twee dingen bij elkaar opgeteld hebben mij doen besluiten vorig jaar aan te geven richting de heer Bijvelds en mijn collega's van de Board en de Raad van Commissarissen, dat ik me niet verkiesbaar stel om voor een vervolg in aanmerking te komen. Ik heb nog geen nieuwe betrekking, dus dat wil ik graag ontzenuwen.

De Voorzitter licht vervolgens het persbericht toe:

De benoeming van Frank Meurs als ad interim co-CEO naast oprichter en co-CEO Peter Bijvelds. Feit is dat Ebusco is gegroeid en van plan is veel verder te groeien en dat we ook de nodige groeipijnen helaas hebben ervaren. Als RvC hebben we daarover intensief overleg gehad met het management en mede op initiatief van Peter zijn we tot de conclusie gekomen dat op het hoogste niveau ervaring met deze processen van groei gewenst is. Dat meedenken is ook één van de taken die wij als RvC nadrukkelijk als hulp voor de oprichter hebben. We willen uiteindelijk zoals u weet niet alleen naar de 600 bussen van dit jaar, die overigens al gecontracteerd zijn maar nog gebouwd moeten worden. We willen uiteindelijk naar 3.000 bussen per jaar en een substantiële speler worden. Dan is altijd de vraag: wanneer neem je welk besluit om te anticiperen op de toekomst? Ik kan u verzekeren, dat overleg is intensief

geweest tussen de hele RvC en het managementteam. Als onderdeel van dat proces en mede ook vanwege de groeipijnen die we hebben ervaren, heeft ook de heer Bijvelds aangegeven dat het misschien nu dan het moment is om door te pakken en te zorgen dat op het hoogste niveau met deze processen ervaring nodig is, zoals ook de heer Fleuren al schetst, die anders is dan wat we in de productie eerder hadden gezien. Inmiddels hadden we ook kennis gemaakt met Frank Meurs, die beoogd commissaris is maar tot die tijd alvast zijn kennis gedeeld heeft met ons, over wat hij vindt hoe het gaat en hoe het beter zou kunnen. Wij zijn zo overtuigd van zijn kennis en ervaring, maar ook persoonlijkheid, dat we zeggen 'dit is het moment om door te pakken en om ons te versterken op dat gebied'. Wij zijn verheugd Frank Meurs te kunnen verwelkomen in het team en zijn ervan overtuigd dat dit een verdere versterking is voor het oplossen van de korte termijn-problemen van Ebusco, maar ook het klaar maken voor de langere termijn, want we willen meer bussen gaan maken tegen een goede marge en we denken dat de heer Meurs daarbij kan helpen. De voorzitter vraagt of de heer Meurs zijn achtergrond kan toelichten.

Frank Meurs: Ik heb dertig jaar bij de Koninklijke TenCate, de laatste jaren onder een Japanse eigenaar, gewerkt in verschillende rollen. Als luchtvaart-toeleverancier heb ik veel ervaring opgedaan met het laten groeien van programma's. Of dat nu de A380, A350 of Boeing 787 was. Complexe, internationale toeleveringsketens laten groeien, daar heb ik wel wat ervaring mee opgedaan. Hetzelfde heb ik ook gedaan met de toelevering van bepantsering voor militaire voertuigen, verscheidene programma's meegemaakt en toen ik via het composiet-deel anderhalf jaar geleden voor het eerst in contact kwam met Ebusco, moet ik zeggen dat ik veel van wat er speelt bij Ebusco en veel wat er aan uitdagingen ligt wel herken. U heeft vandaag gehoord over de complexiteit van en het laten groeien naar, zoals de Voorzitter noemt, 3.000 bussen. Zijn het er geen 3.000 maar minder, ook dat moet georganiseerd worden. Zeker met de wijziging in strategie, die het afgelopen jaar is doorgevoerd. Het wordt alleen maar complexer. Ik ga mij naast de heer Bijvelds bezighouden met de interne zaken en focus mij daarbij heel sterk op de interne processen, die ertoe moeten leiden dat de leveringen van de bussen voorspelbaar worden in eerste lijn voor de klanten.

De Voorzitter: Wie mag ik uitnodigen voor de rondvraag?

De heer Jorna: Gaat de benoeming van de heer Meurs naar de RvC bij de komende AVA dan door, wat reeds beoogd was? Of blijft hij langere tijd als co-CEO functioneren?

De Voorzitter: Dat hangt ervan af. De eerste prioriteit is het interim co-CEO-schap. Het hangt er ook vanaf hoe snel er een COO wordt gevonden.

De heer Jorna: Twee kapiteins op één schip is nooit een goede oplossing. Ik heb net begrepen dat de verdeling is: voor 'intern' de heer Meurs, en 'extern', de commerciële kant, de heer Bijvelds. Maar twee kapiteins? Hebben ze gelijke competenties in de zin van besluitvaardigheid?

De Voorzitter: Idealiter heb je één kapitein op een schip, laten we duidelijk zijn. Alle voorbeelden van een co-CEO-schap zijn pragmatische invullingen van op dat moment geconstateerde problemen en dat we zeggen: de nadelen van twee kapiteins op één schip zijn geringer dan geen kapitein hebben of één kapitein die overwerkt is gezien de problematiek die er is. Dan moet je kiezen op een gegeven moment tussen een aantal mogelijkheden. Het is niet zo moeilijk om nu allemaal potentiële problemen te kunnen bedenken van twee CEO's, maar wij denken dat die potentiële problemen verreweg in de minderheid zijn van het voordeel van het hebben van twee mensen, die allebei op hun gebied weten wat ze doen en ik ben ook heel blij dat we die samenwerking langs de grote lijnen die u al schetste kunnen hebben. Waardoor we ook Peter in zijn kracht kunnen zetten en ook zijn grote interesse: visionair, de productontwikkeling, het commerciële stuk. Kan ik garanderen dat dit goed gaat? Nee. Heb ik er alle vertrouwen in? Zeker. En als er problemen zijn dan zal ik mijn best doen met mijn collega's om te proberen die op te lossen. Ik hoop uiteindelijk dat er zich geen problemen gaan voordoen en dat we met z'n allen zeggen 'wat een briljant besluit was dit!', maar ik zou nu niet een ander besluit kunnen bedenken van 'één CEO' of 'drie CEO's' die ik liever zou hebben dan de huidige oplossing met twee CEO's, wat een pragmatische invulling is van de problemen die er zijn en de mogelijkheden die we hebben om het op te lossen.

De heer Jorna: Gelet op de problemen, zeggen wij ook volmondig 'ja' tegen deze oplossing. Houdt dat in dat een co-CEO-schap wel een constructie is die blijvend is? Al dan niet met de heer Meurs ingevuld en/of met een ander. Of is het zometeen dat er weer één CEO is en één COO?

De Voorzitter: Het is niet zo dat met het feit dat we nu een ad interim co-CEO hebben en we zoeken naar een permanente, dat daarmee de zoektocht naar een COO is vervallen. We zijn al heel ver in het vinden van een COO. We hebben ook goede hoop dat we daar een goede, zeer

gekwalficeerde kandidaat voor vinden. Zeker is het nog niet, maar we zijn ver in het proces. Dat gaan we sowieso doorzetten. We gaan ook een permanente co-CEO zoeken om de heer Bijvelds in te kunnen zetten op onderdelen die zijn belangstelling hebben en waar hij ervaring in heeft. Daarnaast ook om nog enigszins orde te scheppen in de work/life-balance van de heer Bijvelds. Hoelang dat dan blijft? Daar ga ik geen uitspraken over doen.

De heer Jorna: Ik kan constateren dat als er een goede COO is, dat eigenlijk de activiteiten van de heer Meurs, de interne kant, de processen, de aansturing, de logistiek, dat dit dan eigenlijk door zo'n COO kwalitatief goed ingevuld kan worden en dat dat de ontlasting is van de heer Bijvelds. En dan kan hij zich als echte CEO gaan manifesteren.

De Voorzitter: Indien de heer Meurs zich gaat vervelen, dan zullen er passende maatregelen volgen. Wij willen nu eerst een goede COO en de heer Meurs de kans geven. Daarnaast is de wens er om een permanente co-CEO te hebben naast de heer Bijvelds.

De heer Jorna: Is het eigenlijk zo dat u in het functioneren van de heer Bijvelds gelet op de afgelopen periodes teleurgesteld bent?

De Voorzitter: Het is heel weinig oprichters en visionairs gegeven om een allround CEO te worden waar geen enkele kritiek op mogelijk is. Dat is al een algemene constatering. De tweede constatering is dat er natuurlijk de nodige productieproblemen zijn geweest vanwege de supply chain-problemen, waardoor de heer Bijvelds noodgedwongen (maar wel bereid) was al die extra uren te werken. Hierdoor was de work/life-balans bij de heer Bijvelds volledig zoek. Dat is niet in het belang van de onderneming, want als de heer Bijvelds weg zou vallen missen we ook de punten die ik al zei: productontwikkeling en commercie. Dan zijn we nog verder van huis. Vandaar dat er intensief overleg is geweest.

Het plan dat er nu ligt is, naar onze mening, een goede weg voorwaarts. Ik heb er alle vertrouwen in en we zijn met de heer Meurs op de goede weg. Wat dat betreft ben ik blij dat dat proces en de discussie in goede harmonie zijn gelopen en we het met z'n allen eens zijn over de oplossing.

Peter Bijvelds: Zoals duidelijk in het persbericht is aangegeven, heeft Ebusco heel veel extra werk gehad door de problemen waar we mee te dealen hadden. Door de extra workload met betrekking tot de problemen in de leveringsketen en in de logistiek, heb ik op een gegeven moment gezien dat de workload compleet uit balans was en heb ik de voorzitter van de RvC gevraagd om daar hulp bij te krijgen. Daar heeft de RvC mee ingestemd. Mijn dank daarvoor.

En ook mijn dank richting de heer Meurs, dat hij deze taak op zich neemt, zodat ik me weer meer kan gaan focussen op bijvoorbeeld de strategie.

De heer Jorna: Mevrouw Gorter: moet een co-CEO via een AVA bekrachtigd worden, of niet?

Carin Gorter: In artikel 19 van de statuten staat dat de RvC voor een tijdelijke situatie, zoals dat nu is aangekondigd in het persbericht, die bevoegdheid heeft. Als er een permanente oplossing volgt, dient het te worden voorgelegd aan de AVA.

De heer Molder merkt nog op dat twee CEO's ook goed kan werken, zoals dat bij andere bedrijven ook het geval is, zoals bij ASML.

De Voorzitter stelt vast dat er geen vragen of opmerkingen meer zijn met betrekking tot dit onderwerp en wenst de heren Bijvelds en Meurs een vruchtbare samenwerking. De aanwezigen worden bedankt voor hun vragen en support.

Vervolgens vraagt de Voorzitter of er nog andere punten voor de rondvraag zijn.

De heer Beijers heeft nog enkele vragen:

1. De personeelsbezetting in Deurne. Zijn er nog steeds zoveel vacatures, ondanks de verschuiving in strategie?

Peter Bijvelds: Er zijn zeker nog vacatures. De 'rework'-lijn en productie loopt gewoon door en daar hebben we nog steeds vacatures staan.

Bob Fleuren: Er staan nog steeds vacatures open bij de productie en bij PDI. Ebusco is ook voornemens om Frankrijk verder uit te breiden met een PDI-locatie voor bussen. Dus zowel in Venray als Frankrijk staan vacatures open voor PDI-mechanische personeel. Daarnaast heb je natuurlijk ook nog steeds je natuurlijke verloop. We blijven ook nog steeds mensen werven aan de kenniskant, dus innovatie, om onze 'technology roadmap' te kunnen uitvoeren. Dus ja, met de komst van assemblage partners neemt de druk af van het invullen van vacatures op de productie in Deurne, maar op het moment dat de bussen van onze assemblage partners vandaan komen, dan moeten ze eerst nog kort onderworpen worden aan een Pre Delivery Inspection. Daar zie je nu de toename in vacatures ontstaan.

De heer Beijers: Zijn er in China ook vacatures, in verband met de productie daar?

Peter Bijvelds: Het is meer een “Apple”-model daar. Dus wij doen alle ontwikkeling, design en alles wat daarbij komt. Ebusco heeft assemblage partners, die alle faciliteiten en dus ook mensen hebben om de bussen in de juiste kwaliteit tegen de juiste kostprijs te assembleren. Alle ontwikkeling, design en alles wat daarbij komt, wordt in Nederland gedaan.

De heer Beijers: Hoeveel mensen werken er nu op de locatie in Frankrijk? Van welke nationaliteit?

Peter Bijvelds: Er zijn ongeveer 45 personen werkzaam. Overwegend met de Franse nationaliteit. Op dit moment is casco-productie daar ‘up and running’. We hopen snel de eerste casco’s vanuit Frankrijk gereed te krijgen. Zoals net al aangegeven zullen wij de locatie Frankrijk ook uitbreiden met die Pre Delivery Inspection-capaciteit. Dus daar zullen nog extra mensen aan worden toegevoegd.

De heer Beijers: Is assemblage in Frankrijk op korte termijn niet te verwachten?

Bob Fleuren: Dat is correct.

De heer Jorna heeft ook nog enkele vragen:

1. De ‘win-rate’. Potsdam (23 bussen) was het laatste gewonnen contract waarover gecommuniceerd is. Bij de AVA in mei gaf u aan dat ‘het tenderseizoen’ het vierde kwartaal is’. Hoe komt het dat we niets horen?

Peter Bijvelds: Op dit moment is er nog steeds een zeer goed gevuld orderboek. Als je gaat kijken op de tenders waarop wordt ingeschreven, zit Ebusco nog steeds op een ‘win-rate’ van rond de 23 tot 28%. Dat is relatief hoog. Ebusco heeft natuurlijk ook gekeken naar de supply chain en is redelijk selectief geworden op welke tenders wordt ingeschreven.

Peter Bijvelds: In totaal zit de orderwaarde net iets boven de 1.700 bussen. Het is op dit moment niet het probleem om de bus te verkopen. (lees: de tenders te winnen). De operationele data van de bus is zeer goed, als het gaat om energieconsumptie, maar ook operationele beschikbaarheid, stabiliteit van het product. Ook als we kijken naar de werkplaatsen en de chauffeurs, zeer belangrijk, doet daar de 3.0 bus het boven verwachting.

2. De heer Jorna: Lopen de productieproblemen u niet voor de voeten? Dat u tegen een klant zegt: je bent welkom maar in 2025 pas?

Peter Bijvelds: Ja, precies. Daarom is Ebusco op dit moment heel selectief met de inschrijvingen op tenders. Dat heeft ook te maken met de marges die kunnen worden gemaakt.

3. De heer Jorna: Bent u niet bang dat BYD Ebusco straks uit de markt gaat concurreren op prijs? Ondanks dat u misschien beter een kwalitatief product heeft?

Peter Bijvelds: Op TCO ben ik zeker niet bang dat we gaan verliezen. CAPEX is een klein gedeelte van de bus. In de buswereld draait alles om drie letters: TCO, Total Cost of Ownership. Zeker met de 3.0 bus. Daarom hebben we in 2016, zoals de heer Fleuren eerder aangegeven heeft, als eerste elektrische busfabrikant afgeweken van het bouwen van bussen in staal en/of aluminium en zijn we overgestapt naar composiet. Daar zien we nu de vruchten van, in forse gewicht-reductie ten opzichte van de concurrentie. Ebusco ziet BYD nog steeds als grote concurrent, maar het is niet alleen de kostprijs van aanschaf. Het gaat om de totale TCO. En als laatste punt, heel belangrijk, waar wij echt een pre hebben is het complete After Sales-systeem. Dus veel van onze contracten sluiten we af in een "MaaS" (= Mobility as a Service), waarbij niet alleen het voertuig wordt verkocht, maar ook het onderhoud voor de komende 10-12 jaar wordt verzorgd.

De heer Beijers heeft nog enkele vragen:

1. Met het oog op het logistieke proces, kosten, winstmarges: wat verkoopt u dan liever, een 2.2 of een 3.0 bus?

Peter Bijvelds: Bij de 2.2 bus was er sprake van een stabielere supply chain. Daarom zijn er daarbij minder leveringsproblemen. Als wordt gekeken naar de TCO dan is natuurlijk de 3.0 aanzienlijk beter, door zijn circa 30% lager leeggewicht en dus daar ook ongeveer 25-30 tot 40% (afhankelijk van de gemiddelde snelheid op de lijn), van het energieverbruik. We zien klanten en landen die zeggen "de 2.2 bus voldoet ruimschoots, zelfs ook als we naar de concurrentie gaan kijken". Het contract met Deutsche Bahn is ook nog steeds voor 95% gebaseerd op 2.2 bussen. Puur op het feit dat het een zeer stabiel product is en zich heel goed bewijst. Dus we hebben niet echt direct een voorkeur.

De Voorzitter: Het is ook wel terecht om op te merken dat de overgang van 2.2 naar 3.0, en het enthousiasme van de klant voor de 3.0, wel iets meer in de tijd gefaseerd had

kunnen zijn, omdat de 2.2 een soepel lopend productieschema had, hadden we dat makkelijker op kunnen schalen dan de overgang naar de 3.0.

Peter Bijvelds: Ebusco had inderdaad niet verwacht dat de 3.0 zo snel zoveel tractie zou krijgen. Maar zeker nadat de operationele data van de Stadtwerke München toch naar buiten is gekomen, is dat ook sneller gegaan dan wij verwacht hadden.

2. De heer Beijers: Er waren in het verleden vage plannen om in de Verenigde Staten nog iets te gaan doen.

De Voorzitter: Die plannen zijn niet verder ontwikkeld.

De Voorzitter concludeert dat er geen verdere vragen voor de rondvraag meer zijn.

4. SLUITING

De Voorzitter bedankt iedereen voor de bijdrage aan de discussie. Voorzitter deelt voorts mede dat de notulen van de buitengewone aandeelhoudersvergadering uiterlijk drie maanden na afloop van deze vergadering op de investor website van Ebusco geplaatst worden waarna de aanwezige aandeelhouders gedurende de daarop volgende drie maanden de gelegenheid wordt gegeven om erop te reageren. De notulen zullen vervolgens worden vastgesteld. De vastgestelde stemmingsresultaten zullen binnen 5 werkdagen op de website worden geplaatst.

De Voorzitter sluit vervolgens de aandeelhoudersvergadering en geeft aan dat er nog de mogelijkheid is om kort na te praten.