

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

G.A. van de Breevaart (CU&SGP)

(d.d.)

Nummer

3634

Onderwerp

Financiële situatie OV bedrijven in relatie tot restitutie abonnementsgelden

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Niet in elke regio is er voor alle leerlingen op korte afstand van hun thuis een middelbare school. Daarnaast zijn sommige leerlingen, door wat voor omstandigheden, ook niet in staat om, anders dan met OV, naar school te gaan. Voor ouders zijn daarmee flinke kosten en voor de leerlingen veel tijd gemoeid. Sinds de sluiting van de scholen door de corona maatregelen lopen de kosten van de abonnementen door zonder gebruik van het OV. Voor ouders betekent dit per kind grofweg tussen de 150 en de 460 EUR per kwartaal (en daar gaat het grofweg om). Nu de OV bedrijven worden gecompenseerd zouden wij graag aandacht willen vragen voor diegene die nog niet gecompenseerd zijn maar een essentiële bijdrage leveren aan het succes van de OV bedrijven. Daarom de volgende vragen:

1. *Is er aan te geven (voor alle betrokken concessiehouders in de Provincie Zuid-Holland (hierna te noemen concessiehouders)) hoeveel EUR zij aan inkomsterving hebben gehad door de afgelopen drie maanden waarin zij vele malen minder reizigers hebben vervoerd? En zo ja, hoeveel is dat. Zo niet, waarom niet?*

Antwoord

Openbaar vervoer (OV) vervult ook in deze tijden een cruciale functie in de maatschappij. Via diverse GS-updates bent u er als Statenleden over op de hoogte gesteld dat het gebruik tijdens het hoogtepunt van de coronacrisis was gedaald tot circa 10% tot 20% ten opzichte van de vraag in de normale periode.

De provincie koopt OV in bij vervoerders op basis van aanbestedingen. Hiervoor wordt voor het ter beschikking gestelde subsidiebedrag de vervoersdienst ingekocht, onder randvoorwaarden zoals onder andere benoemd in het Programma van Eisen en het Bestek van een concessie. De ontwikkelingsfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid liggen hierbij bij de vervoerder. Wij hebben geen dagelijks inzicht in de reizigersopbrengsten van vervoerders omdat deze niet nodig zijn voor de controle van de door de vervoerder geleverde vervoersdiensten. Wij krijgen wel bij de jaarverantwoording inzicht in de reizigersopbrengsten van het jaar ervoor in het kader van de financieel economische onderbouwing. Hoeveel inkomsten vervoerders als gevolg van corona missen weten we dus nu niet exact.

U bent door middel van een brief van gedeputeerde Vermeulen van 5 juni 2020 op de hoogte gesteld van de deal die tot stand is gekomen tussen decentrale overheden, vervoerders en het Rijk. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB), waarin deze partijen samenwerken, zijn hierbij financiële afspraken gemaakt om het OV in stand te houden. Wij betalen als decentrale overheden subsidies door aan de vervoerders, ook als minder bussen hebben gereden dan zijn ingekocht. Normaal gesproken zou dit niet het geval zijn, omdat de vervoerder door minder te rijden niet voldoet aan de in het PvE gestelde eisen. Het Rijk levert een zogenaamde beschikbaarheidsvergoeding, waarmee tussen de 93% tot 95% van de verliezen van vervoerders tot ten minste eind van dit jaar worden afgedekt. De resterende 5% tot 7% van de verliezen is voor rekening van de vervoerders zelf. Dit verlies is gebaseerd op de totale kosten, minus de subsidies van decentrale overheden, inkomsten uit kaartverkoop en opbrengsten uit de OV-studentenkaart.

Met deze beschikbaarheidsvergoeding, en het doorbetalen van onze subsidies, kan het OV in stand gehouden worden. De regeling moet overigens nog wel in detail worden uitgewerkt. Om aanspraak te maken op de beschikbaarheidsvergoeding zullen vervoerders uiteindelijk inzichtelijk moeten maken welke tekorten zijn gemaakt als gevolg van het teruglopen van de reizigersinkomsten.

2. *Hebben de 3 concessiehouders gebruik gemaakt van de NOW regeling en zo ja, voor hoeveel % van de medewerkers?*

Antwoord

Ja, er is door concessiehouders gebruik gemaakt van de NOW-regeling. Dit is niet uit te drukken in een percentage, omdat de NOW-regeling niet zo werkt.

3. *In hoeverre wegen de minder gemaakte kosten aan diesel, elektra, onderhoudskosten en personeelskosten op tegen de verminderde inkomsten als gevolg van de vermindering van reizigers? Graag per OV bedrijf inzichtelijk.*

Antwoord

Wij hebben geen zicht op de exacte besparingen op de variabele exploitatiekosten, zoals blijkt uit het antwoord op vraag 1. Besparingen vallen echter in het niet bij de sterke afname van reizigersopbrengsten.

4. *Zijn in de afspraken die zijn gemaakt tussen Rijk en OV bedrijven (en decentrale overheden) ook afspraken gemaakt wat de bestemming van het geld moet dan wel mag zijn? En zo ja, wat zijn dan die bestemmingen? Valt daar compensatie richting reizigers ook onder?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 1. Tussen de 93% en 95% van de verliezen van de vervoerders wordt met de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk afgedekt. De details van de regeling worden nog uitgewerkt. De beschikbaarheidsvergoeding is gericht op compensatie van verliezen van de vervoerders en niet op compensatie van de reizigers.

5. *Wat zijn de inhoudelijke afspraken die met de concessiehouders zijn gemaakt over de toekomst?*

Antwoord

De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk geldt tot en met het einde van het jaar. Over de periode erna moeten nog afspraken worden gemaakt. Afhankelijk van deze financiële afspraken maken wij met vervoerders afspraken over de dienstverlening voor de jaren 2021 en verder.

6. *Heeft u inzichtelijk hoe concessiehouders omgaan met het opstarten van de dienstregeling? En zo ja, is het zo efficiënt (lees zo krap mogelijk) mogelijk proberen te "draaien" of staat de reiziger centraal? Graag per concessiehouder een beeld.*

Antwoord

Zoals u in de GS-updates over corona heeft kunnen lezen, rijden de vervoerders per 1 juni een zo normaal mogelijke dienstregeling. Dit houdt in dat de vervoerders zo veel mogelijk rijden volgens de normale dienstregeling, maar dat maatwerk per concessie wordt geboden. Zo wordt in de spits afgeschaald op ritten waar overcapaciteit is. Deze ritten worden achter de hand gehouden om in te zetten op lijnen waar het druk is. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat de reiziger een zo vertrouwd mogelijke dienstregeling heeft, maar ook dat er capaciteit geboden wordt op tijdstippen dat dat nodig is. Het beeld per concessie is als volgt:

- De treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda rijdt volgens de normale dienstregeling.
- In Zuid-Holland Noord wordt door Arriva min of meer een reguliere winterdienst gereden. Er zijn echter lijnen waar in de spits minder wordt gereden.
- In Drechtsteden Molenlanden Gorinchem wordt volgens een zomerdienst-plus gereden, waarbij meer ritten worden gereden dan in de reguliere zomerdienst. Er worden ritten achter de hand gehouden om drukke ritten gedurende de dag te versterken.
- In de Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee wordt gereden volgens de normale dienstregeling, maar met minder ritten in de spits op sommige lijnen. Ook deze ritten worden achter de hand gehouden als versterking.
- De Waterbus vaart volgens een normale dienstregeling, met uitzondering van toeristische bestemmingen als Kinderdijk.

7. *Is er in beeld hoeveel inkomsten de concessiehouders nog hebben ontvangen van doorlopende abonnementen per concessiehouder? En zo ja, hoe ziet dat beeld eruit?*

Antwoord

Zoals blijkt uit het antwoord van vraag 1, zijn inkomsten primair een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Wij hebben hier op dit moment geen zicht op.

8. *Heeft u in beeld hoeveel klachten en vragen er binnen zijn gekomen bij de concessiehouders over restitutie van abonnementsgelden? Graag een splitsing in maken of het om woonwerk abonnementen gaat of leerlingenvervoer?*

Antwoord

Vervoerders hebben, net als veel andere dienstverleners waar met abonnementen wordt gewerkt, vragen gehad over de geldigheid hiervan tijdens de crisis. In sommige gevallen heeft een vraag tot een klacht geleid omdat het antwoord voor de reiziger onbevredigend was. Omdat het OV wel beschikbaar is gedurende de crisis zijn vooralsnog de reguliere restitutievoorwaarden van toepassing. Deze houden over het algemeen in dat abonnementen een opzegtermijn van een maand hebben. Voor wat betreft leerlingenvervoer zijn alleen in de concessie HWGO grootgebruikscontracten.

9. *Kunt u nagaan wanneer er een inhoudelijke reactie door de concessiehouders wordt gegeven als het gaat om klachten/vragen etc. (gebundeld of los)?*

Antwoord

Klachten en vragen worden in de regel bij alle concessies binnen vijf werkdagen afgehandeld.

10. *Is bij u bekend of Connexxion stopzetting van abonnementen van leerlingen heeft geweigerd dan wel geadviseerd heeft dat niet te doen? Zo ja, wat was daar de oorzaak van? Zo niet, wilt u dat voor ons nagaan?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 7. Gedurende corona is het OV beschikbaar voor noodzakelijke reizen en zijn er geen reizigers geweigerd. Abonnementen waren dan ook geldig. De reguliere opzegvoorwaarden zijn van toepassing op abonnementen, waarbij een maand opzegtermijn geldt. Vooralsnog heeft Connexxion niet geweigerd om abonnementen stop te zetten, maar is door hen aan (ouders van) reizigers gevraagd om geduld te hebben tot meer details bekend zijn van een passend voorstel dat Connexxion aan deze reizigers overweegt te doen.

11. *Bent u het met de fractie van ChristenUnie en SGP eens dat er een duidelijk onderscheid is tussen OV woonwerk (soms meerdere keuzes of betaald door het werk) en leerlingenvervoer waar ouders de rekening krijgen zonder veelal keuzemogelijkheid voor ander vervoer?*

Antwoord

Dit onderscheid is niet altijd van toepassing. Voor veel woon-werkverkeer is er voor de reiziger ook geen alternatief voor het OV. Dat is dan ook de belangrijkste reden dat het OV in tijden van corona in stand is gebleven. Reizigers met noodzakelijke reizen moesten het OV kunnen blijven gebruiken.

Wij zouden graag pleiten voor restitutie van de abonnementsgelden als het gaat om leerlingenvervoer. Uiteraard zijn daar ook alternatieven voor te bedenken zoals het verlengen van een abonnement met 3 maanden zonder te hoeven betalen. Voor de liquiditeit van het OV bedrijf zou dit ook een prima oplossing kunnen zijn.

