



Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
26 mei 2020

Eindtermijn
1 juni 2020

Onderwerp

Vast te stellen afspraken Nationaal OV-Beraad NOVB in verband met corona

Advies

1. In te stemmen met de NOVB-afspraken op hoofdlijnen tussen het rijk, de vertegenwoordigers van de decentrale OV-autoriteiten en de vertegenwoordigers van de vervoersbedrijven. Deze houden in dat:
 - a. Het rijk voor het OV een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelt vanaf 16/3/2020 (het begin van de intelligente lockdown) tot een nader te bepalen situatie. Vanaf 1/6/2020 is het OV-protocol van toepassing;
 - b. Het rijk tevens de kosten in verband met door genomen coronamaatregelen en het invoeren van het zogenoemde OV-protocol voor haar rekening neemt;
 - c. Het rijk tevens in geval van liquiditeitsvraagstukken bevoorschotting zal bieden;
 - d. Vervoersbedrijven afzien van winst, dividend en bonussen zo lang de beschikbaarheidsvergoeding wordt betaald, en ook geen ontvangen subsidiemiddelen vanuit de beschikbaarheidsvergoeding laten 'afvloeien' naar (buitenlandse) aandeelhouders en eventueel nader te bepalen bijdragen;
 - e. De decentrale OV-autoriteiten (provincies, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen Drenthe) bij de eindafrekening 2020 hun concessiehouders vergoeden voor de dienstregeling als ware de in verband met corona vervallen ritten wel gereden, een en ander verder met inachtneming van de concessievoorwaarden.
2. Te bevestigen dat, om ervoor te zorgen dat het OV een blijvende vitale rol speelt in en na deze periode van corona, een constructieve medewerking van de decentrale OV-autoriteiten (vervoerregio's, de provincies en OV-bureau Groningen Drenthe in hun rollen van 'decentrale OV-autoriteit' en 'regionaal mobiliteitsregisseur') noodzakelijk is, in samenwerking met het rijk (in de rollen van 'corona-regisseur', 'stelselverantwoordelijke voor het OV', en 'nationaal mobiliteitsregisseur').
3. Ermee in te stemmen dat de decentrale OV-autoriteiten (vervoerregio's, provincies en OV-bureau Groningen Drenthe) vanuit hun OV-rol samen ook met de OV-bedrijven de infrabeheerders desgewenst actief faciliteren over zaken als 'de lining en signing' naar, op en bij haltes en (regionale) stations.
4. Vast te stellen de brief aan NS over tijdelijke vrijstelling van het PvE van artikel 4.3.8 lid 3 voor het meenemen van fietsen in de trein in verband met corona.
5. Vast te stellen de brief aan Qbuzz over tijdelijke vrijstelling van het PvE van artikel 4.5.3 lid 4 voor het meenemen van fietsen in de trein in verband met corona.
6. Te besluiten dat voor de Waterbus het expliciet is toegestaan de fiets mee te nemen tot 1 september, of totdat Gedeputeerde Staten anders beslissen op aanvraag van de vervoerder.
7. Vast te stellen de brief aan Aquabus over het meenemen van fietsen aan boord van de Waterbus.
8. Vast te stellen de publiekssamenvatting over afspraken Nationaal OV-Beraad NOVB in verband met corona.

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om:

- In de communicatie, waaronder de publiekssamenvatting, een onderscheid te maken in vouwfietsen en gewone fietsen;
- Het moment van verzending te bepalen van de GS-brief aan Aquabus.

Bijlagen

- Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer
- GS-brief aan NS over vrijstelling van het PvE van artikel 4.3.8 lid 3 voor het meenemen van fietsen in de trein in verband met corona
- GS-brief aan Qbuzz over vrijstelling van het PvE van artikel 4.5.3 lid 4 voor het meenemen van fietsen in de trein in verband met corona
- GS-brief aan Aquabus over toestaan van fietsen in de Waterbus

1 Toelichting voor het College

Het openbaar vervoer heeft een aanzienlijk lager aantal reizigers als gevolg van de coronacrisis. Dit heeft grote gevolgen voor de financiële positie van de vervoersbedrijven. Als geen maatregelen genomen worden, kunnen zij hun dienstverlening niet continueren. Dit is onwenselijk, aangezien het openbaar vervoer, ook in tijden van corona, een vitale functie vervult om de maatschappij bereikbaar te houden.

In het Nationaal OV-Beraad (NOVB) is de afgelopen twee maanden zeer intensief gesproken hoe om te gaan met de financiële implicaties van corona voor het OV en over de manier waarop het OV in de huidige en toekomstige situatie moet functioneren. In het NOVB van 13 mei jl. zijn afspraken gemaakt over de manier waarop OV kan bijdragen aan het stap voor stap weer openstellen van de samenleving. Enerzijds om het OV op een intelligente wijze weer maximaal op te schalen, maar dan wel passend binnen de RIVM-richtlijnen van sociale afstand zoals het Kabinet die hanteert. Dit is vastgelegd in het zogeheten OV-protocol corona. Hierin zijn richtlijnen afgesproken over de omvang en inrichting van het OV na 1 juni 2020, als de samenleving weer stappen zet uit de 'intelligente lockdown' die sinds medio maart van kracht was. En anderzijds over de dekking van de ontstane en te voorziene tekorten vanaf medio maart 2020.

Er is een financieel akkoord bereikt op hoofdlijnen in het NOVB van 13 mei jl.. Dit akkoord komt er in hoofdlijnen op neer dat:

- Het rijk voor het OV een beschikbaarheidsvergoeding stelt vanaf 16/3/2020 (het begin van de intelligente lockdown) via 1/6/2020, tot een nader te bepalen situatie. Vanaf 1/6/2020 is het OV-protocol van toepassing. De beschikbaarheidsvergoeding houdt het verschil in tussen reële kosten die concessiehouders maken om de concessie uit te voeren ('beschikbaarheid te garanderen') en de overblijvende opbrengsten die daar de komende tijd tegenover staan (reizigersinkomsten, concessiesubsidies, SOV-opbrengsten, NOW-regeling etc). Deze regeling zal gelden tot een nader te bepalen situatie (bv de reizigersaantallen zitten weer op niveau ten opzichte van 2019), om daarmee voor de OV-sector ook een toekomst te houden (doelstellingen Toekomstbeeld OV 2040);
- Het rijk tevens de meerkosten in verband met de genomen coronamaatregelen en het invoeren van het zogenoemde OV-protocol corona voor haar rekening neemt;
- Het rijk, indien noodzakelijk in verband met liquiditeiten bij vervoerbedrijven, specifieke voorschotten zal verlenen;
- Vervoerbedrijven afzien van winsten, dividenden en bonussen zo lang de beschikbaarheidsvergoeding loopt, en ook geen ontvangen subsidiemiddelen vanuit de beschikbaarheidsvergoeding laten 'afvloeien' naar (buitenlandse) aandeelhouders en eventueel nader te bepalen bijdragen leveren;
- De decentrale OV-autoriteiten (provincies, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen Drenthe) vergoeden bij de eindafrekening 2020 hun concessiehouders voor de dienstregeling als ware de in verband met corona vervallen ritten wel gereden, een en ander verder met in acht neming van de concessievoorwaarden.

Ordegrootte wijzen eerste berekeningen uit dat de beschikbaarheidsvergoeding (ingaaand met

terugwerkende kracht vanaf 15 maart) alleen al voor 2020 meer dan € 600 miljoen voor het gehele decentrale OV zal bedragen en minimaal eenzelfde bedrag voor NS met betrekking tot de Hoofdrailnetconcessie.

De decentrale OV-autoriteiten hebben al ruime bijdragen geleverd aan de ontstane situatie. Enerzijds door hun bevoorschottingen voort te zetten. En anderzijds door de subsidiëring van het in verband met de vitale functie gerealiseerde OV vanaf medio maart 2020 conform concessie door te zetten (circa 50% van het vervoer bleef in stand, waar gezien het aantal reizigers een veel verdere afschaling economisch verantwoord was geweest. Door instemming met een OV-volume van circa 50% hebben de decentrale OV-autoriteiten via de subsidies feitelijk reeds tientallen miljoenen aan 'coronabijdragen' beschikbaar gesteld).

Alle decentrale OV-autoriteiten worden aanvullend gevraagd om de vanwege corona niet gereden dienstregelingsritten toch aan de concessiehouders te vergoeden als waren het volgens concessie verreden ritten. Voor heel Nederland is een eerste inschatting dat hiermee voor alle decentrale OV-autoriteiten samen voor 2020 een bedrag van ongeveer € 100 miljoen is gemoeid, welke bedragen budgettair dus binnen de goedgekeurde begrotingen van de afzonderlijke overheden passen. De NOVB-delegatie vanuit de decentrale OV-autoriteiten (provincies, vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag en OV-bureau Groningen Drenthe) heeft in het NOVB – na diverse sonderingen bij de verantwoordelijke portefeuillehouders – aangegeven dit een reëel verzoek te achten. NOVB vraagt Gedeputeerde Staten om deze toezegging te bevestigen, ter bekrachtiging van het bereikte pakket aan afspraken in het NOVB van 13 mei jl.

Hiernaast is in NOVB-verband aangeboden dat de decentrale OV-autoriteiten en de OV-bedrijven nauw infrabeheerders desgewenst zullen ondersteunen voor wat betreft zaken als 'de lining en signing' naar, op en bij haltes en (regionale) stations. Ook zijn de decentrale OV-autoriteiten actief betrokken bij alle vraagstukken van sociale veiligheid en handhaving die in deze periode specifieke aandacht behoeven. Overigens houdt onze decentrale overheidsrol uiteraard niet op bij het specifieke OV-domein. Provincies en vervoerregio's vervullen immers veel bredere taken binnen het provinciale en regionale mobiliteitsbeleid. Uiteraard wordt ook vanuit al deze verschillende rollen meegewerkt aan een op korte termijn corona-bestendige samenleving, op een zodanige wijze dat onze lange-termijn doelstellingen wel in beeld blijven.

Een maatregel die genoemd is in het OV-protocol is dat het meenemen van fietsen verboden is in het openbaar vervoer. Fietsen beperken de capaciteit en zorgen voor een trager proces van in- en uitstappen, wat de dienstregeling kan verstoren. Om dit voor de treinen van de Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda en de MerwedeLingelijn mogelijk te maken is het nodig de vervoerders NS en Qbuzz tijdelijk ontheffing te verlenen van de concessievoorwaarden. Het voorstel is dat deze ontheffing ingaat per 1 juni 2020 en blijft van kracht tot maximaal 1 september, of totdat Gedeputeerde Staten anders beslissen.

De Waterbus valt ook onder openbaar vervoer en hier zou ook het meenemen van fietsen worden verboden. Dit zou het karakter van dit vervoer zeer aantasten, omdat 70% van de reizigers gebruik maakt van de fiets. Het onderliggende busnet zou hiernaast onevenredig zwaar belast worden als de fiets zou worden geweerd. Daarom is het voorstel om voor de Waterbus een

uitzondering te maken.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag exclusief BTW : € 0,-

Programma : Programma 2 - Bereikbaar Zuid-Holland

Financiële risico's : Er zijn geen financiële risico's.

Het voorstel valt binnen de vastgestelde financiële kaders en leidt daarmee niet tot extra uitgaven.

Juridisch kader

Staatssteun: het is bekend dat dit onderwerp speelt. Na instemming met de NOVB-afspraken op hoofdlijnen zal samen met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat worden onderzocht op welke wijze de rijks- en provinciale bijdragen overeenkomstig de Europese staatssteunregels kunnen worden verstrekt.

Provinciale subsidieverordening: het is mogelijk via de hardheidsclausule, of de afwijkingsbevoegdheid voor de Asv, subsidie door te betalen aan vervoerders, zonder dat alle prestaties als geëist in de concessies daar tegenover staan.

2 Voorafgaande besluitvorming

Het openbaar vervoer ontwikkelde zich de afgelopen jaren zeer goed. Het decentraal OV (bus, tram, metro, regionale trein) groeide de afgelopen vijf jaar in Nederland met meer dan 10%, in 2019 betrof deze groei ruim 3%. En ook de klantwaardering bleef toenemen, in 2019 werd een 7,8 bereikt als voorlopig hoogtepunt. Deze ontwikkeling kwam de afgelopen maanden abrupt tot een voorlopig einde. Eind februari werd duidelijk dat de corona-pandemie ook Nederland zou bereiken. En daarna ging het snel: half maart riep het Kabinet voor heel Nederland de 'intelligente lockdown' uit.

De OV-sector werd door het Kabinet bestempeld als vitale sector, zodat andere vitale sectoren (zorg, voedselvoorziening, energie, water, telecom, afval enz.) voor werknemers wel bereikbaar zouden blijven. Het Kabinet vroeg dus aan het OV om haar vitale functie te vervullen vanaf half maart 2020, maar riep de bevolking tegelijkertijd op om zo weinig mogelijk gebruik te maken van het OV. Dit leidde uiteraard direct tot grote financiële tekorten in de sector. Voor het decentraal OV betroffen de eerste schattingen landelijk opgeteld bedragen tot ongeveer € 100 miljoen per maand, NS kwam tot vergelijkbare maandbedragen.

Om dit geheel op landelijke schaal in goede banen te leiden, maakten de provincies, de beide vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag en het OV-bureau Groningen Drenthe gebruik van hun gezamenlijke werkstructuren IPO en 'Samenwerkingsverband DOVA' (Decentrale OV-Autoriteiten). Er werd vanaf half maart 2020 intensief overleg gevoerd met de rijksoverheid en de samenwerkende OV-bedrijven, hiervoor werd gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuur van het NOVB.

In maart 2020 vormde de invulling van de vitale functie tijdens de intelligente lockdown het centrale aandachtspunt: het OV bleef rijden, regionaal afgestemd op de situatie, overall op een niveau van circa 50% van de normale dienstregeling. Dit vond plaats in afstemming met en met

instemming van de concessieverlenende overheden die allen hun bevoorschotting door lieten lopen en hun subsidiering van de wel gereden ritten voortzetten, conform de concessies.

3 Proces

De toegezegde (principes voor) vergoedingen vanuit het rijk worden de komende weken uitgewerkt. Dit betreft onder andere vragen als:

- Wat zijn precies reële kosten?
- Welke situatie wordt gekozen voor de 'horizonbepaling'?
- Wordt de vergoeding geregeld via de concessiegevers of via de OV-bedrijven?
- Hoe wordt omgegaan met concessies waar de overheid het opbrengstrisico draagt?
- Welke aanvullende bijdragen worden eventueel van de OV-bedrijven gevraagd?
- Hoe wordt (open boek) verantwoord en afgerekend?
- Hoe dragen rijk en provincies er zorg voor dat hun bovenbedoelde bijdragen binnen de Europese juridische kaders (bijvoorbeeld staatssteun) passen?

Deze uitwerkingen zullen de komende weken door het rijk in overleg met de NOVB-partners plaats hebben.

Vooruitblik

Inmiddels is duidelijk dat wij ons nog lang met het coronavirus geconfronteerd zullen zien. Er moet bijvoorbeeld rekening gehouden worden met de mogelijkheid van eventuele toekomstige nieuwe perioden van lockdown. Over wat dit betekent voor de inrichting van het OV, het gebruik van OV en de ontwikkeling van de OV-markt is nog veel onduidelijk. De vraag is ook hoe verschillende scenario's zich verhouden tot de OV-concessies. Daarom is in NOVB-verband ook een werkgroep gestart die vanuit verschillende mogelijke scenario's kijkt naar de vraag hoe we met concessies willen en kunnen omgaan in de komende jaren. Momenteel vindt in dit kader vanuit de gezamenlijke OV-autoriteiten een eerste verkenning plaats, samen ook met Rijk en OV-bedrijven, waarbij bijvoorbeeld een onderscheid wordt gemaakt tussen lopende concessie, in te kopen concessies en al gegunde concessies die nog niet operationeel zijn. Eerste inzichten en adviezen worden voor de zomer verwacht. Ook kijkt momenteel de Stuurgroep Toekomstbeeld OV 2040 naar de vraag hoe corona en de lange termijn doelstellingen van het OV-beleid als vastgelegd in het Toekomstbeeld OV 2040 (vastgesteld februari 2019) zich tot elkaar verhouden. Uitgangspunt is daarbij de gedachte dat OV in de toekomst haar beoogde rol met betrekking tot maatschappelijke doelstellingen als verduurzaming, stedelijke en landelijke bereikbaarheid en de inclusieve samenleving blijft invullen. De opgaven waarvoor de provincie gesteld staat blijven immers ongewijzigd en kunnen alleen met een hoogwaardig OV-systeem worden gerealiseerd. Duurzaamheid, leefbaarheid, de mobiliteitstransitie en bevolkingsgroei maken het noodzakelijk dat openbaar vervoer ook in de toekomst een aantrekkelijk product blijft. Investerings in het openbaar vervoer blijven daarom nodig, en kunnen zelfs bijdragen aan sneller economisch herstel ('anticyclisch investeren'). De huidige coronacrisis laat daarbij zien hoe cruciaal een OV-systeem met voldoende capaciteit is voor het goed kunnen functioneren van de samenleving. Aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van het OV-systeem is hoe dit OV-systeem structureel voorbereid kan zijn en ingericht kan zijn op eventuele toekomstige pandemieën.

4 Participatie

Participatie is niet van toepassing.

5 Communicatiestrategie

Er is in DOVA-verband aandacht voor communicatie op dit onderwerp. Vervoerders zullen maatregelen die voortvloeien uit de NOVB-afspraken met de reizigers communiceren.