

## Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van de Provincie Zeeland  
p/a Statengriffie  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

onderwerp	kenmerk	behandeld door	verzonden
Landelijke afspraken openbaar vervoer in relatie tot coronacrisis	20018583 		

Middelburg, 12 juni 2020

geachte voorzitter,

De coronacrisis heeft grote impact op de financiering van het decentraal openbaar vervoer. Dat is reden geweest voor overleg tussen de decentrale OV-autoriteiten, de rijksoverheid en de OV-bedrijven in het Nationaal OV Beraad (NOVB). Dat overleg heeft geresulteerd in landelijke afspraken op hoofdlijnen. Deze worden in deze brief toegelicht.

Openbaar vervoer als vitale sector

Het openbaar vervoer heeft zich de afgelopen jaren goed ontwikkeld. Het decentraal OV (bus, tram, metro, regionale trein) groeide de afgelopen 5 jaar in Nederland met meer dan 10%; in 2019 betrof deze groei ruim 3%. Ook de klantwaardering bleef toenemen; in 2019 werd een 7,8 bereikt als voorlopig hoogtepunt. Aan deze positieve ontwikkeling kwam de afgelopen maanden abrupt 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 etc) voor werknemers bereikbaar zouden blijven. Het Kabinet vroeg daarom aan het OV om vanaf half maart 2020 haar vitale functie te vervullen, maar riep tegelijkertijd de bevolking 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 bedragen de eerste schattingen landelijk opgeteld 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 Metropool Rotterdam/Den Haag) en het OV-bureau Groningen Drenthe gebruik van hun gezamenlijke werkstructuren IPO en het 'Samenwerkingsverband DOVA' (Decentrale OV-Autoriteiten). Er is ook via het Nationaal OV-Beraad (NOVB) vanaf half maart intensief overleg gevoerd met de rijksoverheid en de samenwerkende OV-bedrijven.

In maart vormde de invulling van de vitale functie tijdens de intelligente lockdown het centrale aandachtspunt: het OV bleef rijden/varen, 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. In dat kader is ook afgesproken om de periodieke bevoorschotting door de OV-autoriteiten te continueren of te vervroegen.

Vervolgens richtte het NOVB zich op de vraag hoe het OV kan bijdragen aan het stap voor stap weer open stellen van de samenleving. Op 13 mei jl. zijn hierover in het NOVB afspraken op hoofdlijnen gemaakt. Enerzijds om het OV op een intelligente wijze weer maximaal op te schalen, maar dan wel passend binnen de richtlijnen van sociale afstand zoals het Kabinet die hanteert.

Dit is vastgelegd in het zogeheten OV-protocol Verantwoord blijven reizen in het OV. Hierin zijn richtlijnen opgenomen over de omvang en inrichting van het OV per 1 juni jl., toen de samenleving stappen zette uit de 'intelligente lockdown' die sinds medio maart van kracht is. En anderzijds over de dekking van de ontstane en te voorziene tekorten vanaf medio maart.

#### Financiële implicaties en gevraagde bijdragen decentrale OV-autoriteiten

In NOVB-verband is de afgelopen twee maanden intensief gesproken over hoe om te gaan met de financiële implicaties van corona voor het OV. Wekelijks bestuurlijk overleg en een taskforce-achtige ambtelijke werkgroep hebben uiteindelijk geleid tot een financieel akkoord op hoofdlijnen in het NOVB van 13 mei jl. dat in het NOVB van 5 juni jl. zijn uiteindelijke vorm op hoofdlijnen kreeg. De afspraken komen er in hoofdlijnen op neer dat:

- het Rijk voor het OV een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelt voor de periode vanaf maart. De beschikbaarheidsvergoeding maakt geen onderscheid tussen bedrijven en ook niet tussen vormen van concessies (bijv. als het gaat om opbrengstverantwoordelijkheid) en vergoedt in elk geval 93% en maximaal 95% van het verschil 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 (bestaande uit reizigersopbrengsten, concessiesubsidies, opbrengsten OC&W voor Studenten-OV-jaarkaart, NOW-regeling etc). De concessiehouders leveren een eigen bijdrage van 5% tot maximaal 7%. Deze regeling geldt vooralsnog tot eind 2020 waarbij de situatie vanaf 2021 onderwerp van bespreking is in het NOVB;
- het Rijk ook 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;
- vervoerders verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een zo optimaal mogelijke dienstregeling gegeven de vereisten ter voorkoming van verdere verspreiding van corona. De dienstregeling wordt daartoe in samenspraak met de decentrale OV-autoriteit geoptimaliseerd ingezet, afhankelijk ook van de effecten van andere flankerende maatregelen, zoals spreiding van lestijden van onderwijsinstellingen;
- 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 waren de in verband met corona vervallen ritten wel gereden, e.e.a. verder met inachtneming van de concessievoorwaarden.

De toegezegde vergoedingen vanuit het Rijk behoeven uiteraard de komende weken nadere uitwerking. Dit betreft onder andere vragen als: hoe wordt de open boekcalculatie ingericht en hoe dragen Rijk en provincies er zorg voor dat hun bovenbedoelde bijdragen binnen de Europese juridische kaders (bv staatssteun) passen? Deze uitwerking zal de komende weken in overleg met de NOVB-partners plaats hebben.

Ordegrootte wijzen eerste berekeningen overigens uit dat de beschikbaarheidsvergoeding (ingaaend met terugwerkende kracht vanaf maart) alleen al voor 2020 meer dan 600 miljoen voor decentraal OV zal bedragen en minimaal eenzelfde bedrag voor NS met betrekking tot de Hoofdrailnetconcessie.

De decentrale OV-autoriteiten hebben overigens al ruime bijdragen geleverd aan de ontstane situatie. Enerzijds door hun maandelijkse bevoorschottingen voort te zetten op het niveau van voor het uitbreken van de coronacrisis.

De decentrale OV-autoriteiten wordt dus gevraagd om bij de jaarlijkse eindafrekening 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. Deze bedragen passen budgettair binnen de goedgekeurde begrotingen van de afzonderlijke overheden.

De NOVB-delegatie vanuit de decentrale OV-autoriteiten heeft in het NOVB – na sonderingen bij de diverse verantwoordelijke portefeuillehouders - aangegeven dit een reëel verzoek te achten.

Omdat per 1 juni jl. een nieuwe fase is gestart met betrekking tot de corona-maatregelen is in NOVB-verband afgesproken dat er voor 1 juni een afspraak ligt tussen de partijen. Om dat mogelijk te maken hebben wij op 25 mei jl. ingestemd met de toen voorliggende NOVB-afspraak op hoofdlijnen.

Hiernaast is in NOVB-verband aangeboden dat de decentrale OV-autoriteiten en de OV-bedrijven de infrabeheerders desgewenst zullen ondersteunen voor wat betreft zaken als de 'lining en signing' naar, op en bij haltes, terminals 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.

#### Toekomstperspectief

Inmiddels is duidelijk dat wij nog lang met het coronavirus geconfronteerd zullen zijn. Zo zijn toekomstige nieuwe perioden van lockdown bijvoorbeeld niet uitgesloten. 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 met Rijk en OV-bedrijven, waarbij bijvoorbeeld een onderscheid wordt gemaakt tussen lopende concessies, in te kopen concessies en al gegunde concessies die nog niet operationeel zijn. Eerste inzichten en adviezen worden voor de zomer verwacht.

Ook kijkt de Stuurgroep Toekomstbeeld OV 2040 momenteel 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 wel degelijk gaat invullen. Uiteraard naast de mogelijkheden die lopen, fietsen en het recent veel gebruikte video-vergaderen bieden.

Wij hopen u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris