

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	26-5-2020	REFERENTIE	Hans Schoen
ONS NUMMER	820E612C	DOORKIESNUMMER	06 18 300 568
NUMMER PS	2020MM77	E-MAILADRES	hans.schoen@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Protocol Verantwoord Reizen met OV	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Afspraken met Rijk over openbaar vervoer en corona

Voorgestelde behandeling:

Kennisnemen van deze brief

Geachte dames en heren,

Inleiding

Deze statenbrief bevat de uitkomst van afspraken die in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) zijn gemaakt tussen Rijk, vervoerders en decentrale overheden om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor de duur van de coronacrisis te garanderen en de bekostiging daarvan te garanderen door een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk voor gedeerde opbrengsten. Daarbij zeggen de decentrale overheden toe om de voor openbaar vervoer bestemde middelen uit de begroting 2020 ter beschikking te blijven stellen.

Voorgeschiedenis

Sinds 16 maart rijdt het openbaar vervoer vanwege de coronacrisis en het ontmoedigende reisadvies met een beperkte dienstregeling en ongeveer 15% van de reizigers. Dit zorgt voor een grote derving aan inkomsten. Op 31 maart 2020 hebben wij het besluit genomen om de bevoorschotting op peil te houden en zo nodig voorschotten naar voren te halen. Inmiddels is begonnen met het voorbereiden van het opschalen van het OV per 1 juni. Ook dan zullen nog sterk beperkende maatregelen gelden voor reizen per OV. Dit vraagt om steun van het Rijk en bijzondere maatregelen van vervoerders en opdrachtgevers, zoals de provincie Utrecht.

Essentie/ samenvatting:

Hierbij informeren wij u over de uitkomst van afspraken die in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) zijn gemaakt tussen Rijk, vervoerders en decentrale overheden om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor de duur van de coronacrisis te garanderen en de bekostiging daarvan te garanderen door een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk voor gedeerde opbrengsten. Tegelijk zeggen de decentrale overheden toe om de voor openbaar vervoer bestemde middelen uit de begroting 2020 ter beschikking te blijven stellen.

Het decentraal openbaar vervoer (bus, tram, metro, regionale trein) groeide de afgelopen 5 jaar in Nederland met meer dan 10%, in 2019 betrof deze groei landelijk ruim 3%. En ook de klantwaardering bleef toenemen, in 2019 werd een 7,8 bereikt als voorlopig hoogtepunt. Deze ontwikkeling kwam 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 etc.) voor werknemers wel bereikbaar zouden blijven. Het Kabinet vroeg dus aan de vervoerders 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 openbaar vervoer. Dit heeft direct geleid tot grote financiële tekorten in de sector. Voor het gehele decentraal OV in Nederland betroffen de eerste schattingen een totaal bedrag van ongeveer € 100 miljoen per maand; NS kwam tot vergelijkbare maandbedragen. Voor de provincie Utrecht specifiek komt het neer op ongeveer € 5 miljoen per maand voor de twee concessies.

Om dit geheel op landelijke schaal in goede banen te leiden, maakten de provincies, de Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het OV-bureau Groningen Drenthe gebruik van hun gezamenlijke werkstructuren IPO (Interprovinciaal Overleg) en 'Samenwerkingsverband DOVA' (Decentrale OV-Autoriteiten). Er werd vanaf half maart intensief overleg gevoerd met de Rijksoverheid en de samenwerkende OV-bedrijven. Hiervoor werd gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuur van het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

In maart vormde de invulling van de vitale functie tijdens de intelligente lockdown het centrale aandachtspunt: het openbaar vervoer bleef rijden, regionaal afgestemd op de situatie, overal op een niveau van circa 50% van de normale dienstregeling. Dit vond plaats in afstemming met de concessie verlenende overheden die allen hun bevoorschotting door lieten lopen en hun subsidiëring van de wel gereden ritten voortzetten.

Vervolgens richtte het NOVB zich ook op de manier waarop OV kan bijdragen aan het stap voor stap weer openstellen van de samenleving. Op 13 mei jl. zijn hierover afspraken op hoofdlijnen gemaakt in het NOVB. 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 corona (bijgevoegd). Hierin zijn richtlijnen afgesproken over de omvang en inrichting van het OV na 1 juni 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 nog te voorziene tekorten vanaf medio maart.

Financiële implicaties corona en gevraagde bijdragen decentrale OV-autoriteiten

In NOVB-verband is de afgelopen twee maanden zeer intensief gesproken over hoe om te gaan met de financiële implicaties van corona voor het openbaar vervoer. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een financieel akkoord op hoofdlijnen in het NOVB van 13 mei jl.. Dit akkoord komt er in hoofdlijnen op neer dat:

- het Rijk voor het openbaar vervoer een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelt vanaf 16 maart 2020 (het begin van de intelligente lockdown) via 1 juni 2020 (de inwerkingtreding van het OV-protocol corona) tot een nog nader te bepalen moment (horizonbepaling). De beschikbaarheidsvergoeding vergoedt 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 (reizigersinkomsten, exploitatiesubsidies, SOV-opbrengsten, NOW-regeling et cetera). Deze regeling zal gelden tot een nader te bepalen situatie (bijvoorbeeld 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 zolang 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 vergoeden bij de eindafrekening van 2020 hun concessiehouders voor de normale dienstregeling inclusief de in verband met corona vervallen ritten, een en ander verder met in acht neming van de concessievoorwaarden.

De toegezegde (principes voor) vergoedingen vanuit het Rijk behoeven de komende weken nadere uitwerking. 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?, en hoe dragen

Rijk en provincies er zorg voor dat hun bovenbedoelde bijdragen binnen de Europese juridische kaders (bv staatssteun) passen? Deze uitwerkingen zullen de komende weken door het Rijk in overleg met de NOVB-partners plaats hebben.

Ordegrootte wijzen eerste berekeningen overigens uit dat de beschikbaarheidsvergoeding (ingaaend met terugwerkende kracht vanaf 15 maart) alleen al voor 2020 meer dan € 600 miljoen voor decentraal openbaar vervoer zal bedragen en minimaal eenzelfde bedrag voor NS met betrekking tot de Hoofdrailnetconcessie. Naar inschatting gaat dit voor de provincie Utrecht om een bedrag van ruim € 40 miljoen.

De decentrale OV-autoriteiten, en ook de provincie Utrecht, hebben al hun bijdragen geleverd aan de ontstane situatie. Enerzijds door de bevoorschottingen onverminderd voort te zetten (GS besluit van 31 maart 2020). En anderzijds door de subsidiëring van het in verband met de vitale functie gerealiseerde openbaar vervoer conform concessieafspraken door te zetten. Circa 50% van het vervoer bleef in stand, waar gezien het aantal reizigers onder 'normale omstandigheden' een verdere afschaling economisch verantwoord was geweest.

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 routing en bebording naar, op en bij haltes en metrostations. Ook zijn wij als decentrale OV-autoriteiten actief betrokken bij vraagstukken als sociale veiligheid en handhaving die in deze periode specifieke aandacht behoeven.

Inmiddels is duidelijk dat wij ons nog lang met het coronavirus geconfronteerd zullen zien. Toekomstige nieuwe perioden van lockdown zijn 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. Momenteel vindt in dit kader vanuit de gezamenlijke OV-autoriteiten een eerste verkenning plaats, samen ook met Rijk en OV-bedrijven. 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 wel degelijk gaat invullen.

Meetbaar/ beoogd beleidseffect

Ervor zorgen dat zoveel mogelijk reizigers tijdens de afschaling van coronamaatregelen veilig met het regionale openbaar vervoer kunnen reizen en het openbaar vervoer bekostigd kan blijven worden.

Financiële consequenties

- De maatregelen die tot nu toe genomen worden leiden niet tot meerkosten voor de provinciebegroting. In de begroting is rekening gehouden met de benodigde exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer op grond van de concessieverplichtingen uit de langjarige contracten met de zittende vervoerders. De bijdrage voor de exploitatiesubsidie is al in de begroting 2020 opgenomen.
- De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk dient nader uitgewerkt te worden. Verwacht wordt dat dit de komende weken plaatsvindt. Wat de financiële gevolgen voor na 2020 zijn, wordt dan inzichtelijk. De beschikbaarheidsvergoeding komt voor 100% ten laste van het Rijk en er volgt geen naheffing bij de decentrale overheden.

Vervolprocedure/ voortgang

De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk wordt nu nader uitgewerkt en het protocol voor verantwoord reizen met het OV geldt vanaf 1 juni. Zowel over de uitwerking als over de praktijkervaring in ons regionale openbaar vervoer met het protocol, zullen wij u informeren.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie/ Provinciale Staten

Kennis te nemen van de gemaakte afspraken met het Rijk rond openbaar vervoer en corona.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,