

Onderwerp OV-bureau: ontwikkelingen en (financiële) afspraken
m.b.t. OV i.r.t. corona



Steller Menno Oedekerck

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-52774743

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk



Datum 10-6-2020

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over de ontwikkelingen van het openbaar vervoer in verband met corona en de landelijke afspraken tussen het rijk en de concessie verlenende overheden over de financiering van de gedeerde reizigersinkomsten in het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer ontwikkelde zich de afgelopen jaren zeer goed. 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%. 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 coronapandemie 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 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, de 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 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 OV bleef rijden, regionaal afgestemd op de situatie, 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.

En vervolgens richtte het NOVB zich ook op de manier waarop het 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 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.

Financiële implicaties corona en gevraagde bijdragen decentrale OV- autoriteiten

In NOVB-verband is de afgelopen maanden zeer 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 2020 dat in het NOVB van 5 juni jl. zijn uiteindelijke vorm op hoofdlijnen kreeg (zie ook bijgevoegde Kamerbrief). De afspraken komen er in hoofdlijnen op neer dat:

- Het rijk voor het OV een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelt vanaf de periode vanaf maart 2020 (het begin van de intelligente lockdown). De beschikbaarheidsvergoeding maakt geen onderscheid tussen bedrijven, en ook niet tussen vormen van concessies (bv 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 tegen over staan (reizigersinkomsten, concessiesubsidies, Studenten OV (SOV) - opbrengsten, NOW-regeling etc.). De concessiehouders leveren een eigen bijdrage van 5 maximaal 7%. Deze regeling zal vooralsnog gelden tot eind 2020 waarbij de situatie vanaf 2020 onderwerp van bespreking in NOVB-verband is.

- Het rijk tevens de meerkosten in verband met de genomen coronamaatregelen en het invoeren van het zogenoemde OV-protocol corona voor haar rekening neemt.
- En 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 in acht neming van de concessievoorwaarden. Voor opbrengstverantwoordelijke overheden (zoals het OV-bureau Groningen Drenthe voor de GD-busconcessie) gaat het hierbij om het overheidsaandeel in de vergoeding aan de vervoerder (dus excl. reizigersopbrengsten en SOV).

De toegezegde vergoedingen vanuit het rijk behoeven uiteraard de komende weken nadere uitwerking. Dit betreft onder andere vragen als: hoe wordt de open boek nacalculatie ingericht 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 in overleg met de NOVB-partners plaats hebben.

Ordegrootte wijzen eerste berekeningen overigens uit dat de beschikbaarheidsvergoeding (ingaaand 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 bevoorschottingen voort te zetten. En anderzijds door de subsidiëring van het in verband met de vitale functie gerealiseerde OV vanaf medio maart conform concessie door te zetten (ca. 50% van het vervoer bleef in stand, waar gezien het aantal reizigers een veel verdere afschaling economisch verantwoord was geweest. Door instemming met een blijvend OV-volume van circa 50% hebben de decentrale OV-

autoriteiten via hun subsidies feitelijk reeds tientallen miljoenen aan 'coronabijdragen' beschikbaar gesteld).

Zij zijn verder 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 wel 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. Het verzoek om deze toezegging is door ons college bevestigd, ter bekrachtiging van het bereikte pakket aan afspraken in het NOVB van 13 mei jongstleden. De op dit moment in te schatten financiële consequentie van het akkoord in het NOVB van 5 juni 2020 voor het OV-bureau Groningen Drenthe wordt nu doorgerekend. We hopen u hier zo spoedig mogelijk over te kunnen informeren. Wel is duidelijk dat pas op z'n vroegst eind 2020 de exacte financiële consequentie door o.a. verminderde reizigersinkomsten van de coronacrisis bekend zijn.

Hiernaast is in NOVB-verband aangeboden dat de decentrale OV-autoriteiten en de OV-bedrijven 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, vervoerregio's en wij als gemeente vervullen immers veel bredere taken binnen het provinciale en regionale mobiliteitsbeleid. Uiteraard is reeds en 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.

Tenslotte

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. 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 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 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. Uiteraard naast de mogelijkheden die lopen, fietsen en het recent veel gebruikte videovergaderen bieden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.