

Bijlage 1: afspraken NOVB 25 juni 2021 inzake de beschikbaarheid van OV en transitie met betrekking tot het openbaar vervoer in 2022.

Deze afspraken set is een samenhangend geheel en omvat de volgende elementen:

1. Afspraken rond het voorzieningenniveau 2022
 - a. Uitgangspunt is een passend voorzieningenniveau, met een minimaal vergelijkbare omvang van het voorzieningenniveau in 2022 ten opzichte van 2021;
 - b. Samenwerkingsverband DOVA brengt na de zomer voor de concessies in beeld hoe de gemaakte afspraken in NOVB-verband doorwerken in de Vervoerplannen 2022.
2. Afspraken rond overheidsvergoedingen
 - a. Door het rijk: de BVOV21 wordt doorgetrokken tot aan september 2022. Ook voor de periode september 2022 – december 2022 biedt het rijk een vangnet dat er op is gericht om het voorzieningenniveau in heel 2022 op het afgesproken te houden. De vorm hiervan wordt de komende maanden ontwikkeld, en kan zich lenen voor verlenging in 2023 en verder;
 - b. Door de DO's: de begrote exploitatiebijdragen 2022 worden voor de periode van de werking van de verlengde BVOV ingezet conform de spelregels van de BVOV21.
3. Afspraken inzake het weer aantrekkelijk maken van OV voor reizigers:
 - a. OV-bedrijven ontwikkelen in afstemming met DO's gerichte propositie voor reizigers en doelgroepen en geven extra aandacht aan de kwaliteit van het OV, sociale veiligheid, toegankelijkheid en hygiëne in en rond het OV;
 - b. De gezamenlijke campagne OV=OK! wordt in 2022 doorgetrokken;
 - c. Betalen met bankpas ('EMV-betalen') wordt ingevoerd zonder dat reizigers zich om op saldo te kunnen reizen voorafgaand aan het gebruik van bankpas-betalen verplicht hoeven aan te melden. De NOVB-afspraken van 16 oktober 2020 over specifieke inkomstendervingscompensaties in verband met de nieuwe betaalwijzen in het OV vervallen. Zij vormen nu onderdeel van de bredere afspraken set, ook in relatie tot afspraak 7a, zie onder;
 - d. De vervoerbedrijven blijven via een API open datasets beschikbaar stellen waarmee reizigers-informatie mbt de verwachte drukte in het OV kan worden gegenereerd;
 - e. In alle concessies worden (via een verwijzingsbepaling) de door CROW/KpVV ontwikkelde MaaS-waardige concessie-eisen van toepassing, waarmee de komende jaren alle OV in Nederland ook via MaaS-providers aan reizigers kan worden aangeboden. In het NOVB stellen partijen in 2021 een processchema vast voor de implementatie en verdere doorontwikkeling van deze eisen;
 - f. Kwalitatief hoogwaardige onafhankelijke landelijke reisinformatie blijft beschikbaar, de OV-bedrijven maken hier nadere borgende afspraken over, ook in samenspraak met de NOVB-partners, met zicht ook de op MaaS-markt.
4. Afspraken inzake het blijven spreiden van de vraag naar OV
 - a. Door verschillende Rijksdepartementen en NOVB partners worden landelijke werkkaders voorbereid om integrale regionale spreidingsafspraken te maken om piekbelastingen in het OV zo veel mogelijk te voorkomen
 - b. Partijen onderzoeken in NOVB-verband landelijk kaders voor optimale benutting van tariefdifferentiatie ter ondersteuning van vraagspreiding in het OV. Deze kaders bieden (tariefbevoegde) concessieverleners en concessiehouders handvatten voor concessie-toepassingen
5. Afspraken inzake het werkklimaat en de productiviteit van OV-bedrijven
 - a. De gezamenlijke concessieverleners moedigen de gezamenlijke OV-bedrijven aan een productiviteitsverbetering en duurzame inzetbaarheid en wendbaarheid van personeel te realiseren.

- b. Hiertoe wordt de komende maanden samen ook met vertegenwoordigers van werknemers een plan uitgewerkt. Hierin kunnen ook elementen in de relatie tussen dienstregeling en werkklimaat/productiviteit worden betrokken. Deze zullen vanuit (goedkeurende) overheden met een positieve intentie worden benaderd
- 6. Afspraken inzake de bestendiging bestaande verworvenheden
 - a. Het convenant ZE-busvervoer blijft onverkort van kracht
 - b. Het SOV-contract blijft onverkort van kracht, en indien de komende herijkingsmeting geen representatief beeld geeft zal deze niet worden benut voor de herijking van uit vergoedingen per 1/1/23
- 7. Afspraken inzake lopende concessies, aanbestedingen, inbestedingen en noodconcessies
 - a. DO's en regionale vervoerders spreken in generieke zin af alle decentrale OV-concessies in het licht van deze afspraken (BVOV, transitie-afspraken) richting 2023 herijkt worden en de structurele effecten van corona worden weggewerkt, zodat concessies weer in evenwicht worden gebracht en weer financieel gezond kunnen zijn, en er opnieuw perspectief komt om te kunnen voortbestaan en aanbestedingen en inbestedingen weer op gang kunnen komen
 - b. De gezamenlijke overheden (DO's en I&W) werken richting najaar 2021 een plan uit met het weer opstarten van de aanbestedingskalender, en de vraag hoe in het kader van deze afspraken (incl. de systematiek van de BVOV) wordt omgegaan met de in verband met corona afgesloten noodconcessies.

Toelichting

Algemeen

In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) van 25 juni jl. is door de NOVB-partners (I&W, DO's, OV-bedrijven) een samenhangende landelijke set kaderafspraken gemaakt in verband met corona. De afspraken set is gericht op het voorzieningenniveau van 2022 en een bijbehorende rijksbijdrageregeling, en tevens gericht op transitie die het openbaar vervoer toekomstig perspectief geven (door het OV weer aantrekkelijk te maken voor reizigers, klaar te maken voor toekomstige opgaven en de OV-markt (de concessies) weer terug in evenwicht te brengen, zodat er ook weer een gezonde basis ontstaat voor komende aanbestedingen en inbestedingen). Deze samenhangende afspraken set, die als concept is voorbesproken in de BACM+ van 18 juni jl. en als onderhandel-akkoord acceptabel is geacht door de BACM+, behoeft bestuurlijke bevestiging in alle afzonderlijke bestuurscolleges van de DO's. Het voorliggende voorstel is gericht op deze bestuurlijke bevestiging, waaronder dus wij als MRDH.

Totstandkoming van de NOVB-afspraken set d.d. 25/6/2021

In het NOVB van 9 april jl. zijn bestuurlijke afspraken gemaakt inzake OV/corona 2021 (zie bijlage 1a, kamerbrief 9 april 2021). Onderdeel van deze afspraken was ook dat er in NOVB-verband uiterlijk 1 juli 2021 afspraken tot stand zouden komen over 2022. Deze afgesproken uitwerking 2022 heeft de afgelopen maanden plaats gehad, en heeft geresulteerd in de boven opgenomen samenhangende afspraken set.

In aanloop van het Bestuurlijk NOVB van 25 juni is het dossier OV/corona aan de orde geweest in de BACM+ van 6/4/21 en de BACM van 3/6/21 waarin ook bestuurlijk richting werd gegeven. Zoals ook besproken in de BACM van 3 juni jl. is de ontwikkeling van de nu gemaakte NOVB-afspraken set een zoektocht geweest waarbij de belangen en de situatie van de NOVB-partners (rijk, DO's, OV-bedrijven) samen dienden te komen ten behoeve van het herstel en van de doorontwikkeling van het OV in Nederland. Wij hebben als richtsnoeren bij onze gezamenlijke DOVA-inbreng de volgende aan de BAC-M van 3/6 ontleende uitgangspunten gehanteerd:

1. Eind juni 2021 moet er duidelijkheid zijn voor heel 2022
2. Een afspraken set (incl. rijksbetrokkenheid) betreft heel 2022 (NB. kan periode BVOV21+ zijn en vervolgens periode 'herstelfase')
3. Bevestiging van het feit dat de corona-effecten kunnen doorlopen tot 2025 (niet ontkennen dat er voor 2023 en 2024 ook afspraken nodig kunnen zijn)
4. De wenselijkheid van weer zo spoedig mogelijk naar het vigerende stelsel Wp2000 en bijbehorende incentives (incl. perspectief gezonde concessies)
5. De omvang van het voorzieningenniveau 2022 is grosso modo vergelijkbaar met 2021
6. Vanuit de huidige BVOV21 is een herstelfase nodig om 'zonder ongelukken' weer richting de normale marktverhoudingen te gaan
7. Het afgesproken landelijk transitie-kader behoeft afrondende besluitvorming
8. Geen bereidheid bij DO's om 0%-rendementsafpraak in 2022 door te trekken
9. Er moet zicht op een oplossing komen voor de aanbestedingskalender
10. Er moet zicht op een handelingsperspectief komen voor de noodconcessies die overheden hebben moeten afsluiten in verband met het doorschuiven van aanbestedingen

Vanuit deze uitgangspunten hebben de vertegenwoordigers vanuit de DO's de ambtelijke voorbereiding van een afspraken set nader ter hand genomen, samen ook met vertegenwoordigers van I&W en de OV-bedrijven. Deze werkgroep werd geleid door DG Kees van der Burg van I&W. De afspraken set kreeg medio juni jl. nader vorm en inhoud.

Een concept-overeenkomst is vervolgens op 16 juni jl. vrijgegeven voor de respectievelijke achterbannen van de NOVB-partijen. Dit concept is op 18 juni jl. ook besproken in een extra vergadering van de BACM+. Daar kreeg de bestuurlijke DOVA-delegatie (Fleur Graeper, Egbert de Vries) ruimte om op basis van de voorliggende stukken tot afrondende afspraken in het NOVB te komen. Algemeen was het beeld dat het voorliggende akkoord misschien niet in alle opzichten ideaal is, maar wel een goed werkbaar basis biedt om de continuïteit van het OV in 2022 te waarborgen, en

tevens de OV-sector perspectief zou bieden om de beoogde maatschappelijk rol van het OV in de komende jaren (Toekomstbeeld OV40). Wel werd de DOVA-delegatie voor de NOVB-bespreking op een aantal specifieke aandachtspunten meegegeven, onder andere inzake de relatie tussen de in verband met corona afgegeven noodconcessies en de systematiek van de BVOV, de uiteindelijke tariefbevoegdheid van de DO's en het vervallen van de 0-rendementsafspraken, zoals die in de afspraken voor 2021 aanvullend is gemaakt tussen de gezamenlijke OV-bedrijven en de gezamenlijke DO's. Op basis van de bespreking in de BACM+ heeft de NOVB-delegatie van DOVA in het NOVB samen met de andere NOVB-partners op 25 juni een finaal onderhandelakkoord bereikt over een afspraken voor OV/corona 2022 (bijlage 2, Kamerbrief 25 juni 2021). Deze ligt nu formeel ter bevestiging voor bij de bestuurscolleges van de DO's.

Beschouwing

De NOVB-afspraken voor 2022 vormt in zijn samenhang een goed werkbaar basis om de continuïteit van het OV in 2022 te waarborgen, en tevens de OV-sector perspectief zou bieden om de beoogde maatschappelijk rol van het OV in de komende jaren (Toekomstbeeld OV40).

Belangrijke positieve elementen vanuit DO-perspectief zijn bijvoorbeeld dat het rijk:

- Ook voor 2022 borgende middelen beschikbaar stelt (eerst tot 1/9/2022 via de systematiek van de BVOV 2021, vervolgens in een nader af te spreken vorm, zodat de omvang van het voorzieningenniveau geen grote neerwaartse bijstelling behoeft in 2022;
- Bevestigt dat de reizigers(opbrengsten)effecten van corona ook kunnen doorwerken in 2023 en 2024, de afspraken voor eind 2022 moeten dus een verlengbare vorm hebben;
- Het SOV-contract onverkort doorzet, en bevestigt dat een meting die de basis vormt voor de (eventuele) herijking van de vergoedingen per 1/1/2023 een representatief beeld dient te geven, en anders niet zal worden gebruikt;
- Actief wil meewerken aan afspraken om het OV weer aantrekkelijk te maken voor reizigers, om de spreiding van het vervoeraanbod in het OV te bestendigen en om de aan corona gerelateerde vraagstukken rond de aanbestedingskalender, lopende concessies en noodconcessies tot een oplossing te brengen

Daarnaast hebben de OV-bedrijven zich aan een aantal zaken gecommitteerd, onder andere:

- Inzake het weer aantrekkelijk maken van OV voor de reizigers, dit betreft specifiek:
 - o gerichte proposities voor reizigers en doelgroepen en extra aandacht voor sociale veiligheid, toegankelijkheid en hygiëne in en rond het OV;
 - o de bereidheid om af te zien van specifieke dervingsafspraken in verband met reizigersopbrengsten rond de invoering van betalen met bankpas ('EMV-betalen');
 - o het blijven leveren van open datasets waarmee reizigers-informatie mbt de verwachte drukte in het OV kan worden gegenereerd;
 - o de bereidheid om – zonder tegenprestatie - in alle concessies (via een verwijzingsbepaling) de door CROW/KpVV ontwikkelde MaaS-waardige bestekseisen op te nemen (waarbij nadere afspraken over de implementatie en doorontwikkeling volgen);
 - o om samen nadere afspraken te maken over het borgen van kwalitatief hoogwaardige onafhankelijke landelijke reisinformatie. Hierbij wordt de groeiende 'MaaS-context' betrokken. In afstemming met de NOVB-partners;
- De bereidheid om plannen te ontwikkelen ten aanzien van het werkklimaat en productiviteit in de sector
- En zij zien – indien zij in 2022 een beroep doen op de BVOV22 – voor de betreffende periode opnieuw af van rendement (zonder overigens de harde toezegging van de DO's om ze ook daadwerkelijk in staat te stellen een 0-rendement te realiseren)

Overigens wordt in hetzelfde kader van 'geven en nemen' wel verwacht dat wij ons als DO's aan de volgende zaken committeren:

Per decentrale overheid

- a. Doortrekken meerjarig begrote middelen tot 9/22 (in relatie tot doortrekken BVOV21)

- b. Ruimte geven om de omvang van het voorzieningenniveau in 2022 minimaal op een vergelijkbaar peil te houden als 2021
- c. Bereidheid om met onze tariefbevoegdheid ook de kansen van verdere tariefdifferentiatie op te zoeken (zonder overigens deze tariefbevoegdheid daarmee aan te tasten)
- d. Bereidheid om bij de goedkeuring van vervoerplannen ook optimalisaties in werkklimaat en productiviteit van medewerkers van OV-bedrijven als beoordelingscriterium mee te nemen (zonder overigens onze wettelijke bevoegdheden in dezen daarmee aan te tasten)
- e. In 2022 per concessie een herijking om de afzonderlijke concessies richting 2023 weer in evenwicht te brengen (voorzieningen, reizigersopbrengsten, subsidies, kosten/uitgaven etc)
- f. Onverkort doorzetten van het bestaande convenant ZE-busvervoer

Collectief in DOVA-verband

- g. De komende maanden mee-ontwikkelen van landelijke afspraken voor de periode vanaf 1/9/22, met alle in de afspraken set benoemde elementen

Daarmee is een evenwichtig pakket aan afspraken tot stand gekomen, dat door alle partijen in het NOVB werkbaar wordt geacht. Het pakket biedt continuïteit voor wat betreft het voorzieningenniveau, en geeft het gewenste en door alle partijen noodzakelijke geachte perspectief op de toekomstige doorontwikkeling van het OV, om daarmee bijdragen te kunnen leveren aan grote maatschappelijke opgaven, zoals wonen, werkgelegenheid, klimaat en verduurzaming, stedelijke en landelijke bereikbaarheid en het realiseren van een 'inclusieve samenleving'.