



Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
30 maart 2021

Eindtermijn
30 maart 2021

Onderwerp

Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland - Onderweg naar toekomstvast OV na corona

Advies

1. Vast te stellen het Statenvoorstel waarmee aan Provinciale Staten gevraagd wordt om het Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland "Onderweg naar toekomstvast OV na corona" vast te stellen.
2. Vast te stellen de brief aan de Staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat over Transitieplan OV Zuid-Holland, onderweg naar toekomstvast OV na corona.
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting behorende bij het Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland.

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om:

- In de stukken 'lening' te wijzigen in 'lening of garantstelling' met de aantekening dat dit juridisch en financieel nader bekeken moet worden. De precieze formulering wordt in afstemming met mevr. Baljeu bepaald;
- Indien mogelijk t.a.v. emissievrij een zin toe te voegen dat hier een meekoppelkans t.a.v. stikstof ligt;
- 30% te wijzigen in 'maximaal 30%'.

Bijlagen

- Statenvoorstel Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland - Onderweg naar toekomstvast OV na corona;
- Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland - Onderweg naar toekomstvast OV na corona;
- GS-brief aan staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat over Transitieplan OV Zuid-Holland, onderweg naar toekomstvast OV na corona.

1 Toelichting voor het College

Voor een inhoudelijke toelichting op dit voorstel wordt korthedshalve verwezen naar het Statenvoorstel. Door coronavirus heeft het openbaar vervoer (OV) aanzienlijk minder reizigers. Om het OV in stand te houden, zet de provincie op dit moment haar subsidies aan de vervoerders 100% door en steunt het Rijk het OV met een beschikbaarheidsvergoeding. De provincie Zuid-Holland en de vervoerders moeten zich voorbereiden op een situatie na corona 2022-2025, met tussen de 20% en 40% minder reizigers aan het begin van 2022 in vergelijking met 2019 en zonder Rijksbijdrage. Daarvoor is dit Transitieplan bedoeld. Het Transitieplan is, als het is vastgesteld door Provinciale Staten, voor Gedeputeerde Staten de basis om het openbaar vervoer toekomstbestendiger te maken. De volgende stap is het opstellen van vervoerplannen per concessie door de vervoerders. Deze uitwerking zal plaatsvinden binnen het door Provinciale Staten vastgestelde Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland.

Financieel en fiscaal kader

De huidige jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de concessies (en het contract personenvervoer over water) bedraagt in totaal circa € 80 miljoen (prijspeil 2020). Dekking van deze exploitatiebijdrage vindt plaats binnen de bestaande middelen van Programma 2. Conform vastgelegde afspraken in de concessies wordt deze exploitatiebijdrage jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Bijdrage Index.

Naast de exploitatiebijdrage komen de belangrijkste inkomsten voor de vervoerders uit kaartverkoop, inclusief de vergoeding voor de OV-studentenkaart. De vervoeropbrengsten binnen de concessies bedroegen in 2019 voor het begin van de pandemie ook circa € 80 miljoen, waarvan de vergoeding van de OV-studentenkaart ongeveer € 22 miljoen is.

Het Transitieplan kent het volgende uitgangspunt met toekomstige financiële en juridische component: *“Vervoerders kunnen bij de provincie een aanvraag doen voor een lening of garantstelling om hun materieel te verduurzamen en daardoor hun kosten te reduceren”*.

Het aanbod van zo'n lening of garantstelling is voor zowel lopende als nieuwe concessies. De verwachting is dat zo'n lening of garantstelling met name interessant kan zijn voor partijen bij aanbestedingen en minder in lopende concessies, omdat er dan al (langlopende) contracten zijn afgesloten tussen vervoerder, (trein- of) bussenbouwers en financiers. De eerste aanbesteding is waarschijnlijk de concessie Zuid-Holland Noord, waar ongeveer 250 bussen voor nodig zijn. Een lening of garantstelling voor het volledige materieel (inclusief laadinfrastructuur) voor deze concessie wordt geschat op 45 à 90 miljoen euro. Het bedrag om alle (diesel)bussen in onze concessies te vervangen voor zero emissiematerieel wordt geschat op 80 à 160 miljoen euro. Het idee achter de lening is dat de provincie een lagere rente kan vragen dan de markt en dat de 'winst' van de lagere rente ten goede komt van het openbaar vervoer. Hetzelfde principe bij een garantstelling alleen dan kan de vervoerder goedkoper lenen bij een (externe) financier.

Daarnaast kan bij een bussenlening, als een vervoerder onverhoopt failliet gaat kan bijvoorbeeld het materieel, middels pandrecht te vestigen op materieel, beschikbaar blijven voor eventuele volgende concessiehouder en blijft het OV-aanbod gegarandeerd. In de overeenkomst van de

lening, een uitvoeringsovereenkomst behorende bij een begrotingssubsidiebeschikking moeten ook afspraken vastgelegd worden over te snelle waardedaling van het materieel of vervreemding van voertuigen. Ook bij een garantstelling vanuit de provincie zal de vervoerder een lager rentepercentage betalen aan de (externe) financier.

Als de provincie besluit een begrotingssubsidie in de vorm van een lening te verstrekken, kan dit gevolgen hebben voor de rente van alle leningen van de provincie. De voorwaarden voor de subsidieaanvraag van de duurzaam materieel lening zullen daardoor afgewogen moeten worden tegen het totale provinciale belang. Het verstrekken van een subsidie in de vorm van een lening of het afgeven van een garantstelling voor materieel vraagt aparte besluitvorming van Provinciale Staten.

Dit besluit kent geen financiële verplichtingen.

Totaalbedrag excl. BTW	: n.v.t
Programma	: Programma 2 – Bereikbaar & Verbonden
Financiële risico's	: Dit GS-besluit heeft geen financiële risico's.

Juridisch kader

Het Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland vindt plaats binnen de kaders van de Wet personenvervoer 2000 en de Aanbestedingswet, de Algemene wet bestuursrecht en de Algemene subsidieverordening.

Dit Transitieplan beschrijft het handelingsperspectief van de provincie voor de vervoerplannen. Dit Transitieplan heeft geen direct rechtsgevolg.

De uitwerking van het voorgestelde uitgangspunt "in beginsel handhaven huidige subsidie met mogelijk andere voorwaarden als dit in overeenstemming is met wet- en regelgeving, zodat er bijvoorbeeld geen sprake is van ongeoorloofde staatsteun" vergt aparte besluitvorming door Gedeputeerde Staten. En de uitwerking van het voorgestelde uitgangspunt "lening of garantstelling om materieel te verduurzamen" vergen aparte besluitvorming door Provinciale Staten.

2 Voorafgaande besluitvorming

Op 12 oktober 2020 zijn Provinciale Staten door Gedeputeerde Staten geïnformeerd over de impact van het coronavirus op het Openbaar Vervoer (GS-brief met kenmerk PZH-2020-754321342). Op 3 november 2020 zijn Provinciale Staten door Gedeputeerde Staten geïnformeerd over de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020 (GS-brief met kenmerk PZH-2020-756668043).

3 Proces

Na vaststelling van dit GS-besluit zal het ontwerp Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden verzonden, zoals gevraagd in de kamerbrief van 15 september 2020. Hoewel het Rijk een perspectief op de continuering van de

beschikbaarheidsvergoeding heeft geboden, is een verdere Rijksbijdrage voor de tweede helft van 2021 nog niet zeker. Wij gaan er van uit dat met het delen van het ontwerp Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland met het Ministerie dat er een beschikbaarheidsvergoeding komt voor heel 2021. Daarom richt het Transitieplan zich op de periode 2022-2025.

Gedeputeerde Staten zal het Transitieplan ter besluitvorming aanbieden aan Provinciale Staten. Ook zal het ontwerp Transitieplan ter kennisname worden toegestuurd aan onze reizigersoverleggen en de regio's.

4 Participatie

Voor de totstandkoming van het Transitieplan zijn gesprekken gevoerd met de woordvoerders van Provinciale Staten, onze reizigersoverleggen van de concessies, ambtenaren van de regio's en gemeenten.

5 Communicatiestrategie

Niet van toepassing.