



Technische notitie Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020

Status: F1.1
Datum: 17-11-2020

Deze notitie werkt de methode uit met behulp waarvan de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 (BVOV 2020) bepaald kan worden en bevat daartoe een beschrijving van hetgeen nodig is voor de aanvraag, de wijze van berekening en een processchets van aanvraag tot definitieve verrekening.

Dit is een update van de definitieve versie F1.0 vastgesteld in de financiële werkgroep beschikbaarheidsvergoeding NOVB op 23-10-2020.

1 Aanleiding, doel, bestemming uitkering, periode

Bij het verzoek van het kabinet om een volwaardige dienstregeling aan te bieden terwijl de reizigersaantallen en dus de opbrengsten nog beperkt zijn, hoort een vergoeding. Na overleg met de OV-partijen is besloten tot een beschikbaarheidsvergoeding om te komen tot een kostendekkingsgraad van minimaal 93% voor de periode 1 maart - 31 december 2020 (BVOV 2020). Het kabinet hecht eraan dat de vervoerders zelf ook een passende bijdrage leveren. Deze is vastgesteld op zeven – of in bepaalde gevallen vijf – procent van de kosten in genoemde periode.

Na toetsing aan het EU-recht middels een staatssteunmelding is de periode waarover de beschikbaarheidsvergoeding verstrekt wordt, aangepast naar 15 maart tot en met 31 december 2020 (zie verder paragraaf 4.2)

Het Rijk, concessieverleners en vervoerbedrijven als concessiehouders willen binnen gegeven omstandigheden en beleid, er voor zorgen dat op ieder moment zoveel mogelijk reizigers van het openbaar vervoer gebruik maken.

De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie. De BVOV 2020 kan definitief bepaald worden zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie bekend zijn.

Een vervoerder kan verzoeken om een verhoging van 2%-punt bovenop de gegarandeerde 93% afdekking van de kosten. Paragraaf 4.1 van deze notitie beschrijft de criteria voor eventuele toekenning.

De uitkering aan de vervoerders loopt via het op grond van de Wet personenvervoer tot concessieverlening aangewezen bevoegd gezag. De Rijksoverheid (Rijk) is concessieverlener voor het hoofdrailnet en de Waddenveren en gaat na hoe een eventuele uitkering aan betrokken vervoerders kan plaatsvinden. Decentrale overheden (DO) zijn opdrachtgever van overige openbaarvervoerconcessies. De vergoeding voor de decentrale concessies loopt van lenW naar de begrotingen van de opdrachtgevers van het regionale openbaar vervoer namelijk de vervoerregio Amsterdam, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de twaalf provincies. In de relatie tussen Rijk en DO komt een Spuk (SPecifieke UitKering). Vanzelfsprekend is er aandacht voor het omgaan met vertrouwelijke bedrijfsgegevens en gevoeligheden op het terrein van mededinging.

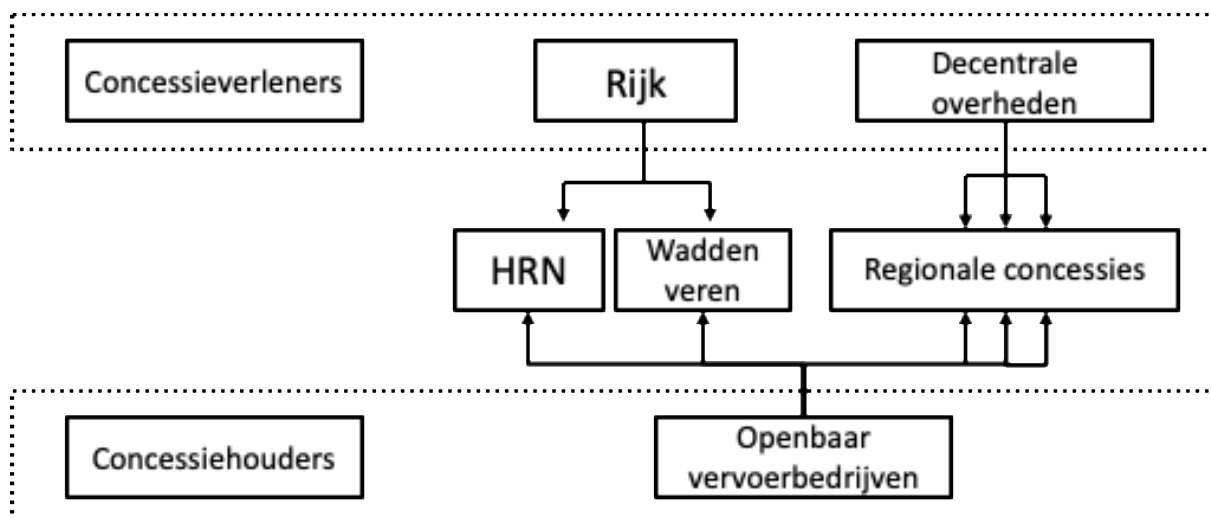
2 Beschikbaarheidsvergoeding, aanvraag en methode

Op basis waarvan wordt de beschikbaarheidsvergoeding toegekend? Welke posten spelen een rol bij de berekening? Een aantal uitgangspunten:

- De beschikbaarheidsvergoeding wordt per concessie bepaald. De beslissing of voor een concessie een aanvraag ingediend wordt, is aan de concessiehouder.
- De grondslag voor de beschikbaarheidsvergoeding zijn de kosten voor reizigersvervoer in het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. De beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 93% of eventueel 95% van de kosten van een concessie over de periode 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020. De kosten worden verminderd met 100% van de gerealiseerde opbrengsten in die concessie in dezelfde 9 ½ maanden van 2020. Buiten de grondslag voor berekening blijven de kosten en opbrengsten van activiteiten waarbij sprake is van 100% bekostiging door de concessieverlener. Hoofdstuk 3 licht de grondslagen voor berekening van de BVOV 2020 toe.
- Nieuwe of afwijkende kosten in vergelijking met dezelfde periode in 2019 (zie ook paragraaf 3.3), moeten worden toegelicht en zijn acceptabel in het kader van de BVOV als ze naar oordeel van zowel concessieverlener als concessiehouder noodzakelijk zijn voor het verzorgen van het openbaar vervoer conform het concessiecontract en dus voor een goed product aanbod of een goede bedrijfsvoering. Daarbij geldt dat
 - o nieuwe of afwijkende kosten in 2020 om reden van een aangepast of nieuw concessiecontract, worden meegenomen in de BVOV 2020;
 - o een nader te duiden groep van specifieke Covid-19 kosten wordt meegenomen in de BVOV 2020 maar deze behoren afzonderlijk en in meer detail gespecificeerd en toegelicht te worden. Op dit punt is sowieso een afwijking met 2019 aan de orde. Deze afwijking is acceptabel mits vergoeding van de Covid-19 kosten is overeengekomen in het NOVB dan wel zowel naar inzichten van de concessieverlener als concessiehouder, noodzakelijk zijn voor een goed productaanbod terwijl de achterliggende maatregel slim, efficiënt en effectief is uitgevoerd.
- De verantwoordingsplicht ligt bij de openbaarvervoerbedrijven (concessiehouders) en vervolgens bij de concessieverleners richting het Rijk.
- Oneigenlijk gebruik of eventueel misbruik moet voorkomen worden.



2.1 Verschillende bedrijven en concessiecontracten



In bijlage *Overzicht openbaar vervoerconcessies* zijn de actuele openbaar vervoerconcessies opgenomen waarbij aangegeven is welke autoriteit concessieverlener is en welk openbaar vervoerbedrijf de vervoerder in die concessie is (concessiehouder). Een overheid verleent één of meer concessies, een vervoerder verzorgt één of meer concessies bij eventueel meerdere concessieverleners.

De samenstelling van kosten en opbrengsten verschilt tussen landelijke en regionale concessies maar dat is niet van belang in het kader van de BVOV 2020.

Waar decentrale concessiehouders een concessie gegund krijgen met als gevolg een exploitatiebijdrage als onderdeel van hun opbrengsten, maakt NS kosten want betaalt een concessiefee om op het HoofdRailNet (HRN) te mogen rijden. De concessiefee voor het HRN is onderdeel van de kostenopgave.

Daarnaast betaalt iedere spoorvervoerder – zowel voor HRN als regionale concessie - een infraheffing aan ProRail voor gebruik van het spoor.

De stedelijke vervoerbedrijven GVB, RET en HTM verzorgen in opdracht van respectievelijk de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) het openbaar vervoer in de drie genoemde steden. De railconcessies kennen bijzonderheden die relevant zijn bij de bepaling van de BVOV 2020.

VRA en MRDH dragen de kapitaallasten van de railvoertuigen (tram en metro) en de werkelijke kosten van de infrastructuur. MRDH bekostigt bovendien het beheer en onderhoud van de railvoertuigen van RET en HTM volledig. Deze kosten moeten dan ook buiten beschouwing blijven bij het bepalen van de beschikbaarheidsvergoeding voor HTM, RET en GVB.

In geval van de railconcessies van de Amsterdam, Rotterdam en Den Haag worden jaarlijks voorcalculatorisch een omvang aan reizigersopbrengsten overeengekomen. Deze reizigersopbrengsten zijn hoger dan de exploitatiekosten. Gevolg is een 'negatieve subsidie' die de concessieverlener aanwendt voor de bekostiging van de infrastructuur en railvoertuigen. Deze 'negatieve subsidie' wordt betrokken bij berekening van de BVOV.

Ook bij Fast Ferry Vlissingen-Breskens is op onderdelen sprake van 100% bekostiging door de concessieverlener provincie Zeeland. Schepen, aanlandingsvoorzieningen en terminals zijn eigendom van de provincie en worden verhuurd aan Westerschelde Ferry (concessiehouder). Westerschelde Ferry ontvangt echter een huurvergoeding die gelijk is aan het huurbedrag. Deze huurkosten en -opbrengsten moeten buiten beschouwing blijven bij het bepalen van de beschikbaarheidsvergoeding voor deze concessie.

Het OV-bureau Groningen Drenthe¹ en de provincie Overijssel² zijn anders dan bij de andere regionale concessies als concessieverlener verantwoordelijk voor de omvang van de opbrengsten uit reizigersvervoer. Deze concessieverleners hebben een zogeheten kostencontract met hun concessiehouders gesloten. In het verdienmodel van de concessiehouder spelen die opbrengsten geen rol³.

Voor kostencontracten is er in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding voor gekozen om de opbrengstverantwoordelijkheid in de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 de facto bij de concessiehouder te leggen⁴. In paragraaf 3.2 wordt nader uitgelegd op welke wijze. De concessiehouder neemt zoals bij andere concessies 7% (of eventueel 5%) van de kosten van het openbaar reizigersvervoer in de periode 15 maart – 31 december 2020 voor zijn rekening.

3 Kosten en opbrengstcategorieën en criteria aanvraag BVOV 2020

In deze paragraaf worden de kosten- en opbrengstcategorieën toegelicht die bij de aanvraag van de BVOV 2020 opgevoerd moeten worden. In de eerste bijlage is een format voor de aanvraag opgenomen.

Het uitgangspunt bij de berekening van de BVOV 2020 zijn de kosten en opbrengsten van een openbaar vervoerconcessie die in de periode 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020 gerealiseerd zijn dan wel ten tijde van de aanvraag naar verwachting gerealiseerd zullen worden voor uitvoering van het reizigersvervoer conform het overeengekomen concessiecontract. Onderhoudskosten aan materieel - eventueel uitgevoerd door een andere organisatie - behoren daartoe⁵. Maar bedragen gerelateerd aan doelgroepenvervoer en (beheer)activiteiten van NS Stations of wegbeheerders op of aan stations, stopplaatsen of haltes kunnen niet in de aanvraag voor de BVOV 2020 worden opgenomen.

Behoudens voor activiteiten binnen Nederlandse concessie (bijvoorbeeld treinen in Limburg en Groningen) kunnen bedragen gerelateerd aan activiteiten in het buitenland geen onderdeel zijn van de aanvraag voor de BVOV 2020. Concessies die vanuit Duitsland zijn gegund waarbij er in Nederland gereden wordt – dat is het bijvoorbeeld het geval bij een buslijn in Drenthe (Meppen – Emmen) en de treinverbinding Glanerbrug – Enschede – worden geacht door Duitsland te worden ondersteund. Bij een aantal internationale regionale treindiensten in Overijssel is dat voor het Nederlandse deel (t/m

¹ GD-concessie

² IJsselmond, Midden-Overijssel, ZwenZwoka en Vechtdallijnen. In de concessie Twente (waaronder treindienst ZHO) en in de noodconcessie IJssel-Vecht is de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk.

³ De concessiehouder ontvangt weliswaar de reizigersopbrengsten maar de concessieverlener verrekenet deze met de exploitatiebijdrage.

⁴ Concessiehouder en concessieverlener kunnen in overleg besluiten de opbrengstverantwoordelijkheid – om reden van eenvoud – voor het hele jaar 2020 over te dragen.

⁵ Behoudens onderhoud op railvoertuigen HTM en RET. Zie paragraaf 2.1.

landsgrens) niet het geval. Deze treindiensten zijn opgenomen in de bijlage Overzicht openbaar vervoer concessies waarvoor een beschikbaarheidsvergoeding kan worden aangevraagd.

Het gaat dus om kosten en opbrengsten die voortvloeien uit het verzorgen van het openbaar vervoer in een Nederlandse concessie. De grens wordt gevormd door de kosten en opbrengsten die onderdeel zijn van de commerciële resultatenrekening (onderdeel van de jaarrekening) van een concessie. Die bedragen zijn exclusief btw.

In geval een concessie geen zelfstandige organisatorische entiteit is met een eigen (publiek beschikbare) jaarrekening dan worden de gevraagde posten van de resultatenrekening (ook wel winst- en verliesrekening genoemd) op passende wijze geconstrueerd.

De periode van 9 ½ maanden sluit niet aan bij de reguliere administratie maar kosten en opbrengsten worden op basis van logische sleutels toegerekend.

Onder op ‘passende wijze’ en ‘op basis van logische sleutels’ moet begrepen worden dat

- een eventuele optelsom van meerdere concessies past. Ook m.b.t. indirecte kosten die aan een concessie worden toebedeeld. Mocht een concessiehouder voor een bepaalde concessie geen aanvraag doen dan mag die concessie niet buiten beschouwing blijven in bedoelde optelsom of bij toedeling van indirecte kosten;
- seizoenspatronen in kosten en opbrengsten herkenbaar blijven waar dat aan de orde is (9 ½ /12 is niet de weg tenzij);
- Zoveel als mogelijk aangesloten wordt op de werkwijze en standaards inzake de financiële administratie en verantwoording van een bedrijf c.q. concessie.

Uitgangspunt is dat de categorieën kosten en opbrengsten die meegenomen worden in de berekening van de BVOV 2020 gelijksoortig zijn. Als bepaalde kostensoorten meegenomen worden, geldt dat evenzeer voor corresponderende opbrengsten (bijvoorbeeld rentekosten en -baten). Omgekeerd geldt evenzeer dat de kosten meegenomen worden uit de opbrengstesoorten die in de berekening op de kosten in mindering gebracht worden.

Per concessie, periode 15 maart - 31 december 2020		
Kosten concessiehouder		(begrote) Kosten die voortvloeien uit de uitvoering van de concessie.
		Covid-19 kosten, nadere toelichting in paragraaf.
		<i>Subtotaal kosten concessiehouder</i>
Opbrengsten concessiehouder	Subsidies concessieverlener conform contract	Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener. Zie paragraaf 3.2 voor nadere duiding.
		Prestatieafhankelijke bijdrage door concessieverlener
		Aanvullende subsidies en opbrengsten. Zie paragraaf 3.2 voor nadere duiding.
	OCW contract studentenkaart	
	Directe opbrengsten van reizigers	



	Andere opbrengsten	Andere opbrengsten waaronder <ul style="list-style-type: none">• andere subsidies in het kader van naleven beleid voorkomen verspreiding coronavirus• rentebaten
		<i>Subtotaal opbrengsten concessiehouder</i>

3.1 Wat wordt opgenomen in de *kosten concessiehouder bij de aanvraag?*

De gerealiseerde en geschatte kosten van de concessiehouder in de uitvoering van het openbaar vervoer in de concessie waarop de aanvraag betrekking heeft in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020. Voor zover deze een plaats hebben op de winst- en verliesrekening.

Het gaat om de personeels-, operationele en financieringskosten aangevuld met de afschrijvingen (voertuigen, overige vaste activa en immateriële activa) uit de commerciële winst- en verliesrekening van een concessie. In onderstaande tabel zijn de kostenposten die meegenomen mogen worden in de kosten van een √ voorzien. Merk op dat in het aanvraagformulier (zie bijlage Format aanvraag BVOV 2020) alleen de optelsom van personeels-, operationele kosten, afschrijvingen en financieringskosten is opgenomen.

Kostenposten resultatenrekening concessie	Onderdeel opgave voor BVOV 2020	
Personeelskosten	√	Betreft de personeelskosten van direct personeel. Dat is personeel dat direct betrokken is bij het primair proces, dus ook controle. Daarnaast mag aan een concessie een passend deel indirecte personeelskosten ('overhead') worden toegevoegd. Oftewel de kosten voor de eigen organisatie van een vervoersbedrijf. Zoals onder meer de directie, medewerkers van Marketing, HRM, vervoerontwikkeling, Verkeersleiding en van het service/klantencentrum, maar ook om bijvoorbeeld de ondernemingsraad. Het aandeel indirecte personeelskosten wordt bij de verantwoording in de toelichting bij de kosten expliciet gemaakt. Tot de personeelskosten behoren salariskosten, sociale lasten, pensioenlasten, kosten inhuur derden en overige personeelskosten.
Operationele kosten	√	Het aandeel indirecte kosten zoals van gecentraliseerde, facilitaire afdelingen: hoofd- en/of regionale kantoren, ICT, HR, marketing, onderzoek & ontwikkeling, etc. Wordt in de toelichting bij de verantwoording expliciet gemaakt. Tot de operationele kosten behoren onderhouds-, energie- en leasekosten, huur van gebouwen en terreinen, kosten IT, telecom en porti, verzekeringen, marketing- en bankkosten en overige operationele kosten (waaronder uitbesteed werk/inhuur derden).
Afschrijving	√	Afschrijvingen zoals in beleid voorafgaand aan 15 maart 2020 is bepaald. Wanneer in periode 15 maart- 31 december 2020 afboekingen (impairment) plaatsvinden a.g.v. Covid19 (bijvoorbeeld op een verlieslatend contract) terwijl die impairment niet wordt vergoed onder de BVOV dan worden de afschrijvingen meegeteld zoals deze geweest zouden zijn in geval de afwaardering niet plaatsgevonden zou hebben.
Financieringskosten	√	Waaronder financieringslast leasecontracten en rentekosten

Ontslagvergoedingen anders dan voortvloeiend uit reguliere bedrijfsvoering mogen geen onderdeel zijn van de personeelskosten.

Ook worden bepaalde rentekosten niet meegenomen. De BVOV biedt geen vergoeding voor het aantrekken van extra vreemd vermogen boven wat normaal gesproken logisch zou zijn. Onder meer omdat het Rijk andere voorzieningen (vooral uitstel belastingen) heeft getroffen voor op orde houden van liquiditeiten nu er sprake is van minder opbrengsten.

(winst)Belastingen (vennootschapsbelasting en eventuele voorheffing dividendbelasting) zijn niet opgenomen in bovenstaande tabel want worden niet meegenomen in de grondslag voor de berekening van de BVOV 2020.

Het besluit over de BVOV 2020 brengt met zich mee dat er op de commerciële winst- en verliesrekening geen sprake zal zijn van winst in een concessie waarvoor de BVOV 2020 wordt aangevraagd over de periode 15 maart – 31 december 2020.

Omzetbelasting speelt geen rol op de resultatenrekening van een concessie, voorheffing inkomstenbelasting en loonheffingen zijn onderdeel van de personeelskosten terwijl accijnzen, milieu- en energiebelastingen opgenomen zijn in de operationele kosten.

De toelichting bij de verantwoording van de aanvraag moet duidelijk maken dat sprake is van een passend aandeel indirecte kosten. Indien openbaar vervoerbedrijven reeds beschikken over verdeelsleutels om indirecte kosten aan concessies toe te bedelen, kunnen deze worden toegepast. Mochten deze sleutels ontbreken dan moeten indirecte kosten worden toebedeeld naar rato van directe kosten van een concessie.

De concessiefee die NS betaalt om op het HoofdRailNet (HRN) te mogen rijden, is onderdeel van de operationele kosten van het HRN.

De infraheffing die iedere spoorvervoerder aan ProRail betaalt voor gebruik van het spoor is eveneens onderdeel van de operationele kosten van een (spoor- of multimodale) concessie.

Om reden van 100% bekostiging door de concessieverlener blijven in het geval van RET, GVB en HTM buiten beschouwing (dan wel worden de volgende kostenposten niet opgevoerd op de resultatenrekening van de railconcessie t.b.v. de BVOV 2020):

- De kapitaallasten van de railvoertuigen;
- De kosten voor vervangingsonderhoud en onderhoud infrastructuur.

Bij HTM en RET geldt dat tevens voor de kosten van beheer en onderhoud van de railvoertuigen.

Bij Fast Ferry Vlissingen-Breskens is voor de huur van schepen, aanlandingsvoorzieningen en terminals sprake van 100% bekostiging door de concessieverlener. Als gevolg wordt deze huur niet meegenomen in de kostengrondslag voor berekening van de BVOV (zie toelichting in paragraaf 2.1).

Kosten van projecten of activiteiten die voor 100% (risicodragend) bekostigd worden door de concessieverlener (of andere externe partijen), moeten evenzeer buiten beschouwing blijven. Dat is in diverse concessies het geval voor sociale veiligheid (waaronder de concessies die door RET, HTM en GVB verzorgd worden).

Concessiehouders hebben verschillende keuzes gemaakt met betrekking tot de financiering van voertuigen en treinen. In geval van leasecontracten mogen ook de financieringskosten (rente als onderdeel van de lease) meegenomen worden zijnde onderdeel van de kosten voor normale uitvoering van het concessiecontract. In geval van materieel (en andere activa) dat in eigendom is geldt dat een eventuele forfaitaire rente op het geïnvesteerd vermogen niet meegeteld mag worden. Rente op vreemd vermogen mag wel meegeteld worden. Ook als dat vreemd vermogen is aangetrokken voor financiering van voertuigen en treinen. Het uitgangspunt is immers dat alleen kosten op de WV-rekening van een concessie meegenomen worden in de berekening van de concessievergoeding.

Kosten – zoals kosten voor een externe accountant – die gemaakt worden voor uitvoering van de regeling voor het aanvragen en verantwoorden van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020, mogen geen onderdeel zijn van de opgave.

3.1.1 Covid-19 kosten

In de aangegeven periode van 2020 zijn specifieke Covid-19-kosten gemaakt. Dat zijn kosten van genomen maatregelen om verdere verspreiding van het coronavirus te voorkomen terwijl de gewenste omvang van de dienstregeling verzorgd moest worden.

Deze kosten zijn onderdeel van de kostenopgave als bedoeld in vorige paragraaf en worden daarnaast expliciet gemaakt in aanvraag BVOV 2020 onder de noemer Covid-19-kosten voor zover *voordat* of *nadat* de maatregel genomen is, overeenstemming is bereikt in het NOVB dan wel tussen concessieverlener en concessiehouder. Dit laat onverlet dat het Rijk bij de verantwoording voorafgaand aan een vaststellingsbeschikking oordeelt over aard en omvang van de specifieke Covid19-kosten.

Een aantal maatregelen staan in de tabel in de bijlage *Format aanvraag BVOV 2020* welke vraagt om de details van Covid-19-kosten. Deze tabel dient bij de aanvraag te worden gehanteerd. Aanvullingen zijn mogelijk maar kunnen door lenW worden afgewezen. In afwijking van de overige kostenposten geldt dat het middels de subsidiebeschikking toegekende bedrag een maximum bedrag is, dat met maximaal 10% mag worden overschreden⁶.

Vervoerders leveren aan lenW een geactualiseerde raming van de Covid-19-kosten. Indien deze raming significant afwijkt van de eerdere raming in mei wordt daar in het kader van het NOVB over gesproken. De geactualiseerde raming is niet bedoeld als aanvraag. lenW benut de raming wel voor een ex-ante beoordeling zodat na de daadwerkelijke aanvraag de beoordeling tijdig kan worden afgerond.

Zoals geschreven zijn de Covid-19-kosten onderdeel van de kosten van een concessie die aan de basis ligt van de beschikbaarheidsvergoeding. Ze worden dus behandeld zoals de andere kosten aangaande de kostendekkingsgraad.

Het gaat ook hier om alleen direct aan reizigersvervoer gerelateerde kosten (van een openbaar vervoerconcessie).

⁶ Indien als gevolg van bij aanvraag onvoorziene omstandigheden de 110% wordt overschreden dan kan dat alleen op basis van een aanvullende aanvraag en een aangepaste beschikking.

In geval van personele kosten moet duidelijk gemaakt worden dat het daadwerkelijk extra personele kosten betrof en er geen beschikbaar personeel (reeds onderdeel van de personele kosten van een concessie) kon worden benut dat tijdelijk minder eigen werk had.

In geval van extra inzet van materieel of mensen op bestaande OV-lijnen voorafgaand aan 1 juni 2020 moet in ieder geval aangetoond worden dat die extra inzet vooraf overeengekomen is met de concessieverlener en dat er geen oplossingen voor handen waren door te schuiven met capaciteit. Per 1 juni is verzocht op te schalen naar maximale capaciteit.

In het NOVB is (tot op dit moment) overeengekomen dat

- aantoonbaar noodzakelijke additionele effectieve inzet van personeel in het kader van een sector brede handhavingscampagne (sept – dec 2020) voor het dragen van een mondkapjes en reizen met een geldig dus betaald vervoerbewijs, in aanmerking komt voor vergoeding.
- de kosten voor het TNO onderzoek *Spatschermen* vergoed zal worden. Het oogmerk van deze ‘kuchschermen’ is zo om snel mogelijk voor instappen (en betalen) weer mogelijk te maken. Onderdeel van overeenstemming is tevens dat de productie en inbouw van spatschermen per concessie wordt vergoed binnen de BVOV.
- - met als uitgangspunt dat de chauffeurs daadwerkelijk weer gaan rijden na de aanpassingen-aanpassingen vergoed worden om buurtbussen voor zover die onderdeel zijn van een openbaar vervoer concessie , weer veilig in te kunnen zetten (TNO rapport over buurtbussen, 5-10-2020). Geraamde kosten € 5000 per bus. Het gaat om voorzieningen voor betere ventilatie.

3.2 Wat wordt opgenomen in de opbrengsten concessiehouder bij de aanvraag?

Bij de aanvraag gaat het om de gerealiseerde en geschatte opbrengsten van de concessiehouder in de uitvoering van het openbaar vervoer in de concessie waarop de aanvraag betrekking heeft in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020. Bij de verantwoording wordt de realisatie van de directe opbrengsten van reizigers per maand gevraagd.

1. De subsidies van de concessieverlener
 - a. Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener;
 - b. Prestatieafhankelijke bijdrage door concessieverlener;
 - c. Aanvullende subsidies en opbrengsten.
2. Opbrengsten uit het contract met het ministerie van OCW over het studentenreisproduct.
3. Directe opbrengsten van reizigers.
4. Andere opbrengsten of subsidies zoals
 - a. Subsidies in het kader van naleven beleid voorkomen verspreiding coronavirus;
 - b. Rentebaten (immers financieringskosten zijn onderdeel van de kostengrondslag).

De regionale concessiehouders krijgen een vaste exploitatiebijdrage van de concessieverlener. De concessieverleners hebben toegezegd deze vergoedingen te betalen zoals vooraf contractueel overeengekomen en niet te corrigeren voor daadwerkelijke productie. Deze toezegging van de concessieverleners geldt ook als een vervoerder besluit geen beschikbaarheidsvergoedingsaanvraag voor een betreffende concessie in te dienen (zie hoofdstuk 2 eerste opsommingsteken).

In gevallen waar de concessieverlener opbrengstverantwoordelijk is (een aantal concessies in Groningen, Drenthe, Overijssel en Flevoland) bedraagt de omvang van de vaste exploitatiebijdrage



de geraamde kosten overeenkomstig de concessie minus de geraamde opbrengsten in 2020 (namelijk de optelsom van de directe opbrengsten van reizigers en de opbrengsten uit het OCW contract over de studentenkaart) overeenkomstig de subsidieverlening voor 2020, gecorrigeerd met de werkelijke LBI⁷. Deze opbrengsten 2020 zijn vooraf geraamd op het niveau van 2019. Normaliter wordt het verschil tussen de ingeschatte opbrengsten en gerealiseerde opbrengsten in de subsidievaststelling (een jaar later) verrekend. Die verrekening op basis van nacalculatie voor de daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten zal over 2020 niet plaatsvinden. Daarmee ligt de opbrengstverantwoordelijkheid in de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 de facto bij de concessiehouder.

In de tabel hieronder is een voorbeeld opgenomen van de wijze waarop invulling gegeven wordt aan de eenmalige overdracht van opbrengstverantwoordelijkheid van concessieverlener naar de concessiehouder (met een kostencontract).

Fictieve bedragen	
Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener. In 2020 overeenkomstig de subsidieverlening voor 2020 en niet gecorrigeerd voor daadwerkelijke productie.	100
Geraamde opbrengst OCW contract studentenkaart	25
Geraamde directe opbrengsten van reizigers	25
<i>Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener. Wordt behoudens indexering o.b.v. definitieve LBI 2020 niet achteraf gecorrigeerd voor afwijkende, lagere productie of voor werkelijke reizigersopbrengsten of werkelijke opbrengsten uit het OCW contract.</i>	<i>100-25-25=50</i>

Over de prestatieafhankelijke vergoeding – lees: toepassing bonus/malus regeling – over de periode 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020, maken concessieverleners en concessiehouders afspraken. De leidraad daarbij is dat prikkels voor optimaal presteren in 2020 niet weggenomen worden maar dat er geen malus wordt opgelegd in geval er sprake is van door Covid19 beïnvloede prestaties.

Waar decentrale concessiehouders een concessie hebben met als gevolg een subsidie van de concessieverlener als onderdeel van hun opbrengsten, maakt NS kosten want NS betaalt een concessiefee om op het HoofdRailNet (HRN) te mogen rijden. Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven is in geval van het HRN op dit punt geen sprake van negatieve opbrengsten.

Van negatieve opbrengsten is wel sprake in geval van de railconcessies in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. In die concessies is een negatieve subsidie overeengekomen. Deze moet op de feitelijke reizigersopbrengsten worden gecorrigeerd. Stel de werkelijke reizigersopbrengsten zijn 100 en de negatieve subsidie bedraagt 25 dan resteert 75.

⁷ LBI staat voor de Landelijke Bijdrage Index. Deze wordt onderhouden door het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en jaarlijks toegepast voor op exploitatiesubsidies.

Subsidies waarbij projecten of activiteiten voor 100% (risicodragend) bekostigd worden – veelal door de concessieverlener –, blijven buiten beschouwing. Het gaat hier onder meer om de huurvergoeding die Westerschelde Ferry ontvangt en de subsidies voor GVB, RET en HTM voor de kapitaallasten en onderhoud van de infrastructuur en railvoertuigen. De kosten die vervoerders voor die activiteiten maken, blijven immers evenzeer buiten beeld van de BVOV 2020.

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap blijft conform de reguliere contractueel overeengekomen systematiek betalen voor het studentenreisproduct (2). Er vindt over 2020 geen bijstelling plaats op basis van veranderd reisgedrag. Dat er in 2020 dus minder gereisd is met het studentenreisproduct zal niet van invloed zijn: op grond van de contractuele bepalingen wordt de jaarlijkse vergoeding hoofdzakelijk bepaald op basis van het aantal geactiveerde studentenreisproducten (waarvoor een garantievolume van 90% geldt) en niet op het reisgedrag⁸.

Door afgenomen gebruik van het openbaar vervoer als gevolg van gevoerd beleid zullen de directe opbrengsten van reizigers afgenomen zijn in 2020 (3). Deze daling wordt meegenomen in de BVOV 2020.

Een concessie kan nog andere opbrengsten (bedoeld onder punt 4) genieten. We denken aan onder meer verkoop van reclamegelegenheid op of in voertuigen, haltes, stations.

Indien concessiehouders andere opbrengsten of subsidies over de aangegeven 9 ½ maanden in 2020 ontvangt of zal ontvangen in het kader van het naleven van het beleid om verdere verspreiding van het coronavirus te voorkomen, dan dienen die bij de aanvraag opgegeven te worden. Ze worden bij het bepalen van de BVOV 2020 behandeld als alle andere opbrengsten.

Zoals aan de kostenkant het geval is, blijven belastingen buiten beschouwing. De omgang met eventueel verrekening van het verlies in 2020 met de vennootschapsbelastingen van eerdere of toekomstige jaren is niet van belang voor de grondslag voor berekening van de BVOV.

3.3 Referentiejaar 2019

Kosten en opbrengsten in betrokken 9 ½ maanden van 2020 moeten bij de verantwoording van de aanvraag vergeleken zijn met dezelfde periode uit 2019. Dat referentiekader van 2019 moet ordentelijk zijn afgeleid uit de resultatenrekening (winst- en verliesrekening) van de reeds vastgestelde jaarrekening over dat jaar.

In geval er sprake is van een nieuwe concessie of een nieuw concessiecontract dan is er geen realisatie 2019 of vormt deze geen bruikbaar referentiepunt. In die gevallen kan de begroting voor 2020 als referentiepunt dienen.

In eerdere tabellen opgenomen omschrijvingen zullen niet perfect aansluiten op de terminologie en definities die ov-bedrijven gebruiken voor posten op hun commerciële winst- en verliesrekening. Het beheersinstrument voor de BVOV 2020 echter is een vergelijking tussen 2019 en 2020 en toelichting op de verschillen. Dat maakt streven naar volledige conformiteit overbodig. Het is belangrijker dat bedrijven consistent blijven bij het verzorgen van de resultatenrekening van 2020 en de wijze waarop

⁸ Indirect speelt het reisgedrag wel een rol bij de vaststelling van de vergoeding, maar dat proces vindt driejaarlijks plaats en leidt over 2020 niet tot aanpassingen.

de posten voor zowel 2019 als 2020 zijn samengesteld. Het gaat om een vergelijking van een overeenkomstig kosten- en inkomstenoverzicht per concessie.

In enige periode tussen 15 maart en 31 december 2020 afwijkende hogere kosten of lagere opbrengsten dienen in de verantwoording voorzien te worden van een toelichting. Dat is nodig op het detailniveau waarop de afwijking ten opzichte van 2019 zich voordoet terwijl op dat detailniveau sprake is van een afwijking groter dan 10%. Oftewel: vanwege het globale karakter van specificatie van kosten en opbrengsten is ook toelichting vereist in geval onderliggende posten in 2020 een andere omvang hebben dan in 2019. Zo kan 2020 afwijkingen kennen die het gevolg zijn van

- de uitvoering van een aangepast of nieuw concessiecontract;
- een afwijking in het aantal gerealiseerde dienstregelingen (naar type/prijscategorie);
- (de ambitie van) besparingen door verbeterd management en meer efficiency;
- de specifieke Covid-19-kosten;
- eventuele extra inzet van flex-personeel als gevolg van een verhoogd ziektepercentage door Covid-19;
- contractueel overeengekomen indexering. Zo wordt als voorbeeld de exploitatiesubsidie geïndexeerd met de Landelijke Bijdrage Index (LBI);
- uitgestelde investeringen of projecten vanwege bijgestelde verwachting ontwikkeling reizigersvolumes dan wel ontbrekende financiële middelen;
- afgenomen gebruik van openbaar vervoer (met minder opbrengsten uit verkopen aan reizigers als uitkomst). De directe opbrengsten van reizigers zijn in de verantwoording per maand beschikbaar. Ze worden in de toelichting begeleid door bijbehorende ritvolumes en reizigerskilometers. Vergelijkenderwijs met dezelfde maanden van 2019. Dat overzicht biedt een basis voor een toelichting waarom juist in die periode die mate van afwijking aan de orde was.

Afwijkingen ten opzichte van 2019 komen alleen in aanmerking als deze passen binnen de criteria voor toekenning van de BVOV. De criteria:

- Voorafgaand aan het maken van bovengenoemde afwijkende kosten is overeenstemming over het beleid dat tot afwijkende kosten heeft geleid - want noodzakelijk voor een goed productaanbod en goede bedrijfsvoering - in het NOVB dan wel tussen concessieverlener en concessiehouder.
- In geval er geen tijd of gelegenheid was vooraf overeenstemming te bewerkstelligen, moeten de bovengenoemde afwijkende kosten naar inzichten van zowel concessieverlener als concessiehouder, bijdragen aan een goed productaanbod of goede bedrijfsvoering en voortvloeien uit de uitvoering van de concessie.
- Ook projectkosten⁹ maken onderdeel uit van de 'kosten concessiehouder'. Dat past voor zover het projectkosten een verloop kennen zoals voorafgaand aan 15 maart 2020 voorzien was. Zo zijn eventuele hogere projectkosten in 2020 (om reden van toegenomen zwartrijden tijdens de coronacrisis) voor versnelde ontwikkeling en invoering van het nieuwe ov-betalen, betalen met de bankpas in het bijzonder, niet acceptabel.

⁹ Een project is een unieke opgave, begrensd in tijd en middelen en afgesloten met een projectresultaat.

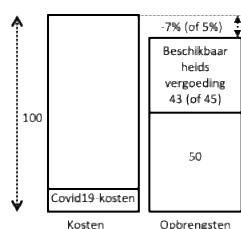
De bedoeling van de vergelijking met 2019 is om vast te stellen dat de BVOV 2020 geen aanleiding is geweest voor anders dan een normale, gebruikelijke financieel-administratieve handelwijze met betrekking tot de commerciële resultatenrekening.



4 Berekening BVOV 2020

Per concessie, periode 15 maart - 31 december 2020	
Kosten concessiehouder	Kosten die voortvloeien uit de uitvoering van de concessie.
	Covid-19 kosten, nadere toelichting in paragraaf.
	<i>Subtotaal kosten concessiehouder</i>
Opbrengsten concessiehouder	Subsidies concessieverlener conform contract
	OCW contract studentenkaart
	Directe opbrengsten van reizigers
	Andere opbrengsten
	<i>Subtotaal opbrengsten concessiehouder</i>
Concessieresultaat voor belastingen (EBT)	-7% van de kosten concessiehouder, eigen bijdrage concessiehouder. In bepaalde gevallen kan dat 5% zijn (zie 4.1).

De BVOV 2020 wordt berekend op basis van de realisatie van kosten en opbrengsten in de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 welke voortvloeien uit de uitvoering van het concessiecontract. Mits passend binnen de criteria die van toepassing zijn op de BVOV 2020, wordt 93% (of 95%) vergoed van de kosten in genoemde 9 ½ maanden van 2020 verminderd met 100% van de gerealiseerde opbrengsten in de concessie in dezelfde periode.



4.1 Criteria voor extra 2% kostendekking

In de politieke afspraken bij de besluitvorming over de beschikbaarheidsvergoeding is opgenomen dat een vervoerder een verzoek voor 2%-punt extra vergoeding kan aanvragen als er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid bestaat dan het afschalen van de dienstregeling om de continuïteit te borgen.

In de uitwerking is gebleken dat strikte uitwerking van dit criterium een ongewenste uitvoeringslast met zich meebrengt. De financiële draagkracht van de volledige bedrijfsstructuur (inclusief aandeelhouders en moedermaatschappijen) zou moeten worden doorgelicht om dit criterium te kunnen beoordelen.

Daarom is besloten criteria op te stellen op basis van het historisch rendement van vervoerders op concessievervoer. De aannahme daarbij is dat historisch rendement als een ‘vervangende grootheid’ kan dienen voor de financiële ruimte die vervoerders hebben om de verliezen in 2020 per concessie en op bedrijfsniveau op te vangen. Er wordt geaccepteerd dat met deze benadering vervoerders geen rekenschap hoeven te geven van de financiële draagkracht op bedrijfsniveau, aandeelhouders en moedermaatschappijen, of van rendement op andere concessies dan wel andere activiteiten dan concessievervoer.

Het criterium van historisch rendement wordt zo ingevuld dat een vervoerder voor een concessie 95% afdekking van de kosten uit de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 krijgt als bij de betreffende concessie over heel 2019 een winstmarge 2% of minder is gerealiseerd.

De winstmarge 2019 van een concessie wordt berekend door het resultaat voor belastingen (EBT) van de resultatenrekening 2019 te delen door de opbrengsten uit die resultaatformule. In de berekening is het resultaat voor belastingen (EBT) bepaald door de kosten (exclusief belastingen) af te trekken van de opbrengsten. Bij bepalen van de kosten en opbrengsten zijn de richtlijnen gebruikt uit deze technische notitie.

Voor de verantwoording van een aanvraag voor 2% extra beschikbaarheidsvergoeding per concessie is het voldoende als de vervoerder aantoont dat die concessie in 2019 een winstmarge van 2% of minder had.

In geval er sprake is van een nieuwe concessie of een nieuw concessiecontract dan is er geen realisatie 2019 of vormt deze geen bruikbaar referentiepunt. In die gevallen kan de begroting voor 2020 als referentiepunt dienen.

4.2 Voorwaarden voor een aanvraag

In deze paragraaf zijn weliswaar belangrijke doch niet alle voorwaarden opgenomen waaraan door betrokken partijen voldaan moet worden. Deze zijn opgenomen in de regeling Spuk.

Afspraak	Consequentie bij niet nakomen
De partijen die een beroep doen op de vergoeding zullen volledig meewerken aan het gevraagde inzicht in de kosten en in de opbrengsten die wel binnenkomen.	Als de vervoerder hier niet aan meewerkt wordt de aanvraag niet gehonoreerd door de concessieverlener.
De openbaarvervoerbedrijven blijven tot minimaal 31 december 2020 een dienstregeling rijden zoals per 1 juni of later afgesproken waarbij het doel is met een optimale inzet van personeel en materieel te streven naar een maximale capaciteit ¹⁰ .	Als vervoerder dit niet doet, wordt de vergoeding volledig teruggevorderd door de concessieverlener.
Vervoerders (zie bijlage Overzicht openbaar vervoer concessies): <ul style="list-style-type: none"> • keren geen dividend uit, • keren geen bonussen uit aan hun Raad van Bestuur en hoger management (in beleidsbepalende functies); 	Als vervoerder dit doet wordt de vergoeding volledig teruggevorderd door de concessieverlener.

¹⁰ Uitval van aanbod dat zich ook in normale omstandigheden zonder Covid19 voordoet (bijvoorbeeld a.g.v. infra- en materieelstoringen, werkzaamheden of een incident) wordt niet gezien als een afwijking van de afgesproken dienstregeling. Van een situatie die de concessiehouder niet aangerekend kan worden, is ook sprake bij een tekort aan personeel gerelateerd aan Covid19. T.a.v. overige situaties waarin afgeweken is of wordt van de afgesproken dienstregeling, treden concessieverlener en concessiehouder met elkaar in overleg teneinde vast te stellen of de specifieke situatie de concessiehouder in deze context aangerekend kan worden of niet.



Afspraak	Consequentie bij niet nakomen
<ul style="list-style-type: none">• verstrekken geen ontslagvergoedingen voor bestuurders;• kopen geen eigen aandelen in. over en in het jaar 2020 (waarbij onder 'in' moet worden begrepen dat eventuele kosten voortvloeiend uit beleid, afspraken en toezeggingen uit 2019 geen onderdeel zullen zijn van de aanvraag voor een beschikbaarheidsvergoeding).	
BVOV 2020 moet toets op ongeoorloofde staatssteun doorstaan.	Als er sprake is van ongeoorloofde staatssteun wordt de vergoeding aangepast (of anders gelabeld of gedefinieerd) door de concessieverlener tot een niveau dat er geen sprake meer is van ongeoorloofde staatssteun.
De ontvangen NOW-vergoeding voor zover deze betrekking heeft op die bedrijfsactiviteiten waarvoor de BVOV 2020 is toegekend, wordt terugbetaald aan het Rijk.	Als de vervoerder bij de eindafrekening de NOW niet heeft terugbetaald voor die bedrijfsactiviteiten waarvoor de BVOV 2020 is toegekend, wordt de vergoeding volledig teruggevorderd door de concessieverlener.
Het openbaar vervoersbedrijf of de groep waar het vervoersbedrijf deel van uitmaakt, neemt de beschikbaarheidsvergoeding op in de fiscale winst over het jaar 2020.	Als de vervoerder deze voorwaarde niet onderschrijft en opvolgt, wordt de aanvraag niet gehonoreerd door de concessieverlener.

4.2.1 Staatssteun

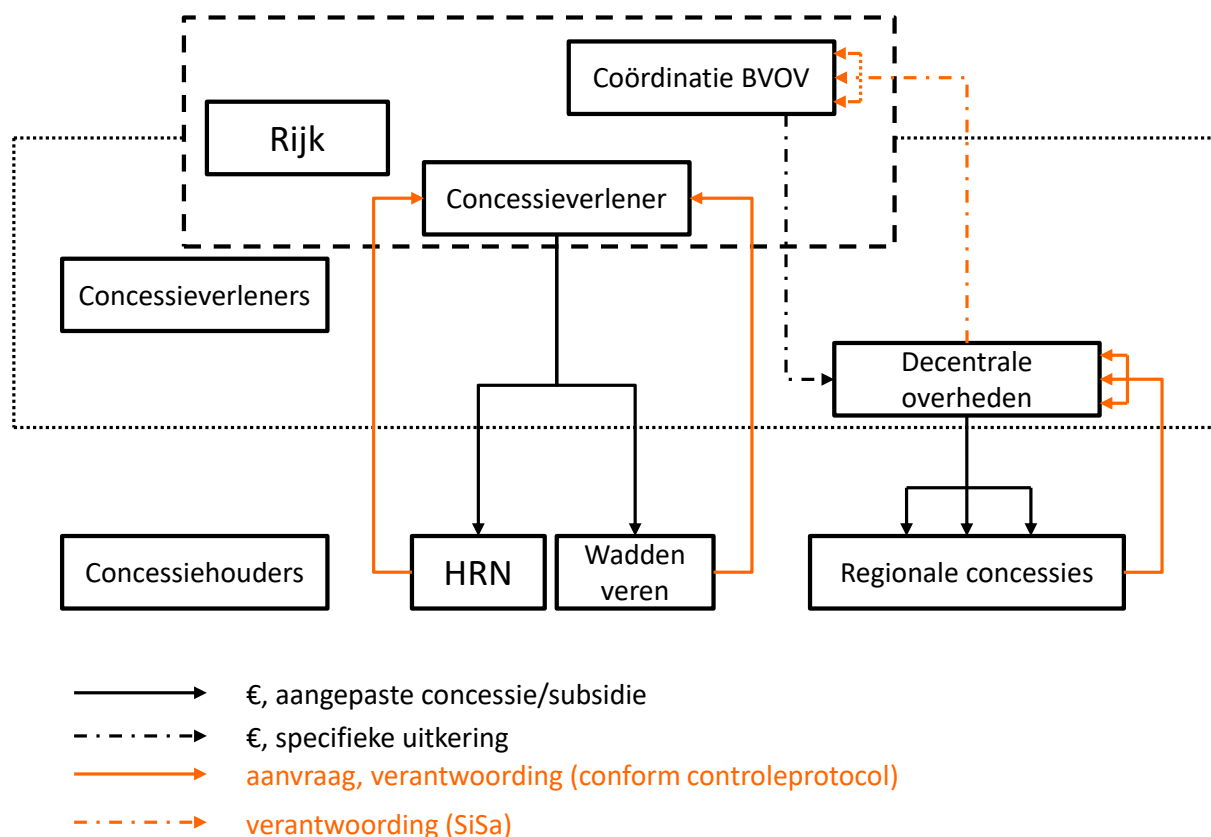
De aanvankelijke periode voor de beschikbaarheidsvergoeding (1 maart - 31 december 2020) is aangepast na het besluit van de Europese Commissie op 4 november 2020.

In reactie op een staatssteunmelding van het ministerie heeft de Europese Commissie aangegeven dat de beschikbaarheidsvergoeding binnen de regels van het EU-recht wordt uitgekeerd voor zover deze betrekking heeft op de periode 15 maart 2020 tot en met 31 augustus 2020.

Voor de periode van 1 september 2020 tot en met 31 december 2020 is sprake van aangepaste concessieovereenkomsten waardoor ook in die maanden geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Zo kent de beschikbaarheidsvergoeding dus twee rechtsgronden binnen de regels van het EU-recht.

De verkorting van de periode (15 maart i.p.v. 1 maart) vindt zijn oorzaak in de vereiste causale relatie tussen overheidsmaatregelen i.h.k.v. corona en de schade die daardoor wordt geleden door vervoerders. De landelijke maatregelen gingen in op 12 maart.

5 Processchets van aanvraag tot eindafrekening



In het proces van aanvraag tot eindafrekening heeft het Rijk een dubbele rol. Naast concessieverlener (HRN en Waddenveren) is het Rijk ook stelselverantwoordelijk en heeft een coördinerende rol.

De coördinatie voorziet in een monitor (zie verder) maar ook in een uitkering aan decentrale overheden zodat zij – op hun beurt in de rol van concessieverlener – de BVOV 2020 kunnen uitkeren aan hun concessiehouders. Om reden van uniformiteit in werkwijze draagt de coördinerende rol ook zorg voor ondersteuning van de concessieverleneren bij het voorbereiden en verwerken van de aanvragen tot en met het opstellen van de uiteindelijke beschikking.

In de rol van concessieverlener gedraagt het Rijk zich zoals een decentrale overheid naar hun concessiehouders. De coördinerende rol van het Rijk bestaat naar alle concessieverleneren.

Voor de regionale concessies is sprake van tweetraps steun, de verstrekking van de BVOV 2020 voor een bepaalde concessie verloopt gelaagd, via een regeling Spuk van het Rijk naar de decentrale overheden waarna de aanvraag en verantwoording BVOV 2020 voor een regionale concessie vervolgens speelt tussen vervoerder van die concessie (concessiehouder) en de decentrale overheid die de concessie verleend heeft.

De te verstrekken beschikbaarheidsvergoeding aan de concessiehouder is vrij van btw.

De bijlage Overzicht openbaar vervoer concessies biedt een overzicht van concessies waarvoor een BVOV 2020 kan worden aangevraagd. Anders dan bovenstaand schema aangeeft, leert die bijlage dat er in een aantal gevallen sprake is van meerdere decentrale overheden die gezamenlijk een concessie

verlenen. Het is gebruikelijk dat er bij gezamenlijke concessies gewerkt wordt met een penvoerder. De penvoerder is de overheid die namens de andere overheden inzake beschikbaarheidsvergoeding en specifieke uitkering aanspreekpunt is voor concessiehouder en Rijk.

Een concessiehouder verplicht zich bij aanvraag om verantwoordings- en monitoringsinformatie te verstrekken. Ten behoeve van de verantwoording van concessiehouder aan concessieverlener wordt een controleprotocol opgesteld. Een concessiehouder stelt een externe accountant aan die zorg moet dragen voor de benodigde verklaringen (zoals opgenomen in het controleprotocol). Een decentrale overheid verantwoordt zich daarna naar het Rijk conform de SiSa-methodiek.

In haar coördinerende rol zorgt het Rijk samen met decentrale overheden en vervoerders voor een zoveel als mogelijk uniform controleprotocol dat de benodigde informatie oplevert voor de verantwoording van de concessieverleners aan het Rijk. Het controleprotocol sluit aan bij bestaande protocollen (een addendum daarop) in de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder. Waar die protocollen niet bestaan zorgt het Rijk voor een model protocol (of een set van randvoorwaarden) waarna per concessie een protocol kan worden opgesteld.

Terzijde nog de opmerking dat mocht bij de verantwoording blijken dat sprake is van een kostendeckingsgraad in de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 die groter is dan het percentage waarbij bij aanvraag voor een beschikbaarheidsvergoeding om verzocht is, dat weliswaar zal leiden tot verrekening van het volledige voorschot maar niet kan leiden tot een 'negatieve vergoeding' waarbij een concessiehouder meer moet terugbetalen dan het voorschot.

In de volgtijdelijke processtappen in de tabel op volgende pagina is bewust gekozen dat de concessieverleners zich eerst verantwoorden aan het Rijk over de voorgenomen eindafrekening van de definitieve BVOV 2020, het Rijk vervolgens besluit over de rechtmatigheid daarvan voordat de concessieverlener definitief beschikt naar haar concessiehouders.

De monitoringsinformatie kan direct van concessiehouder naar het Rijk en de concessieverlener. Het Rijk verwerkt deze en verschaft inzicht over het actuele beeld per concessie aan de bijbehorende concessieverlener.

De processtappen van eerste aanvraag tot uiteindelijke vaststelling van de BVOV 2020 lezen in onderstaande tabel van boven naar beneden.

De eerste processtap van de tabel start na publicatie van de regeling specifieke uitkering in de Staatscourant en een uitnodiging van concessieverlener aan de concessiehouder om een aanvraag in te dienen.

in relatie tussen		Rijk en concessieverlener	Concessieverlener en concessiehouder	Toelichting
Processtap	Mogelijke planning			
Aanvraag concessiehouder (aan concessieverlener)	Na publicatie in Staatscourant (21 oktober 2020). Aanvraag zo spoedig mogelijk daarna.		Door iedere concessiehouder, een aanvraag per concessie. Zodanig tijdig dat de concessieverlener voor de uiterlijke datum kan aanvragen bij het Rijk.	Aanvraag beschikking BVOV 2020 voor zover mogelijk op basis van (verwachte) realisatie periode 15 maart tot en met datum aanvraag. Voorts op basis van onderbouwde prognoses voor periode tot 31-12-2020.
Toets aanvraag			Door concessieverlener	Iteratief proces tot alle aanvragen voor de concessies van de concessieverlener volledig en correct ontvangen zijn.
Aanvragen uitkering concessieverlener aan Rijk	Uiterlijk 1 december 2020	Concessieverlener verzoekt Rijk beschikking uitkering voor haar concessies.		Concessieverlener heeft nog gedurende twee weken de tijd om aan te vullen (zie Spuk art 5, lid 5)
Verzorgen beschikking Rijk aan concessieverlener	Uiterlijk 29 december 2020	Rijk keert uit aan concessieverlener.		80% van aangevraagde specifieke uitkering. Voldoende voor liquiditeit concessies en toereikende marge voor latere verrekening waarbij het risico op terugvordering klein is.
Verzorgen beschikking concessieverlener aan concessiehouder	Zo spoedig mogelijk		Door concessieverlener. Concessiehouder ontvangt voorschot van maximaal 80% van aangevraagde beschikbaarheidsvergoeding.	
Verantwoording concessiehouder aan concessieverlener	Praktijk leert dat concessiehouders uiterlijk 1 september definitieve opbrengsten van voorafgaand jaar rapporteren aan concessieverleners.		Benodigde verantwoordingsinformatie per concessie.	Zodra definitieve cijfers 2020 beschikbaar zijn ontleend aan WV-rekening concessie als onderdeel van een vastgestelde jaarrekening 2020. Voorzien van verantwoording conform controleprotocol.
Toets verantwoording			Door concessieverlener	Iteratief proces tot verantwoording van iedere concessie van concessieverlener op orde is.



in relatie tussen		Rijk en concessieverlener	Concessieverlener en concessiehouder	Toelichting
Verantwoording concessieverlener aan Rijk	Voor 16 juli 2022. Een concessieverlener sluit boeken (voor SiSa) op 1 februari van enig jaar. 16 juli 2021 is niet haalbaar omdat definitieve opbrengsten van concessiehouders pas in september beschikbaar komen.	Concessieverlener biedt het Rijk verantwoordingsinformatie (SiSa) aan.		Rijk beoordeelt voorgenomen vaststellingsbeschikking voor alle concessiehouders van een concessieverlener voordat concessieverlener de concessiehouder informeert.
Vaststellingsbeschikking Rijk aan concessieverlener	Zo spoedig mogelijk doch uiterlijk 31 december 2022	Rijk stelt definitieve uitkering aan concessieverlener vast. Rijk keert uit aan concessieverlener.		100%, verrekening met bedrag van beschikking.
Vaststellingsbeschikking concessieverlener aan concessiehouder	Zo spoedig mogelijk		Concessieverlener stelt definitieve beschikbaarheidsvergoeding vast voor haar concessie(houder)s.	Eindafrekening, 100%, verrekening met beschikking.

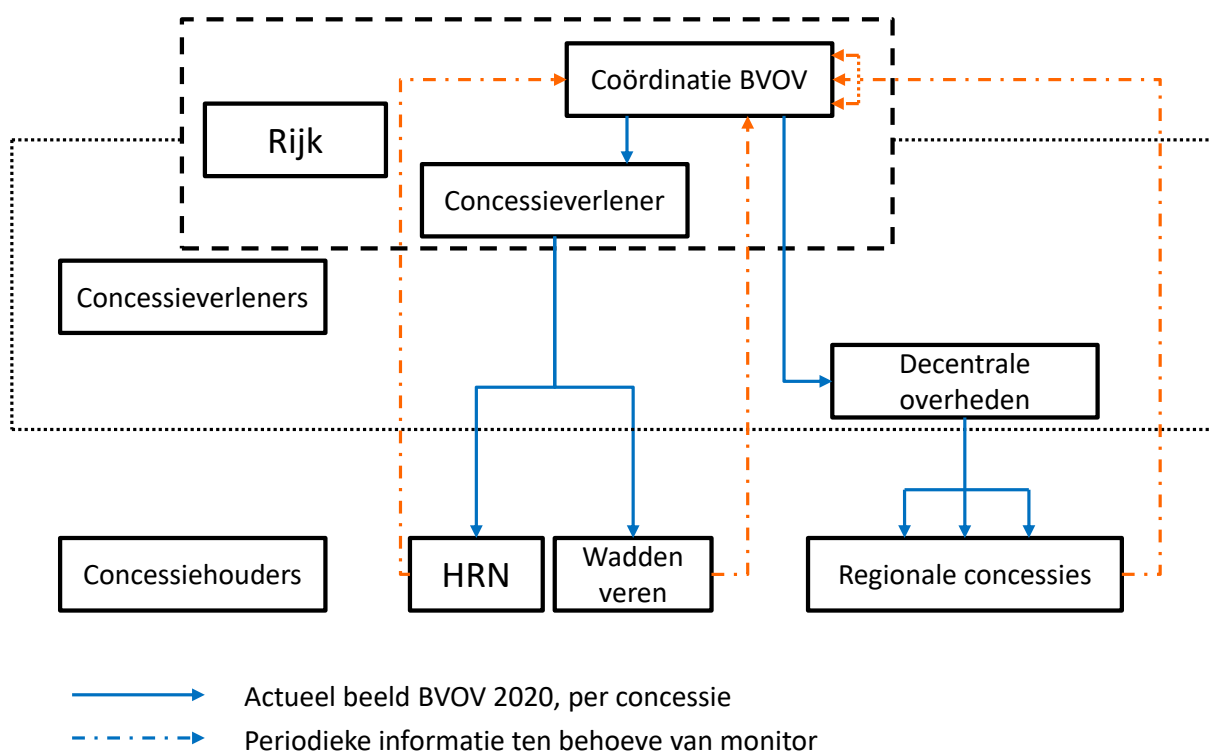
6 Verantwoordings- en monitoringsinformatie

6.1 Monitoring

De monitor BVOV 2020 biedt inzicht in de ontwikkeling van de aanvankelijk bij de aanvraag (deels) geprognoseerde kosten en opbrengsten per concessie tot de feitelijke kosten en opbrengsten die bij de eindafrekening gebruikt worden. En daarmee inzicht in de ontwikkeling van de geraamde BVOV 2020 ten tijde van bevoorschotting tot de feitelijke BVOV 2020 bij de eindafrekening.

Omdat de verwachting is dat met name de reizigersopbrengsten gevoelig zullen zijn voor de (ingeschatte) praktijk en beleidscontext van enig moment, zal de monitor inzoomen op met name dit aspect. Daarmee wordt het verwachte dan wel feitelijke effect van maatregelen zichtbaar.

Naarmate de tijd voortschrijdt, wordt én het aandeel feitelijke kosten en opbrengsten groter én krijgen prognoses een steviger onderbouwing en een kleinere bandbreedte (door bijvoorbeeld de steeds korter wordende resterende periode van onzekerheid).



De concessiehouders leveren de gevraagde monitoringsinformatie rechtstreeks aan het Rijk. De eerste keer gebeurt dat samen met de aanvraag voor een voorlopige beschikking en uitkering. Vervolgens wordt een update verwacht van een concessiehouder indien voor een bepaalde concessie een afwijking in vergelijking met een eerdere opgave aan de orde is van 10% hogere kosten of lagere opbrengsten binnen de gevraagde monitoringsinformatie. In ieder geval wordt na een periode van een maand een update voor iedere concessie verwacht.



6.2 Verantwoording

Een concessiehouder legt voorafgaand aan de vaststellingsbeschikking op basis van definitieve en vastgestelde cijfers verantwoording af aan een concessieverlener. Die verantwoording maakt duidelijk dat tegemoet gekomen is aan de voorwaarden en criteria die gelden voor toekenning van de BVOV 2020. In het kader van de verantwoording is een controle nodig door de externe accountant van een concessiehouder conform het controleprotocol.

Een concessieverlener legt verantwoording af aan het Rijk, in geval van een decentrale overheid geldt de reguliere SiSa-methodiek. In de relatie tussen Rijk en decentrale overheid komt een regeling Spuk die onder meer beschrijft hoe verantwoording plaats dient te vinden.

Het Rijk ziet in haar coördinerende rol toe op de juiste besteding van de middelen door de concessieverleners (opnieuw het Rijk en de decentrale overheden) middels de SiSa-methodiek.

Het Rijk is in haar coördinerende rol enkel verantwoordelijk voor de uitkering aan concessieverleners en de verantwoording die de concessieverleners daartoe dienen te verstrekken. De uitkering betreft een voorschot en de verrekening daarvan zodra de definitieve BVOV 2020 is vastgesteld (waaronder een mogelijke terugvorderingsplicht).

De concessieverleners zijn verantwoordelijk voor de beoordeling van zowel de aanvraag als de verantwoordingsstukken en het verzorgen van de daaruit voortvloeiende beschikkingen over een beschikbaarheidsvergoeding.

Bij de aanvraag is nog geen sprake van verantwoordingsinformatie. Bij de toekenningsbeschikking worden de door de concessieverlener verwachte kosten en baten beoordeeld op aannemelijkheid. Om reden van beperken van complexiteit in de uitvoering en daaruit voortvloeiende doorlooptijd wordt een beschikking mede op vertrouwen gebaseerd. De aanvraag van een concessiehouder dient gepaard te gaan met een verklaring dat de voorwaarden en consequenties bij niet nakomen daarvan onderschrijft. Zie verder de bijlage Format aanvraag BVOV 2020.

De verantwoording voorafgaand aan de vaststellingsbeschikking zal aansluiten bij de systematiek van de jaarrekeningen van vervoerders met een separate, aanvullende verklaring voor de BVOV 2020. De eigen externe accountant van een vervoerder krijgt daartoe een lijstje met specifieke punten voor controle afgeleid van voorwaarden en toekenningscriteria. De volgende opsomming bevat punten die in overleg met accountants onderdeel worden van het controleprotocol voor de verantwoording van aanvraag voor de beschikbaarheidsvergoeding 2020:

- Kosten en opbrengsten die voor de aanvraag BVOV 2020 zijn gebruikt alleen betrekking hebben op de periode 15 maart tot en met 31 december. Waarbij de opbrengsten volledig in de periode 15 maart tot en met 31 december 2020 genomen zijn en dus niet naar een later moment verschoven zijn;
- Vastgesteld is dat de BVOV 2020 geen aanleiding is geweest voor anders dan een normale, gebruikelijke financieel-administratieve handelwijze met betrekking tot de commerciële resultatenrekening 2020. Dus dat er geen wijzigingen in grondslagen zijn doorgevoerd om voordeel of nadeel te behalen uit de BVOV 2020. Die voor- en nadelen dienen te worden gecorrigeerd in de BVOV 2020 verantwoording;
- ten behoeve van een vergelijking met 2020, de realisatie 15 maart tot en met 31 december 2019 op passende wijze is afgeleid van de resultatenrekening 2019. Als de begroting voor 2020 als referentiepunt dient, de oorspronkelijke begroting ten tijde van het gegunde contract gebruikt is;



- eventuele afwijkingen ten opzichte van de vooraf overeengekomen productie in dienstregelingsuren doorgevoerd zijn met instemming van de concessieverlener. Denk hierbij bijvoorbeeld aan afwijkingen in de periode maart-april-mei of een als gevolg van een nieuwe dienstregeling 2021 die half december 2020 ingevoerd wordt/is;
- De kosten op de winst- en verliesrekening 2020 passen bij het feitelijk aantal gerealiseerde dienstregelingsuren in dat jaar;
- een vervoerder over en in 2020 geen dividend uitgekeerd heeft, over en in 2020 geen bonussen voor rvb en hoger management (in beleidsbepalende functies) of ontslagvergoedingen voor bestuurders verstrekt en in 2020 geen eigen aandelen ingekocht heeft. Waarbij onder 'in het jaar 2020' moet worden begrepen dat eventuele kosten voortvloeiend uit beleid, afspraken en toezeggingen uit 2019 geen onderdeel zijn van de aanvraag voor een beschikbaarheids-vergoeding;
- In de kosten concessiehouder van 2020 geen niet reguliere ontslagvergoedingen voor personeel zijn opgenomen;
- eventueel verstrekte uitkeringen in het kader van de NOW-regeling terugbetaald zijn voor die bedrijfsactiviteiten waarvoor de BVOV 2020 is toegekend.
- Het openbaar vervoersbedrijf of de groep waar het vervoersbedrijf deel van uitmaakt, neemt de beschikbaarheidsvergoeding op in de fiscale winst over het jaar 2020;
- De kosten en opbrengsten van een concessie indien nodig vanwege een WV-rekening op een hoger niveau in het bedrijf van de concessiehouder, zoals bedoeld zijn afgeleid van de WV-rekeningen van dat hogere niveau. Met aandacht voor de indirecte kosten en de optelsom van de kosten van meerdere concessies die een openbaar vervoerbedrijf verzorgt.
- Er geen sprake is van dubbeltellingen in de 'Kosten concessiehouder' door specifieke Covid-19-kosten.
- De specifieke Covid19-kosten de in de beschikking toegekende omvang met niet meer dan 10% overschrijdt dan wel dat de specifieke Covid19-kosten een omvang kennen conform een aangepaste beschikking;
- Er geen kosten en corresponderende opbrengsten opgenomen zijn van activiteiten of projecten die 100% risicodragend bekostigd zijn door de concessieverlener;
- in geval 95% kostendekking voor een concessie gevraagd is, die concessie in 2019 een winstmarge heeft gekend van 2% of minder (berekend zoals beschreven in paragraaf 4.1) dan wel – in geval van een nieuwe concessie of nieuw concessiecontract – de oorspronkelijke begroting op het moment van inschrijving voor die concessie, een winstmarge kende van 2% of minder;
- er geen Intercompany transacties met ongebruikelijke winstopslagen opgevoerd zijn;
- er geen sprake is van kosten en/of opbrengsten die normaal gesproken ten laste van reeds in het verleden gevormde voorzieningen komen;
- er geen sprake is van versnelde afschrijvingen (inclusief als gevolg van impairment).

Bijlage Format aanvraag BVOV 2020

Het format dwingt een werkwijze af en toont hoe de BVOV 2020 berekend wordt. De aanvraag betreft het verzoek om een toekenningsbeschikking. De verantwoording op weg naar de vaststellingsbeschikking zal om andere informatie vragen.

Per concessie, periode 15 maart - 31 december 2020			In duizenden euro's	Bepaling BVOV 2020
			2020	
Kosten concessiehouder			x20	
		Totaal Covid-19 kosten (gedetailleerd uitgewerkt in extra tabel)	y	
		<i>Subtotaal kosten concessiehouder</i>	<i>x20 + y</i>	p%¹¹ * (x20 + y)
Opbrengsten concessiehouder	Subsidies concessieverlener conform contract	Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener	a20	
		Prestatieafhankelijke bijdrage door concessieverlener	b20	
		Aanvullende subsidies en opbrengsten	c20	
	OCW contract studentenkaart		d20	
	Directe opbrengsten van reizigers		e20	

¹¹ P% staat voor de kostendeckingsgraad als onderdeel van de aanvraag BVOV 2020: 93%. In geval de aanvraag een kostendeckering van 95% betreft, is een toelichting nodig ter onderbouwing. Zie Criteria voor extra 2% kostendeckering.



Per concessie, periode 15 maart - 31 december 2020			In duizenden euro's	Bepaling BVOV 2020
	Andere opbrengsten	Andere opbrengsten of subsidies in het kader van naleven beleid voorkomen verspreiding coronavirus dat Covid-19 veroorzaakt	f	
		<i>Subtotaal opbrengsten concessiehouder</i>		p% * (x20 + y) minus som(a20:f20)

Bij dit format horen een aantal bijlagen:

- Akkoord van de vervoerder dat bij het controleren van de jaarrekening de accountant ook het addendum (zoals bedoeld in artikel ... van de regeling specifieke uitkering) m.b.t. de beschikbaarheidsvergoeding uitvoert (aan de hand van het nader op te stellen controleprotocol of aanvulling op de bestaande protocollen);
- Een verklaring onderschreven door concessieverlener dat de aanvraag komt van de concessiehouder in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020;
- Een verklaring waarin de concessiehouder aangeeft dat men de voorwaarden voor de BVOV 2020 en consequenties voor niet nakomen onderschrijft. Zoals deze beschreven zijn in paragraaf 4.2.
- Detaillering Covid-19 kosten conform onderstaande tabel. Waar aan de orde en mogelijk behoort de achtergrond van de kosten (aantal * prijs) opgenomen te worden. Bovendien is de datum of periode waarin de kosten gemaakt zijn nodig alsmede documentatie inzake het akkoord van de concessieverlener dan wel de overeenstemming in het NOVB.

Maatregelen Covid-19 (in duizenden euro's)	Kosten (aantal * prijs)
Mondkapjes, handschoenen en andere beschermingsmaatregelen chauffeurs / bestuurders / machinisten / conducteurs / monteurs	
Ontsmetting / schoonmaak werkplek chauffeurs / bestuurders / machinisten / conducteurs / monteurs	
Covid-19 testen personeel	
Extra schoonmaak voertuigen/treinen/kleding/kantoor	
Extra inzet (eigen materieel & mensen en/of onderaannemers touringcars) op bestaande OV-lijnen tot 1 juni 2020.	
Extra inzet BOA's/handhavers, voor zover nodig voor het uitvoeren van de in het OV-protocol opgenomen taken en voor bestrijding van zwartrijders.	
Tijdelijke aanpassingen haltes/stations (stickers, bewegwijzering, andere indeling knooppunten).	



Maatregelen Covid-19 (in duizenden euro's)	Kosten (aantal * prijs)
Tijdelijk inzetten medewerkers die reizigersstromen begeleiden rondom drukke knooppunten ('crowd control', verkeers- en/of reizigersstroomregulatie), bijv. t.b.v. omleiden auto-/fiets-/ loopverkeer op en rond haltes en stations, aanwijzen rustige plekken in voertuigen en treinen, actieve weigering extra instappers bij 'vol', etc. Voor zover dit extra personele kosten op de resultatenrekening van een concessie betreft.	
Communicatiekosten spelregels en van overige Covid-19-zaken	
Informatievoorziening aan reizigers gericht op het voorkomen van de verspreiding van COVID-19	
Kosten voor aanbrengen en verwijderen van stickers / posters / etc over uitleg maatregelen BTM / trein	
Aanpassen voertuigen: plexiglas, gebruik zit-/staanplaatsen, looproutes, wijze van betalen	
Briefing / basistraining medewerkers	
Kosten aanpassingen werkplaatsen	



Bijlage Overzicht openbaar vervoer concessies

Concessie	Overheid, concessieverlener	Vervoerder
Arnhem Nijmegen	Provincie Gelderland	Hermes (Brengr)
Achterhoek-Rivierenland	Provincie Gelderland	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Amstelland-Meerlanden	Vervoerregio Amsterdam	Connexxion
Oost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva Personenvervoer Nederland BV (Bravo)
West-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva Personenvervoer Nederland BV (Bravo)
Bus Rotterdam	MRDH	RET
Busvervoer Almere	Gemeente Almere	Keolis Nederland
Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem	Provincie Zuid-Holland	Qbuzz
Fast Ferry Hoek van Holland-Maasvlakte	MRDH	RET
Fast Ferry Vlissingen-Breskens	Provincie Zeeland	Westerschelde Ferry BV
Gooi- en Vechtstreek	Provincie Noord-Holland	Connexxion
Groningen-Drenthe	OV-bureau Groningen-Drenthe (OVBGD)	Qbuzz
Haaglanden stad	MRDH	HTM
Haaglanden Streek	MRDH	EBS
Haarlem-IJmond	Provincie Noord-Holland	Connexxion
Hoeksche Waard-Goeree-Overflakke	Provincie Zuid-Holland	Connexxion
Hoofdrailnet	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	NS
IJsselmond	Provincies Overijssel en Flevoland	OV Regio IJsselmond
IJssel-Vecht (noodconcessie per 13 december 2020)	Provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland	Keolis Nederland
Limburg	Provincies Limburg en Gelderland	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Maastunnelveer	Gemeente Rotterdam	Aquabus
Netz Westliches Münsterland (specifiek het Nederlandse deel van de treindiensten RB51 Enschede-Dortmund en RB64 Enschede-Münster)	Provincie Overijssel Gemeente Enschede	DB Regio AG, Regio NRW
Noordzeekanaalponten ¹²	Gemeente Amsterdam	GVB Veren B.V.
Noord- en zuidwest Fryslân en Schiermonnikoog	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Noord-Holland Noord	Provincie Noord-Holland	Connexxion
Noordelijke treindiensten	Provincies Groningen en Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Midden Overijssel	Provincie Overijssel	Syntus
Parkshuttle Rivium	MRDH	Connexxion
Rail Haaglanden	MRDH	HTM
Rail Rotterdam	MRDH	RET
Stadsvervoer Amsterdam	Vervoerregio Amsterdam	GVB Exploitatie B.V.
Stadsvervoer Lelystad	Gemeente Lelystad	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Teutoburger Wald-Netz	Provincie Overijssel	Keolis Deutschland

¹² GVB heeft aangegeven voor deze concessie geen beschikbaarheidsvergoeding te zullen aanvragen.



Concessie	Overheid, concessieverlener	Vervoerder
(specifiek het Nederlandse deel van de treindienst RB61 Hengelo-Bielefeld)		
Treindienst Ede/Wageningen-Barneveld-Amersfoort	Provincie Gelderland	Connexion
Treindienst Gouda-Alphen aan den Rijn	Provincie Zuid-Holland	NS
Twente	Provincie Overijssel	Syntus (Twents)
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Syntus
Regio Utrecht	Provincie Utrecht	Qbuzz
Vechtdallijnen	Provincies Overijssel en Drenthe	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Veerverbinding Kralingen-Feijenoord	Gemeente Rotterdam	Aquabus
Veerverbinding RDM terrein e.o.	MRDH	Aquabus
Veluwe	Provincie Gelderland	Syntus
Voorne-Putten en Rozenburg	MRDH	EBS
Waddenveren	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Rederij Doeksen/TSM (Friese Waddenveren West) en Rederij Wagenborg (Friese Waddenveren Oost)
Waterbus Rotterdam-Drechtsteden	Provincie Zuid-Holland	Aquabus
Waterland	Vervoerregio Amsterdam	EBS
Zeeland	Provincie Zeeland	Connexion
Zuidoost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Hermes Openbaar Vervoer BV
Zaanstreek	Vervoerregio Amsterdam	Connexion
Zuid-Holland Noord	Provincie Zuid-Holland	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Zuidoost Fryslân en Wadden	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland BV
Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede	Provincie Overijssel	Keolis Nederland