



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

TECHNISCHE NOTITIE BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDING OV 2020

Versie F 1.4

Datum	24 maart 2021
Status	Definitief

Technische notitie Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020

Status: F1.4

Datum: 24-3-2021

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 update¹ van de definitieve versie F1.0 vastgesteld in de financiële werkgroep beschikbaarheidsvergoeding NOVB op 23-10-2020.

Deze technische notitie maakt onderdeel uit van het normenkader voor de subsidieverlening. De notitie fungeert als zodanig bij de (toetsing van) de aanvraag en tijdens de verantwoording.

1 Aanleiding, doel, bestemming uitkering, periode

Bij het verzoek van het kabinet om een volwaardige dienstregeling aan te bieden terwijl de reizigers-aantallen 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.

¹ F1.1 (sinds 18 november op rijksoverheid.nl) is aangepast na het EU-besluit n.a.v. de staatssteunmelding. F1.2 bevat op punten een nadere uitwerking ter ondersteuning van de controle door de accountant als onderdeel van de verantwoording van het financiële verslag per concessie.

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 IenW naar de begrotingen van de opdrachtgevers van het regionale openbaar vervoer namelijk de vervoerregio Amsterdam, de metro-poolregio 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.

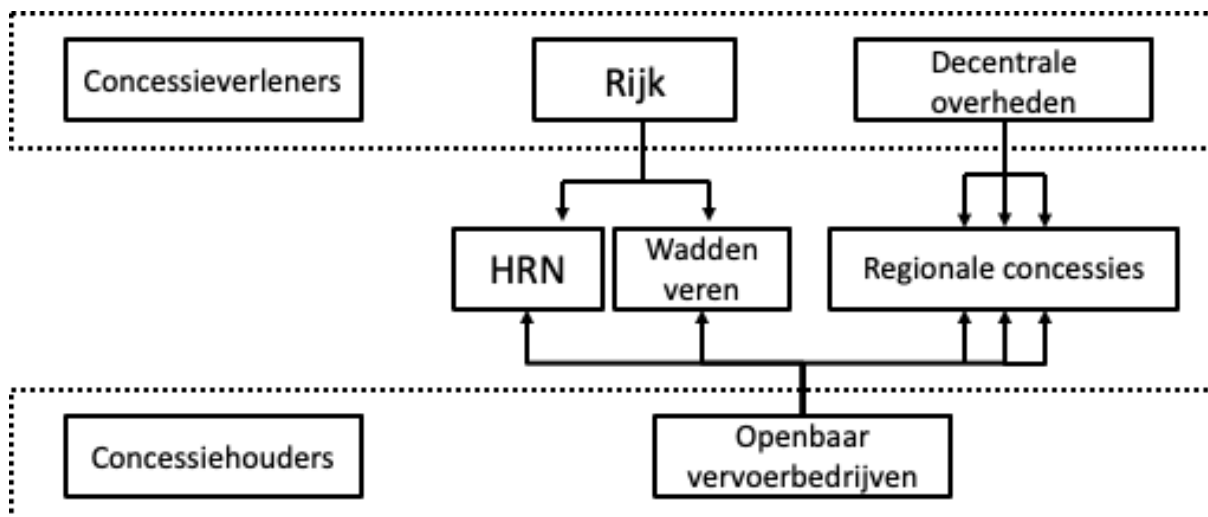
2 Beschikbaarheidsvergoeding, aanvraag en methode

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. 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.

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

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 concessies kennen bijzonderheden die relevant zijn bij de bepaling van de BVOV 2020.

2.1.1 Volledige bekostiging

In voorkomende gevallen draagt de concessieverlener alle risico voor onderdelen van de resultatenrekening van een concessie. Soms financiert een derde partij zoals een gemeente volledig. Als sprake is van 100% bekostiging, blijven betreffende kosten en opbrengsten buiten beschouwing bij het bepalen van de beschikbaarheidsvergoeding. De concessieverlener oormerkt deze bijdragen.

Sommige concessieverleners dragen kapitaallasten van (een deel van) materieel en vloot, (delen van) het beheer en onderhoud daarvan en/of de werkelijke kosten van de infrastructuur.



In geval van de railconcessies van de Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt een bijdrage van de vervoerders gevraagd aan de beschreven volledige bekostiging. De reizigersopbrengsten zijn bij metro en tram hoger dan de exploitatiekosten. Jaarlijks wordt voorcalculatorisch een omvang aan reizigersopbrengsten overeengekomen. 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. Hij staat ieder jaar opnieuw aan de opbrengstenkant van de winst- en verliesrekening van betreffende concessies.

Een specifiek voorbeeld is de situatie bij Fast Ferry Vlissingen-Breskens. Hier 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.

2.1.2 Kostencontracten

Het OV-bureau Groningen Drenthe² en de provincies Overijssel en Flevoland³ 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 rol⁴.

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 leggen⁵. 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.

² GD-concessie

³ IJsselmond (een gezamenlijke concessie vanuit Overijssel en Flevoland waarbij overheden het opbrengstenrisico dragen) en van de provincie Overijssel: Midden-Overijssel, ZwenZwoka en Vechtdallijnen. In de concessie Twente (waaronder treindienst ZHO) en in de noodconcessie IJssel-Vecht is de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk.

⁴ De concessiehouder ontvangt weliswaar de reizigersopbrengsten maar de concessieverlener verrekenet deze met de exploitatiebijdrage.

⁵ Concessiehouder en concessieverlener kunnen in overleg besluiten de opbrengstverantwoordelijkheid – om reden van eenvoud – voor het hele jaar 2020 over te dragen.

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 daartoe⁶. 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 een 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 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 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) geconstrueerd zoals hieronder opgesomd.

De opsomming is tevens de richtlijn voor de wijze waarop kosten en opbrengsten aan de periode van 9 ½ maanden toegerekend behoren te worden.

- de optelsom van eventueel meerdere concessies past in de jaarrekening van het hogere organieke niveau van het Nederlandse openbaar vervoerbedrijf, 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;
- indirecte kosten van een hogere organieke eenheid worden aan concessies toebedeeld met behulp van een sleutel zoals die ook in eerdere jaren gebruikt is. Mochten deze sleutel ontbreken dan moeten indirecte kosten worden toebedeeld naar rato van directe kosten van een concessie.
- seizoenspatronen in kosten en opbrengsten herkenbaar blijven waar dat aan de orde is;
- Zoveel als mogelijk aangesloten wordt op de werkwijze en standaards inzake de financiële administratie en verantwoording van een bedrijf c.q. concessie, waarbij ook rekening wordt gehouden met de afspraken die zijn gemaakt met de concessieverleners over de allocatie/doorbelasting van kosten en opbrengsten.

⁶ Behoudens onderhoud op railvoertuigen HTM en RET. Zie paragraaf 2.1.



- Bij de toerekening van kosten en opbrengsten aan concessies en periodes wordt een consistente gedragslijn gevolgd.

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 opbrengstensoorten 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.
		Subtotaal kosten concessiehouder
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
		Subtotaal opbrengsten concessiehouder

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 \sqrt 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	√	<p>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 deel indirecte personeelskosten ('overhead') worden toegevoegd conform de eerder beschreven richtlijn (p. 5). 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.</p> <p>Tot de personeelskosten behoren salariskosten, sociale lasten, pensioenlasten, kosten inhuur derden en overige personeelskosten.</p>
Operationele kosten	√	<p>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.</p> <p>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, maar niet uitsluitend, uitbestede werk/inhuur derden).</p>
Afschrijving	√	<p>Afschrijvingen zoals in beleid voorafgaand aan 15 maart 2020 is bepaald.</p> <p>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.</p>
Financieringskosten	√	Waaronder financieringslast leasecontracten en rentekosten

Ontslagvergoedingen anders dan voortvloeiend uit reguliere bedrijfsvoering mogen geen onderdeel zijn van de personeelskosten. Bedoeld wordt dat ontslagvergoedingen uitgesloten zijn van vergoeding door de BVOV als die ontslagvergoedingen gerelateerd zijn aan beleid of een reorganisatie die het gevolg is van de coronacrisis.

Ook worden bepaalde rentekosten niet meegenomen. De BVOV biedt geen vergoeding voor het aantrekken van extra vreemd vermogen boven een consistent meerjarig patroon⁷. Onder meer omdat

⁷ Een toets op een meerjarig patroon geldt niet voor concessies die later dan 1-1-2019 zijn gestart.

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. Deze 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 over de periode 15 maart – 31 december 2020 op de commerciële winst- en verliesrekening geen sprake zal zijn van winst in een concessie waarvoor de BVOV 2020 wordt aangevraagd.

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 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.

In geval van 100% (risicodragende) bekostiging door de concessieverlener of andere partijen blijven betreffende kostenposten buiten beschouwing voor de BVOV.

Voorbeelden zijn

- in de concessies van MRDH en VRA voor zover aan de orde, geormerkte subsidies voor de kapitaallasten van materieel en vloot (treinen, railvoertuigen, bussen) en laadinfrastructuur, de kosten voor vervangingsonderhoud en onderhoud infrastructuur en de kosten van beheer en onderhoud van de railvoertuigen.
- bij Fast Ferry Vlissingen-Breskens de huur van schepen, aanlandingsvoorzieningen en terminals.
- de kosten voor sociale veiligheid in diverse concessies.
- de kosten voor projectmatig werk voor indienststellingskosten nieuwe lijnen of kosten voor tijdelijke omleidingen.

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 forfaitaire⁸ rentelast of-bate op het geïnvesteerd vermogen niet meegeteld mag worden.

⁸ Hier wordt bedoeld op een fictieve, boekhoudkundige rente. Ook al is deze onderdeel van de (commerciële) resultatenrekening van een concessie, deze mag niet meegenomen worden in de grondslag voor de bvov. De forfaitaire rente betreft geen feitelijk aan/van derde partijen betaalde of ontvangen rente zoals aan de orde is voor bijvoorbeeld aangetrokken vreemd vermogen of als onderdeel van leasecontracten.



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 *voor* 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 waarover in het NOVB overeenstemming is bereikt, 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 overschreden⁹.

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).

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

⁹ 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.

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

- de kosten van de maatregelen opgenomen in de tabel in de bijlage *Format aanvraag BVOV 2020* voor vergoeding in aanmerking komen.
- 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 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 opsommingstekens).

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



LBI¹⁰. 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
Gecorrigeerde 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.	$100-25-25=50$

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. Als er een malus opgelegd is, mag deze -om bedoelde prikkels te behouden - geen onderdeel zijn van de kostengrondslag in de berekening voor de bvov. Evenzeer hoeft dan om reden van balans, een eventuele bonus niet meegenomen te worden in de opbrengsten op basis waarvan de bvov berekend wordt.

Waar decentrale concessiehouders een subsidie van de concessieverlener als onderdeel van hun opbrengsten kennen, 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.

¹⁰ LBI staat voor de Landelijke Bijdrage Index en wordt jaarlijks toegepast op exploitatiesubsidies. De LBI wordt onderhouden door de werkgroep Indexatie waarin vertegenwoordigers zitten van het Samenwerkingsverband van decentrale overheden (DOVA) en de vervoerders.

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 wordt ieder jaar opnieuw op de feitelijke reizigersopbrengsten gecorrigeerd. Stel de werkelijke reizigersopbrengsten zijn 100 en de negatieve subsidie bedraagt 25 dan resteert 75.

Subsidies waarbij projecten of activiteiten voor 100% (risicodragend) bekostigd worden – veelal door de concessieverlener –, blijven buiten beschouwing. De kosten die vervoerders voor die activiteiten maken, blijven immers evenzeer buiten beeld van de BVOV 2020. Zoals toegelicht in paragraaf 3.1.

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 reisgedrag¹¹.

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 een concessiehouder 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 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 eventuele 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 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. Voorwaarde is een versie van de begroting 2020 die niet beïnvloed is door de coronacrisis en/of het bestaan van de BVOV. Praktisch gesproken betekent dat dat de begroting voor 1 maart 2020 opgesteld moet zijn.

¹¹ 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.



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 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 door de concessiehouder voorzien te worden van een toelichting. De accountant beoordeelt deze toelichting en meldt in de controleverklaring of er sprake is van materiele inconsistenties.

Toelichting is nodig als zich een afwijking van 10% of meer ten opzichte van 2019 voordoet. Voor kosten op het niveau dat weergegeven is in de tabel van paragraaf 3.1 (*personeelskosten, operationele kosten, afschrijvingen, financieringskosten*), voor opbrengsten op de niveaus die in het begin van paragraaf 3.2 worden genoemd achter de opsomminglijst 1 tot en met 4 (*subsidies concessieverlener, opbrengsten studentenreisproduct, directe reizigersopbrengsten en andere opbrengsten*).

Zo kan 2020 afwijkingen kennen die het gevolg zijn van

- de uitvoering van een aangepast of nieuw concessiecontract;
- een afwijking in het aantal gerealiseerde dienstregelingsuren (naar type/prijs categorie);
- (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 en andere prijsaanpassingen (bijvoorbeeld CAO, energieprijzen etc). 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.
- Afwijkende onderhoudskosten als gevolg van leeftijd of kilometerstand van materieel.

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 projectkosten¹² maken onderdeel uit van de 'kosten concessiehouder'. Dat past voor zover de 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 versnelde invoering van het nieuwe ov-betalen, betalen met de bankpas in het bijzonder, niet acceptabel.

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.

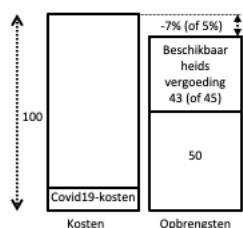
¹² Een project is een unieke opgave, begrensd in tijd en middelen en afgesloten met een projectresultaat.



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.
	Subtotaal kosten concessiehouder
Opbrengsten concessiehouder	Subsidies concessieverlener conform contract
	OCW contract studentenkaart
	Directe opbrengsten van reizigers
	Andere opbrengsten
	Bvov 2020
	Subtotaal opbrengsten concessiehouder
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 concessievoer. 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 concessievoer.

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 zuivere 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 waarbij de kosten en opbrengsten gezuiverd zijn voor posten die betrekking hebben op voorgaande of opvolgende jaren zodat opbrengsten en kosten aan de juiste periode (kalenderjaar) worden toegerekend.

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 2020¹³ 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.

¹³ Zie voorwaarde voor deze begroting in 2^e alinea van paragraaf 3.3.



Afspraak	Consequentie bij niet nakomen
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 ¹⁴ .	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,• verstrekken geen bonussen aan hun Raad van Bestuur en hoger management (Raad van Bestuur, bestuur en directie binnen de Nederlandse entiteit);• verstrekken geen ontslagvergoedingen voor leden van de Raad van Bestuur;• 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 niet opgenomen zijn in de kostengrondslag van de beschikbaarheidsvergoeding).	Als vervoerder dit doet wordt de vergoeding volledig teruggevorderd door de concessieverlener.
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 Dividend en bonussen

De voorwaarden voor de bvov 2020 reiken tot de Nederlandse ov-concessies en niet daarbuiten. Er mag geen geld aan Nederlandse concessies onttrokken worden ten gunste van moedermaatschap-

¹⁴ 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.

pijen en aandeelhouders door middel van dividend, bonus of inkopen van eigen aandelen. In de periode waarin een beschikbaarheidsvergoeding aan de orde is, moet geld aan het Nederlandse openbaar vervoer worden besteed.

De voorwaarde over dividend heeft geen betrekking op uitkeringen van

- buitenlandse dochters aan een moedermaatschappij;
- een moedermaatschappij aan een aandeelhouder zolang daar geen Nederlands geld bij betrokken is.

4.2.2 Staatssteun

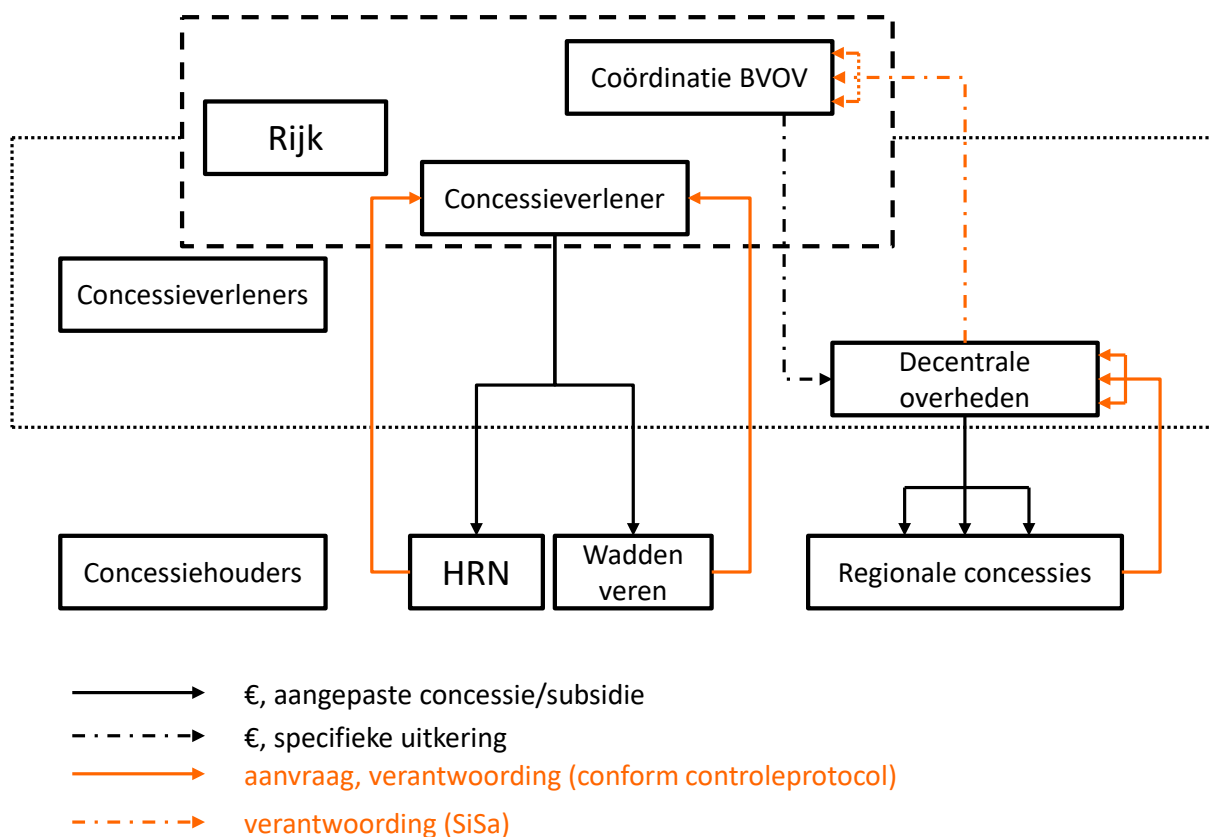
De aanvankelijke periode voor de beschikbaarheidsvergoeding (1 maart - 31 december 2020) is aangepast na het besluit van de Europese Commissie op 4 november 2020.

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 concessieverleners 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 concessieverleners.

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 zoveel mogelijk aan bij bestaande controleprocedures bij de concessiehouder dan wel in de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder. Het Rijk verzorgt een aanspreekpunt dat gedurende het verantwoordingsproces beschikbaar is voor concessiehouders, de accountants en concessieverleners voor vragen ter verduidelijking van de regeling. De vragen en antwoorden (Q&A) zullen beschikbaar komen voor alle betrokkenen.

Terzijde nog de opmerking dat mocht bij de verantwoording blijken dat sprake is van een kostendekingsgraad 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 volledige 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.	



in relatie tussen	Rijk en concessieverlener	Concessieverlener en concessiehouder	Toelichting	
Verantwoording concessiehouder aan concessieverlener	Praktijk leert dat concessiehouders uiterlijk 1 september definitieve opbrengsten van voorafgaand jaar rapporteren aan concessieverleners.		Benodigde verantwoordingsinformatie per concessie.	Zodra voor het grootste deel definitieve cijfers 2020 beschikbaar zijn ontleend aan WV-rekening concessie als onderdeel van een vastgestelde jaarrekening 2020. Op onderdelen kan nog sprake zijn van de op het moment van verantwoorden beschikbare best mogelijke inschatting. Verantwoording conform controleprotocol.
Toets verantwoording			Door concessieverlener	Iteratief proces tot verantwoording van iedere concessie van concessieverlener op orde is.
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 voor alle concessies haalbaar. Bijvoorbeeld omdat opbrengsten van concessiehouders pas later beschikbaar komen.	Concessieverleners bieden 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 concessieverleners.		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.

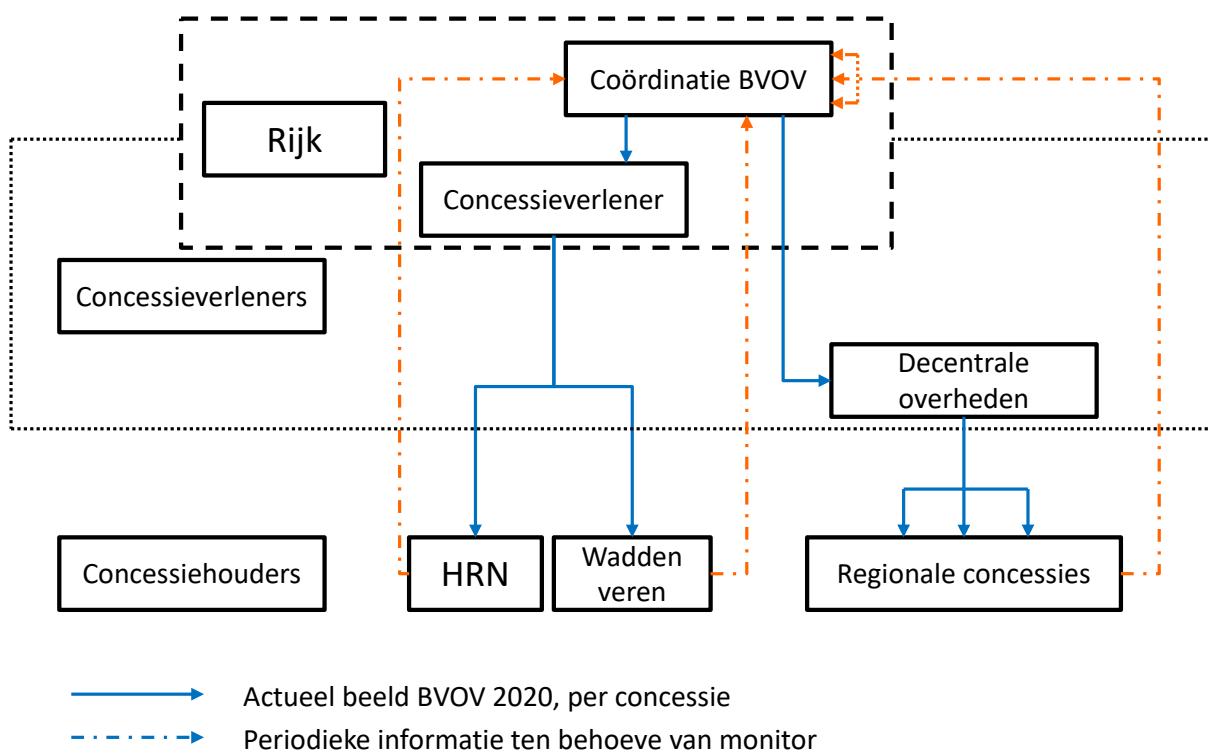
6 Verantwoordings- en monitoringsinformatie

6.1 Monitoring

De monitor BVOV 2020 biedt inzicht in de ontwikkeling van de aanvankelijk bij de aanvraag (deels) geprognosticeerde 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 concessiehouder 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 bestaat 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, hebben alleen betrekking 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 moment buiten die periode verschoven zijn terwijl de kosten daadwerkelijk in die periode van 2020 gemaakt zijn en er geen kosten uit een andere periode naar de subsidiabele periode gehaald zijn;
- De kosten en opbrengsten uit de jaarrekening zijn gezuiverd voor posten en correcties die betrekking hebben op voorgaande of opvolgende jaren zodat opbrengsten en kosten aan de juiste periode / kalenderjaar worden toegerekend. Indien van toepassing worden (nagekomen) opbrengsten 2019 en eerder uit de opbrengsten van 2020 gehaald en worden kosten als



gevolg van in 2021 ontvangen afrekeningen met betrekking tot de subsidiabele periode 2020, aan die periode toegerekend;

- 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;
- De realisatie 15 maart tot en met 31 december 2019 is ten behoeve van een vergelijking met dat jaar, op dezelfde wijze als beschreven voor 2020 afgeleid van de resultatenrekening 2019. (of van de begroting voor 2020 in geval die als referentiepunt dient);
- Eventuele afwijkingen ten opzichte van de vooraf overeengekomen productie in dienstreguleringen zijn doorgevoerd met instemming van de concessieverlener. Denk hierbij bijvoorbeeld aan afwijkingen in de periode maart-april-mei of als gevolg van een nieuwe dienstregeling 2021 die half december 2020 ingevoerd wordt/is. Op het punt van de voorwaarde over de realisatie van een volwaardige dienstregeling zal de concessieverlener een specifieke verklaren verzorgen;
- De kosten op de winst- en verliesrekening 2020 zijn een correcte weergave van de daadwerkelijk gemaakte kosten voor uitvoering van de concessie in dat jaar;
- Een vervoerder heeft over en in 2020 geen dividend uitgekeerd, over en in 2020 geen bonus- en hoger management (Raad van Bestuur, bestuur en directie) of ontslagvergoedingen voor bestuurders (Raad van Bestuur) verstrekt en in 2020 geen eigen aandelen ingekocht. Waarbij onder 'in het jaar 2020' moet worden begrepen dat eventuele kosten voortvloeiend uit beleid, afspraken en toezeggingen uit 2019 niet aan de kosten zijn toegevoegd die onderdeel zijn van de aanvraag voor een beschikbaarheidsvergoeding;
- In de kosten concessiehouder van 2020 zijn geen ontslagvergoedingen voor personeel opgenomen die gerelateerd zijn aan beleid of een reorganisatie die het gevolg is van de coronacrisis;
- Eventueel verstrekte uitkeringen in het kader van de NOW-regeling zijn terugbetaald 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 zijn indien nodig vanwege een WV-rekening op een hoger niveau in het bedrijf van de concessiehouder, zoals in deze notitie beschreven 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 in de beschikking toegekende omvang van specifieke Covid19-kosten wordt met niet meer dan 10% overschreden tenzij een aangepaste beschikking daar ruimte voor biedt;
- Er zijn geen kosten en corresponderende opbrengsten opgenomen van onderdelen, activiteiten of projecten die 100% risicodragend bekostigd zijn door de concessieverlener;
- in geval 95% kostendekking voor een concessie gevraagd is, heeft die concessie in 2019 een winstmarge gekend van 2% of minder (berekend zoals beschreven in paragraaf 4.1). In geval van een nieuwe concessie of nieuw concessiecontract (met een ingangsdatum na 1 januari



2019) kende de begroting voor het eerste jaar van het concessiecontract een winstmarge van 2% of minder;

- Er zijn geen intercompany transacties die afwijken van een consistente gedragslijn van voorgaande jaren;
- er is geen sprake van kosten en/of opbrengsten die normaal gesproken ten laste van reeds in het verleden gevormde voorzieningen komen. Dotaties zijn mogelijk. Ook voor voorzieningen geldt dat sprake moet zijn van een consistente lijn in tijd;
- er geen sprake is van kosten als gevolg van Covid-19-gerelateerde impairment afboekingen (zie toelichting in de tabel op pagina 7, bij Afschrijving).

7 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	
		Subtotaal kosten concessiehouder	x20 + y	p% ¹⁵ * (x20 + y)
Opbrengsten concessiehouder	Subsidies concessieverlener conform contract	Vaste exploitatiebijdrage door concessieverlener	a20	
		Prestatieafhankelijke bijdrage door concessieverlener	b20	
		Aanvullende subsidies en opbrengsten	c20	

¹⁵ P% staat voor de kostendeckingsgraad als onderdeel van de aanvraag BVOV 2020: 93%. In geval de aanvraag een kostendeckking van 95% betreft, is een toelichting nodig ter onderbouwing. Zie Criteria voor extra 2% kostendeckking.



Per concessie, periode 15 maart - 31 december 2020		In duizenden euro's	Bepaling BVOV 2020
	OCW contract studentenkaart	d20	
	Directe opbrengsten van reizigers	e20	
	Andere opbrengsten	f	
		Andere opbrengsten of subsidies in het kader van naleven beleid voorkomen verspreiding coronavirus dat Covid-19 veroorzaakt	
		Subtotaal opbrengsten concessiehouder	$p\% * (x20 + y)$ 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.



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).	
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	



8 Bijlage Overzicht openbaar vervoer concessies

In de kolom Vervoerder staat de naam van de vennootschap waarbinnen de activiteiten van de concessie zijn ondergebracht. Het betreft inschrijvingen in de Nederlandse Kamer van Koophandel waar de jaarrekening gedeponeerd dient te worden.

Concessie	Overheid, concessieverlener	Vervoerder
Arnhem Nijmegen	Provincie Gelderland	Hermes Openbaar Vervoer B.V.
Achterhoek-Rivierenland	Provincie Gelderland	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Amstelland-Meerlanden	Vervoerregio Amsterdam	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Oost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
West-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Bus Rotterdam	MRDH	RET N.V.
Busvervoer Almere	Gemeente Almere	Keolis Nederland bv
Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem	Provincie Zuid-Holland	Qbuzz B.V.
Fast Ferry Hoek van Holland-Maasvlakte	MRDH	RET N.V.
Fast Ferry Vlissingen-Breskens	Provincie Zeeland	Westerschelde Ferry BV
Gooi- en Vechtstreek	Provincie Noord-Holland	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Groningen-Drenthe	OV-bureau Groningen-Drenthe	Qbuzz B.V.
Haaglanden stad	MRDH	HTM Personenvervoer NV
Haaglanden Streek	MRDH	EBS Public Transportation BV
Haarlem-IJmond	Provincie Noord-Holland	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Hoeksche Waard-Goeree-Overflakkee	Provincie Zuid-Holland	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.



Concessie	Overheid, concessieverlener	Vervoerder
Hoofdrailnet	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	NV Nederlandse Spoorwegen
IJsselmond (deel Flevoland)	Provincie Flevoland	OV Regio IJsselmond N.V.
IJsselmond (deel Overijssel)	Provincie Overijssel	OV Regio IJsselmond N.V.
IJssel-Vecht (noodconcessie per 13 december 2020), Veluwe	Provincie Gelderland	Keolis Nederland bv
IJssel-Vecht (noodconcessie per 13 december 2020), Overijssel	Provincie Overijssel	Keolis Nederland bv
Limburg	Provincies Limburg (penvoerder) en Gelderland	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
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
Noordzeekanaalponten¹⁶	Gemeente Amsterdam	GVB Veren B.V.
Noord- en zuidwest Fryslân en Schiermonnikoog	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noord-Holland Noord	Provincie Noord-Holland	Connexion Openbaar Vervoer N.V.
Noordelijke treindiensten, Leeuwarden - Harlingen Haven/ Leeuwarden - Stavoren	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten, Leeuwarden – Groningen (Fries grondgebied)	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten, Leeuwarden – Groningen (Gronings grondgebied)	Provincie Groningen	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten, Groningen - Roodeschool, Groningen - Delfzijl en Groningen - Nieuweschans	Provincie Groningen	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten, Groningen - Leer (baanvak naar Duitsland)	Provincie Groningen	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten (nieuwe concessie per 13-12-2020), Regionaal spoorvervoer Fryslân	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Noordelijke treindiensten (nieuwe concessie per 13-12-2020), Regionaal spoorvervoer Groningen	Provincie Groningen	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Midden Overijssel	Provincie Overijssel	Keolis Nederland bv
Parkshuttle Rivium	MRDH	Connexion Openbaar Vervoer N.V.

¹⁶ GVB heeft aangegeven voor deze concessie geen beschikbaarheidsvergoeding te zullen aanvragen.



Concessie	Overheid, concessieverlener	Vervoerder
Rail Haaglanden	MRDH	HTM Personenvervoer NV
Rail Rotterdam	MRDH	RET N.V.
Stadsvervoer Amsterdam	Vervoerregio Amsterdam	GVB Exploitatie B.V.
Stadsvervoer Lelystad	Gemeente Lelystad	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Teutoburger Wald-Netz (specifiek het Nederlandse deel van de treindienst RB61 Hengelo-Bielefeld)	Provincie Overijssel	Keolis Deutschland
Treindienst Ede/Wageningen-Barneveld-Amersfoort	Provincie Gelderland	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Treindienst Gouda-Alphen aan den Rijn	Provincie Zuid-Holland	NS Reizigers BV
Twents (inclusief Twents trein Zutphen-Hengelo-Oldenzaal)	Provincie Overijssel	Keolis Nederland bv
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Keolis Nederland bv
Regio Utrecht	Provincie Utrecht	Qbuzz B.V.
Vechtdallijnen	Provincies Overijssel (penvoerder) en Drenthe	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Veerverbinding Kralingen-Feijenoord	Gemeente Rotterdam	Aquabus BV
Veerverbinding RDM terrein e.o.	MRDH	Aquabus BV
Veluwe	Provincie Gelderland	Keolis Nederland bv
Voorne-Putten en Rozenburg	MRDH	EBS Public Transportation BV
Waddenveren	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Rederij Doeksen/TSM (Friese Waddenveren West) en Rederij Wagenborg (Friese Waddenveren Oost)
Waterbus Dordrecht-Drechtsteden	Provincie Zuid-Holland	Aquabus BV
Waterland	Vervoerregio Amsterdam	EBS Public Transportation BV
Zeeland	Provincie Zeeland	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Zuidoost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Hermes Openbaar Vervoer B.V.
Zaanstreek	Vervoerregio Amsterdam	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Zuid-Holland Noord	Provincie Zuid-Holland	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Zuidoost Fryslân en Wadden	Provincie Fryslân	Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
Zwolle-Enschede	Provincie Overijssel	Keolis Nederland bv
Zwolle-Kampen	Provincie Overijssel	Keolis Nederland bv



HYPERCUBE
BUSINESS INNOVATION