

## **Notitie over doelgroepenvervoer: staatssteun door Covid-19 en werkwijze 2020**

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Dit betreft vooral Leerlingenvervoer, Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en vervoer naar vormen van dagbesteding. Door de coronacrisis en afgekondigde maatregelen van het Kabinet is het aantal vervoersbewegingen sinds maart 2020 sterk verminderd. Als gevolg daarvan genieten vervoerders fors minder reguliere inkomsten terwijl de vaste kosten van de ondernemingen doorlopen. Dit kan gevolgen hebben voor het in stand houden van het vervoersnetwerk en de beschikbaarheid van de voorziening in de nabije toekomst. Rijk en de VNG adviseren om afstemming op deze nieuwe realiteit mee te nemen waaronder een te verwachten vraaguitval voor langere tijd, wat de nodige aanpassingen in bedrijfsvoering en vervoersnetwerk met zich meebrengt. Zij roepen alle betrokken partijen, gemeenten én vervoerders, om verantwoordelijkheid te nemen voor instandhouding van het netwerk voor zorgvervoer

In lijn met de overige landelijke continuïteitsafspraken die in het sociaal domein zijn gemaakt hebben de VNG en het Rijk gemeenten verschillende keren opgeroepen afspraken te maken met de vervoerders om de continuïteit van de vervoervoorzieningen tijdens en na de coronacrisis van waarborgen te voorzien. De noodzakelijke afspraken zijn afhankelijk van de contracten en de lokale omstandigheden, maar de percentages van maximaal mogelijke ondersteuning in het kader van toestemming staatssteun zijn afgestemd op het zo optimaal mogelijk organiseren van de gewenste continuïteit.

De continuïteit van zorg en ondersteuning voor kwetsbare mensen is van cruciaal belang. Doelgroepenvervoer speelt een belangrijke rol in het faciliteren dat zorg en ondersteuning worden gecontinueerd (denk bijvoorbeeld aan vervoer van en naar dagbesteding, bezoek van ouderen aan familieleden of vervoer naar kinderdagcentra). Bij uitvoering van de ritten is het van belang dat de opgestelde [protocollen voor taxi- en zorgvervoer](#) worden gevolgd.

### **Drie fasen: maatregelen en staatssteun**

Gedurende de coronacrisis zijn de uitgevoerde ritten volgens de afspraken in de contracten vergoed<sup>1</sup>. Over niet gereden ritten als gevolg van de uitbraak van corona en de maatregelen, die in dit verband door het Kabinet zijn afgekondigd zijn, hebben VNG en Rijk de volgende oproepen gedaan:

- In de periode maart 2020 t/m 30 juni 2020 is het vervoer tot een absoluut noodzakelijk minimum beperkt, waardoor gemeenten opgeroepen zijn om totale kosten van niet-gereden ritten voor 80% te compenseren aan vervoerders (het

---

<sup>1</sup> Over de uitgevallen ritten hebben de VNG en het Rijk afgesproken dat onder de weggevallen omzet ook wordt verstaan de weggevallen reizigersopbrengsten verbonden aan het vervoer. Deze opbrengsten zijn in veel contracten ingecalculeerd en maken deel uit van de totale exploitatie van het contract voor de desbetreffende vervoerder.

aandeel niet gereden ritten wordt bepaald door (perioden in) 2019 als vergelijking te nemen)

- Vanaf 1 juli 2020 zijn gemeenten opgeroepen om op basis van de lokale situatie -en in overleg met de gecontracteerde vervoerder- gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Deze oproep gold aanvankelijk tot 1 september 2020 en is vervolgens verlengd tot 1 januari 2021.

- Gedurende het tijdvak van de 2<sup>de</sup> oproep is de Lockdown in Nederland aangescherpt. Dit heeft geen gevolgen voor de oproepen, maar wel effect in relatie tot de voor die periode nog aan te vragen goedkeuring van staatssteun voor deze fase.

De verwachting is dat maatwerk in ieder geval ook voor de eerste helft van 2021 nodig zal zijn, maar afhankelijk van nog te nemen maatregelen en de voortgang en het effect van het vaccinatieprogramma mogelijk langer. Mogelijk kan aansluiting worden gezocht bij de ondersteuning van het reguliere Openbaar Vervoer, deze maatregelen gelden voor het gehele jaar.

### **Omgang met (staats)steun besluiten en circulaires**

Afhankelijk van de financieringsconstructie bij de gemeente en/of het contract van de gemeente met de vervoerder kan er bij het betalen van continuïteitsbijdragen sprake zijn van staatssteun, omdat dit gedeeltelijk compensatie betreft voor niet geleverde diensten. Om de gemeenten te faciliteren is samen met VNG een kader voor staatssteun voor het doelgroepenvervoer (Doelgroepenvervoer I, periode maart-juni 2020) opgesteld en bij de Europese Commissie (EC) aangemeld, die het heeft goedgekeurd. Als dit kader wordt gevolgd, is geen melding per gemeente nodig. Voor de tweede periode is het kader aangepast, gemeld en tevens goedgekeurd door de EC (Doelgroepenvervoer II, periode juli- half oktober 2020). Om gemeenten te ondersteunen bij de toepassing van het kader voor staatssteun, wordt hieronder toelichting gegeven aan de hand van enkele gestelde uitvoeringsvragen.

#### **Toepassing kaders staatssteun (Doelgroepenvervoer I en II)**

Staatssteun gaat over het vaststellen of een onderneming een voordeel ontvangt. Een maximum steunbedrag of steunpercentage is gebruikelijk in besluiten en steunkaders van de EC, zoals ook in het Tijdelijk Steunkader COVID-19 (TSK).

Doelgroepenvervoer I (maart-juni 2020) geeft de mogelijkheid om per contract maximaal 80% van de kosten van niet gereden vervoer door te betalen en kent geen maximum per onderneming.

Doelgroepenvervoer II (juli-half oktober 2020) is ook gebaseerd op de contracten maar kent tevens een maximumbedrag per onderneming, vanwege de voorwaarden in het TSK. Deze toestemming geeft de mogelijkheid om maximaal 70% van de kosten van niet gereden vervoer door te betalen.

Daarbij is in deze fase II wel een onderscheid gemaakt in algemene en capaciteitskosten enerzijds en loonkosten anderzijds om gebruik te kunnen maken van meerdere onderdelen van het TSK voor een ruimer

bereik van de compensatie. Beide categorieën kennen een toegestaan maximumbedrag per onderneming. Bij de categorie loonkosten moet het ook zeker zijn dat er sprake was van minimaal 30% aan omzetverlies. Bij vervoerders die contracten hebben met meerdere gemeenten, moet dus ook gekeken worden naar deze maximumbedragen per onderneming. Het is voor de afzonderlijke gemeenten niet mogelijk om vast te stellen of dat maximum wellicht wordt overschreden. Daarom worden in fase II de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verwachting is dat de totaal geboden steun in deze fase per onderneming onder de drempelbedragen van 1,8 mln. voor algemene en capaciteitskosten en 10 mln. voor loonkosten blijft. De ontvanger van de geboden steun (de vervoerder) wordt met klem verzocht de gemeenten te melden wanneer deze maximumbedragen zijn bereikt. Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat betaalde ondersteuning daarna moet worden terugbetaald. In die uitzonderlijke situaties zal in overleg met opdrachtgevers bekeken worden of geboden steun verrekend kan worden of teruggevorderd dient te worden. De branchevereniging KNV wordt gevraagd deze eventuele signalen mede te inventariseren en haar leden te informeren over dit verzoek.
- Mochten drempelbedragen worden overschreden en er geen andere oplossingen zijn dan kunnen betrokken opdrachtgevers een melding bij de EC voor een individuele vervoerder overwegen. VNG en Rijk kunnen geen garantie geven dat de EC voor een dergelijke extra melding toestemming verleent.

---

### **Werkwijze 2020: berekenen en verrekenen**

We vragen gemeenten de volgende werkwijze te hanteren voor boekjaar 2020<sup>2</sup>:

- Fase I (periode maart tot 1 juli 2020): maximaal 80% compensatie van kosten voor niet gereden ritten<sup>3</sup>.
- Fase II (periode 1 juli t/m 13 oktober 2020): maximaal 70% compensatie van kosten voor niet gereden ritten, rekening houdend met de genoemde maximumbedragen en extra voorwaarde bij de categorie loonkosten.

---

<sup>2</sup> Hierover zijn aanvullende afspraken gemaakt en dit valt nu nog buiten het kader van staatssteun, omdat voor de fase vanaf 14 oktober 2020 nog goedkeuring moet worden gevraagd.

<sup>3</sup> In alle goedkeuringen staatssteun wordt de vervoersvraag/omzet van 2019 als vergelijkingsjaar gezien. Op basis daarvan kan worden bepaald wat het aantal ritten is dat niet wordt uitgevoerd en welke omzet dan wordt gemist. In fase 1 kan 80% van deze gemiste inzet, deze kosten worden doorbetaald. In fase 2 en 3 is dat dan 70%.

- Fase III (periode 13 oktober 2020 tot en met 31 december 2020): dezelfde handelwijze te hanteren als uitgelegd bij fase II en afgeleid uit de toestemming Doelgroepenvervoer II.

VNG en Rijk hebben afgesproken dat voor deze fase III en verder een nieuwe gezamenlijke melding aan de EC wordt gedaan.

Het is mogelijk dat bovenstaande werkwijze vooral in fase II en III leidt tot een ander toegestaan steunbedrag dan dat uw gemeente nu met opdrachtgevers is overeengekomen. Voorbeeld: het is bekend dat enkele gemeenten/opdrachtgevers ook in deze fasen zijn blijven compenseren zoals in fase I, op basis van de 80% oproep en toestemming. Dit komt doordat niet voorafgaand aan de betreffende periode bekend was onder welke voorwaarden de EC de doorbetaling zou goedkeuren. Indien dit een lager bedrag betreft bent u in formele zin verplicht de teveel geboden steun te verrekenen of terug te vorderen. Om liquiditeitsproblemen bij vervoerders te voorkomen vragen wij u te bepalen of het overschot kan worden gecompenseerd met toekomstige betalingen of (bijv. bij een aflopend contract) afspraken te maken over een redelijke periode van terugbetaling.