

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 751

Verslag van een schriftelijk overleg

Vastgesteld 28 april 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 5 februari 2021 over de beschikbaarheidsvergoeding OV (Kamerstuk 23 645, nr. 747).

De vragen en opmerkingen zijn op 25 februari 2021 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 april 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Beschikbaarheidsvergoeding 2020

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris wanneer de NS de BVOV voor 2020 heeft ontvangen en wanneer de decentrale overheden dit hebben verstrekt aan stads- en streekvervoerders. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden de tijd tussen een genomen besluit en verstrekking aan ov-bedrijven te versnellen voor de BVOV 2021? Zo ja, hoe gaat de staatssecretaris dat doen? Zo nee, welke belemmeringen zijn daarbij?

Antwoord:

NS heeft op 25 oktober 2020 haar aanvraag ingediend en haar eerste voorschot voor BVOV2020 ontvangen op 4 november 2020.

De voorschotten vanuit de decentrale overheden naar de stads- en streekvervoerders zijn verstrekt in de periode november/december 2020. Een aantal vervoerders heeft bewust gewacht met aanvragen tot kort voor het sluiten van het loket op 1 december 2020 omdat ze daardoor meer duidelijkheid over de gerealiseerde kosten en opbrengsten hadden.

In alle gevallen is na het ontvangen van de aanvraag van de decentrale overheden bij IenW, de aanvraag zo snel mogelijk afgehandeld, vergelijkbaar met het verstrekken van de beschikking en de betaling aan NS.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd of de issues omtrent de beschikbaarheidsvergoeding en mogelijke staatssteun inmiddels zijn opgelost. Advocatenkantoor Stibbe waarschuwt dat concessieverleners moeten opletten dat zij niet ‘klem’ komen te zitten tussen de minister en de vervoerders. Zij hebben immers zowel verplichtingen als ontvanger van de uitkering (zoals verantwoordingsverplichtingen) als verplichtingen als verstrekker van de beschikbaarheidsvergoeding. Wat vindt de staatssecretaris van het advies van Stibbe om dit te ondervangen door de verantwoordingsverplichtingen zo veel mogelijk door te leggen naar de vervoerders?

Antwoord:

In mijn brief van 3 november jl.¹ heb ik u geïnformeerd over de goedkeuring van de Europese Commissie van de melding voor de beschikbaarheidsvergoeding OV over de periode maart tot en met augustus 2020. Ik heb u daarbij tevens geïnformeerd over de aanpassingen aan de openbaar vervoerconcessies waardoor voor de periode vanaf september 2020 geen staatssteunmelding is vereist. De beschikbaarheidsvergoeding voor het stad- en streekvervoer wordt verstrekt door de decentrale overheden die hiervoor een aanvraag kunnen indienen bij IenW. Deze aanvraag is gebaseerd op een regeling specifieke uitkering waarbij de decentrale overheden duidelijke verantwoordingsverplichtingen hebben. De uitvoering van de regeling BVOV is steeds zeer nauw afgestemd met de sector, o.a. om het risico waar Stibbe op wijst te ondervangen. Zo hebben de decentrale overheden bijvoorbeeld een ‘model-subsidiebeschikking’ voor hun vervoerders opgesteld en afgestemd met IenW.

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 739

Beschikbaarheidsvergoeding 2021

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat voor gevolgen deze verlenging heeft voor de eventuele start van het uitvoeren van de in ontwikkeling zijnde transitieplannen. Per wanneer moeten deze transitieplannen uitgevoerd worden? Wordt dit verschoven nu vervoersbedrijven ook in het derde kwartaal gebruik kunnen maken van de beschikbaarheidsvergoeding? Daarnaast vragen deze leden in hoeverre de inhoud en/of volledigheid van de transitieplannen van invloed zijn op de beslissing of de beschikbaarheidsvergoeding verlengd wordt tot en met het laatste kwartaal van 2021. In hoeverre conflicteren 1 april (de deadline voor het indienen van een transitieplan) en 1 juli (de datum waarop besloten moet zijn of de beschikbaarheidsvergoeding verlengd wordt tot en met het laatste kwartaal) met elkaar? Als de transitieplannen van invloed zijn op de beslissing of de beschikbaarheidsvergoeding wordt verlengd, biedt de tijd tussen 1 april en 1 juli dan voldoende ruimte om de transitieplannen te beoordelen?

De leden van de D66-fractie lezen tevens dat de mogelijkheid is meegenomen voor een verlenging van de BVOV tot 31 december 2021, al dan niet in versoberde vorm. Welke eisen worden gesteld aan de transitieplannen die door de sector opgesteld moeten worden? Kan worden toegelicht wat deze versoberde vorm inhoudt? Hoe verhoudt een eventuele versobering zich met het onlangs gepubliceerde Toekomstbeeld OV 2040?

De leden van de D66-fractie zijn positief over het feit dat is gekozen om de BVOV te verlengen tot en met het derde kwartaal van 2021. Voor het vierde kwartaal wordt de beslissing over het verlengen van de BVOV uiterlijk 1 juli 2021 gemaakt. Wat is de reden dat is gekozen voor deze periode? Deze leden zijn van mening dat de reiziger ook na de zomer moet kunnen rekenen op het ov. Door de krappe ruimte tussen het vierde kwartaal en de besluitvorming rondom de verlenging van de BVOV zien deze leden een groot risico ontstaan voor de reiziger, aangezien de besluitvorming rondom dienstregelingen al eerder gemaakt wordt. Kan hierop worden gereflecteerd? Is het mogelijk om eerder duidelijkheid te geven aan de sector over de BVOV van het vierde kwartaal, dus ruim alvorens het derde kwartaal ingaat? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom specifiek is gekozen voor de datum 1 juli 2021 als (voorlopig) eindpunt van de BVOV 2021. In hoeverre is de versoberde verlenging voor de periode 1 juli tot en met 31 december 2021 flexibel genoeg gemaakt, aangezien de intensiteit van de coronacrisis kan veranderen?

Antwoord:

In mijn brief van 9 april jl.² heb ik u geïnformeerd over het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV naar eind 2021. Dit is in lijn met mijn brieven van najaar 2020³ over de beschikbaarheidsvergoeding OV waarin ook al het perspectief op een vergoeding voor de tweede helft van 2021 is geschetst.

Hoewel er inmiddels dankzij de vaccinatiecampagne licht aan het einde van de tunnel gloort, is het nog niet bekend wanneer de coronamaatregelen die impact hebben op het openbaar vervoer worden versoepeld of afgeschaft. De OV-bedrijven verwachten dat de

² Kamerstuk 23 645, nr. 749

³ Kamerstuk 23 645, nrs. 726 en 729

reizigersopbrengsten in het vierde kwartaal van 2021 nog steeds onvoldoende zullen zijn voor een OV-aanbod aan de reizigers dat voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid. Het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding door het Rijk voorkomt dat na de zomer ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden in de dienstregeling.

Gezien de doorlooptijd van planningsprocessen in het OV is besluitvorming over de dienstregeling voor het vierde kwartaal van 2021 nu aan de orde. Het kabinet heeft daarom besloten om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ongewijzigd door te trekken naar eind 2021. Hiermee ontstaat voor de OV-bedrijven en daarmee voor de OV-reizigers duidelijkheid over de dienstregeling en het OV-aanbod voor heel 2021. In het NOVB is deze afspraak met de OV-partijen gedeeld.

Het is onzeker hoelang de Coronacrisis aanhoudt en het is onzeker wat de Coronacrisis aan structurele impact heeft op mobiliteit en reizigersgedrag. Voorspellingen en scenario's van het CPB en het KIM kennen een grote spreiding en bandbreedte. Omdat onderliggende trends zoals de groei van het aantal Nederlanders en de trek naar de stad naar verwachting doorzetten, wordt voorzien dat het gebruik van het OV op termijn weer zal groeien. Echter ook in krimpregio's zal het belang van het OV naar verwachting toenemen omdat voorzieningen zoals scholen en ziekenhuizen worden geconcentreerd. Bij het opstellen van de transitieplannen wordt door de (decentrale) concessieverleners met de verschillende scenario's rekening gehouden. Uitgangspunt is een openbaar vervoerstelstel dat voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid.

De transitieplannen die door de sector worden ingediend voor 1 juli 2021, zijn vooral gericht op de langere termijn, vanaf 2022. Waar mogelijk worden (verdere) optimalisaties, kostenbesparingen en aanpassingen aan de dienstregeling en/of concessie al in 2021 uitgevoerd. Ik zal uw Kamer hierover informeren.

De transitieplannen zijn erop gericht dat de concessiehouders de concessies op termijn weer kunnen uitvoeren zonder extra steun van het Rijk. Aan de transitieplannen per concessie zijn geen specifieke eisen door het Rijk gesteld. Deze komen tot stand in overleg tussen de concessieverleners en concessiehouders. Op dit moment ben ik met de OV-partijen in gesprek over de transitieplannen en de gewenste transitie van de sector als geheel. Ik kom hier in het vervolg van de beantwoording nader op terug.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris in hoeverre de vervoerders verplichtingen hebben ten opzichte van de aankoop van materieel of leasecontracten die ze kunnen uitstellen zodat tekorten tijdelijk kunnen worden opgevangen. Deze leden vragen de staatssecretaris daar een overzicht van te geven.

Antwoord:

NS is voornemens om tot en met 2024 € 1,4 miljard te bezuinigen. Hieronder vallen ook kapitaalinvesteringen, zoals nieuw treinmaterieel en stations. NS blijft echter investeren in de mobiliteitsbehoefte van Nederland.

De situatie in het stads- en streekvervoer verschilt per concessie. In veel lopende concessies is het materieel in eigendom van de vervoerders. In het kader van de transitieplannen wordt o.a. bezien of het risico van het bezit van materieel in de toekomst meer bij de overheden kan worden gelegd. Dit kan ook leiden tot efficiencywinst bij concessiewisselingen. Een nieuwe

vervoerder hoeft dan bijvoorbeeld niet zelf nieuwe elektrische bussen te kopen, maar betaalt hiervoor een vergoeding aan de concessieverlenende overheid.

De leden van de D66-fractie zijn positief over het voortzetten van de beschikbaarheidsvergoeding tot 1 juli 2021, zoals aangekondigd in de brief. Het is belangrijk dat het ov als geheel blijft functioneren. Ook in deze crisis moeten mensen op een veilige manier voor cruciale reizen op hun eindbestemming kunnen komen. Kan worden gereflecteerd op de verminderde opbrengsten na het instellen van de avondklok waardoor nog minder mensen gebruikmaken van het ov tijdens de avonduren?

Antwoord:

Door het instellen van de avondklok zijn er minder reizigers na 21.00 uur, tot ongeveer 10% procent t.o.v. 2019. De regeling BVOV is flexibel. Wanneer de reizigersopbrengsten afnemen, dan neemt het aandeel van de beschikbaarheidsvergoeding toe (en v.v.). Op die manier ademt de BVOV mee met de reizigersontwikkelingen, ook de gevolgen van de avondklok.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd hoe de overleggen tussen het ministerie en decentrale overheden zoals de provincies verlopen. Hoe worden keuzes van het Rijk, provincies en vervoerders goed op elkaar afgestemd, zodat dit niet ten koste gaat van de beschikbaarheid van kwalitatief goed OV? Graag ontvangen deze leden een reactie van de staatssecretaris over de samenwerking en wat er eventueel nodig is om deze te verbeteren.

Antwoord:

In NOVB-verband zijn we met vertegenwoordigers van decentrale overheden en vervoerders in overleg om de plannen goed op elkaar af te stemmen. Daarnaast zijn decentrale overheden hierover onderling in overleg. De onderwerpen beschikbaarheid en de kwaliteit van het OV, die de leden van de ChristenUnie-fractie noemen, zijn hierbij in beeld en worden meegenomen bij het opstellen van de transitieplannen.

Financiële steun OV-sector en transitie 2022 e.v.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat toen deze crisis begon, we onvoldoende voorbereid waren en nog niemand wist hoe het zich zou ontwikkelen, wat de bredere maatschappelijke gevolgen waren en hoe we die het beste konden opvangen. Regeren is vooruitzien, maar dit zag niemand aankomen. Deze leden hebben er begrip voor dat dan op een aantal dossiers geïmproviseerd moet worden, van maand tot maand en van kwartaal tot kwartaal. Dat de formalisering en uitbetaling van de beschikbaarheidsvergoeding uiteindelijk driekwart jaar duurde, is wat deze leden betreft onnodig lang geweest. En vooruitkijkend kan nu wel met zekerheid worden vastgesteld dat de problemen niet het volgende kwartaal zijn opgelost. Daarom vragen deze leden de staatssecretaris om de ov-bedrijven ook voor de lange termijn zekerheid te geven en daarmee de medewerkers en de maatschappij als geheel de garantie te geven dat de trein blijft rijden, dat de bus niet wordt wegbezuinigd, dat de veiligheid niet afneemt en dat onderhoud, vervanging en toekomstinvesteringen niet worden uitgesteld. Deze leden vragen de staatssecretaris om SAMEN met de OV-bedrijven te kijken waar, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit, mogelijk geld kan worden gevonden, maar

zonder dat vervoerders gedwongen worden om de kip met de gouden eieren te slachten. OV-beleid moeten we maken voor de komende decennia, niet voor het komende kwartaal.

De leden van de GroenLinks-fractie merken verder op dat openbaar vervoer een zeer kapitaalintensieve sector is. De meeste kosten zijn vaak al jaren geleden gemaakt en investeringen kunnen zelden worden uitgesteld. Er is geen reële manier om te bezuinigen op de vaste activa. De andere grote post is het personeel. En deze mensen, die ons ov maken, zijn niet zomaar te parkeren. Die kunnen alleen worden ontslagen. Deze leden vinden het (tijdelijk) ontslaan van ov-medewerkers geen optie, niet alleen omdat het asociaal zou zijn naar die mensen toe, maar ook omdat over een half jaar of misschien een jaar echt iedereen weer nodig is. Bovendien zouden al die mensen dan een sociaal plan moeten krijgen en vervolgens in een uitkering terechtkomen, want er is op dit moment geen ander werk voor machinisten, conducteurs, chauffeurs en overige ov-medewerkers. Is ontslaan dan niet voor iedereen duurder? Kan de staatssecretaris hier in haar antwoord gedetailleerd op ingaan en laten zien wat de totale kosten en baten zijn van het wegsaneren van lijnen en mensen? Deze leden verzetten zich tegen de optie om de coronacrisis op de medewerkers af te wentelen. De leden van de GroenLinks-fractie hebben van de ov-bedrijven begrepen dat er naar aanleiding van de niet nader ingevulde bezuinigingseis grote krimpplannen worden gemaakt. Die variëren van enkele lijnen wat minder te laten rijden tot 30% à 40% minder lijnen. Dat is een kaalslag in het aanbod die heel veel mensen in de problemen gaat brengen. De beschikbaarheidsvergoeding is ingevoerd om het ov beschikbaar te houden. Deze leden vrezen dat discontinuering van de steun alle eerdere hulp tenietdoet en veel mensen (en bedrijven) die afhankelijk zijn van het ov in grote ellende stort. Deze leden vragen de staatssecretaris dan ook om vervoerders, hun personeel en de reizigers de garantie te geven dat er voldoende steun zal blijven zolang dat nodig is en dat gedwongen ontslagen en het extreem uitkleden van de dienstregeling zal worden voorkomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen dat er ook bij vervoerders in de kosten gesneden zal moeten worden, wanneer het aantal vervoersbewegingen afneemt en de inkomsten op lange termijn lager uitpakken dan verwacht. Deze leden zijn echter wel benieuwd wat de zogenoemde transitieplannen betekenen voor het niveau van dienstverlening in het ov, de komende jaren. Is het de verwachting dat er verbindingen weg zullen vallen of bedieningsgaranties worden verbroken? Houdt de staatssecretaris daarbij rekening met de aantrekkelijkheid van het ov, zodat reizigers na de lockdown/COVID-19-crisis dit duurzame vervoermiddel weer goed weten te vinden?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de situatie voor het openbaar vervoer als gevolg van de coronacrisis veel onzekerheid met zich meebrengt richting de toekomst. Deze leden vragen of de staatssecretaris een plan heeft opgesteld voor het geval het coronavirus nog langere tijd onder ons is.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd hoe de staatssecretaris wil garanderen dat vervoerders hun publieke vervoertaak kunnen blijven uitvoeren, nu de verliezen groot zijn en voorlopig zullen voortduren. Kan de staatssecretaris uiteenzetten hoe ze denkt te voorkomen dat busmaatschappijen of andere vervoerders stoppen met

rijden? Deze leden zien de noodzaak om dit te allen tijde te voorkomen, gezien de afhankelijkheid van veel mensen van het ov als enige vervoermiddel.

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het financieel tekort voor de decentrale overheden en de vervoerregio's in 2022 dusdanig oploopt dat de beschikbare budgetten (Provinciefonds en brede doeluitkering) niet meer toereikend zijn om aan de mobiliteitsopgave te voldoen? Welke gevolgen hebben de inmiddels afgesloten cao's bij de verschillende regionale vervoerders en NS op de kosten van het ov?

Antwoord:

Over het belang van het behoud van het OV-systeem als geheel zijn de betrokken partijen in de OV-sector het eens. Tijdens de coronacrisis geeft het kabinet extra steun om het OV over het hele land beschikbaar te houden ondanks dat de reizigersinkomsten ver zijn teruggevallen. De beschikbaarheidsvergoeding vergoedt 93%-95% van de kosten van vervoerders, dus ook van de kosten van het personeel. De vervoerders hebben het afgelopen jaar geen grote ontslagen hoeven doorvoeren.

Zoals ik u heb geïnformeerd in mijn brief van 9 april jl.⁴ bereiden partijen zich voor de fase na de beperkende maatregelen, voor om de transitie van het openbaar vervoer mogelijk te maken. In deze fase wordt toegewerkt naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies. Dit betekent dat we richting de zomer van 2021 werken aan de vormgeving van een regeling voor de periode na 2021, waarbij we de ontwikkelingen m.b.t. corona en de beperkende maatregelen betrekken. Bij de regeling wordt de ontwikkeling van opbrengsten en (personeels-)kosten betrokken.

Het is onzeker hoelang de Coronacrisis aanhoudt en het is onzeker wat de Coronacrisis aan structurele impact heeft op mobiliteit en reizigersgedrag. Voorspellingen en scenario's van het CPB en het KIM kennen een grote spreiding en bandbreedte. Omdat onderliggende trends zoals de groei van het aantal Nederlanders en de trek naar de stad naar verwachting doorzetten, wordt voorzien dat het gebruik van het OV op termijn weer zal groeien. Echter ook in krimpregio's zal het belang van het OV naar verwachting toenemen omdat voorzieningen zoals scholen en ziekenhuizen worden geconcentreerd. Bij het opstellen van de transitieplannen wordt door de (decentrale) concessieverleners met de verschillende scenario's rekening gehouden. Uitgangspunt is een openbaar vervoerstelstel dat voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris een beeld te geven van wat ov-bedrijven zelf doen om de verliezen te beperken en hun bedrijfsvoering toekomstbestendig te maken. Is de staatssecretaris van mening dat dit voldoende gebeurt? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat ov-bedrijven gaan reorganiseren, zodat zij niet afhankelijk worden van de BVOV? In hoeverre wordt er gekeken naar bijvoorbeeld kleinere treinen of een andere dienstregeling?

Antwoord:

Voor de continuïteit van de OV-sector is het wenselijk dat vervoerders verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken. Besloten is daarom⁵ dat de werking van de regeling BVOV 2021

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 749

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 729

wordt aangepast. Vervoerders kunnen de 5–7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners invullen. Dit kan door efficiencybesparingen bij de vervoerders, het optimaliseren van het aanbod of een extra bijdrage van de concessieverlener. Er wordt geen winst vergoed. Hiermee wordt dus ook een prikkel voor het realiseren van efficiencybesparingen vormgegeven, met als randvoorwaarde het leveren van de afgesproken vervoer.

De verantwoordelijkheid voor de keuzes, die worden gemaakt in het regionaal openbaar vervoer, ligt bij de Provincies en Vervoerregio's. Als randvoorwaarde voor de optimalisatie van het aanbod heb ik in het NOVB afgesproken dat de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen.

NS is voornemens om tot 2025 € 1,4 miljard te besparen om het kosten- en investeringsniveau structureel te verlagen in verband met de bijgestelde reizigersprognoses. De dienstregeling blijft daarbij grotendeels in stand. Wel rijdt NS met kortere treinen en minder spittreinen waar de vervoersvraag dat toelaat.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook enkele vragen over de gevolgen voor de toekomst, nu alle reserves zijn opgebrand. Wat zijn de gevolgen voor de langere termijnprojecten, zoals groot onderhoud en vervangingsinvesteringen? Wat zijn de gevolgen voor geplande uitbreiding van de dienstregeling of het lijnennetwerk? Wat betekent een halt hierop voor bijvoorbeeld de nieuwe woonwijken die dan niet of pas later worden ontsloten op het ov? En wat betekent het voor de afgesproken verduurzaming, zoals zero-emissiebussen? Denkt de staatssecretaris dat vervoerders hiervoor geld kunnen lenen op de kapitaalmarkt? Stadsvervoerders maken slechts 1% winst per jaar en streekvervoerders moeten het hebben van subsidie. Wie zou dan deze afgesproken investeringen moeten of willen dragen?

Antwoord:

Ik ben op dit moment met de sector in overleg over de transitie van het OV. Hierbij hoort ook een analyse over de veranderde reispatronen als gevolg van thuiswerken en meer online studeren en een benodigde herijking van de wijze waarop vraag en aanbod de komende jaren op elkaar worden afgestemd. En ook op wat nodig is om de kwaliteit van het OV voor de reiziger te borgen en de continuïteit en kwaliteitsontwikkeling (inclusief verduurzaming) van het OV op lange termijn te garanderen.

De verwachting is nog steeds dat op langere termijn sprake zal zijn van een groei van het aantal reizigers. Dat is mede het fundament onder de langjarig geplande investeringen. Afhankelijk van het tempo waarin de reizigersopbrengsten herstellen kunnen ook bepaalde investeringen worden gedaan. Het is zaak deze ontwikkelingen steeds goed op elkaar af te stemmen.

De leden van de SP-fractie blijven de insteek van het kabinet onderschrijven dat het OV een vitale sector is die draaiende moet blijven. Daarbij zijn deze leden voorts van mening dat wat niet om mag vallen in een crisis niet op de markt behoort. Daarnaast vinden deze leden dat er, door slechts de ov-bedrijven te noemen, vergeten kan worden dat het de werknemers zijn die ervoor zorgen dat ons ov blijft rijden. De mannen en vrouwen die onze treinen, trams en bussen hebben laten rijden in deze crisis, en die daarbij flinke risico's hebben gelopen, moeten wat deze leden betreft ook gezien

worden. Nergens in de brief van de staatssecretaris lezen deze leden welke eisen aan het behoud van personeel gesteld worden bij de nieuwe steunpakketten. Kan de staatssecretaris daarop ingaan?

Antwoord:

Ik ben de medewerkers van de OV-bedrijven zeer dankbaar dat zij er in deze crisis voor zorgen dat de treinen, trams, bussen en metro's blijven rijden en waterbussen blijven varen. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld mensen met cruciale beroepen van en naar hun werk blijven reizen. De beschikbaarheidsvergoeding vergoedt 93%-95% van de kosten van vervoerders, dus ook van de kosten van het personeel. Er zijn dan ook geen specifieke eisen gesteld aan het behoud van personeel. De vervoerders hebben het afgelopen jaar geen grote ontslagen hoeven doorvoeren.

Financiële situatie NS

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe de staatssecretaris aankijkt tegen het verlies van de NS, dat in plaats van 1 miljard euro onverwachts 2,6 miljard euro blijkt te zijn, en de roep om extra steun.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de staatssecretaris of zij kan aangeven hoe er bij het ministerie van Financiën tegen de beschikbaarheidsvergoeding wordt aangekeken. Beseft men daar ook wat de lange termijnkosten zijn van korte termijn bezuinigingen en het uitblijven van investeringen? Of kijkt men daar slechts naar de korte termijn? De NS wordt geacht elk jaar een fors dividend uit te keren aan de aandeelhouder. Deze leden lezen in de krant dat de NS 2,6 miljard euro verlies heeft geleden. Is er dan nog sprake van dividend of moet de aandeelhouder niet juist extra bijspringen? Hoe zit het met de aandeelhouders van de streekvervoerders? De minister van Financiën liet donderdag aan het Algemeen Nederlands Persbureau (ANP) weten dat het volhouden van de dienstregeling financieel gezien niet lijkt vol te houden. Doelt hij hiermee op de rijksfinanciën of op de financiën van de NS? Is dit een eis aan de NS om stukken uit de dienstregeling te hakken en het netwerk uit te kleden? Is dit afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord:

NS wordt hard geraakt door de COVID-19 crisis. NS ziet zich geconfronteerd met teruggelopen reizigersaantallen en heeft tegelijkertijd een maatschappelijke functie om Nederland bereikbaar te houden voor de vitale sectoren. Dat heeft financiële consequenties. Het kabinet heeft in 2020 een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ingesteld, om te komen tot een kostendeckingsgraad van 93%. NS ontvangt over 2020 € 818 miljoen en zal in 2021 ook weer aanspraak kunnen maken op een vergoeding.

De minister van Financiën heeft aangegeven dat NS de huidige dienstregeling met de huidige reizigersaantallen en haar financiële situatie op langere termijn niet vol lijkt te kunnen houden. Daarom blijven de minister van Financiën en ik in gesprek met NS over de manier waarop we er samen voor kunnen zorgen dat NS weer financieel gezond wordt en de reiziger veilig, comfortabel en betaalbaar kan blijven reizen. Daarbij hanteren we het Afwegingskader bij steunverzoeken voor individuele bedrijven, dat op 1 mei 2020 met uw Kamer is gedeeld⁶. In dat kader staat onder andere dat ook de bedrijven zelf een bijdrage moeten leveren. NS

⁶ Kamerstuk 35 420, nr. 36

doet dat onder andere door besparingen door te voeren, die op termijn tot een besparing van € 1,4 miljard moeten leiden.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen vragen over het dividend van NS. Op verzoek van NS heeft de minister van Financiën in maart 2020 besloten de betaling van de dividenduitkering over 2019 uit te stellen naar later dat jaar. Op 5 juni 2020 heeft het kabinet besloten een beschikbaarheidsvergoeding in te stellen voor het openbaar vervoer. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden bij die vergoeding. Een van de voorwaarden is dat vervoerders geen dividend uitkeren. Omdat NS gebruik maakt van de beschikbaarheidsvergoeding, heeft de minister van Financiën NS in augustus 2020 laten weten dat NS de dividenduitkering over 2019 niet hoeft te betalen. Ook over het boekjaar 2020 ziet de aandeelhouder af van dividend. Niet alleen omdat de voorwaarden voor de beschikbaarheidsvergoeding dit niet toestaan, maar uiteraard ook vanwege het forse verlies van NS in 2020.

Het is niet bekend hoe de (buitenlandse) aandeelhouders van streekvervoerders omgaan met de verliezen die door hun vervoerders worden geleden.

De leden van de SP-fractie merken op dat vandaag duidelijk is geworden dat de NS door de coronacrisis een monsterverlies van 2,6 miljard euro heeft geleden, ondanks steunpakketten van de Nederlandse en Britse overheid. Deze leden vragen of er al ideeën zijn over financiële steun aan de NS om de komende jaren te overleven. Heeft de minister van Financiën als aandeelhouder, zoals toegezegd in zijn brief in antwoord op de motie van het lid Laçin over snelle afspraken met de NS over een steunpakket (Kamerstuk 35 490, nr. 5), al afspraken voor ondersteuning op de langere termijn gemaakt? Gelet op het feit dat de NS een noodconcessie opgelegd heeft gekregen en daarmee tot in ieder geval september 2022 de dienstregeling moet rijden, ligt aan de kant van het aanbod van vervoer al een dwingende afspraak. Deze leden zijn daarom van mening dat snel heldere afspraken over compensatie tot en na die tijd niet achter kunnen blijven. Onderschrijft de staatssecretaris dit?

Antwoord:

Samen met de minister van Financiën ben ik met NS in gesprek over de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat NS op termijn weer financieel gezond wordt. De manier waarop is nog onderwerp van gesprek. Het uitgangspunt is dat NS haar publieke taak kan blijven vervullen, nu en in de toekomst.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben geconstateerd dat NS een groter dan verwacht verlies heeft geleden over boekjaar 2020, namelijk 2,6 miljard euro. Uit de jaarcijfers blijkt dat ook de vooruitzichten slecht zijn, met langjarig grote tekorten tot gevolg. Wat betekent dit volgens de staatssecretaris voor de BVOV? Wordt er al nagedacht over mogelijkheden om de vergoeding langjarig door te trekken en te verhogen, zodat operationele verliezen afgedekt worden?

Antwoord:

De minister van Financiën en ik onderzoeken samen met NS de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat NS haar belangrijke publieke taak nu en in de toekomst kan blijven vervullen. We kijken daarbij naar wat NS zelf kan doen, zoals het besparingspakket van € 1,4 miljard dat NS heeft gepresenteerd, en naar wat de aandeelhouder en concessieverlener kunnen doen. Ook de beschikbaarheidsvergoeding wordt daarbij betrokken.

De leden van de SP-fractie merken ook op dat de verwachtingen aan alle kanten laten zien dat ook na de coronacrisis het aantal reisbewegingen structureel lager zal blijven, omdat thuiswerken vaker voor zal komen. Dit betekent een structurele daling van de inkomsten van vervoerders, zoals de NS. Deze leden vragen wat dit op de langere termijn betekent voor de concessieprijs. Hoewel 2025, het jaar dat de hoofdrailnetconcessie afloopt, nog ver weg lijkt, kan met het thuiswerkscenario en de verliescijfers die nu gepresenteerd worden, wel geconcludeerd worden dat de impact van de coronacrisis dan nog volop gevoeld zal worden in de sector.

Antwoord:

NS zal als gevolg van de coronacrisis waarschijnlijk nog jaren last hebben van lagere reizigersinkomsten. NS-groep raamt tot en met 2024 een omzetverlies van EURO 4,7 mld. NS heeft daarom een besparingspakket van EUR 1,4 mld. opgesteld. Dit moet leiden tot een kleinere organisatie in 2024 dan voor de coronacrisis was voorzien. Wat dit betekent voor de concessieprijs is nu nog niet te voorzien. Dit hangt samen met hoe de nieuwe HRN-concessie wordt ingericht.

Overige vragen

De leden van de D66-fractie merken op dat werkgevers hun thuiswerkende werknemers op dit moment nog onbelast een (zakelijk) ov-abonnement mogen verstrekken. Deze leden hebben vernomen dat deze regeling, ingesteld vanwege de COVID-19-crisis, per 1 april 2021 afloopt. Deze leden zien risico's ontstaan wanneer deze regeling afloopt, namelijk een grote hoeveelheid ov-abonnementen die worden stopgezet. Wordt dit risico ook gezien? Zo ja, op welke manier wordt rekening gehouden met deze financiële achteruitgang voor de sector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Op 24 maart jl. bent u door de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst geïnformeerd dat de maatregel voor de onbelaste vaste reiskostenvergoeding is verlengd tot 1 juli 2021⁷. Door verlenging van de maatregel bestaat de mogelijkheid van een fiscale tegemoetkoming in de reiskosten ook wanneer deze reiskosten als gevolg van het thuiswerken niet meer (volledig) worden gemaakt. Een voorwaarde is dat het vaste vergoedingen betreft die al voor 13 maart 2020 door de werkgever werden toegekend.

Deze fiscale regeling is overigens niet bedoeld om inkomsten voor het openbaar vervoer in stand te houden. De regeling is geïntroduceerd om het mogelijk te maken dat bepaalde kosten die al gemaakt zijn, of abonnementen die al afgesloten waren, door middel van het voortzetten van de door de werkgever toegekende onbelaste vaste reiskostenvergoeding konden worden gecompenseerd. Inmiddels is dit probleem vermoedelijk kleiner geworden omdat werkgevers van vaste contracten naar flexibele contracten kunnen overstappen. Er zijn echter nog wel werknemers die niet feitelijk reizen, maar wel vaste kosten maken, bijvoorbeeld omdat een ov-abonnement is verlengd. Het signaal van openbaar vervoersbedrijven en provincies dat beëindiging van de maatregel kan leiden tot verdere afname van het aantal ov-abonnementen en (op lange termijn) minder reizigersinkomsten, is meegewogen in de keuze om te verlengen.

⁷ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2118

Overigens hebben en houden werkgevers het recht om daadwerkelijk gemaakte reiskosten onbelast te vergoeden. Ook de mogelijkheid om een vaste onbelaste reiskostenvergoeding te verstrekken op basis van het aantal dagen dat een werknemer daadwerkelijk naar de werkplek reist blijft bestaan. Ov-abonnementen die ter beschikking worden gesteld en die mede worden gebruikt voor zakelijk reizen, waaronder woon-werkverkeer, kunnen ook zonder deze maatregel onbelast worden vergoed.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben nog vragen over de combinatie van coronamaatregelen en bezuinigingen op de capaciteit. Kortere treinstellen zijn de minst pijnlijke bezuinigingsmaatregel voor de korte termijn. Dit wordt nu al heel veel toegepast. Het gevolg is wel dat treinen hierdoor weer steeds voller raken. Deze leden lezen in de jaarcijfers van de NS dat de kans op een zitplaats met 97% een cynische topscore heeft bereikt. Maar betekent dit ook dat in tijden van corona 3% van de reizigers in een trein zat die meer dan 100% vol zat? Hoe wil de staatssecretaris het dilemma van korte termijn bezuinigingen en het tegengaan van besmettingen in balans brengen? Vindt de staatssecretaris dat zij hier een verantwoordelijkheid in heeft? Is zij niet ook bang dat mensen, om het drukker en mogelijk minder frequente ov te mijden, weer een (extra) auto kopen? Wat gaat de staatssecretaris doen om dit te voorkomen?

Antwoord:

NS rijdt op dit moment een geoptimaliseerde dienstregeling van ongeveer 90 procent t.o.v. 2019. Per trein bepaalt NS op basis van verwachte reizigersaantallen hoe lang deze trein moet zijn, met als uitgangspunt dat elke reiziger kan rekenen op een zitplaats. Dat lukt in meer dan 99 procent van de treinen. Door incidenten op het spoor of uitval van treinen komt het gemiddeld 5 keer per week voor dat er in een trein meer reizigers dan zitplaatsen zijn.

In het kader van de transitie van het OV ben ik met de sector in gesprek over hoe het OV ook op de langere termijn een aantrekkelijk en duurzaam initiatief blijft.

De leden van de SP-fractie constateren dat, hoewel in het ov de anderhalve meter afstand niet geldt als norm, mensen toch niet zomaar naast elkaar gaan zitten. Met het oog op toekomstige versoepelingen, hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat er meer aandacht komt voor dit probleem en hoe gaat zij ervoor zorgen dat de drempel om met het ov te reizen hierdoor niet groter wordt?

Antwoord:

Op dit moment is de bezetting in het OV laag; er reist ongeveer een derde van het aantal reizigers met het OV in vergelijking met vóór corona. Als het weer drukker wordt in het OV zal het vaker voorkomen dat reizigers naast elkaar komen te zitten. Het is begrijpelijk dat mensen daar weer aan moeten wennen en het misschien ook spannend vinden.

Ten aanzien van het OV is al eerder de conclusie getrokken dat het niet altijd haalbaar is om in de trein, bus, tram en metro anderhalve meter afstand te houden. Ook het Outbreak Management Team en OV-bedrijven hebben destijds hierop gewezen. Om de kans op besmetting en verspreiding van het coronavirus via het openbaar vervoer te minimaliseren is op 6 mei mede op basis van OMT-advies door het Kabinet besloten, dat per 1 juni 2020 het dragen van neus- en mondbescherming in het OV verplicht is voor iedereen van 13 jaar en ouder (Kamerstuk 25 295, nr. 315).

Nu het straks weer drukker wordt heb ik de openbaar vervoersbedrijven gevraagd om bij de inzet van materieel zo goed mogelijk in te spelen op drukke momenten. Goed dus dat NS weer meer en langere treinen gaat inzetten. Maar daarnaast blijft het belangrijk dat iedereen zijn mondkapje goed draagt en probeert om drukke momenten te vermijden, bijvoorbeeld door niet in de spits te reizen. Vervoerders zullen hier de komende tijd aandacht voor vragen en via rijksoverheid.nl zal ook het ministerie dat doen.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat er pre-corona prognoses waren dat de reizigersaantallen met het ov op lange termijn sterk zouden stijgen. Deze leden vragen wat de huidige prognose is met betrekking tot reizigersaantallen in 2030. Deze leden zijn benieuwd hoe de investeringskracht van vervoerders gegarandeerd blijft, mocht er op lange termijn nog steeds groei van het ov worden verwacht.

Antwoord:

Het is onzeker hoelang de Coronacrisis aanhoudt en het is onzeker wat de Coronacrisis aan structurele impact heeft op mobiliteit en reizigersgedrag. Voorspellingen en scenario's van het CPB en het KIM kennen een grote spreiding en bandbreedte. Omdat onderliggende trends zoals de groei van het aantal Nederlanders en de trek naar de stad naar verwachting doorzetten, wordt voorzien dat het gebruik van het OV op termijn weer zal groeien. Echter ook in krimpregio's zal het belang van het OV naar verwachting toenemen omdat voorzieningen zoals scholen en ziekenhuizen worden geconcentreerd. Bij het opstellen van de transitieplannen wordt door de (decentrale) concessieverleners met de verschillende scenario's rekening gehouden.

Binnen de concessies vinden gesprekken plaats in hoeverre de investeringen van vervoerders door kunnen gaan. Voor de korte termijn onderzoeken decentrale overheden mogelijkheden om aanbestedingsdrempels weg te halen. Daarbij wordt onder andere gedacht aan de mogelijkheid om de verantwoordelijkheid voor investeringen in materieel over te nemen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hechten veel waarde aan duurzame mobiliteit en zien ov daarbij als een van de belangrijkste speerpunten. Nu onder andere NS verwacht dat vanwege de Covid-crisis de reizigersaantallen tot 2025 minder zullen zijn dan voorheen, willen deze leden graag weten wat de staatssecretaris gaat doen om het ov aantrekkelijker te maken wanneer dit uit volksgezondheidsoverwegingen weer mogelijk is. Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met de minister van Financiën over bijvoorbeeld een verlaagd btw-tarief op ov?

Antwoord:

In de gesprekken met de sector over de gewenste transitie van het OV is het (weer) aantrekkelijk maken van het OV een belangrijk onderdeel. Een verlaging van het BTW-tarief op OV is door de sector geopperd als mogelijke maatregel in dit kader. Ik zal dit betrekken bij de gesprekken over de gewenste transitie in het OV

De leden van de CDA-fractie constateren dat de conducteurs, machinisten, trambestuurders en alle mensen op de werkvloer veel hebben gedaan om het ov draaiende te houden in de coronacrisis. Zij hebben en krijgen veel over zich heen, bijvoorbeeld na de invoering van het verplichte mondkapje. Deze mensen spelen een belangrijke rol in de sociale veiligheid van de reiziger in het ov, wat noodzakelijk is om het ov aantrekkelijk te houden. Kan de staatssecretaris garanderen dat er niet wordt

bezuinigd op hun veiligheid? Zo ja, hoe gaat de staatssecretaris dat doen? Zo nee, waarom niet? Deze leden zijn van mening dat de (sociale) veiligheid van de reiziger in het geding komt als er bezuinigd wordt op personeel in het ov, zoals de conducteur. Deelt de staatssecretaris dit? Hoe gaat zij dit voorkomen?

Antwoord:

De veiligheid en veiligheidsbeleving in het openbaar vervoer is van groot belang. OV-medewerkers en reizigers moeten zich veilig voelen in het OV. Ook bij de transitie van het OV blijven vervoerders maatregelen inzetten om de veiligheid op het station, in de trein en tijdens de trein, tram -of busreis te vergroten. Denk daarbij aan cameratoezicht, het sluiten van poortjes, het trainen van Boa's, contactloos betalen en het inzetten van bodycams. In het kader van het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid werken partijen met elkaar samen om de veiligheid te borgen. Zo houdt NS samen met gemeenten, andere vervoersbedrijven en politie regelmatig handhavingsacties in treinen en in stations op basis van analyse van historische data. Ook worden door NS meer mensen ingezet op plekken waar meer overlast wordt gerapporteerd en kunnen reizigers sinds kort in het hele land onveilige situaties in treinen en stations via Whatsapp melden. Incidenten in het openbaar vervoer worden nauw gemonitord en regelmatig met de ketenpartijen sociale veiligheid besproken.

De leden van de CDA-fractie vragen wat het effect is van de aangenomen motie Laçin/Kröger over de concessie voor het hoofdrailnet voor minimaal tien jaar aan de NS gunnen (Kamerstuk 29984, nr. 907) op de aanbestedingen van regionale vervoerders van internationale bedrijven. Verwacht de staatssecretaris daarbij een probleem? Ziet de staatssecretaris ook het risico dat er geen internationale vervoerders meer mee willen doen bij de volgende aanbestedingsronde van het regionaal vervoer?

Antwoord:

Het is mogelijk dat de huidige onzekerheid over de reizigersopbrengsten vanwege de coronacrisis een effect heeft op toekomstige regionale aanbestedingen. Ik zie hierbij geen directe relatie met de looptijd van de concessie voor het hoofdrailnet. Ik verwacht dat zodra de coronacrisis voorbij is en de reizigers weer terugkeren in het OV, dat vervoerders weer zullen inschrijven op openbare aanbestedingen voor regionaal vervoer. De decentrale overheden als concessieverleners voor het stads- en streekvervoer hechten er in algemene zin aan om vast te houden aan het systeem van aanbesteden waarbij de vervoerders opbrengstverantwoordelijk zijn. Op deze wijze worden vervoerders maximaal geprikkeld een optimaal product voor de reiziger te leveren, te innoveren en efficiënt te produceren.