

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Datum 30 oktober 2020
Betreft Antwoorden Schriftelijk Overleg
Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 en
2021 (Kamerstuk 23645, nr. 726)

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de inbreng van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat bij het schriftelijk overleg Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 en 2021 op 29 september jl.

Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen. Voor een overzichtelijke behandeling zijn de vragen per onderwerp geclusterd.

Tijdens het Wetgevingsoverleg op 30 juni jl. heb ik u toegezegd u tijdig voor de begrotingsbehandeling dit najaar te informeren over de actuele stand van zaken van de beschikbaarheidsvergoeding. Met deze brief geef ik hier mede invulling aan.

Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020

De leden van de VVD-fractie, PVV-fractie, CDA-fractie, D66-fractie, Groen Links-fractie, SP-fractie, PvdA-fractie, Christen Unie-fractie en Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom de beschikbaarheidsvergoeding voor het OV zo lang duurt en waarom er nog geen staatssteunmelding bij de Europese Commissie is gedaan en wanneer deze melding wel gedaan zal worden? Wat is de oorzaak van al deze vertragingen? Wanneer in de planning van de staatssecretaris zou deze aanmelding geschieden? Zij verzoeken de staatssecretaris meer duidelijkheid te geven over de termijn waarop de Europese Commissie zal reageren en of zij verwacht zij dat de aanvraag goedgekeurd zal worden?

Antwoord:

De uitwerking van de regeling beschikbaarheidsvergoeding heeft, mede als gevolg van de ingewikkelde en gedifferentieerde structuur van de OV-sector (48 concessies, 14 bedrijven, van NS tot Waddenveren) meer tijd vereist. Inmiddels is de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020, na zorgvuldige afstemming met het ministerie van Financiën en het NOVB gereed en op 21 oktober in de Staatscourant gepubliceerd¹. Daarmee is

¹ <https://www.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-54994.html>

het loket geopend voor decentrale overheden om aanvragen te doen voor hun concessies.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Voor het daadwerkelijk kunnen betalen van de vergoeding aan de concessiehouders heeft de afgelopen periode intensief overleg plaatsgevonden met de Europese Commissie. Dit was nodig omdat de vergoeding moet passen binnen de staatssteunkaders en de PSO-verordening. Het is vanuit het EU-recht niet toegestaan om vooruitlopend op goedkeuring voorschotten aan vervoerders te verstrekken.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/207099

Voor het mogen verstrekken van een subsidie voor de schade die de ov-bedrijven hebben geleden over de periode maart tot en met augustus, is toestemming van de Europese Commissie vereist. In de afgelopen maanden hebben informele gesprekken plaatsgevonden met de Commissie over de mogelijkheid om op basis van de bestaande concessies (bijvoorbeeld een 'overmachtsartikel') de subsidie te verlenen. Omdat een dergelijk artikel niet in alle concessies zat, was het niet mogelijk deze oplossing al vanaf maart toe te passen en is voor deze eerste periode gekozen voor een gezamenlijke staatssteunmelding. Ik verwacht binnenkort het definitieve akkoord van de Commissie op deze melding en zal u daarover zo mogelijk nog voor het Notaoverleg OV en Taxi van 4 november informeren.

Voor de periode vanaf september is geen staatssteunmelding vereist omdat de PSO-verordening (artikel 5.5) in noodsituaties zoals de corona pandemie ruimte biedt om concessies tijdelijk aan te passen zonder opnieuw aan te hoeven besteden. Ik zal u ter kennisneming de aanpassingen aan de HRN-concessie en de aanpassingen van de concessies voor de Waddenveren sturen.

De betalingen van de voorschotten aan de regionale vervoerders kunnen naar verwachting medio november plaatsvinden. De betaling aan NS vindt begin november plaats. Van de Waddenveren is nog niet bekend of zij daadwerkelijk een aanvraag doen voor de beschikbaarheidsvergoeding, mogelijk is het voor hen aantrekkelijker om een beroep te doen op de NOW-regeling.

De leden van de PVV-fractie vragen de staatssecretaris waarom zij zo weinig haast heeft gemaakt met de beschikbaarheidsvergoeding. De Kamer moest er zo snel mogelijk over oordelen, maar het dossier ligt nu al tijden op haar bureau.

Is de staatssecretaris op de hoogte dat de nood bij vervoerders ondertussen hoog is opgelopen?

Antwoord:

Zoals ik heb aangegeven tijdens het WGO van 30 juni jl. en in mijn brief van 15 september jl.² sta ik in nauw overleg met de vervoerders, en is er de afgelopen maanden continu gezamenlijk gewerkt aan de oplossingen. Ik heb op dit moment geen signalen van vervoerders over acute liquiditeitsproblemen. Nu duidelijk is dat de betalingen in november kunnen plaatsvinden, voorzie ik ook geen liquiditeitsproblemen op de korte termijn.

Nederland kan aanspraak maken op geld vanuit Brussel voor het nemen van coronamaatregelen. De leden van de CDA-fractie vragen of de

² Kamerstukken II, 23645, nr. 726

staatssecretaris zich hiervoor al heeft gemeld bij de Europese Commissie vanwege de beschikbaarheidsvergoedingsmaatregel?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Zo ja, wat is de reactie van de Europese Commissie?

Ons kenmerk

Antwoord:

IENW/BSK-2020/207099

Nederland kan aanspraak maken op ondersteuning vanuit de EU (Recovery and Resilience Facility) voor het bevorderen van economische groei en weerbaarheid via structurele hervormingen en investeringen. Om op deze extra financiële middelen aanspraak te kunnen maken moet Nederland een nationaal herstelplan, inclusief doelen en mijlpalen, indienen bij de Europese Commissie. Op dit moment buigt het kabinet zich over het proces van het opstellen en indienen van dit Recovery and Resilience Plan (RRP).

De leden van de CDA-fractie lezen dat de laatste details van de regeling nog worden uitgewerkt. Wanneer komt de uitwerking precies naar de Kamer? Kan de Kamer zich hier nog over uitspreken of invloed op uitoefenen?

Antwoord:

De Regeling specifieke uitkering die op 21 oktober is gepubliceerd in de Staatscourant is een nadere uitwerking van de afspraken over de beschikbaarheidsvergoeding OV zoals ze verwoord zijn in mijn brief van 5 juni³ en die met de Kamer zijn besproken in het Wetgevingsoverleg van 30 juni jl.⁴

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of zij bereid is de touringcarvervoersector mee te nemen in het vergoedingsgedeelte van de gedeerde inkomsten van personenvervoer, die zij namens de concessiehouders deden.

Antwoord:

De mate waarin touringcarbedrijven diensten verlenen voor het openbaar vervoer onder concessie zal afhangen van de individuele contracten met de betreffende concessieverleners. De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie. Waar daar sprake van is, draagt de beschikbaarheidsvergoeding inderdaad bij aan het dekken van de kosten voor het uitvoeren van dergelijk vervoer. Voor de activiteiten van de touringcarbedrijven die niet onder openbaar vervoer onder concessie vallen kan deze sector een beroep doen op de generieke regelingen waar van toepassing.

De leden van de CDA-fractie vragen zich ook of de veerdiensten worden meegenomen in de vergoeding en de gesprekken daarover. Welke veerdiensten vallen binnen de regelingen en welke erbuiten? Waarom is er een verschil? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid? Deze leden vinden het van belang dat de veerdiensten beschikbaar blijven.

Antwoord:

De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie. Dus veerdiensten die onder een concessie uitgevoerd worden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding. Dat zijn de Westerschelde Ferry, Aquabus en de Friese

³ Kamerstukken II, 23645, nr. 723

⁴ Een uitgebreide toelichting op de regeling is vastgesteld door het NOVB en gepubliceerd op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/10/27/technische-notitie-beschikbaarheidsvergoeding-2020>

Waddenveren. In het Nationaal OV Beraad spreek ik veel en vaak met de sector en bereikbaarheid is een gedeeld belang. Regionale bereikbaarheid is primair een verantwoordelijkheid en bevoegdheid van decentrale overheden.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de gevolgen zijn van de aanhoudende onzekerheid. Deze leden hebben uit de uitzending van Buitenhof van 27 september 2020 begrepen dat in elk geval de NS geld moet lenen op de kapitaalmarkt om zijn cashflow overeind te houden. Weet de staatssecretaris of er andere ov-bedrijven zijn die geld moeten lenen, tegen rente, om normale uitgaven zoals salarissen en rekeningen te kunnen betalen?

Kan de staatssecretaris dit binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) bespreken en deze informatie - desnoods vertrouwelijk - met de Kamer delen?

Deze leden horen graag van de staatssecretaris tot hoeveel extra kosten de vertraging bij de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding leidt voor die ov-bedrijven. Worden zij ook gecompenseerd voor de extra kosten die gemaakt moeten worden door deze vertraging?

Antwoord:

Ik heb geen signalen van acute liquiditeitsproblemen gekregen. Vervoerders geven aan dat zij door andere overheidsmaatregelen (zoals uitstel van belastingen en de NOW-regeling) geen acute liquiditeitsproblemen hebben. Ook hebben ze tijdelijke leningen als overbruggingsmaatregelen genomen. Wanneer vervoerders geld moeten lenen voor de uitvoering van het vervoer onder concessie dan kan de rente worden opgevoerd als kostenpost voor de beschikbaarheidsvergoeding.

De leden van de SP-fractie vragen welke details er nog niet zijn uitgewerkt, en waarom die zo lang op zich laten wachten? Is de uitwerking van die details voorwaardelijk voor het kunnen doen van de staatssteunmelding?

Zo ja, waarom is er dan niet veel meer druk achter het snel uitwerken gezet?

Antwoord:

Alle details zijn uitgewerkt en staan in de Regeling Specifieke Uitkering die op 21 oktober is gepubliceerd. Deze details zijn voorwaardelijk voor het doen van de staatssteunmelding omdat de Commissie een goede beoordeling moet kunnen maken van de werking van de systematiek van de beschikbaarheidsvergoeding.

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris uit te leggen waarom het reddingsplan voor KLM zo veel sneller rond is gekomen ten opzichte van de beschikbaarheidsvergoeding voor de ov-bedrijven. Of is het zo dat een reddingspakket voor een bedrijf dat in een holding met een ander buitenlands bedrijf zit veel eenvoudiger is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom de steun aan de luchtvaart wel heel snel geregeld kon worden en de steun aan het ov niet? Graag ontvangen zij hier uitleg over.

Antwoord:

De uitwerking van de beschikbaarheidsvergoeding was, mede als gevolg van de diverse structuur van de OV-sector (met 48 concessies, 12 provincies, 2 vervoersautoriteiten en 14 bedrijven) behoorlijk complex. Complexer dan een afspraak met één bedrijf.

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris welke gevolgen het uitblijven van de vergoeding heeft voor werknemers, die in de crisis hebben doorgewerkt maar nu door het traag vaststellen van de beschikbaarheidsvergoeding verder in de onzekerheid worden gedrukt. Wat gaat zij doen om die onzekerheid snel weg te nemen en de werknemers meer zekerheid te bieden?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/207099

Antwoord:

Zoals aangegeven hebben de bedrijven aangegeven geen acute liquiditeitsproblemen te hebben en zal de vergoeding op korte termijn kunnen worden uitgekeerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het belangrijk dat de huidige coronacrisis geen impact zal hebben op de structurele groei(potentie) van het ov en hoe deze met investeringen wordt geacommodeerd en gestimuleerd.

Toch hebben zij de vraag aan de staatssecretaris of deze crisis, naar het zich nu laat aanzien, geen langdurige impact heeft op de reizigersvoorkeuren. Immers, 'individueel' vervoer per fiets of auto heeft momenteel voor velen de voorkeur boven 'collectief' vervoer.

Hoe ziet de staatssecretaris dit en welke mogelijkheden ziet zij om het ov op termijn - na de fiets - dé vervoersmodaliteit van Nederland te laten worden?

Antwoord:

Op basis van de WLO-scenario's van de planbureaus en de vervolganalyses van IenW (NMCA, vervoersstudies Toekomstbeeld OV) is te verwachten dat de groei van het gebruik van het Openbaar Vervoer na een terugloop van een paar jaar weer gaan doorzetten. Het Toekomstbeeld OV schetst een lange termijn perspectief (richting 2040) en gaat uit van de scenario's van de planbureaus (zowel Laag als Hoog groeiscenario). De planbureaus hebben aangegeven dat voor de lange termijn de groei daar naar verwachting nog steeds tussen zit.

Ik verwacht dat op termijn de reizigers weer terug zullen keren naar het OV en ook nieuwe reizigers erbij zullen komen. Daar moet het OV klaar voor zijn en daarom moet het OV meegaan in de wensen van deze tijd. Dan heb ik het over een aantrekkelijk vervoeraanbod, een moderne manier van betalen met betaalwijzen die iedereen altijd op zak heeft en een naadloze aansluiting met andere vervoermodaliteiten voor snelle en comfortabele deur tot deur verplaatsingen.

Financieel/begroting

De leden van de CDA-fractie valt het op dat de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2020 wel in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) staat, maar de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2021 niet. Waarom kiest de staatssecretaris ervoor om de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2021 niet in de begroting te zetten? Kiest de staatssecretaris voor een suppletoire begroting om de wijziging toe te voegen? Zo ja, waarom?

Antwoord:

In afstemming met het ministerie van Financiën is voor de verlenging van de regeling een reservering van € 740 miljoen op de Aanvullende Post getroffen. Dit is een gebruikelijke werkwijze wanneer rijksbreed aanvullende middelen worden

vrijgemaakt. Nadat overeenstemming is bereikt over de uitwerking van deze regeling, zullen de middelen via een (incidentele) suppletoire begroting aan de begroting van IenW worden toegevoegd.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding erg lang duurt. Deze leden vinden dat daar vaart achter moet worden gezet. Regionaal vervoer of decentrale overheden mogen niet de dupe worden van trage besluitvorming van het Rijk. Wat voor consequenties heeft dit voor de budgetten van de decentrale overheden? Komen zij hierdoor in de financiële problemen?

Antwoord:

Het tempo van uitbetaling van de beschikbaarheidsvergoeding heeft geen financiële consequenties voor de decentrale overheden. Decentrale overheden betalen de in hun begrotingen geraamde middelen voor openbaar vervoer uit aan de concessiehouders zoals gepland.

De leden van de CDA-fractie stellen dat de berekeningen van de beschikbaarheidsvergoeding gebaseerd zijn op 'kostenbasis' en 'omzetbasis'. Deze leden vragen de staatssecretaris welke afspraken er concreet zijn gemaakt met vervoerders om de vergoeding op 'kostenbasis' naar beneden te brengen? Deze leden stellen dat het kabinet de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding heeft bepaald op 'kostenbasis'.

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding 2020 wordt berekend op basis van de realisatie van kosten en opbrengsten in de periode 1 maart tot en met 31 december 2020 die voortvloeien uit de uitvoering van het concessiecontract. Concreet wordt 93% (of 95%) vergoed van de kosten in genoemde 10 maanden van 2020 verminderd met 100% van de gerealiseerde opbrengsten in de concessie in dezelfde periode.

Daarbij is een aantal afspraken gemaakt. Vervoerders en (decentrale) concessieverleners richten met elkaar een bedrijfseconomisch zo optimaal mogelijke dienstregeling in, gegeven de vereisten ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat covid-19 veroorzaakt en de benodigde vervoerscapaciteit. Er zijn vanuit de regeling in 2020 geen voorwaarden gesteld met betrekking tot het reduceren van de kostenbasis. De partijen die een beroep doen op de vergoeding werken volledig mee aan het gevraagde inzicht in de kosten en in de opbrengsten die wel binnenkomen. Er wordt een aantal voorwaarden gesteld ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. De belangrijkste hiervan is dat nieuwe of afwijkende kosten (ten opzichte van 2019) zijn uitgesloten tenzij noodzakelijk voor een goed productaanbod of een goede bedrijfsvoering en mits voldoende gemotiveerd. Vervoerders keren verder geen dividend uit, er worden geen bonussen voor Raad van Bestuur en hoger management of ontslagvergoedingen voor bestuurders verstrekt en geen eigen aandelen ingekocht.

In de kamerbrief van 5 juni heb ik aangegeven dat een vervoerder kan verzoeken om een verhoging van maximaal 2%-punt bovenop de gegarandeerde 93% afdekking van de kosten en dat toekenning enkel geschiedt indien de vervoerder overtuigend kan aantonen dat er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid is dan de dienstverlening af te schalen om continuïteit te borgen. Deze voorwaarde is bij de uitwerking van de regeling ingevuld door te bepalen dat de uitkering op

aanvraag van de concessieverlener met 2% wordt verhoogd indien bij de concessie waarvoor een aanvraag wordt ingediend in 2019 een marge van 2% of minder is gerealiseerd. Hiermee vul ik de toezegging zoals opgenomen in de kamerbrief van 5 juni objectief en toetsbaar in voor zowel vervoerders als hun accountants. Daarmee beperk ik het risico van misbruik en oneigenlijk gebruik. Deze uitwerking heb ik na afstemming met de Auditdienst Rijk gedefinieerd als een restrisico. Dit restrisico vind ik acceptabel.

Bij de uitvoering van de vergoeding wordt daarnaast een monitor ingericht. De monitor kijkt naar ontwikkeling van reizigers, kosten en opbrengsten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Ook vragen deze leden of de staatssecretaris nog eens goed kan motiveren waarom is gekozen voor 'kostenbasis' en niet voor 'omzetbasis', zoals bij alle steunregelingen is gedaan tijdens de coronacrisis, bijvoorbeeld bij de Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) en/of de Tegemoetkoming Vaste Lasten (TVL)? De leden van de GroenLinks-fractie hebben een vraag over de systematiek.

Waarom is ervoor gekozen om de beschikbaarheidsvergoeding te baseren op het verlies aan omzet, in plaats van op de gedeelde reizigersinkomsten?

Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat een beschikbaarheidsvergoeding op basis van gemiste reizigersinkomsten een veel eenvoudiger systeem zou zijn?

En is de staatssecretaris het met deze leden eens dat dit systeem ook minder impact op de werknemers en de algehele bedrijfsvoering van de ov-bedrijven zou hebben?

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding betreft een directe vergoeding voor de gemaakte kosten om openbaar vervoer te blijven aanbieden, met aftrek van de gerealiseerde opbrengsten. Een vergoeding alleen op basis van de omzet, zonder rekening te houden met de werkelijke kosten in 2020, zou kunnen betekenen dat overcompensatie plaatsvindt en heeft daarmee niet de voorkeur gekregen. Een compensatiesysteem sec op basis van gedeelde reizigersinkomsten doet daarnaast geen recht aan de extra kosten die door OV partijen gemaakt worden om verspreiding van covid-19 te voorkomen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het feit dat de aanbesteding van de Valleilijn vanwege de coronacrisis geen inschrijvers heeft opgeleverd. Heeft de staatssecretaris signalen ontvangen dat dit ook bij andere aanbestedingen dreigt te gebeuren? Zo ja, waar speelt dat en welke gevolgen heeft dit voor toekomstige ov-aanbestedingen?

Antwoord:

Ik heb intensief contact met de decentrale overheden en daar komt uiteraard ook dit onderwerp ter sprake. We leven in onzekere tijden en iedereen zoekt naar mogelijkheden om de risico's te beheersen. Mijn beeld is dat OV bedrijven vanuit bedrijfseconomische overwegingen minder perspectief zien om op dit moment een inschrijving te doen. In 2020 worden ze gevraagd om 7% van de kosten zelf te dragen en ze hebben geen zekerheid over wanneer de reizigersomzet weer terugkomt op het niveau van voor de corona-crisis. Dat maakt de afweging om risico te nemen bij openbare aanbestedingen lastiger. Ik verwacht dat dit in meer of mindere mate voor alle aanbestedingen zal gelden die op korte termijn

plaatsvinden. Welke gevolgen dit voor de toekomstige aanbestedingen zal hebben kan ik niet voorspellen, maar is onderwerp van gesprek met de decentrale overheden.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

De leden van de D66-fractie lezen dat de staatssecretaris voornemens is om vervoerders die op korte termijn in de problemen dreigen te komen door het uitblijven van de betalingen te helpen. Waar kunnen de vervoerders terecht die in acute financiële problemen komen? Heeft de staatssecretaris een noodplan achter de hand voor het geval een vervoerder toch dreigt om te vallen door het uitblijven van betalingen? Op welke manier wordt gewaarborgd dat de reiziger geen hinder zal ondervinden van de eventuele acute financiële problemen die ontstaan bij vervoersbedrijven?

Antwoord:

De uitbetalingen zullen op korte termijn kunnen plaatsvinden. Daarmee is een eventueel risico op liquiditeitsproblemen niet meer aan de orde.

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris wat haar langetermijnvisie is om de ov-sector weer gezond te maken. Vindt zij het nog wel reëel om de marktwerking ov door te zetten? Zeker nu we zien dat in goede tijden de (niet openbare) winsten privaat gemaakt worden, terwijl de verliezen (wel openbaar) publiek opgelost moeten worden. Ook wanneer nu blijkt dat commerciële partijen weigeren te investeren in ons ov, door bijvoorbeeld de Valleilijn te gaan rijden. Hoe reëel kan de roep om meer marktwerking nog worden genomen, wanneer zo opzichtig blijkt dat het alleen maar gaat om geld verdienen op lucratieve lijnen?

Antwoord:

De corona pandemie raakt de gehele OV-sector op dezelfde wijze. Zowel bedrijven met publieke aandeelhouders als die met private aandeelhouders worden geconfronteerd met sterk afgenomen reizigersaantallen en onzekerheid over het herstel in de nabije toekomst.

Ik ga er vooralsnog van uit dat de coronapandemie leidt tot een vertraagde groei ten opzichte van de prognoses waarop het Toekomstbeeld OV 2040 is gebaseerd. Zoals vermeld in mijn brief van 15 september 2020 over de beschikbaarheidsvergoeding 2020 en 2021 heb ik overheden en vervoerders samen opgeroepen gezamenlijk met mij een transitieplan te maken om richting te geven aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021. Dit plan is een voorwaarde voor het verlengen van de regeling in de tweede helft van 2021.

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris toe te lichten welke lessen zij leert van het Verenigd Koninkrijk, het land in Europa waar de marktwerking op het spoor het verst is doorgevoerd en waar de overheid nu weer concessies in publieke handen geeft.

Voorziet de staatssecretaris een dergelijke beweging ook in Nederland, bijvoorbeeld met de Valleilijn?

En is zij bereid om verdere marktwerking, zoals bijvoorbeeld de routes vanuit Zwolle naar het noorden, niet door te zetten als op het huidige commerciële net niet eens alles aanbesteed kan worden?

Antwoord:

De spoorconcessies in het Verenigd Koninkrijk krijgen noodsteun van de overheid tot maart 2022 en daarmee is het opbrengstrisico van deze concessies gewijzigd. Na die noodsteun lopen die huidige concessiecontracten af. De Britse regering zal, nadat er meer helderheid is over het verloop van de pandemie voorstellen doen voor een vervolg van het concessiesysteem na maart 2022.

Niet het vervoer, maar het opbrengstrisico is in publieke andere handen gekomen. Ook in Nederland kennen we deze constructie bij verschillende concessies die in Overijssel, Groningen en Drenthe zijn aanbesteed.

De leden van de SP-fractie constateren dat de ov-bedrijven door het uitblijven van de beschikbaarheidsvergoeding nu de kapitaalmarkt op moeten om daar, tegen commerciële tarieven, geld te lenen om hun diensten te kunnen blijven verlenen. Welke extra kosten, zoals rente, zijn gemoeid met deze vorm van financiering door het ontbreken van de beloofde beschikbaarheidsvergoeding? Gaat de regering deze kosten op zich nemen, aangezien zij er zo lang over doet om een toegezegde steunmaatregel uit te werken? En wat gaat de staatssecretaris doen wanneer het nog langer duurt, voordat de beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar wordt? Is zij bereid om met (maandelijkse) voorschotten te gaan werken? En kan toegezegd worden dat de vergoeding ten minste in december 2020 bij de ov-bedrijven op de rekening staat?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom de staatssecretaris alleen eerder steun wil geven als vervoerders in acute financiële problemen zitten.

Betekent het feit dat vervoerders op dit moment voor honderden miljoenen moeten lenen voor deze staatssecretaris dat de vervoerders in acute financiële problemen verkeren?

Vindt zij het wenselijk, dat terwijl het beloofde geld op de plank ligt bij het ministerie, de vervoerders leningen aangaan voor honderden miljoenen?

Zo ja, waarom? Zo nee, had dit niet voorkomen kunnen en moeten worden?

Antwoord:

Als vervoerders geld hebben moeten lenen om de uitvoering van hun concessie mogelijk te maken dan kunnen deze rentekosten onder de beschikbaarheidsvergoeding worden opgevoerd.

Mijn inspanning is er zoals eerder aangegeven op gericht om medio november de voorschotten op de rekeningen van de vervoerders te hebben.

De leden van de PvdA-fractie zijn zeer te spreken over de maatregel van de vervoerregio Amsterdam om de marktwerking in het openbaar vervoer een halt toe te roepen.

Deze leden vragen de staatssecretaris hoe zij tegen de overheidssteun van het ov aankijkt. Is de staatssecretaris het ermee eens dat het ov feitelijk geen echte markt is?

Ziet de staatssecretaris hiervan ook de voordelen om op deze manier daadwerkelijk aan de slag te gaan met spits mijden, betere bereikbaarheid van dorpen en steden en verduurzaming van het ov?

Is de staatssecretaris bereid om dit mooie voorbeeld uit Amsterdam op de voet te volgen en ook uit te zetten bij de andere vervoerregio's?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Antwoord:

In Amsterdam wordt slim ingespeeld op bestaande wensen bij wisselingen van concessiehouders en terughoudendheid in investeringsbereidheid voor verduurzaming van het OV. Amsterdam gaat dat anders organiseren. Niet de concessiehouder brengt voertuigen in, maar concessieverlener schrijft gebruik van de voertuigen uit haar eigen park voor. De selectie spitst zich daardoor op andere punten toe en vervoerders hoeven niet te investeren in voertuigen en lopen geen risico als voertuigen het af laten weten.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Internationaal

De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris een overzicht kan geven van andere lidstaten van de EU die (een vorm van) een beschikbaarheidsvergoeding hebben uitgekeerd of willen uitkeren? Tevens vragen zij in welke van deze landen is deze vergoeding of staatssteun al wel uitgekeerd? Hoe komt het dat dit in andere landen wel snel gaat?

Daarnaast vraagt de GroenLinks-fractie of het klopt dat andere landen wel al staatssteun hadden aangemeld, ook al waren de precieze details van het steunpakket nog niet rond?

Antwoord:

Beeld is dat diverse lidstaten maatregelen voorbereiden maar de besluitvorming nog niet hebben afgerond en nog geen keuze hebben gemaakt voor het juridisch instrumentarium.

- Duitsland heeft geld gereserveerd voor steun aan openbare dienstcontracten en EC heeft op 7 augustus staatssteunnotificatie goedgekeurd voor periode maart tot en met 31 augustus. Daarnaast steunmaatregelen voor DB concern in voorbereiding;
- In België zijn steunmaatregelen OV sector in voorbereiding maar er zijn nog geen besluiten genomen;
- In Frankrijk gaat 4,7 miljard euro naar de SNCF als investeringsimpuls in infrastructuur, spoorgoederenvervoer en bereikbaarheid binnenland. Compensatie van de OV sector is in voorbereiding;
- In Polen wordt compensatie aan OV sector voorbereid;
- Het Verenigd Koninkrijk heeft de noodmaatregelen verlengd als steun voor OV sector.

In alle buurlanden speelt het onderwerp van mogelijke financiële compensatie voor het openbaar vervoer. In veel andere Europese landen wordt nog volop gediscussieerd.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris een overzicht te geven en een vergelijking te maken van de frequenties van internationale treinen voor en tijdens de coronacrisis. Op bepaalde

trajecten zijn de frequenties afgenomen, stellen deze leden. Zitten deze treinen ook in de deal over de beschikbaarheidsvergoeding?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Antwoord:

Door corona fluctueert de frequentie van het aantal internationale treinen. In maart, tijdens de eerste coronagolf, is er vrij snel afgeschaald naar een minimale dienstverlening waarmee repatriëring en mensen die vanwege beroep moesten reizen via het spoor kon blijven plaatsvinden. Vervolgens zagen we in de zomerperiode, evenredig met de versoepeling van de maatregelen, dat het internationaal verkeer ook weer toenam. Met name richting Duitsland zat de vraag al vrij snel weer op het normale niveau van voor corona. Door de tweede coronagolf en de daarbij behorende maatregelen zijn door heel Europa de frequenties weer afgenomen. Oftewel, zodra de maatregelen versoepelen zien we gelijk een toename aan internationale reizen, en bij strengere maatregelen in één van de bestemmingslanden een afname. Dit is lastig in een overzicht te vatten omdat de omvang sinds maart blijft fluctueren per bestemming.

De beschikbaarheidsvergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie in Nederland. Internationale treinen die onder een Nederlandse concessie rijden komen in aanmerking voor de beschikbaarheidsvergoeding voor vervoer tot aan de grens.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

De leden van de SP-fractie constateren dat in Duitsland alleen de nationale vervoerder Deutsche Bahn steun ontvangt, en niet de regionale vervoerders. Wat is de reactie van de staatssecretaris op deze wijze van steun? Ontvangt Arriva vanuit moederbedrijf Deutsche Bahn een deel van deze steun? Zo ja, is de beschikbaarheidsvergoeding voor Arriva dan wel nodig? Zo nee, waarom gaan wij Arriva dan wél staatssteun geven, terwijl de Duitsers Abellio geen staatssteun geven?

Antwoord:

De precieze invulling van de Duitse steunmaatregelen is mij niet bekend. Er is wel informeel contact geweest met de Duitse federale overheid maar de details van het steunpakket zijn vertrouwelijk. Het is mij niet bekend of Arriva van Deutsche Bahn steun ontvangt. De Nederlandse regeling is bedoeld voor al het openbaar vervoer onder concessie. Vervoerders dragen 7% of 5% van het verlies in 2020 zelf.

Beschikbaarheidsvergoeding OV eerste helft 2021

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het door de coronacrisis en het -daardoor- afnemen van het aantal reizigers in het ov noodzakelijk is de beschikbaarheidsvergoeding ook voor 2021 te laten gelden. Toch kijken de leden kritisch naar de vergoeding, mede vanwege het hoge bedrag dat ermee gemoeid is.

Deze leden zouden hier graag goed over geïnformeerd willen worden en voldoende inspraak willen hebben in het proces.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vragen over de situatie volgend jaar.

De regeling dekt niet 100% van de gemaakte kosten. Hoe moet het resterende deel worden gefinancierd?

Worden ov-bedrijven geacht mensen te ontslaan?

Verwacht de staatssecretaris dat machinisten, conducteurs, chauffeurs en veiligheid en service-medewerkers (V&S-medewerkers) salaris inleveren, net als de KLM-piloten, die acht keer modaal verdienen?
Verwacht de staatssecretaris van de ov-bedrijven dat ze lijnen schrappen of de dienstregeling uitkleden en daarmee de diensten aan de reiziger uitkleden?
Wordt van ze verwacht onderhoud en vervangingsinvesteringen uit te stellen?
Worden ov-bedrijven geacht met minder materieel te rijden, waardoor reizigers tegen alle adviezen in weer dichter op elkaar moeten gaan zitten?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/207099

Tenslotte vragen de leden van de SP-fractie de staatssecretaris om toe te lichten hoe de procedure voor de beschikbaarheidsvergoeding voor 2021 eruit komt te zien.
Hoe gaat het geld overgemaakt worden? In één keer, of komt dit in tranches per maand of per kwartaal? Vindt de verrekening vooraf of achteraf plaats?

Antwoord:

Ik heb u op 15 september jl. geïnformeerd over het besluit van het kabinet om ook voor volgend jaar maatregelen te nemen om het openbaar vervoer als vitale sector voor reizigers beschikbaar te houden. De corona-maatregelen van het kabinet zijn sinds die tijd aangescherpt. Dit geldt o.a. voor het advies om thuis te werken, waar voorlopig geen einddatum aan zit. Als gevolg van dit beleid zal het aantal reizigers en dus ook de inkomsten van de vervoerders naar verwachting achterblijven bij de situatie voor de corona-pandemie.

De afspraak voor de eerste helft van 2021 is dat de regeling beschikbaarheidsvergoeding wordt verlengd. Omdat het voor de continuïteit van de OV-sector wenselijk is dat vervoerders in 2021 verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken wordt de werking van de regeling aangepast. De regeling wordt zo uitgewerkt dat het vervoerders mogelijk wordt gemaakt om de 5-7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners in te vullen. 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 bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen. Als algemene uitgangspunten gelden:

- Beschikbaarheid van het OV in het hele land en spreiden van OV-aanbod over de dag zijn belangrijker dan de frequentie van verbindingen.
- Het OV-aanbod moet voldoende zijn om te grote drukte en onveilige situaties in relatie tot het coronavirus te voorkomen.
- Investerings die nodig zijn om het OV op langere termijn aantrekkelijk te houden, dienen op peil te blijven, hieronder vallen ook investeringen t.b.v. toegankelijkheid en sociale veiligheid.

Provincies en Vervoerregio's kunnen deze principes eventueel gezamenlijk aanvullen met een richtinggevend kader voor het optimaliseren van het aanbod.

De regeling voor 2021 wordt de komende weken verder uitgewerkt en het is mijn streven deze uiterlijk dit jaar vast te stellen en u daarover te informeren.

Zij vragen of de staatssecretaris daarbij een apart traject opstarten voor de vergroeningsmogelijkheden van touringcarbedrijven? Zo worden twee vliegen in één klap geslagen, menen deze leden.

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie. De concessies geven handvaten om vergroeningseisen aan het vervoer te stellen. De primaire taak van touringcarbedrijven is besloten personenvervoer en dat mag zonder concessie. Hierdoor komen touringcarbedrijven niet in aanmerking voor een beschikbaarheidsvergoeding en kunnen langs die weg ook geen vergroeningsmaatregelen afgedwongen worden.

De leden van de CDA-fractie merken op dat er 740 miljoen euro geraamd is op de Aanvullende Post bij het ministerie van Financiën voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding. Deze leden willen graag weten wat het verwachte totale bedrag is voor de vergoeding in 2021.

Antwoord:

Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 zijn nog geen financiële afspraken gemaakt, maar biedt het kabinet wel perspectief op een aanvullende verlenging. Daarbij zal sprake zijn van een versobering. Verlenging geschiedt onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld. Dit plan geeft richting aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021.

De leden van de D66-fractie lezen dat, naast de beschikbaarheidsvergoeding, de staatssecretaris dit jaar afspraken gemaakt heeft met de andere overheden over het blijven doorbetalen van de vergoedingen aan vervoerders.

Heeft de staatssecretaris op dit moment inzicht in de bijdrage voor het ov vanuit vervoerregio's, provincies en gemeenten voor 2021?

Zijn hier grote veranderingen te verwachten? Zo ja, heeft dat naar de verwachting van de staatssecretaris nog mogelijke gevolgen voor de hoogte van de benodigde beschikbaarheidsvergoeding tot 1 juli 2020? Hoe wordt de hoogte van de vergoeding beoordeeld ten aanzien van bedrijfsvertrouwelijke gegevens?

Antwoord:

De begrote bijdrage voor het OV vanuit de decentrale overheden bedraagt in 2021 ongeveer €1,2 miljard.

Net als voor de regeling in 2020 is een voorwaarde voor de regeling in 2021 dat decentrale overheden de in hun begrotingen geraamde middelen voor openbaar vervoer uitbetalen aan de concessiehouders zoals gepland (voor corona). De

verantwoording van de vervoerders over de beschikbaarheidsvergoeding wordt gecontroleerd door de externe en onafhankelijke accountant van de vervoerders.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris hoe het kan dat voor de beschikbaarheidsvergoeding van 2021 nog geen vastgesteld bedrag beschikbaar is, maar slechts een bedrag geraamd is?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/207099

Antwoord:

Voor de verlenging van de regeling tot 1 juli 2021 is een bedrag van € 740 miljoen geraamd. Omdat de vergoeding wordt vastgesteld op basis van nacalculatie kan het bedrag dat daadwerkelijk wordt uitbetaald hiervan afwijken. Dit is afhankelijk van de reizigersinkomsten en is inherent aan de systematiek van de regeling en mede noodzakelijk om overcompensatie te voorkomen.

Ook vragen zijn of de staatssecretaris garanderen dat de details en staatssteunmelding voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 in ieder geval vóór 2021 rond is?

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding wordt in de eerste helft van 2021 verstrekt op basis van de wijziging van bestaande concessies. Daarvoor is geen staatssteunmelding nodig.

De leden van de ChristenUnie-fractie geven aan dat voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding naar de periode tot 1 juli 2021 een bedrag van 740 miljoen euro geraamd en beschikbaar is. Dat is een fors bedrag.

Hoe en met welke onderbouwing is deze raming tot stand gekomen?

Hoe, wanneer en op welke gronden wordt dit bedrag toebedeeld?

Kan de Europese Commissie nog roet in het eten gooien, of is die toestemming een formaliteit?

Is het geraamde bedrag redelijkerwijs voldoende om vervoersbedrijven tegemoet te komen tot een kostendekkingsgraad van 93% dan wel 95%?

En mocht de staatssteun onverhoopt hoger worden dan het nu geraamde bedrag, is dan opnieuw toestemming van de Europese Commissie benodigd, of is die toestemming 'flexibel'?

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer 2020 wordt verlengd tot 1 juli 2021. Het bedrag is gebaseerd op de kostenrealisatie over 2019 en aannames over de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten in 2021. Voor de overige antwoorden verwijs ik naar de antwoorden hierboven.

Perspectief OV tweede helft 2021

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat er een knip komt in de beschikbaarheidsvergoeding ov 2021 op 1 juli 2021. Waarom kan dit niet eerder beginnen? Deze leden zien graag een evaluatiemoment voor de periode van 1 januari 2021 - 30 juni 2021. Graag een reactie van de staatssecretaris hierop.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de vervoerders met een transitieplan moeten komen om voor de periode van 1 juli tot

31 december 2021 een vergoeding te krijgen.

Deze leden vragen de staatssecretaris uit te leggen waarom zij dit transitieplan ook niet voor de periode van 1 januari tot 1 juli 2021 laat gelden?

Deze leden zien graag ook een opdracht voor een transitieplan voor de vergoeding van 1 januari tot 1 juli 2021.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Antwoord:

Zoals aangegeven in mijn brief van 15 september biedt het kabinet voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 perspectief op een aanvullende verlenging onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk – uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld. Er moet daarbij wel sprake zijn van versoering.

Met de NOVB-partners heb ik inmiddels afgesproken hiervoor een NOVB-werkgroep te vormen, bestaande uit vertegenwoordigers van Rijk en decentrale overheden. Uiteraard zullen vervoerders en reizigersorganisaties daar ook bij worden 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.

Het transitieplan zal een brede scope hebben. Het plan zal op basis van de analyse van de veranderde reispatronen als gevolg van thuiswerken en meer online studeren in gaan op de benodigde herijking van de wijze waarop vraag en aanbod de komende jaren op elkaar worden afgestemd. En ook op wat nodig is om de OV-bedrijven weer een gezonde bedrijfsvoering te geven om de kwaliteit van het OV voor de reiziger te borgen en de continuïteit en kwaliteitsontwikkeling van het OV op lange termijn te garanderen. Daarbij is het van belang breed naar de maatschappelijke functie van het OV te kijken en een relatie te leggen met het Toekomstbeeld OV 2040 en de benodigde investeringen die het OV-systeem flexibeler en duurzamer maken.

Voor de voorbereiding van het beoogde transitieplan voor de OV-sector is tijd nodig. De ontwikkeling van de reizigers aantallen en de mogelijkheden vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen met de nieuwe dienstregelingen en de besparingen die dat oplevert, zal goed worden gemonitord in de eerste helft van 2021. In april zal een tussenstand kunnen worden opgemaakt.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat de staatssecretaris bedoelt wanneer zij spreekt over de 'benodigde transitie van de ov-sector naar de nieuwe situatie'?

Is de staatssecretaris met deze leden van mening dat het behouden van het ov van groot belang is?

Deelt de staatssecretaris de mening dat het behouden ervan, ondanks dat de uitvoering door private partijen geschiedt, een verantwoordelijkheid van de verschillende overheden is?

Antwoord:

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Ik deel de mening van de leden van de PvdD dat het behouden van de kracht van het OV van groot belang is en dat de overheden hierbij een verantwoordelijkheid blijven dragen. Met 'de benodigde transitie van de ov-sector naar de nieuwe situatie' wordt bedoeld dat het desondanks van belang is dat het aanbod van het OV in balans kan worden gebracht met de sterk veranderde vraag en dat flexibiliteit kan worden ingebouwd om bij groeiende en afnemende vraag snel weer op en af te kunnen schalen. Dit om de continuïteit en kwaliteit van het OV te kunnen borgen. Overigens ga ik er vanuit dat de coronacrisis leidt tot een vertraagde groei van het ov t.o.v. eerdere prognoses. Daarom wordt aan de ov-sector een transitieplan gevraagd dat richting geeft aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, en aanpassingen aan dienstregelingen en/of concessie-afspraken.

Deze leden vragen de staatssecretaris het proces inzake hoe zij de Kamer en stakeholders gaat betrekken in de besluitvorming voor de beschikbaarheidsvergoeding ov na 1 juli 2021 uitgebreider te omschrijven. Deze leden vragen de staatssecretaris een evaluatiemoment in te bouwen om te kijken wat de vervoerders hebben gedaan en of er voldoende aanleiding is om de vergoeding voort te zetten. Zonder positief oordeel bij deze evaluatie, kan er volgens deze leden geen geld worden uitgekeerd voor de periode 1 juli 2021 - 31 december 2021.

Antwoord:

In het NOVB is besloten een NOVB-werkgroep transitieplan in te stellen, bestaande uit vertegenwoordigers van rijk, decentrale overheden en vervoerders die voorstellen hiervoor voor het NOVB voorbereidt. Uiteraard zullen andere stakeholders zoals reizigersorganisaties hier ook bij worden betrokken. Het transitieplan zal vóór 1 april beschikbaar zijn op basis waarvan besluitvorming kan plaatsvinden over maatregelen voor de tweede helft van 2021. De aanpak in de eerste helft van het jaar zal goed worden gemonitord en worden betrokken bij de besluitvorming over ondersteuning in de tweede helft van het jaar.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de staatssecretaris kan aangeven hoe zij haar steunpakket ziet in het licht van de aangenomen motie-Van Esch die de regering verzoekt te voorkomen dat de korte termijnkrimp een negatief effect heeft op de noodzakelijke lange termijn capaciteitsgroei (Kamerstuk 35300-XII, nr. 106).

Is de staatssecretaris van mening dat het huidige steunpakket voldoende is om te garanderen dat die lange termijn capaciteitsgroei gerealiseerd wordt?

Zo ja, op basis waarvan komt zij tot die conclusie?

Antwoord:

Het transitieplan dat ik namens het kabinet heb gevraagd als voorwaarde voor het verlengen van de regeling in 2021 en waaraan rijk, decentrale overheden en vervoerders de komende tijd werken heeft als doel juist negatieve effecten op de ontwikkeling voor de lange termijn te voorkomen. Dat is in lijn met de door de leden van de PvdD genoemde motie. Het plan zal ingaan op wat nodig is ter

ondersteuning van de vereiste transitie om de continuïteit op lange termijn te garanderen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vragen over de verwachtingen voor de tweede helft van 2021. Uiteraard weet nog niemand hoe we er dan voor staan met het virus, de economie en reizigersaantallen. Kan de staatssecretaris voor de begrotingsbehandeling van het ministerie van IenW een exact tijdspad schetsen wanneer de regeling voor de tweede helft van 2021 duidelijk moet zijn, opdat er geen gevolgen zijn voor de dienstregeling voor reizigers? We weten immers nu hoe lang het ministerie erover doet om tot uitvoering te komen. Deze leden willen benadrukken dat een regeling bedoeld moet zijn om voor zowel de korte als de lange termijn de kwaliteit en kwantiteit van de dienst aan reizigers overeind te houden. Inkrimpen en dan weer opstarten, zoals in de luchtvaart, is in het ov amper mogelijk, omdat ook de reizigers in een halflege trein of bus moeten kunnen vertrouwen op een betrouwbare dienst. Hierin zitten de leraren, verplegers en agenten, de winkelmedewerkers en al die anderen die Nederland draaiende houden. Hier kunnen we niet op bezuinigen en we moeten garanderen dat ook in 2021 en verder ons ov een betrouwbare dienst levert. Deze leden zien voornamelijk amper mogelijkheden of noodzaak voor de aangekondigde ‘versobering’. Integendeel, deze leden zijn van mening dat we het ov moeten laten groeien. Dat we nu juist door moeten zetten met investeren in capaciteitsuitbreiding, verbetering van kwaliteit en frequentie. Het ov moet aantrekkelijk blijven en zodra dat weer kan, zouden deze leden graag zien dat we manieren bedenken om oude reizigers zich weer thuis te laten voelen in het ov en ook nieuwe reizigers te laten kennismaken met de trein, als een prettige manier van reizen.

Deze leden hebben met grote belangstelling gekeken naar de succesvolle ‘Hello Belgium Rail-Pass’, die Belgen kunnen aanvragen om zo gratis enkele dagenlang de trein en het eigen land te ontdekken. Met de beschikbaarheidsvergoeding heeft het Rijk als het ware de onverkochte stoelen overgenomen. Deze leden zouden graag zien dat we deze, zodra de situatie dat toelaat, beschikbaar maken voor alle Nederlanders door een vergelijkbaar systeem voor enkele gratis-reizen-dagen op te zetten. Is de staatssecretaris bereid om hierover met de NS in gesprek te gaan?

Antwoord:

Op basis van het transitieplan zal in april worden gezien welke maatregelen nodig zijn om de gewenste transitie te realiseren. Aanpassing van de dienstregelingen is daarbij ook een mogelijkheid.

De reiziger waardeert het OV in Nederland. Ook in tijden van crisis moeten de reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare dienstverlening. Met behulp van de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk is dat mogelijk gemaakt. De vervoerders doen daarbij hun uiterste best om de reizigers aan zich te blijven binden en nieuwe reizigers te overtuigen. Voorbeelden als in België worden daarbij uiteraard meegenomen als inspiratie.

Vervolgens vragen de leden van de D66-fractie zich af met welke vergoeding de vervoerders rekening kunnen houden. De beschikbaarheidsvergoeding wordt nu gesteld op niet minder dan een

kostendekkingsgraad van 93%. Wat is de minimale kostendekkingsgraad waaraan wordt gedacht na 1 juli 2021? Is dit net zoals bij de vorige beschikbaarheidsvergoeding 95%?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/207099

Antwoord:

Het kabinet biedt voor de periode na 1 juli tot en met 31 december 2021 perspectief op verlenging van de regeling. Daarbij zal sprake zijn van een versoering en onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld. Dit plan geeft richting aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021.

De leden van de SP-fractie vragen de staatssecretaris om toe te lichten wat de ‘versoering’ betekent die zij wil doorvoeren voor de beschikbaarheidsvergoeding voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021. Kan dit betekenen dat bepaalde ov-diensten simpelweg afgeschaft of uitgedund worden? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid van steden en dorpen, forensen en mensen die werkzaam zijn in vitale sectoren? En wat betekent dit voor ov-medewerkers?

Antwoord:

Met versoering van de beschikbaarheidsvergoeding wordt bedoeld op het uitgangspunt dat de beschikbaarheidsvergoeding in de huidige vorm niet onbeperkt verlengd kan worden. Het is zaak te zoeken naar mogelijkheden om de dienstregelingen zo te optimaliseren dat vraag en aanbod meer met elkaar in evenwicht worden gebracht, zodat het budget dat nodig is om de beschikbaarheid te garanderen geleidelijk omlaag kan. De vragen die de leden van de SP-fractie stellen, zullen bij de uitwerking van het transitieplan worden meegenomen.

De leden van de CDA-fractie zouden graag willen weten wat de staatssecretaris gaat doen als de coronacrisis definitief is opgelost, bijvoorbeeld door een vaccin?

Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat de beschikbaarheidsvergoeding gestopt moet worden als de coronacrisis definitief voorbij is?

Wat vindt de staatssecretaris van het opnemen van een stopclausule of ‘noodrem’, indien de beschikbaarheidsvergoeding niet meer nodig is als gevolg van bijvoorbeeld een vaccin, vragen deze leden.

Antwoord:

De beschikbaarheidsvergoeding heeft een tijdelijk karakter en stelt de OV-bedrijven in staat om ook in de eerste helft van 2021 een minimale kostendekkingsgraad te realiseren. De hoogte van de vergoeding ademt daarbij mee met de reizigersinkomsten die gerealiseerd worden, dus als de reizigers aantallen zich in de eerste helft van 2021 weer heel snel zouden herstellen, dan leidt dat tot een lagere vergoeding. Vanwege deze systematiek is een noodrem niet nodig.

De leden van de D66-fractie vinden dat, wanneer de COVID-19-crisis zich nog na de zomer van 2021 voortzet en reizigers aantallen achterblijven, het noodzakelijk is dat kritisch gekeken wordt naar de noodzaak om de bestaande dienstregelingen eventueel aan te passen aan de gewijzigde

omstandigheden. Deze leden onderschrijven dan ook de noodzaak dat hiervoor momenteel transitieplannen worden opgesteld. Hierbij is het wat deze leden betreft van belang dat de reiziger in die transitieplannen altijd centraal staat. Hoe gaat de staatssecretaris erop toezien dat in de transitieplannen de reizigersbelangen op een goede manier worden vertegenwoordigd? Worden naast de vervoerders en decentrale overheden, ook andere organisaties betrokken bij de besluitvorming? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/207099

Antwoord:

Het belang van de reiziger staat voor de overheden zeker centraal. Het transitieplan wordt met de NOVB-partners voorbereid, waarbij het uiteraard ook andere stakeholders, zoals reizigersorganisaties worden betrokken.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer