

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3848

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Qbuzz gaat inkrimpen* (ingezonden 28 juli 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 augustus 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3667.

#### Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat Qbuzz gaat inkrimpen als gevolg van de coronacrisis?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

In het NOVB ben ik met vervoerders en medeoverheden in gesprek over de ontwikkelingen in het OV en de maatregelen die kunnen worden genomen om de continuïteit daarvan te borgen in de huidige omstandigheden. Het kabinet heeft met een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer voor 2020 besloten de OV-sector te ondersteunen om het vereiste vervoeraanbod te kunnen blijven bieden. Ik begrijp dat bedrijven voor komende jaren niettemin anticiperen op achterblijvende reizigersaantallen en hun dienstregelingen en bedrijfsvoering daarop aanpassen.

#### Vraag 2

Wat is uw reactie op het feit dat Qbuzz, ondanks dat het gebruik heeft gemaakt van de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW) en de beschikbaarheidsvergoeding en tijdelijk personeel ontslagen heeft, nu nog meer banen wil gaan schrappen?

#### Antwoord 2

Bedrijven hebben het verzoek gekregen een volwaardige dienstregeling te blijven uitvoeren, terwijl duidelijk was dat er veel minder reizigers en reizigersinkomsten zijn en waren. Het Rijk vergoedt met de beschikbaarheidsvergoeding in 2020 niet alle kosten, een deel van de kosten wordt door de bedrijven gedragen.

<sup>1</sup> RTV Utrecht, 27 juli 2020: «Corona dwingt Qbuzz tot inkrimpen: «We doen alles om zo veel mogelijk banen te behouden»»

Bedrijven anticiperen voor komende jaren op achterblijvende reizigersaantallen en passen hun dienstregelingen en bedrijfsvoering daarop aan. De mate waarin zij dit doen is afhankelijk van het verloop van de pandemie en het effect daarvan op het reisgedrag en eventuele beperkende maatregelen die door de overheid worden opgelegd. Vanwege deze samenhang ben ik in het NOVB in gesprek met de sector om de keuzes die gemaakt worden door Rijk, provincies en vervoerders zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. De beschikbaarheid van kwalitatief goed OV voor de reiziger staat daarbij voorop.

Vraag 3, 4

Wat is het effect geweest van uw «alleen noodzakelijke reizen»-campagne, en welke rol ziet u vanwege dat advies nu voor uzelf weggelegd om te voorkomen dat het ov in Utrecht verschaalt?

Welke invloed heeft de concessieverlener op het tegengaan van het verschaalen van het ov-aanbod? Bent u het ermee eens dat een vervoerder niet eenzijdig kan beslissen te schrappen in de dienstverlening?

Antwoord 3, 4

Het advies om alleen noodzakelijke reizen te maken is gelukkig goed opgevolgd, zodat het OV op een veilige manier beschikbaar is gebleven voor iedereen die daarop is aangewezen. Middels de beschikbaarheidsvergoeding is de daling in reizigers voor een belangrijk deel gecompenseerd. Provincies en vervoerregio's zijn opdrachtgever voor het regionaal OV. Zij hebben in hun concessies afspraken vastgelegd over de dienstregelingen en de te volgen procedure bij wijziging daarvan. De afspraak die ik in het NOVB met de sector heb gemaakt is dat met een optimale inzet van personeel en materieel wordt gestreefd naar een maximale capaciteit, zodat alle mensen die met het OV bijvoorbeeld naar hun werk of studie willen, dit ook veilig kunnen.

Vraag 5

Hoe komt het dat commerciële ov-bedrijven in goede tijden winsten kunnen maken waarvan niet openbaar wordt gemaakt of die in Nederland blijven of terugvloeien naar het land van het moederbedrijf, terwijl in tijden dat zij verlies maken de Nederlandse belastingbetaler wel mag opdraven om ze te redden?

Antwoord 5

In het kader van de beschikbaarheidsvergoeding zijn alle vervoerders transparant richting het Rijk over hun gerealiseerde en geprognoseerde kosten en opbrengsten. Het gaat hierbij echter om bedrijfsvertrouwelijke gegevens, die vervoerders niet openbaar hoeven te maken.

Vraag 6

Van welke maatregelen kan het moederbedrijf van Qbuzz, Busitalia, gebruikmaken in Italië om de verliezen van zijn dochter op te vangen? Indien dit niet kan, bent u het er dan mee eens dat het dan niet kan dat in goede tijden winsten uit Nederland wegvloeien?

Antwoord 6

In algemene zin geldt dat aandeelhouders en moederbedrijven leningen kunnen verstrekken of garant kunnen staan voor het aantrekken van extra financiering. Bij de beschikbaarheidsvergoeding geldt dat de vervoerders zelf een deel van de kosten (7%) moeten nemen. Of zij dat uit hun eigen vermogen dekken, leningen aantrekken of dat zij (buitenlandse) aandeelhouders hiervoor aanspreken is aan de vervoerders zelf. Wat betreft het «wegvloeien van winsten» geldt dat in het regionaal OV de concessies door middel van openbare aanbestedingen worden gegund. Dat betekent dat ook (dochters van) buitenlandse vervoerders mee kunnen dingen en een concessie kunnen verwerven als zij het beste aanbod doen. Uiteraard doen zij dit alleen als zij ook over de looptijd van de concessie verwachten een positief rendement te kunnen maken. Daar tegenover staat echter ook dat zij eerst zullen moeten investeren in materieel en personeel. Dit geldt omgekeerd ook voor Nederlandse ondernemingen die in het buitenland actief zijn.

Vraag 7

Bij welke ov-aanbieders speelt nog meer dat zij tijdelijk personeel al ontslagen hebben en overwegen om nog verder te schrappen in personeel en/of dienstverlening?

Antwoord 7

Ik heb over deze overwegingen geen andere informatie dan u heeft kunnen vernemen uit mededelingen die bedrijven in de media hebben gedaan.

Vraag 8

Vindt u dat met dit soort uitwassen het failliet van «commercieel ov» wordt aangetoond, en dat we deze publieke dienst weer in publieke handen moeten krijgen? Zo nee, waarom niet en wat in deze situatie toont aan dat dit een functionerende markt is?

Antwoord 8

Niemand had kunnen voorzien dat deze uitzonderlijke omstandigheden zouden optreden. De bedrijfsvoering van ieder bedrijf is hier niet tegen opgewassen, ongeacht of er sprake is van een commercieel bedrijf of een staatsdeelneming.

Recent heb ik uw Kamer een onderzoek gestuurd naar de Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Dit onderzoek toont aan dat het aanbod van het openbaar vervoer, de efficiency en de klanttevredenheid in de afgelopen twee decennia over de gehele linie is gegroeid. Zowel bij aanbestede trajecten als daar waar het OV is inbesteed en onderhands gegund. Dit laat zien dat alle betrokkenen in de OV-sector heel goed werk leveren. Voor mij is de Corona-crisis geen aanleiding om een goed functionerend systeem te veranderen.