

**2021D08392**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief van 5 februari 2021 inzake de beschikbaarheidsvergoeding OV (Kamerstuk 23 645, nr. 747).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
CDA-fractie	3
D66-fractie	4
GroenLinks-fractie	4
SP-fractie	6
ChristenUnie-fractie	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (ov). Deze leden hebben daarbij nog wel enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavige brief over de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV). Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Kamerbrief omtrent de beschikbaarheidsvergoeding 2020 en 2021. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris en hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris betreffende de BVOV. Deze leden willen de Staatssecretaris hierover enkele vragen stellen.

### VVD-fractie

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 VVD-fractie vragen zich daarnaast 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.

## **CDA-fractie**

### *BVOV 2021*

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 versoerde verlenging voor de periode 1 juli tot en met 31 december 2021 flexibel genoeg gemaakt, aangezien de intensiteit van de coronacrisis kan veranderen?

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 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?

### *Uitvoering BVOV 2020 en 2021*

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?

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?

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.

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 29 984, 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?

## **D66-fractie**

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?

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 versoerde vorm. Welke eisen worden gesteld aan de transitieplannen die door de sector opgesteld moeten worden? Kan worden toegelicht wat deze versoerde vorm inhoudt? Hoe verhoudt een eventuele versoering zich met het onlangs gepubliceerde Toekomstbeeld OV 2040? Klopt het 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?

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 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?

## **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de toewijzing voor steun in een volgend kwartaal. Dat is heel hard nodig want alle reserves zijn op en de onzekerheid is groot, waardoor vervoerders en reizigers niet weten waar ze aan toe zijn. De verwachtingen van vervoerders en het ministerie bij het ontwerp van de regeling was dat dit kwartaal de bezetting weer 75% zou zijn. Dat is niet gelukt. De passagiersaantallen blijven steken op zo'n 30%, met alle gevolgen van dien voor de inkomsten.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de extensie van één kwartaal wel een groot probleem blijft als daarmee de onzekerheid voor bedrijfsvoering, personeel en dienstregeling net zo goed blijft bestaan. Een extensie van één kwartaal, dat slechts het kwartaal ervoor wordt besloten, is te kort dag om hier beleidsmatig of organisatorisch op te

anticiperen. Ov-bedrijven kunnen hun dienstregelingen niet per kwartaal organiseren en zijn zo gedwongen om de gok op verdere steun te nemen dan wel extreem te snijden in de dienstregeling en het personeelsbestand. Deze leden vinden beide opties onverantwoord.

De leden van de GroenLinks-fractie merken 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 GroenLinks-fractie hebben ook enkele vragen over de gevolgen voor de toekomst, nu alle reserves zijn opgebrand. Wat zijn de gevolgen voor de langeretermijnprojecten, 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?

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 langetermijnkosten zijn van kortetermijnbezuinigingen 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?

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 kortetermijnbezuinigingen 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 drukke en mogelijk minder frequente ov te mijden, weer een (extra) auto kopen? Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit te voorkomen?

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.

### **SP-fractie**

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?

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-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?

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.

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?

### **ChristenUnie-fractie**

#### *Verliezen NS*

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?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn ook 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.

#### *Transitieplannen*

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 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.

#### *Aantrekkelijkheid OV*

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 covidcrisis 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?

#### *Samenwerking decentrale overheden*

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn ook 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.

#### *Staatssteun & verantwoordingsplicht*

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?

## **II Reactie van de bewindspersoon**