

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

2586

Vragen van de leden **Van Esch** en **Van Raan** (beiden PvdD) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Hoekstra: NS zal «op termijn» minder moeten gaan rijden»* (ingezonden 26 februari 2021).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 3 mei 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1937.

Vraag 1 en 2

Kunt u aangeven waarom u vindt dat de NS minder moet gaan rijden terwijl we juist meer en beter duurzaam openbaar vervoer nodig hebben?

Kunt u aangeven welke gedegen afweging u gemaakt heeft van het belang van een goedwerkend en toegankelijk OV voordat u tot deze conclusie kwam? Kunt u uw analyse delen met de Kamer?

Antwoord 1 en 2

NS wordt hard geraakt door de COVID-19 crisis. Ik ben de medewerkers van NS zeer dankbaar dat zij er in deze crisis voor zorgen dat de treinen blijven rijden, zodat mensen met cruciale beroepen van en naar hun werk kunnen reizen. 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 kostendekkingsgraad van 93%. Over 2020 ontvangt NS € 818 miljoen. De Staatssecretaris van IenW heeft u op 9 april jl. geïnformeerd dat de beschikbaarheidsvergoeding OV is doorgetrokken naar eind 2021¹. De beschikbaarheidsvergoeding is op zichzelf echter, ook samen met de besparingen die NS doorvoert, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende om NS op termijn weer financieel gezond te krijgen. De Staatssecretaris van IenW en ik onderzoeken daarom samen met NS de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat NS haar publieke taak nu en in de toekomst kan blijven vervullen. Daarbij hanteren we het Afwegingskader bij steunverzoeken voor individuele bedrijven, dat op 1 mei 2020 met uw Kamer is gedeeld². We kijken daarbij naar wat NS zelf kan doen, zoals het bespa-

¹ Kenmerk IenW/BSK-2021/103439

² Kamerstuk 35 420, nr. 36

ringspakket van € 1,4 miljard dat NS heeft gepresenteerd, en naar wat de aandeelhouder en concessieverlener kunnen doen.

Ik zie 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 Staatssecretaris van IenW 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.

Met de brief van 9 april jl. bent u ook geïnformeerd dat er richting de zomer van 2021 wordt gewerkt aan de vormgeving van een regeling voor de periode na 2021, waarbij de ontwikkelingen m.b.t. corona en de beperkende maatregelen worden betrokken.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de analyse voor de coronacrisis was dat in 2027 of mogelijk zelfs al in 2025 de maximumcapaciteit van het spoor bereikt zou zijn?

Antwoord 3

Ja. In de Nationale Markt- en Capaciteitanalyse (NMCA) worden voorspellingen gedaan voor de drukte op het spoor en in de trein. De gerealiseerde reizigersaantallen in het OV lagen voor de coronacrisis boven of rond het hoge groeiscenario. Dit zou betekenen dat vanwege de hoge reizigersaantallen reeds sprake was van knelpunten (volle treinen) of dat deze eerder dan verwacht zouden worden bereikt. Zonder aanvullende maatregelen aan het spoor is het niet mogelijk om meer treinen te rijden, dus zou op een aantal trajecten – met name tussen de grote steden – de maximale capaciteit al voor 2030 in zicht komen.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat de gedeelde conclusie was en is dat er juist meer geïnvesteerd moet worden in de capaciteitsgroei van het spoor, zodat ook na de coronacrisis het OV een duurzaam en toegankelijk vervoersmiddel is voor iedereen die daar gebruik van wenst te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De verwachting is dat de reizigersaantallen zich na de coronacrisis op lange termijn weer zullen herstellen. Deze verwachting is nog onzeker, momenteel is de verwachting dat rond 2025 de reizigersaantallen van 2019 bereikt worden. Er kan een keuze gemaakt worden te investeren in de capaciteit op het spoor. In januari 2021 is hiervoor de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV gepresenteerd. Dit laat zien welke keuzes gemaakt kunnen worden. Ook de nieuwe NMCA – die voor de zomer van 2021 uitkomt – zal een beeld geven van de verwachte ontwikkeling op het spoor zonder aanvullende maatregelen.

Vraag 5 en 6

Bent u bekend met aangenomen motie Van Esch (PvdD)³ die de regering verzoekt om te voorkomen dat de crisis en krimp in reizigersaantallen op de korte termijn een negatief effect hebben op de noodzakelijke capaciteitsgroei op de lange termijn?

Hoe passen uw opmerkingen bij die motie? Hoe gaat u die motie uitvoeren?

Antwoord 5 en 6

Ik ben bekend met de motie Van Esch. De Staatssecretaris van IenW is 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.

³ Kamerstuk 35 300-XII, nr. 106

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.

Vraag 7

Waarom heeft u wel aangegeven dat de NS minder moet gaan rijden en niet aangegeven dat Air France-KLM minder moet gaan vliegen?

Antwoord 7

Ik zie dat NS de huidige dienstregeling met de huidige reizigersaantallen en met haar financiële situatie op termijn niet vol lijkt te kunnen houden. Daarom ben ik samen met de Staatssecretaris van IenW in gesprek met NS om er zorg voor te dragen dat NS haar belangrijke publieke taak kan blijven vervullen en op termijn weer een financieel gezond bedrijf wordt. Daarbij kijken we naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de concessieverlener en de aandeelhouder kunnen doen.

NS en het Ministerie van IenW hebben samen een contract gesloten, de concessieovereenkomst. Daarin staan de afspraken vastgelegd die IenW met NS heeft gemaakt over het vervoer op het hoofdrailnet en de concessievergoeding die NS daarvoor moet betalen. Vorig jaar heeft het kabinet aan NS (en alle andere OV-vervoerders) gevraagd een volwaardige dienstregeling te blijven rijden, zodat mensen met cruciale beroepen van en naar hun werk konden blijven reizen. Het kabinet heeft daar een vergoeding tegenover gesteld, de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer, om te komen tot een kostendekkingsgraad bij de vervoerders van 93%-95%. Bij de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding in 2021 hebben de vervoerders in overleg met hun concessieverlener meer ruimte om het aanbod en de afspraken aan te passen aan de nieuwe situatie en de teruggelopen vraag. Hierbij dient de bereikbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van het OV geborgd te zijn.

Anders dan NS is Air France-KLM niet gebonden aan afspraken met het kabinet over hoe vaak er minimaal gevlogen moet worden. Air France-KLM kan daarom zelf besluiten minder te vliegen. Dat blijkt ook: de capaciteit, in termen van «Available Seat Kilometer», was in 2020 ongeveer 54% lager dan in 2019.

Vraag 8

Weet u wel dat we ons midden in een gevaarlijke klimaatcrisis bevinden en dat treinen in Nederland gebruik maken van 100% windenergie, terwijl vliegtuigen 100% gebruik maken van fossiele brandstoffen?

Antwoord 8

Het kabinet ziet de trein als een goed en duurzaam alternatief voor het vliegtuig voor kortere internationale afstanden. Zo hebben de Minister en Staatssecretaris van IenW samen met NS, ProRail, Schiphol en KLM in november 2020 de Actieagenda Trein en Luchtvaart gepresenteerd⁴. Daarin staan verdere maatregelen om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen.

Juist om de inzet van duurzame brandstoffen te stimuleren zet Nederland zich actief in voor de invoering van een Europese bijmengverplichting voor luchtvaart. De Europese Commissie verwacht medio april 2021 een juridisch voorstel onder het ReFuel EU Aviation Initiative te presenteren, waarin hoogstwaarschijnlijk een Europese bijmengverplichting wordt voorgesteld. Dit is een belangrijke stap om juist minder fossiele brandstoffen te gebruiken in de luchtvaart en het aandeel duurzame brandstoffen significant te vergroten.

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat het gerapporteerde verlies van de NS veel groter is, omdat ook de te verwachten verliezen voor de komende jaren al afgeboekt worden (conform International Financial Reporting Standards (IFRS) horende bij de hoofdrailconcessie)?

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 916

Antwoord 9

Zoals NS rapporteert in haar jaarverslag over 2020, heeft NS vanwege de afgenomen winstgevendheid van de concessiecontracten door de COVID-19 crisis bijzondere waardeverminderingen moeten nemen. De bijzondere waardevermindering voor het Nederlandse hoofdrailnet bedraagt € 1,6 miljard. De bijzondere waardevermindering op haar buitenlandse activiteiten bedraagt € 770 miljoen. Beide bijzondere waardeverminderingen dragen bij aan het gerapporteerde verlies van € 2,6 miljard.

Vraag 10

Klopt het dat deze systematiek niet opgaat voor Air France-KLM? Is het gerapporteerde verlies bij die firma van 7,1 miljard euro dus een feitelijk verlies over alleen 2020?

Antwoord 10

Het klopt dat de situatie van Air France – KLM anders is dan bij NS, omdat Air France – KLM niet te maken heeft met concessiecontracten. Desondanks heeft ook Air France – KLM in 2020 te maken gehad met een bijzondere waardevermindering. Deze bedroeg € 680 miljoen en was hoofdzakelijk gerelateerd aan de vloot, in verband met een vroegtijdige uitfasering van bepaalde vliegtuigen. Daarnaast rapporteert de onderneming over 2020 ook € 833 miljoen aan herstructureringskosten. Uit een «impairment test» op de activa van Air France – KLM is gebleken dat geen verdere waardeverminderingen genomen hoefden te worden.

Vraag 11

Kunt u aangeven hoe groot het verwachte verlies zou zijn voor Air France-KLM wanneer volgens dezelfde systematiek ook de verwachte verliezen in toekomstige jaren nu al ingeboekt zouden worden?

Antwoord 11

Het is aan de bestuurders van de onderneming om te bepalen of en hoe zij communiceren over verwachte toekomstige resultaten.

Vraag 12

Welk toekomstig verdienvermogen ziet u voor Air France-KLM in een krimpende luchtvaartsector? En welk verdienvermogen ziet u voor de NS in een groeiende spoorsector?

Antwoord 12

Met de start en uitrol van wereldwijde grootschalige vaccinatieprogramma's dit jaar is het de verwachting dat de vraag naar luchtvervoer vanaf de tweede helft van 2021 aan een structureel herstel zal beginnen, waarbij volgens de recente prognose van Eurocontrol in 2023–2024 het niveau van 2019 weer zal worden bereikt. De sector zal zich in deze prognoses daarmee gestaag naar een nieuwe situatie van capaciteitsschaarste ontwikkelen waardoor luchtvaartmaatschappijen hun verdienvermogen weer kunnen opbouwen. Het verdienvermogen van NS ligt in het terugwinnen van de reizigers, zodra men weer regulier kan reizen met de trein. Ook na COVID-19 verwacht NS dat het reizigersgedrag zal veranderen en dat reizigersaantallen zich pas geleidelijk zullen herstellen. NS bereidt zich hierop voor.

Vraag 13

Waarom maakt u voor deze twee staatsdeelnemingen zo'n verschillende afweging?

Antwoord 13

Air France-KLM en NS zijn twee verschillende bedrijven. Beide bedrijven worden hard geraakt door de COVID-19 crisis. NS ontvangt via de sectorbrede beschikbaarheidsvergoeding steun van het kabinet. Het kabinet maakt conform het Afwegingskader bij steunverzoeken voor individuele bedrijven per bedrijf de afweging of individuele steun aan de orde is. Het kabinet heeft vorig jaar besloten Air France-KLM te steunen door middel van een garantiestelling en een directe lening waarover een garantiepremie en rente moet worden betaald. Met NS ben ik, samen met de Staatssecretaris van IenW, nog in gesprek over eventuele extra steun naast de beschikbaarheidsvergoe-

ding voor het openbaar vervoer. Daarbij kijken we naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de concessieverlener en de aandeelhouder kunnen doen.

Vraag 14

Op welke manier gaat u als verantwoordelijke voor de staatsdeelneming «Nederlandse Spoorwegen» de NS door de huidige crisis helpen?

Antwoord 14

Als aandeelhouder kijk ik samen met NS en met het Ministerie van IenW naar de mogelijkheden om NS weer financieel gezond te krijgen. De manier waarop is nog onderwerp van gesprek. Het uitgangspunt voor NS, het Ministerie van IenW en mij als aandeelhouder, is dat NS haar belangrijke publieke taak kan blijven vervullen. Daarbij kijken we naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de aandeelhouder en concessieverlener kunnen doen.

Vraag 15

Op welke manier gaat u andere OV-vervoerders door de huidige crisis helpen?

Antwoord 15

De Staatssecretaris van IenW heeft u op 9 april jl. geïnformeerd⁵ dat het kabinet heeft besloten om de beschikbaarheidsvergoeding⁶ 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 Nationaal Openbaar Vervoer Beraad is deze afspraak met de OV-partijen gedeeld. Voor de fase na de beperkende maatregelen bereiden partijen zich 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.

Vraag 16

Op welke wijze gaat u, conform de aangenomen motie Van Esch, ook breder zorgen dat de OV-vervoerders financiële slagkracht hebben om de noodzakelijke investeringen voor de toekomst te doen?

Antwoord 16

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 borgen. 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 reeds geplande investeringen. Het is zaak deze ontwikkelingen steeds goed op elkaar af te stemmen.

Vraag 17

Bent u bereid te stoppen met dit soort campagneleuzen, de klimaatcrisis serieus te nemen, uw steun aan de KLM te staken en het geld te steken in de NS en andere spoorvervoerders? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Het kabinet heeft vorig jaar besloten KLM te steunen door middel van een garantiestelling en een directe lening waarover een garantiëpremie en rente moet worden betaald. NS krijgt over 2020 een beschikbaarheidsvergoeding van € 818 miljoen en kan ook in 2021 aanspraak maken op de beschikbaarheidsvergoeding. Met NS ben ik, samen met de Staatssecretaris van IenW, nog in gesprek over eventuele extra steun naast de beschikbaarheidsvergoe-

⁵ Kenmerk IenW/BSK-2021/103439

⁶ Kamerstuk 23 645, nrs. 726, 729 en 747

ding voor het openbaar vervoer. Daarbij kijken we naar wat NS zelf kan doen, en naar wat de concessieverlener en de aandeelhouder kunnen doen. Als besloten wordt tot extra steun voor het ene bedrijf, gaat dat uiteraard niet ten koste van reeds toegezegde steun aan een ander bedrijf.

Vraag 18

Kunt u deze vragen binnen een week beantwoorden?

Antwoord 18

Op 8 maart 2021 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat met het oog op een zorgvuldige en volledige beantwoording de vragen niet binnen een week konden worden beantwoord.