

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van deze wetsvoorstellen, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (eerste incidentele suppletoire begroting inzake beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer) (Kamerstuk 35 490), de Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020 (tweede incidentele suppletoire begroting inzake beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer) (Kamerstuk 35 491), de Adviesaanvraag aan het samenwerkingsverband van planbureaus en het RIVM over de vraag hoe voorkomen kan worden dat de komende maanden iedereen weer met de auto of het ov gaat reizen en thuiswerken (Kamerstuk 31 305, nr. 313), de brief Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer onder concessie (Kamerstuk 23 645, nr. 723) en de brief Toelichting beschikbaarheidsvergoeding ov en comptabiliteitswet Art. 2.27 (Kamerstuk 23 645, nr. 722).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Nr.	Vraag
1	Kunt u aangeven wat de gevolgen van de terugval in inkomsten van openbaar vervoersbedrijven (ov-bedrijven) is voor de geplande investeringen in vergroening, capaciteitsgroei, frequentie en comfort? Helpt het beschikbaarheidsfonds voldoende om de ambities voor de middellange termijn overeind te houden?
2	Wat zijn de kosten voor de korte termijn voor het ov nu het nog steeds op 10–20% bezetting rijdt, omdat voor het ov (in tegenstelling tot vliegtuigen) nog steeds de regel geldt dat men het ov alleen voor noodzakelijke reizen gebruikt?
3	Hoe snel verwacht u dat het ov met het bedoelde aandeel van 40% capaciteit rijdt? Hoe gaat u hierop sturen?
4	Hoe staan de ov-bedrijven, zoals de stadsvervoerders, er voor die geen (of amper) concessievergoedingen of subsidies ontvangen en het vooral van reizigers moeten hebben? Hebben zij de afgelopen maanden al hun reserves moeten gebruiken? Moesten zij schulden aangaan?
5	Kunt u uitleggen wat de relatie is tussen steun en kosten bij ov-bedrijven met een buitenlandse moedermaatschappij of een buitenlandse dochter? Ontvangen die ov-bedrijven ook steun uit het buitenland? Wordt Nederlandse steun gebruikt voor buitenlandse activiteiten? Zijn er vergelijkbare regelingen in die landen en hoe beïnvloeden die de bedrijfseconomische positie van die bedrijven? Lopen bedrijven met Nederlandse concessies het risico op faillissement in het buitenland? Lopen de concessies in Nederland risico?
6	Welke compensatieregelingen kennen België, Duitsland en Frankrijk en welke financiële omvang hebben deze regelingen?
7	Waren er liquiditeitsproblemen bij (een van) de betrokken vervoerders voor de COVID-19-periode?
8	Op basis waarvan is de eigen bijdrage van vervoerders vastgesteld? Waarom is gekozen voor maximaal 7% van de kosten?
9	Wanneer komt een vervoersbedrijf in aanmerking om een verhoging van maximaal 2% bovenop de kostendeckingsgraad van 93% te ontvangen? Wat wordt precies bedoeld met de voorwaarde: «als overtuigend kan worden aangetoond dat er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid is dan de dienstverlening af te schalen om continuïteit te borgen»?
10	Hoe worden misbruik en oneigenlijk gebruik van de vergoeding voorkomen? Hoe wordt gemonitord dat geen dividend mag worden uitgekeerd, dat geen bonussen aan een Raad van Bestuur en hoger management uitgekeerd mogen worden of ontslagvergoedingen voor bestuurders worden verstrekt en dat geen eigen aandelen mogen worden ingekocht?
11	Op welk moment deze zomer gaat u met de concessieverleners (provincies, gemeenten en vervoersregio's) in overleg voor het vervolg van de afspraken voor 2021, gezien het feit dat zij hun exploitatiebijdragen door moeten blijven betalen? Klopt het dat deze bijdragen voor het jaar 2020 zijn begroot en dat dat nu nog geen negatieve financiële consequenties heeft, maar dat te voorzien is dat het door blijven betalen in het jaar 2021 niet onder dezelfde afspraak kan doorgaan, omdat de begrotingscyclus voor 2021 ook voor hen deze zomer start?
12	Klopt het dat de streekvervoerders enerzijds financiële ondersteuning krijgen van de provinciale concessieverleners en anderzijds van de rijksoverheid met deze beschikbaarheidsvergoeding? Zijn hier afspraken over gemaakt tussen Rijk en provincies of ontvangen deze commerciële vervoerders nu dubbelop?

- 13 Heeft u al nagedacht over de periode na december 2020 (tot wanneer de beschikbaarheidsvergoedingsafsprake duurt) in geval de coronamaatregelen in het ov dan nog steeds gelden en de vervoerders steun nodig hebben om de volledige dienstregeling te blijven rijden? Hoe zorgt u ervoor dat hier vroegtijdig op wordt ingespeeld?
- 14 Klopt het dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bedrag van 167 miljoen euro, afkomstig van de concessievergoeding die NS aan dit ministerie betaalt, inzet voor de financiële steun aan de commerciële streekvervoerders? Zo nee, waar wordt dan dekking gevonden en hoe wordt ervoor gezorgd dat NS niet indirect meebetaalt aan financiële steun voor zijn concurrenten?
- 15 Op welke manier heeft u rekening gehouden met de financiële steun aan ov-bedrijven door andere landen aan hun eigen vervoerders en/of staatsdeelnemingen, zoals de miljardensteun van Duitsland aan Deutsche Bahn en dochteronderneming Arriva, die in Nederland actief is? Gezien het feit dat de financiële steun wordt verschaft op basis van nacaculatie, wordt de buitenlandse steun verrekend met de beschikbaarheidsvergoeding?
- 16 Waarom is er gekozen voor een open-kosten-berekening en niet voor een percentage van de omzet als compensatie?
- 17 Welke bijdragen dan wel garanties leveren de grote moederbedrijven uit Duitsland en Frankrijk? Zijn deze (moeder)bedrijven om een bijdrage in welke vorm dan ook gevraagd? Zo ja, wat was het antwoord? Zo, nee, waarom niet en wordt dit alsnog gedaan?
- 18 Hoe groot is de kans dat de capaciteit in het ov op korte termijn wordt opgeschaald en wat betekent dit voor de bijdrage?
- 19 Ten laste waarvan komen dan de resterende 5–8%, als de ov-bedrijven 92–95% vergoed krijgen? Is geen winstuitkering en geen bonusuitkering genoeg om dit te dekken? Lopen de schulden op? Hoe voorkomen we dat dit gat gedekt wordt met bezuinigingen op het personeel of op investeringen in de toekomstige dienstverlening?
- 20 Kunt u inzichtelijk maken hoe een enigszins uniforme regeling uitpakt voor de toch wel zeer verschillende bedrijven? Hoe kan eenzelfde regeling hetzelfde uitpakken voor een nationale spooraanbieder en een stedelijk ov-bedrijf en een gemengde regionale vervoerder met bus-, spoor- en grensoverschrijdende lijnen?
- 21 Waarom worden er geen aanvullende eisen gesteld aan de hoogte van de vergoedingen voor bestuurders bij staatsdeelnemingen? Blijven deze bestuurders nu bijna tweemaal de balkenendenorm verdienen?
- 22 Waarom was er geen voorhangprocedure in het proces omtrent extra steun? Is de rol van de Kamer daarmee niet verkleind, iets wat niet de schoonheidsprijs verdient?
- 23 Waarom hoeft het ov geen gebruik te maken van de bestaande ondersteuningsmaatregelen, zoals iedere andere ondernemer? Waarom worden gewone ondernemers anders behandeld dan grote ov-bedrijven?
- 24 Kunnen mensen die een reisabonnement voor het ov hebben, gezien het feit dat hen wordt afgeraden daarvan gebruik te maken, compensatie krijgen?
- 25 Is de genoemde 1,5 miljard euro het maximumbedrag voor de vergoeding? Is dit een hard plafond? Of kan de compensatie hoger uitvallen?
- 26 Kan een deel van het bedrag ook worden gebruikt voor om- of bijscholing van medewerkers, zodat ze werk kunnen zoeken buiten de sector?

- 27 Er wordt aangegeven dat decentrale overheden de bijdragen vanuit de huidige concessieafspraken volledig doorbetalen. Hoe hoog is dit bedrag?
- 28 Uit welke post komt de overschrijding? En hoe en wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?
- 29 Wat is de reden om gebruik te willen maken van artikel 2.27, lid 2 van de Comptabiliteitswet? Waarom wordt niet gewacht totdat de Tweede en Eerste Kamer dit formeel geautoriseerd hebben?
- 30 Wat is de onderbouwing van het feit dat er voldaan zou zijn aan het «spoedeisend belang», wat een voorwaarde is van genoemd wetsartikel?
- 31 Hoe is uitvoering gegeven aan onderdeel 2.27b van de Comptabiliteitswet, waarin staat dat de Tweede en de Eerste Kamer der Staten-Generaal vooraf zijn geïnformeerd?
- 32 Welke ov-bedrijven hebben liquiditeitsproblemen of hebben dit gehad?
- 33 Zijn er ov-bedrijven waarbij binnen drie maanden liquiditeitsproblemen worden verwacht?
- 34 Waren er op het moment van het (voorgenomen) besluit signalen dat er binnen drie maanden faillissementen te verwachten waren bij de ov-bedrijven? Als er liquiditeitsproblemen waren, waarom is er toen niet gekozen om die, zoals bij een van de waddenveerbedrijven is gedaan, direct op te lossen?
- 35 Waarom wordt er gekozen voor het aanbieden van een volwaardige dienstregeling?
- 36 Waarom is er niet gekozen om een volwaardige dienstregeling in de spits te rijden met een versoberde dienstregeling op momenten buiten de spits?
- 37 Zijn de mogelijkheden onderzocht om een dienstregeling van 95% of 90% te bieden of bijvoorbeeld 75%? Heeft u scenario's door laten rekenen waarin de dienstregeling iets werd afgeschaald? Zo ja, welke scenario's zijn doorgerekend en wat zijn daarvan de uitkomsten?
- 38 Uit welke begroting komt de 1,3 miljard euro die nu aan Infrastructuur en Waterstaat geboekt wordt?
- 39 Welk project kan of welke projecten kunnen er niet uitgevoerd worden nu er 167 miljoen euro minder in het investeringsfonds zit?
- 40 Is het bedrag dat genoemd wordt in de bijdrage aan het Infrastructuurfonds de concessievergoeding van NS?