

Vergaderjaar 2019–2020

35 490

**Wijziging van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (eerste
incidentele suppletoire begroting inzake
beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar
vervoer)**

Nr. 6

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 juni 2020

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

De vragen zijn op 22 juni 2020 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 26 juni 2020 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct griffier van de commissie,
Rijkers

Inleiding

Op 22 juni 2020 ontving ik van uw Kamer – vanuit vaste commissie voor

- Infrastructuur en Waterstaat – schriftelijke vragen naar aanleiding van
- 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. 722) en
 - de brief Toelichting beschikbaarheidsvergoeding ov en comptabiliteitswet Art. 2.27 (Kamerstuk 23 645, nr. 722).

Hierbij voorzie ik uw Kamer van antwoorden op de gestelde vragen.

Hierbij stuur ik uw Kamer eveneens conform artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet een onderbouwing en evaluatie van de beschikbaarheidsvergoeding. Uw Kamer heeft recent de naleving van artikel 3.1 van CW als focusonderwerp voor de Verantwoording 2020 benoemd. Daarbij wordt verlangd om voorstellen met (kans op) significante financiële gevolgen zo veel mogelijk te voorzien van een afzonderlijke bijlage «Onderbouwing en evaluatie van het voorstel».

Vraag 1

Kunt u aangeven wat de gevolgen van de terugval in inkomsten van openbaarvervoersbedrijven (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?

Antwoord 1

Zoals ook gecommuniceerd in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg duurzaam vervoer zijn bij mij tot nu toe geen signalen bekend dat vervoersbedrijven hun geplande investeringen niet door laten gaan¹. Ook met de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer kunnen we niet uitsluiten dat het wel enig effect heeft op de investeringen. Het is echter zeker dat een minder ruime regeling meer consequenties zou hebben voor zowel de dienstregeling, het personeel als de reserves bij de OV-partijen. Ik blijf in het NOVB en aan andere bestuurlijke tafels in gesprek met overheden en ov-bedrijven over de impact van COVID-19 op de toekomst van het openbaar vervoer.

Vraag 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?

Antwoord

De verwachte uitgaven voor beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer bedragen zo'n € 1,5 miljard. Hiermee wordt het overgrote deel van de kosten die worden gemaakt, na aftrek van de ontvangsten die nog

¹ Kamerstukken II, 2019–2020, 32 813-494

wel binnenkomen, gedekt. In de geraamde uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer wordt ervan uitgegaan dat het gebruik geleidelijk weer toe zal nemen.

Vraag 3

Hoe snel verwacht u dat het ov met het bedoelde aandeel van 40% capaciteit rijdt? Hoe gaat u hierop sturen?

Antwoord 3

Het huidige gemiddelde gebruik in Nederland ligt tussen de 25% en 35% t.o.v. 2019. Tussen regio's, tijdstippen en modaliteiten zijn verschillen zichtbaar. Via afspraken met sectoren, zoals onderwijs en middels voorlichtingscampagnes proberen we reizigersomvang enigszins te sturen. Verder blijven we monitoren wat het gebruik is in de komende maanden.

Vraag 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?

Antwoord 4

De beschikbaarheidsvergoeding houdt hier rekening mee door te sturen op een individuele kostendekkingsgraad. Ook is er in specifieke gevallen de mogelijkheid om onder voorwaarden maximaal 2%-punt extra toe te kennen als dit noodzakelijk is om de dienstregeling te continueren. Sommige vervoerders hebben aangegeven een lening te zijn aangegaan, andere vervoerders hebben aangegeven een beroep te doen op hun reserves.

Vraag 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?

Antwoord 5

De Nederlandse steun wordt niet gebruikt voor buitenlandse activiteiten, de beschikbaarheidsvergoeding is zo opgebouwd dat het enkel de kosten voor het rijden van openbaar vervoer in Nederland vergoedt (hiermee is sprake van het zogenaamde ring-fencing). De vergoeding vergoedt in geen geval alle kosten, aan de vervoerders wordt ook een bijdrage gevraagd. In het algemeen lijkt het risico op faillissementen zeer beperkt omdat ook in andere landen steun wordt verleend aan OV-bedrijven of de overheid zelf opbrengstverantwoordelijk is.

Vraag 6

Welke compensatieregelingen kennen België, Duitsland en Frankrijk en welke financiële omvang hebben deze regelingen?

Antwoord 6

In alle buurlanden speelt het onderwerp van mogelijke financiële compensatie voor het openbaar vervoer vanwege de COVID-19 uitbraak.

- In België is er nog geen beslissing genomen over financiële compensatiemaatregelen maar de besprekingen daarover lopen op federaal niveau.
- In Duitsland is op 16 juni 2020 een wetsontwerp bij de bondsdag ingediend om 2,5 miljard euro vrij te maken voor de bondslanden die de openbaar vervoer contracten beheren met de vervoerders. In Duitsland is berekend dat voor 2020 tenminste 5 miljard euro nodig is ter financiële compensatie.
- De Franse Minister van de ecologische en solidaire transitie, Elisabeth Borne, heeft 19 juni 2020 aangegeven dat de Franse spoorvervoerder SNCF door de Franse staat zal worden gesteund om de coronacrisis te boven te komen. Hoe deze steun eruit zal gaan zien, moet nog in overleg nader bepaald worden. Door de crisis heeft de SNCF de afgelopen maanden zijn passagiersvervoer bijna geheel stilgelegd. Volgens de CEO van de SNCF, Jean-Pierre Farandou, bedraagt de inkomstenderving als gevolg hiervan 4 miljard euro. Ook op lokaal niveau is de sector in overleg met de (lokale) overheid over mogelijke financiële steun.

Daarnaast heeft de Britse regering op 23 maart 2020 alle openbaar vervoer contracten voor spoorwegen opgeschort en voor 6 maanden nieuwe financiële afspraken gemaakt waarbij de overheid het grootste deel van het opbrengstrisico overneemt wegens omzetting vanwege COVID-19.

Vraag 7

Waren er liquiditeitsproblemen bij (een van) de betrokken vervoerders voor de COVID-19-periode?

Antwoord 7

Bij de betrokken vervoerders waren vóór de COVID-19-periode geen liquiditeitsproblemen bekend. De Terschellinger Stoomboot Maatschappij en Wagenborg Passagiersdiensten hadden in de periode maart tot en met mei wel te maken met urgente en voor hen grote liquiditeitsproblemen. Vanwege deze liquiditeitsproblemen heb ik op 23 april jl. besloten om aan hen tijdelijk een lening van respectievelijk € 3 en € 1 miljoen te verstrekken om te voorkomen dat de Friese waddenveren op korte termijn moesten stoppen met varen.

Vraag 8

Op basis waarvan is de eigen bijdrage van vervoerders vastgesteld? Waarom is gekozen voor maximaal 7% van de kosten?

Vraag 9

Wanneer komt een vervoersbedrijf in aanmerking om een verhoging van maximaal 2% bovenop de kostendekkingsgraad 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»?

Antwoord 8 en 9

Het kabinet vindt het van belang dat vervoerders zelf ook een bijdrage leveren. Zij hebben aangegeven wat volgens hun een reëel aandeel is waarbij zij de dienstregeling kunnen blijven aanbieden. Daarom is de vergoeding op 93% van de kostendekkingsgraad gesteld. In algemene zin geldt daarbij dat een ov-bedrijf voor een verhoging van de vergoeding met maximaal 2%-punt alleen in aanmerking kan komen als overtuigend kan worden aangetoond dat bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid bestaat dan afschaling van de dienstverlening. Deze voorwaarde wordt de komende periode uitgewerkt.

Vraag 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?

Antwoord 10

Bij de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer geldt een aantal voorwaarden ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. 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. De voorwaarden, wijze van monitoring en nacalculatie worden de komende periode verder uitgewerkt. Ik zal uw Kamer daarover informeren.

Vraag 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?

Antwoord 11

Concessieverleners hebben een contract met de vervoerders waarin onder andere afspraken gemaakt zijn over exploitatiebijdragen. In het NOVB is afgesproken dat concessieverleners en concessiehouders tijdig het gesprek aangaan over het jaar 2021 (en verder). Daarbij houd ik via het NOVB de vinger aan de pols.

Vraag 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?

Antwoord 12

Afgesproken is dat de provinciale concessieverleners hun geplande concessiesubsidies blijven betalen. In de beschikbaarheidsvergoeding is hier rekening mee gehouden, omdat met de vergoeding wordt aangevuld tot een bepaalde kostendekkingsgraad. Er is dus geen sprake van dubbele betalingen.

Vraag 13

Heeft u al nagedacht over de periode na december 2020 (tot wanneer de beschikbaarheidsvergoedingsafpraak duurt) ingeval 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?

Antwoord 13

Zie antwoord op vraag 11.

Vraag 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?

Antwoord 14

Op 5 juni hebben we afgesproken dat alle betrokken overheden de middelen die zij in 2020 gereserveerd hadden of binnenkrijgen voor de uitvoering van de concessies inzetten ten behoeve van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Het Ministerie van IenW levert daarmee een bijdrage van € 167 miljoen. Dit is gelijk aan het bedrag dat IenW ontvangt van NS voor de concessie van het Hoofdrailnet en de HSL-heffing. Als grootste vervoerder in Nederland maakt NS naar verwachting het meeste gebruik van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer.

Vraag 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 nacalculatie, wordt de buitenlandse steun verrekend met de beschikbaarheidsvergoeding?

Antwoord 15

Wij hebben de continuïteit van de vitale OV-sector voorop gezet. Het gekozen vertrekpunt daarbij was om het aanbod van het openbaar vervoer in Nederland niet zozeer afhankelijk te maken van een eventueel financieel gedreven beslissing door een buitenlandse aandeelhouder. Daarbij geldt dat de beschikbaarheidsvergoeding alleen toeziet op de kosten voor het vervoer onder concessie in Nederland en is gebaseerd op gebruik van open boeken, reële kosten en een eigen bijdrage van de OV-bedrijven. Hiermee wordt voorkomen dat de steun die wij verlenen wordt ingezet om problemen in andere landen op te lossen. Met de diverse buurlanden is overigens intensief contact (zie ook antwoord bij vraag 6).

Vraag 16

Waarom is er gekozen voor een open-kosten-berekening en niet voor een percentage van de omzet als compensatie?

Antwoord 16

De ov-bedrijven ontvangen een vergoeding op basis van de vraag van het kabinet om te blijven rijden en per 1 juni de dienstregeling weer op te schalen. Dit kost geld. De vergoeding is gebaseerd op de gerealiseerde kosten om openbaar vervoer aan te bieden. Daarmee is zeker dat de vergoeding niet groter zal zijn dan de kosten die worden gemaakt.

Vraag 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?

Antwoord 17

Zoals aangegeven bij vraag 15 stond bij het opstellen van de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer de continuïteit van OV

voerop. Aan de vervoerders is ook een bijdrage gevraagd om het gezamenlijke probleem op te lossen. De beschikbaarheidsvergoeding dekt niet alle kosten af. Het is aan de vervoerders (en daar waar van toepassing aan moederbedrijven) om deze kosten op te vangen. Daarmee leveren ze een bijdrage van 5–7%.

Vraag 18

Hoe groot is de kans dat de capaciteit in het ov op korte termijn wordt opgeschaald en wat betekent dit voor de bijdrage?

Antwoord 18

Met het kabinetsbesluit van 24 juni jl. komt meer vervoercapaciteit beschikbaar. Verdere opschaling en wanneer dat kan, hangt vooral af van hoe de verspreiding van het virus zich zal ontwikkelen. Als het aantal reizigers en daarmee de reizigersinkomsten sneller toenemen dan de prognoses, dan zal de beschikbaarheidsvergoeding lager uitvallen dan nu voorzien.

Vraag 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?

Antwoord 19

Het kabinet hecht eraan dat de vervoerders zelf ook een passende bijdrage leveren. Gemiddeld zijn de winstmarges in de ov-sector klein. Ik zal met de ov-bedrijven het gesprek blijven voeren om de continuïteit van het ov te borgen, ook op de langere termijn. Zie ook antwoord op vraag 8 en 9.

Vraag 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?

Antwoord 20

Het was ingewikkeld om te komen tot een vergoeding die voldoet aan onze randvoorwaarden; voldoende om openbaar vervoer aan te bieden, zo min mogelijk verstoring van de markt, en een uitvoerbare maatregel. Daarbij is gekozen voor een regeling op basis van de kosten om een concessie uit te voeren met voor iedere partij een vergoeding om uit te komen op een kostendekkingsgraad van niet meer en niet minder dan 93%. Alle vervoerders kunnen een verzoek indienen om een verhoging van maximaal 2%-punt. Daarmee is het verschil in de vergoeding maximaal 2%-punt, waarbij rekening wordt gehouden met eigen mogelijkheden van vervoerders om de dienstregeling zo normaal mogelijk te blijven aanbieden. De huidige regeling waarborgt daarmee zo veel als mogelijk een gelijk speelveld.

Vraag 21

Waarom worden er geen aanvullende eisen gesteld aan de hoogte van de vergoedingen voor bestuurders bij staatsdeelnames? Blijven deze bestuurders nu bijna tweemaal de balkenendenorm verdienen?

Antwoord 21

Zie ook het antwoord op vraag 10. Voor alle OV-bedrijven die gebruik maken van de beschikbaarheidsvergoeding geldt dat er geen bonussen of

ontslagvergoedingen aan bestuurders worden verstrekt. De Minister van Financiën bepaalt als aandeelhouder de maximale beloning voor de raad van bestuur van NS.

Vraag 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?

Antwoord 22

Tot en met 5 juni 2020 zijn gesprekken gevoerd met de OV-partijen over de vormgeving van de beschikbaarheidsvergoeding. Nadat hierover overeenstemming is bereikt heb ik uw Kamer hier direct over geïnformeerd. Voor de inhoudelijke bespreking van het voorstel over de beschikbaarheidsvergoeding OV dient onderhavig wetsvoorstel voor aanpassing van de begrotingen van IenW (via incidentele suppletoire begroting).

Vraag 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?

Antwoord 23

Het kabinet heeft een specifieke vraag neergelegd bij het ov. Namelijk het blijven aanbieden van openbaar vervoer, terwijl het gebruik van het ov door de maatregelen vanuit het kabinet is beperkt. Dit betekent dat de reizigersopbrengsten voor de ov-bedrijven achter blijven terwijl de mogelijkheden om kosten te besparen ook beperkt zijn. Bij deze vraag van het kabinet past daarom een beschikbaarheidsvergoeding.

Vraag 24

Kunnen mensen die een reisabonnement voor het ov hebben, gezien het feit dat hen wordt afgeraden daarvan gebruik te maken, compensatie krijgen?

Antwoord 24

Compensatie in vorm van geld terug wordt niet gegeven. Zoals ik in antwoord op vragen van de leden van de fractie 50-plus heb laten weten verschillen per vervoerder de mogelijkheden om het OV-abonnement te pauzeren of op te zeggen. NS heeft een speciale webpagina waar informatie gegeven wordt over wat abonnementhouders bij NS kunnen doen om per direct hun kosten te beperken.

Vraag 25

Is de genoemde 1,5 miljard euro het maximumbedrag voor de vergoeding? Is dit een hard plafond? Of kan de compensatie hoger uitvallen?

Antwoord 25

Op basis van de daadwerkelijke realisatie van de opbrengsten en kosten kan het bedrag hoger of lager zijn dan de 1,5 miljard euro.

Vraag 26

Kan een deel van het bedrag ook worden gebruikt voor om- of bijscholing van medewerkers, zodat ze werk kunnen zoeken buiten de sector?

Antwoord 26

Nee, de middelen zijn bedoeld voor de kosten die gerelateerd zijn aan het openbaar vervoer van personen op basis van een concessie.

Vraag 27

Er wordt aangegeven dat decentrale overheden de bijdragen vanuit de huidige concessieafspraken volledig doorbetalen. Hoe hoog is dit bedrag?

Antwoord 27

De bijdrage verschilt per concessie verlenende overheid en zijn een bevoegdheid van de decentrale overheden. Het gaat in totaal om circa 100 miljoen euro per maand.

Vraag 28

Uit welke post komt de overschrijding? En hoe en wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 28

Als blijkt dat de 1,5 miljard euro onvoldoende is dan wordt u hierover geïnformeerd via de formele begrotingsmomenten.

Vraag 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?

Antwoord 29

Het opschalen van de dienstregeling op 1 juni door ov-bedrijven is een cruciale schakel in het verder opstarten van de maatschappij. Als het niet beschikbaar stellen van de vergoeding als gevolg heeft dat het ov moet afschalen en/of een vervoerder failliet gaat is er sprake van een spoedeisend belang. Op dat moment treedt artikel 2.27, lid 2 van de comptabiliteitswet in werking. In de brief van 19 juni (2020Z11288) bent u geïnformeerd over de wijze waarop uw Kamer is betrokken en geïnformeerd over de beschikbaarheidsvergoeding. Op dit moment heeft nog geen uitgave of betaling uit hoofde van de beschikbaarheidsvergoeding OV plaatsgevonden.

Vraag 30

Wat is de onderbouwing van het feit dat er voldaan zou zijn aan het «spoedeisend belang», wat een voorwaarde is van genoemd wetsartikel?

Antwoord 30

Zie vraag 29. Op dit moment worden nog geen uitgaven gedaan en is geen sprake van een beroep op artikel 2.27, lid 2 van de comptabiliteitswet.

Vraag 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?

Antwoord 31

Op dit moment is een beroep op artikel 2.27, lid 2 van de comptabiliteitswet nog niet nodig. Uw kamer behandelt de incidentele suppletioire begroting op 30 juni, als behandeling door de Eerste Kamer daarna spoedig volgt beperkt dit de kans dat het artikel in werking treedt. Verder bent u in de brief van 19 juni (2020Z11288) geïnformeerd over de wijze waarop uw Kamer is betrokken en geïnformeerd over de beschikbaarheidsvergoeding.

Vraag 32

Welke ov-bedrijven hebben liquiditeitsproblemen of hebben dit gehad?

Antwoord 32
Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 33
Zijn er ov-bedrijven waarbij binnen drie maanden liquiditeitsproblemen worden verwacht?

Antwoord 33
De bedrijven hebben aangegeven niet direct liquiditeitsproblemen te ondervinden. Ik houd vinger aan de pols mocht deze situatie veranderen.

Vraag 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?

Antwoord 34
Nee, die signalen waren er niet. Daarnaast biedt een generieke regeling voor de ov-bedrijven ook betere waarborgen vanuit oogpunt van rechtmatigheid, staatssteun en gelijk speelveld. De Friese Waddenveren hebben melding gemaakt van een liquiditeitsprobleem en die heb ik als concessieverlener toen ook geholpen met een lening.

Vraag 35
Waarom wordt er gekozen voor het aanbieden van een volwaardige dienstregeling?

Antwoord 35
Met het voeren van een zo een zo normaal mogelijke dienstregeling wordt voorkomen dat het OV een bottleneck wordt voor de verdere openstelling van de maatschappij. Wanneer de komende periode stapsgewijs steeds meer scholen en sectoren weer opstarten, zal ook de vraag naar mobiliteit en de druk op het openbaar vervoer groeien. Met een zo normaal mogelijke dienstregeling levert de OV-sector – met inachtneming van de richtlijnen van het RIVM – haar bijdrage om zoveel mogelijk reizigers zo veilig mogelijk te vervoeren.

Vraag 36
Waarom is er niet gekozen om een volwaardige dienstregeling in de spits te rijden met een versoberde dienstregeling op momenten buiten de spits?

Antwoord 36
In de kamerbrief van 14 mei 2020 is opgenomen dat vervoerders met de optimale inzet van materieel en personeel streven naar een zo normaal mogelijke dienstregeling. In deze dienstregeling wordt onderscheid gemaakt naar spits en dal. Met maatwerkoplossingen zorgen vervoerders dat vraag en capaciteit maximaal op elkaar aansluiten.

Vraag 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?

Antwoord 37
Nee, zie ook het antwoord op vraag 35. We hebben in de afgelopen maanden steeds ingezet om – met de optimale inzet van materieel en

personeel streven naar een zo normaal mogelijke dienstregeling – de noodzakelijke reizen mogelijk te maken.

Vraag 38

Uit welke begroting komt de 1,3 miljard euro die nu aan Infrastructuur en Waterstaat geboekt wordt?

Antwoord 38

De 1,3 miljard euro wordt gedekt uit generale middelen.

Vraag 39

Welk project kan of welke projecten kunnen er niet uitgevoerd worden nu er 167 miljoen euro minder in het investeringsfonds zit?

Antwoord 39

Dit heeft geen effect op realisatie van lopende projecten. Bij de ontwerp-begroting 2021 zal ik u informeren over het effect op de beschikbare investeringsruimte voor OV en Spoor.

Vraag 40

Is het bedrag dat genoemd wordt in de bijdrage aan het Infrastructuurfonds de concessievergoeding van NS?

Antwoord 40

Ja, dit is gelijk aan het bedrag dat NS in 2020 betaalt aan IenW voor de concessie van het Hoofdrailnet en de HSL-heffing (zie ook het antwoord op vraag 14).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

Bij voorstel: Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer [TK 2020D22323]

Op basis van Artikel 3.1 in de comptabiliteitswet wordt bij voorstellen een toelichting verwacht op nagestreefde doelstellingen, doeltreffendheid, doelmatigheid, ingezette beleidsinstrumenten en financiële gevolgen voor het Rijk en, waar mogelijk, maatschappelijke sectoren. Voorstellen die tot een substantiële beleidswijziging leiden dienen ook een evaluatieparagraaf te bevatten conform de motie Van Weyenberg en Dijkgraaf. Met deze bijlage wordt invulling gegeven aan de vereiste toelichtingen, die mogelijk verder worden aangevuld bij opvolgende Kamerbrieven. Deze bijlage is onderdeel van een pilot die in het kader van de Operatie Inzicht in Kwaliteit wordt uitgevoerd om de vindbaarheid van de vereiste toelichtingen te vergroten.

Onderdeel	Toelichting
Nagestreefde doelen	Met de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer worden de OV-bedrijven in staat gesteld om, passend bij de vraag vanuit het kabinet aan deze sector, openbaar vervoer te blijven aanbieden. De openbaarvervoersbedrijven streven met een optimale inzet van personeel en materieel naar een zo normaal mogelijke dienstregeling. Het betreft een generieke regeling en gaat net als andere regelingen uit van een vergoeding van kosten.
Ingezette beleidsinstrument(en)	<ul style="list-style-type: none"> – De vergoeding is gebaseerd op 93% van de kosten die het OV bedrijf maakt voor het aanbieden van de dienstregeling. – Inkomsten die wél binnenkomen bij OV bedrijven worden van dat bedrag af getrokken. – Een vervoerder kan verzoeken om een verhoging van maximaal 2%-punt bovenop de gegarandeerde 93% afdekking van de vervoerskosten. Toekenning geschiedt enkel indien de vervoerder overtuigend kan aantonen dat er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid is dan de dienstverlening af te schalen om continuïteit te borgen. – De vergoeding OV is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie (gebiedsconcessies, lijnconcessies en lijnovereenkomsten) in Nederland.
Financiële gevolgen voor het Rijk	<p>De vergoeding voor bedrijven komt in totaal naar verwachting neer op 1,5 mld euro:</p> <ul style="list-style-type: none"> – De vergoeding wordt voor 167 mln euro gedekt vanuit de begroting IenW. – De financiële gevolgen vanuit de generale middelen betreffen daarmee circa 1,3 miljard euro. Een deel hiervan (zo'n 0,2 miljard euro was eerder voorzien als bijdragen vanuit de NOW*). <p>*De financiële gevolgen voor het Rijk voor de NOW vallen lager uit door het besluit over de beschikbaarheidsvergoeding (deze komt daarvoor in de plaats).</p> <p>Nvt.</p>
Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren – als van toepassing	
Nagestreefde doeltreffendheid	De voorstel betreft een directe vergoeding voor de gemaakte kosten om openbaar vervoer te blijven aanbieden. De vergoeding is daarbij mede gebaseerd op het aandeel dat de vervoerders zelf ook hebben aangegeven te kunnen dragen (en waarbij zij het vervoer niet hoeven af te schalen). Een vergoeding op basis van de omzet zou kunnen betekenen dat overcompensatie plaatsvindt en heeft daarmee ook niet de voorkeur gekregen.

Onderdeel	Toelichting
Nagestreefde doelmatigheid	<p>Het kabinet hecht eraan dat de vervoerders zelf ook een passende bijdrage leveren. Deze is vastgesteld op maximaal zeven procent van de kosten. Nu weer meer sectoren langzaam worden geopend, is het bijvoorbeeld de verwachting dat het aantal reizigers zal toenemen en dat daardoor ook dat de reizigersinkomsten weer zullen toenemen. De vergoeding wordt ingericht op basis van nacalculatie en loopt tot het einde van 2020.</p> <p>Vervoerders en (decentrale) concessieverleners richten met elkaar een bedrijfseconomisch zo optimaal mogelijke dienstregeling in, gegeven de vereisten ter voorkoming van verdere verspreiding van covid-19 en de benodigde vervoerscapaciteit. De partijen die een beroep doen op de vergoeding zullen volledig meewerken aan het gevraagde inzicht in de kosten en in de opbrengsten die wel binnenkomen.</p> <p>Er wordt een aantal voorwaarden gesteld ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. 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.</p> <p>Bij de uitvoering van de vergoeding wordt daarnaast een monitor ingericht. De monitor kijkt naar ontwikkeling van reizigers, kosten en opbrengsten.</p>
Evaluatieparagraaf (of en hoe)	<p>Over opzet en planning van de evaluatie van deze maatregel zal ik de Kamer nader informeren. Met de monitor wordt reeds de informatie vergaard om de evaluatie te kunnen uitvoeren.</p>