

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. 8

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 23 juli 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 juni 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (Eerste incidentele suppletoire begroting inzake beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer) (Kamerstuk 35 490);**
- **het wetsvoorstel 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 brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2020 inzake 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 (Kamerstukken 31 305 en 25 295, nr. 313);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juni 2020 inzake beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer onder concessie (Kamerstuk 23 645, nr. 723);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2020 inzake toelichting beschikbaarheidsvergoeding ov en Comptabiliteitswet artikel 2.27 (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 722);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2020 inzake verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (Eerste incidentele suppletoire begroting inzake beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer) (Kamerstuk 35 490, nr. 6).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Esch, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Postma, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.33 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hartelijk welkom bij deze vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Er komt nog een collega binnenlopen; ook die is van harte welkom bij dit overleg. Dit is een wetgevingsoverleg over de beschikbaarheidsvergoeding ov-bedrijven. Ik heet de Staatssecretaris, de leden, de ambtelijke ondersteuning en iedereen die dit debat vanuit huis volgt van harte welkom. Ik zal de leden aan u voorstellen: de heer Van Aalst van de PVV, de heer Schonis van D66, mevrouw Kröger van GroenLinks, mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren en de heer Laçin van de SP-fractie. De VVD-fractie is vertegenwoordigd met het lid Ziengs en ook collega Wytske Postma van het CDA is aanwezig. Ik had dan eigenlijk van iedereen wel de voornaam kunnen noemen. Iedereen in elk geval van harte welkom. Dan zou ik willen beginnen met het wetgevingsoverleg. We hebben vandaag indicatieve, gelijke spreektijden van twee minuten. Als u daar iets overheen gaat, zal ik daar coulant in zijn, maar ik zou u toch willen vragen om daar op een goede manier mee om te gaan. Ik zal vier interrupties per fractie toestaan. U mag zelf weten of u één vraag doet, of twee, drie of vier achter elkaar. Dat is helemaal aan u.

Ik heb begrepen dat mevrouw Van Esch eigenlijk door moet naar een volgend overleg. Voor kleine fracties is dat altijd een hele uitdaging. Zijn de leden ermee akkoord dat ik mevrouw Van Esch als eerste het woord geef, ook al is dat niet de begrotingsvolgorde? Ik zie daar geen bezwaar tegen. Dan gaan we dat doen. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u, voorzitter. Excuses dat ik zo meteen weer weg moet, maar het is helaas even niet anders. Het is nogal een drukke week. Ook zijn het gekke tijden voor een discussie over het ov. We worden vandaag geacht in ongeveer twee minuten te bespreken wat we te zeggen hebben over honderden miljoenen aan steun. Maar goed, in het algemeen kan de Partij voor de Dieren er kort over zijn: het is fijn dat het steunpakket er eindelijk is.

Mijn fractie vindt het wel pijnlijk om te zien hoe dit liep. Aan een enkel bedrijf zoals KLM, met een failliet en fossiel businessmodel, werd binnen no-time toegezegd dat de overheid klaarstaat – de zogenoemde «whatever it takes»-strategie werd daarbij toegepast – terwijl het zogenoemde groenste kabinet ooit er tegelijkertijd zolang over deed om een duurzaam en onmisbaar vervoer als het openbaar vervoer te steunen. Kan de Staatssecretaris nog eens reflecteren op de disbalans die daarin is ontstaan? Hoe gemakkelijk zouden onze verplegers en verpleegsters naar hun werk op de ic zijn gekomen zonder KLM en hoe gemakkelijk zou dat zijn gegaan zonder het openbaar vervoer, om maar even een voorbeeld te noemen?

Voorzitter. Het openbaar vervoer blijkt niet alleen een duurzame sector, maar ook een sector die zich rekenschap geeft van wat de maatschappij vraagt. In tegenstelling tot de KLM, die gewoon nog een flinke bonus wou

vragen, ziet de gehele top van de NS af van een deel van hun loon. Dat is wat onze fractie betreft ook zeer terecht.

Voorzitter. Hoe gaan we nu verder? Deze Kamer nam namelijk begin deze maand een motie van de Partij voor de Dieren aan waarin zij uitsprak dat voorkomen moet worden dat deze crisis leidt tot het stopzetten van noodzakelijke investeringen, het vertrek van personeel en ernstige tekorten aan ov-capaciteit over enkele jaren. Ik wil graag op die drie punten van de Staatssecretaris horen hoe zij daarin gaat helpen. Dat is mijn drive: als de NS dit jaar vele tientallen miljoenen verlies moet nemen, hoe zorgen we er dan voor dat ze toch kunnen blijven investeren in bijvoorbeeld dat noodzakelijke nieuwe materieel? Als er 2.300 mensen weggaan, is dat nogal een stap. Hoe zorgen we dan dat we iedereen die wil blijven – die mensen hebben we over enige tijd weer dringend nodig – toch behouden voor de NS?

Voorzitter. Ik noem nu de NS als voorbeeld omdat de NS een grote speler is, die de afgelopen dagen al met zijn toekomstplannen in de media was. Heeft de Staatssecretaris er ook wel zicht op hoe de vlag erbij hangt in de rest van deze sector? Kan zij voor de behandeling van de begroting komen met een uitgewerkt plan ter uitvoering van de zojuist genoemde aangenomen motie van de Partij voor de Dieren? Hoe gaan we zorgen dat de noodzakelijke capaciteitsgroei op de lange termijn zeker blijft en dat we niet komen te zitten met een vergelijkbare crisis als de woningcrisis, die we nu terugzien? Die willen we zo graag voorkomen in het ov. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Er is een vraag voor u van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik ben het heel erg met de Partij voor de Dieren eens over die 2.300 mensen: er moeten inderdaad geen banen verloren gaan omdat we juist een grotere NS nodig hebben als we onze ambities op het spoor willen waarmaken. Ik wil alleen een vraag stellen omdat mevrouw Van Esch dit een «steunpakket» noemde. Dit is wat de SP betreft allesbehalve een steunpakket. Dit is alleen maar een beschikbaarheidsvergoeding omdat alle vervoerders zijn blijven rijden de afgelopen maanden, en dat ook blijven doen in de komende maanden, met een lager aantal passagiers. Is de Partij voor de Dieren het met mij eens dat dit geen steunpakket is en dat dit wellicht nog komt, maar dat dit alleen een vergoeding is voor het blijven rijden zonder passagiers?

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ja, dat is op zich wel een goeie andere bewoording dan het woord «steunpakket». Ik denk dat ik dat woord vooral wilde noemen om de vergelijking met KLM te maken, waar we gewoon wel in no time nogal veel geld in hebben gestopt zonder daar heel veel voorwaarden aan te stellen, om het maar even zacht te zeggen. Dat werd ook een «steunpakket» genoemd. Ik wilde vooral even die vergelijking maken. Maar ik ben het ermee eens dat je dit eigenlijk niet echt een steunpakket kunt noemen, want daar heb je toch nog wel wat andere financiële middelen voor nodig dan we nu toestaan. Zeker.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Aalst voor zijn eerste termijn.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik had een heel avondvullend programma klaargemaakt voor vandaag, omdat dit een WGO is, maar ik zal me dan toch maar beperken tot twee minuten.

Voorzitter. De situatie in het ov is beroerd. Het nieuws dat de NS vanwege de coronacrisis de komende vijf jaar 2.300 banen gaat schrappen, hakt erin. De PVV heeft dan ook nog wel een aantal op- en aanmerkingen bij de beschikbaarheidsvergoeding.

Voorzitter. Allereerst heeft de PVV keer op keer gehamerd op een beetje fatsoen bij de topbestuurders van NS. Het is ronduit schaamteloos dat de heer Van Boxtel daar 4,5 ton per jaar verdient en het personeel straks door de mangel wordt gehaald. Het nieuws dat de bestuurders nu 10% gaan inleveren, is te weinig, te laat, zoals de Engelsen zeggen. Wij vragen aan de Staatssecretaris of zij daar gaat ingrijpen en de directeur ook gewoon aan de WNT-norm gaat houden, en wat er dan nog van overblijft. Het kan niet zo zijn dat de NS nu een grote zak geld gaat ontvangen van de Kamer zodat de bestuurders hun riante salarissen kunnen blijven uitkeren. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus wat zij gaat doen om te voorkomen dat we 2.300 banen schrappen en vervolgens de top gaan spekken.

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van uw collega Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben heel blij om te horen dat de heer Van Aalst ook begint over mogelijk banenverlies. En nogmaals, zoals ik ook al stelde richting de Partij voor de Dieren: dit is geen steunpakket; dit is een beschikbaarheidsvergoeding, omdat de NS en andere vervoerders zonder reizigers en met veel minder reizigers zijn blijven rijden. Maar stel dat er een steunpakket komt voor NS, wat mij heel logisch zou lijken. Stelt de PVV dan net als de SP ook dat gedwongen ontslagen daarbij uit den boze zijn?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, dat zou een heel mooie eis kunnen zijn. Ik ben het helemaal met de SP eens. Ik verwacht dat er steun komt voor het ov. We hebben steun voor andere ondernemers gehad. Ik kom daar zo ook op terug in mijn betoog. Ik vind dat we vervoerders gewoon moeten scharen onder al die andere ondernemers, en ik vind dat je er best eisen tegenover mag stellen als je bepaalde steun geeft. Dus ja.

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Dat brengt me bij het punt waarop ik waarschijnlijk afwijk van de mening van de SP. De PVV vindt dat het ov een mooi middel is, een fantastisch middel, maar geen doel op zich moet zijn. Als we lege bussen en lege treinen willen laten rijden puur om het laten rijden, terwijl iedereen op dit moment in de auto stapt, moeten we onze prioriteiten gaan herzien, eerlijk gaan kijken en flexibel daarmee omgaan.

Voorzitter. Elke ondernemer in Nederland kan op dit moment aankloppen voor een steunmaatregel. Toch krijgt het ov een speciale behandeling. We vragen ons daarom hardop af of deze scheefgroei te rechtvaardigen is als de automobilist straks moet gaan betalen om leeg openbaar vervoer in de lucht te houden, terwijl er geen cent extra gaat naar asfalt.

Voorzitter. Dat brengt me tot slot bij het laatste punt, de besluitvorming.

De **voorzitter**:

Maar voordat u daarmee aan de slag gaat, is er een vraag van een collega, de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Natuurlijk, meneer Van Aalst, een lege trein en een lege bus laten rijden lijkt ook D66 niet zo handig. Ik denk dat ik meer partijen er zo over denken. Vind ik dan de PVV aan mijn zijde als ik zeg: dan moeten we dus een groot campagneoffensief inzetten om het ov meer te promoten? Want u constateert zelf ook dat de auto op dit moment meer wordt gebruikt dan het ov. Dat maakt een snelle opstart na de coronacrisis. We moeten het ov dus meer gaan stimuleren. Vind ik de PVV daarin ook aan mijn zijde?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Nee. Dat komt omdat het woord «stimuleren» uit de mond van D66 over het algemeen vaak direct subsidie aantrekt. Nee, wij willen dat mensen gewoon zelf die keuze kunnen maken. Als mensen kiezen voor het openbaar vervoer, vind ik dat prima. Dan moeten we dat faciliteren. Maar als mensen kiezen voor de auto, moeten we dat ook respecteren. Dus nee, de perverse prikkel om mensen te dwingen om maar met het openbaar vervoer te gaan en hun auto te laten staan, daar zijn wij niet zo van gediend.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor de heer Van Aalst spreken over een «perverse prikkel» en «dwingen om met het openbaar vervoer te gaan». Dat heb ik volgens mij niet zo gezegd en zeker niet zo bedoeld. Het gaat mij om het stimuleren van openbaarvervoergebruik. En zou het ook ... Ik ben ook wel benieuwd wat de visie van de PVV daarop is. Er is nu een steunmaatregelenpakket. We hebben daar net al even discussie over gehad. Daardoor kan het ov dit jaar gewoon door blijven rijden.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Schonis** (D66):

Mijn vraag daarbij is de volgende. Op het moment dat wij deze situatie met relatief weinig klanten in het openbaar vervoer heel lang hebben, hebben we volgend jaar wellicht ook nog een probleem. Het lijkt mij dat de PVV dan ook blij is dat er een stimuleringspakket komt, zodat we het ov volgend jaar zo veel mogelijk zichzelf kunnen laten bedruipen. Of klopt dat niet?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Wij zijn er inderdaad voor dat bedrijven hun eigen broek op moeten gaan houden. Dat lijkt ons een heel goed idee. Dat vind ik best een uitdaging voor het openbaar vervoer.

Nee, dat moeten we niet gaan stimuleren. Dat moet uit de markt zelf komen, dat is heel simpel. Als mensen met het openbaar vervoer gaan, gaan ze met het openbaar vervoer, maar we moeten geen lege bussen of lege treinen laten rijden, zoals ik net zei. We moeten de mensen kunnen faciliteren die het openbaar vervoer nodig hebben voor hun mobiliteit, of dat nou met een taxi is of met een taxibusje. Maar we moeten geen grote lege bussen of treinen in stand gaan houden, puur en alleen omdat ze moeten rijden. Dat is toch totale onzin?

Mensen kunnen prima een keuze maken, of dat nou met de auto is, met de fiets of met de brommer, ik vind het allemaal prima. Laten we het op die manier laten. Laten we ons er niet te veel mee gaan bemoeien. Wij hebben een faciliterende rol. Dat doen we volgens mij en daar moeten we het bij laten. Als er andere keuzes gemaakt moeten worden, omdat

mensen nu kiezen om in de auto te stappen en niet meer in de trein, dan moeten we daar wat meer op gaan focussen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nogmaals benadrukken dat het geen steunmaatregelenpakket is, maar dat er een beschikbaarheidsvergoeding is afgesproken, ook richting D66. Ik had een beetje moeite met de woorden van de heer Van Aalst over lege treinen en lege bussen. Natuurlijk, niemand wil dat. Maar kijk naar hoe de cijfers zich ontwikkelen. De treinen zaten overvol. Heel veel bussen zitten vol. Heel veel metro's zitten vol. Dat ze nu leeg zijn gaan rijden, is op verzoek van het kabinet geweest. Dat is geen eigen keuze geweest.

Daarom had ik een beetje moeite met die bewoordingen.

Vindt de PVV net als de SP dat er inderdaad extra steun moet komen, zoals er ook voor KLM is gekomen – je kan er blij mee zijn of niet – voor het ov en specifiek de NS, een staatsdeelneming die enorm goed presteert tegenover al die commerciële partijen die de PVV zo goed vindt en die allemaal verlies lijden? Moeten wij als overheid niet wat meer grip krijgen op ons openbaar vervoer, zodat ook de busbedrijven wat beter gaan presteren, zoals de NS als staatsdeelneming ook doet?

De **voorzitter**:

Wel een hele lange vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat was een lange vraag. Het lastige is ook dat de SP en de PVV er elk wat anders tegen aankijken. Ik kijk naar alle partijen en ik zie bij beide een keurige waardering, omdat ze allebei goed presteren. Wat ik mooi vind aan die markt is de NS, waar wij een groot hart voor hebben. We hebben de NS ook altijd op het hoofdrailnet gehad. Maar er is helemaal niets mis mee dat verlieslatende lijntjes door commerciële partijen worden opgepakt, die daar winstgevend lijntjes van maken. Dat vind ik nou het mooie van concurrentie; dat het de ene partij kansen geeft en de andere partij heel scherp houdt. Volgens mij moet dat en-en zijn. Dat is een fantastische situatie. En het mooiste komt nog, want dat vergeten we allemaal, namelijk dat de reiziger hierdoor op één blijft staan.

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dan ben ik bij mijn laatste punt: de besluitvorming. De Kamer werd geconfronteerd met deze beschikbaarheidsvergoeding, die eigenlijk al op straat lag. Daardoor spreken wij er vandaag over, maar als Kamer staan wij met de rug tegen de muur. Natuurlijk willen we iedereen helpen in deze moeilijke coronacrisis. Doordat wij in de media moeten lezen wat er aan steunpakket ligt, zijn er voor ons als Kamer weinig mogelijkheden om te zeggen dat wij dat bedrag schrappen en opnieuw beginnen. Ik vraag de Staatssecretaris erop te reflecteren in hoeverre zij de Kamer toch beter mee had kunnen nemen in plaats van alleen in de achterkamertjes met vervoerders aan tafel te gaan zitten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan komen we nu bij de VVD, bij de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dat verraste me even, want ik dacht dat we de volgorde zouden volgen, maar dat blijkt niet het geval te zijn. Dat is helemaal goed.

De voorzitter:
Begrotingsvolgorde.

De heer Ziengs (VVD):

Helemaal goed, voorzitter. Ik had goed opgelet, maar er was net een uitzondering, vandaar. Mijn tijd gaat nu in, begrijp ik.

Allereerst een pluim voor vervoerders die toch in staat zijn geweest om het vervoer in stand te houden in de periode dat er praktisch niet gereden kon worden, de coronatijd. Dat was met passen en meten, met korte dienstjes en sprinters, maar het is wel gelukt. Een pluim voor hen. Ik begrijp ook heel goed dat zij het op dit moment erg moeilijk hebben, omdat de overheid heeft gezegd te verwachten dat zij op 1 juli weer aan de slag gaan. Er wordt terecht gezegd dat het hier gaat om een vergoeding voor beschikbaarheid.

Wat mij triggert is de toekomst van het ov. In hoeverre hebben de gebeurtenissen van nu effect op de investeringen die gepland waren om te plegen de komende tijd? Staan geplande concessies onder druk? Ik vraag mij af of er straks nog wel partijen bereid zijn om mee te doen aan concessies. Sommige partijen zullen dat fijn vinden aan deze tafel, maar wij staan daar wat anders in.

Als het gaat om het rendement hebben we de cijfers gezien. Als we de vergoeding bekijken, zien we dat er een verschil is in rendement bij de verschillende partijen. Bij de NS zit het op ongeveer 8%, zeg ik uit het blote hoofd, en bij de overige vervoerders veel lager. Ik kan me voorstellen dat die vervoerders wellicht, omdat ze wat scherper aan de koers varen, behoefte hebben aan die extra 2%. Ik wil graag weten hoe de Staatssecretaris daarin zit en of er welwillendheid is, want ik krijg wat signalen dat er op voorhand al nee geroepen wordt. Graag een antwoord daarop.

Als het gaat om efficiency moet er misschien ook goed door partijen worden gekeken of ze efficiënter kunnen gaan werken. We hebben het wel vaker gehad over het rondje om de kerk. Ik noem het hier nog maar een keer. Het zou wellicht toch de moeite waard zijn om te kijken hoe een grote organisatie wat efficiënter kan gaan werken en daardoor beter rendement krijgt, of in ieder geval die percentages wat lager kan gaan maken.

Ik begrijp dat er een interruptie komt.

De voorzitter:

Die komt er zeker en die komt van de heer Laçin. Het is ook nog zijn laatste.

De heer Laçin (SP):

Ik heb er zin in, voorzitter. Ik ken de heer Ziengs als een voorstander van marktwerking. Hij geeft hier eigenlijk zelf al het voorbeeld dat de NS, een staatsdeelneming, veel meer winst maakt, veel positiever is en een veel betere positie heeft dan al die commerciële partijen, die 0,2% of 0,3% winst maken. Het wrange is nu dat het Ministerie van IenW 167 miljoen euro inzet uit de concessievergoeding van de NS om die commerciële partijen, waar ook de heer Ziengs een grote fan van is, in leven te houden. Is dat niet het failliet van marktwerking in het openbaar vervoer, als de NS als staatsdeelneming die bedrijven aan het begin van een crisis in leven moet houden? Wat vindt de heer Ziengs daarvan?

De heer Ziengs (VVD):

Wat een prachtig voorbeeld van de heer Laçin, maar de werkelijkheid is natuurlijk dat NS rijdt op lijnen waar je goed geld kunt verdienen en destijds de niet-rendabele lijnen allemaal de deur uit wilde gooien om daar bussen te laten rijden. Kijk in Noord-Nederland, kijk in Limburg. Gelukkig zijn er andere aanbieders geweest, die wel bereid waren om daar

betere kwaliteit te gaan leveren en betere service, met een hogere waardering dan ooit in het verleden. Ik praat niet over de huidige tijd, want de NS scoort nu goed. Laten we niet te veel naar het verleden kijken, maar jaren geleden was dat knap beroerd, dus we waren er heel erg blij mee dat er marktwerking kwam. Daardoor heeft NS in ieder geval de prikkel gekregen om zich wat beter te profileren op het gebied van dienstverlening.

De voorzitter:

De heer Ziengs vervolgt zijn betoog.

De heer Ziengs (VVD):

Ik was gebleven bij het puntje rendement. Ik speel met de vraag of de Staatssecretaris wellicht de Rekenkamer de opdracht zou kunnen geven om eens te kijken hoe je nou efficiënter met zo'n organisatie kunt omgaan. Ik denk dat ik zo'n beetje aan het eind van de twee minuten ben, dus ik wil het hier op dit moment bij laten.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we naar de volgende spreker. Dat is mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ben ik natuurlijk erg blij dat er een overeenkomst is gesloten over de beschikbaarheidsvergoeding om het ov te laten rijden. Geen steunpakket, maar een beschikbaarheidsvergoeding. Ons openbaar vervoer is cruciaal. Het is de ruggengraat van ons vervoerssysteem. Maar ik heb wel drie zorgpunten, die ik graag wil delen. Het eerste betreft het proces, het tweede de inhoud en vervolgens de vraag «hoe verder?»

Wat het proces betreft: waarom heeft het nou zo lang geduurd? Nadat het ov alweer volgens de volledige dienstregeling was gaan rijden, was er eindelijk ook duidelijkheid over de vergoeding. Tijdens het Kamerdebat dat we een paar dagen daarvoor hadden, kon de Staatssecretaris ons eigenlijk niets vertellen. We zijn niet bijgepraat, we zijn niet op de hoogte gehouden en we zijn ook niet via technische briefings vertrouwelijk op de hoogte gehouden. De manier waarop wij als Kamer betrokken worden bij zo'n groot steunpakket – excuus: beschikbaarheidsvergoeding – verdient wat mij betreft echt geen schoonheidsprijs. Welke lessen trekt de Staatssecretaris hieruit? Ik hoop echt dat zij de Kamer duidelijk kan maken hoe zij dit de volgende keer beter doet.

Dan over de inhoud. Ik heb echt zorgen over wat de implicaties zijn van de eigen bijdragen van de vervoersbedrijven. Wat betekent dit voor de stadsvervoerders, die helemaal afhankelijk zijn van kaartverkoop? En wat betekent dit voor investeringen en voor het versterken van het ov, dat we zo keihard nodig hebben? Je kunt drie bloedgroepen onderscheiden: de NS, de stadsconcessies en de regionale concessies. Hoe pakt dit pakket in de praktijk voor die drie groepen uit? Wat is de rol van de gemeenten en provincies, die zelf opdrachtgever zijn? Krijgen ze een rol bij de implementatie en zo ja, leidt dat dan ook nog tot verschillen? Dus ik wil toch meer grip krijgen op wat dit in de praktijk gaat betekenen voor de reizigers. De NS komt nu met dramatische cijfers naar buiten. Hoe voorkomen we dit? Een saneringsplan, met een flinke afvloeiing van personeel, betekent ook: veel minder goede dienstverlening aan passagiers en minder sociale veiligheid, terwijl we het spoor keihard nodig hebben. We weten dat die groei daarna weer erbij komt.

Dan de toekomst. Dat is eigenlijk mijn grootste zorg op dit moment. We hebben nu dit pakket, maar wat is het uitzicht op de periode na 2020? Hoe gaat de verwachte opbouw van de dienstverlening eruitzien? We blijven de spits mijden en we mogen thuiswerken. Zijn er dan nieuwe prognoses

voor de middellange termijn? Is de NS te pessimistisch, of eigenlijk juist niet? Hoe maken we gebruik van de kans die thuiswerken biedt om files blijvend te bestrijden en sturen we op een optimaal ov-bedrijf? Maar ook: welke rol gaat deze Staatssecretaris spelen in dat nieuwe pakket, om ervoor te zorgen dat we als Kamer niet nog een keer voor zo'n fait accompli worden geplaatst?

De regierol van lenW is wat mij betreft echt cruciaal. Het gaat om de systeemverantwoordelijkheid. In de beantwoording van de feitelijke vragen heeft de Staatssecretaris het over «een vinger aan de pols bij het NOVB». Daar schrik ik van. Ik vind dat deze Staatssecretaris een regierol heeft en dat ze die moet pakken. Juist voor een steunpakket voor 2020 wordt dit cruciaal. Dus ik hoor heel erg graag van de Staatssecretaris wat de planning daarin is, hoe het er voor de begrotingsbehandeling uitziet en met name hoe we ervoor zorgen dat we als Kamer goed betrokken zijn bij budgettaire implicaties.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan komen we bij mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank je wel. Voorzitter. We hebben het vandaag over de beschikbaarheidsvergoeding voor de ov-bedrijven, een bedrag van 1,5 miljard. Ik zal eerlijk zijn: het CDA schrok van het gemak waarmee artikel 2.27, lid 2 van de Comptabiliteitswet werd ingezet om dit bedrag niet langs de Kamers te hoeven laten gaan. Want waar was de urgentie die nodig is om gebruik te kunnen maken van dit wetsartikel? Het is alsof je partner thuiskomt en aangeeft dat hij, naast een brood bij de bakker, een nieuwe gezinsauto gekocht heeft. Je had met elkaar besproken dat een nieuwe auto misschien handig was, maar er was nog geen gesprek geweest over hoeveel je aan die auto wil uitgeven en wat voor auto het moest worden.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben een beetje verbaasd over de vergelijking die mevrouw Postma hier trekt. Ik hoop dat mevrouw Postma het met mij eens is dat we hier te maken hadden met een crisissituatie. Het is dan toch niet ondenkbaar dat de regering om die reden zo snel mogelijk – meerdere mensen hebben het hier net al aangekaart – voor zo'n essentiële service als het openbaar vervoer iets voor elkaar bokst in de vorm van een steunpakket of een ... Sorry, wat was het ook alweer? O ja, een beschikbaarheidsvergoeding. Dat is een lastig woord vanavond.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb die wet er even bij gepakt. Er zijn een aantal belangrijke onderdelen in die wet waaraan je dient te voldoen. Allereerst moet het in rijksbelang zijn. Nou, dat is het. Maar er moet ook een urgentie in zitten. Bij de feitelijke vragen is naar boven gekomen dat er geen liquiditeitsproblemen waren, dat er geen dreigende faillissementen waren en dat het begrotingsproces dus gewoon kon plaatsvinden. Dit kon tijdig door de Kamer komen. Daarnaast is er nog een ander stuk uit de Comptabiliteitswet, dat stelt dat beide Kamers vooraf geïnformeerd moeten worden. Voor zover ik weet, is de Eerste Kamer ook niet meegenomen in het proces. Als je zo'n belangrijk artikel toepast, moet dat zorgvuldig gebeuren. Dat is precies wat wij hier aan hebben gekaart. In de antwoorden op de feitelijke vragen geeft de Staatssecretaris zelf aan dat ze op dit moment geen gebruik hoeft te maken van het artikel en dat we dit nu met z'n allen kunnen bespreken.

De **voorzitter**:

De heer Schonis, uw vervolgvraag, de laatste vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Dat zij dan maar zo, voorzitter. Het verbaast mij een beetje dat er hier zo'n technicality door het CDA wordt opgeworpen. Wij als Kamer hadden diezelfde technicalities namelijk op kunnen werpen toen het ging over een steunpakket voor siertelers en andere steunpakketten. Dit kabinet is op dit moment gewoon bezig met het managen van een grote crisis. Ik ben juist ontzettend blij dat de Staatssecretaris zo snel heeft ingegrepen met die beschikbaarheidsvergoeding voor zo'n essentiële voorziening als het openbaar vervoer. Mevrouw Postma zegt zelf al dat het van rijksbelang, van nationaal belang, was dat dit zo snel mogelijk gebeurde. Ik snap dus niet zozeer waarom het CDA hier met een technicality komt, terwijl ik het CDA daar bij andere steunpakketten totaal niet over gehoord heb. Ik bespeur in dezen toch een beetje selectief shoppen.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat stelt mij toch wat teleur. Als wij hier met z'n allen regels afspreken, dien je je daar ook aan te houden. Ik zag hier dat de urgentie niet goed werd uitgelegd. Daar hebben we als CDA vragen over gesteld. Uit de antwoorden blijkt ook dat die urgentie niet goed beargumenteerd kan worden. Dat is dus de reden waarom wij dit aan hebben gekaart. Dat is ook de reden waarom wij, de vaste commissie, dit met z'n allen hebben geadresseerd. Dat hebben wij gedaan om ervoor te zorgen dat die belangrijke regel, die we toe willen passen en toe willen kunnen blijven toepassen, in crises niet verwatert. Volgens mij moeten wij als Kamer echt alert zijn op het budgetrecht, dat wij hebben.

De heer **Ziengs** (VVD):

Onze fractie en ikzelf hanteren altijd het gbv-principe, het gezondboeren-verstandprincipe: op het moment dat je merkt dat er zo'n crisissituatie is in Nederland, moet je daadwerkelijk met oplossingen komen. Vandaar dat ik niet te veel gehamerd heb op die 1,5 miljard, hoewel de vraag ook bij ons opkwam – dat moet ik toegeven. Maar ik had zoiets van: ik begrijp het wel. De vraag aan mevrouw Postma in dezen is echter: denkt ze niet dat het, als we het in de Kamer op enigerlei wijze alsnog behandeld hadden, tot een enorme vertraging had geleid? Stelt mevrouw Postma zich niet eerder de vraag of wij die 1,5 miljard misschien wat draaglijker kunnen maken door de versoepeling van de maatregelen? Dan zou ik van haar de vraag aan de Staatssecretaris verwachten hoe het daarmee de komende tijd zit. Wellicht valt de schade mee. Heeft ze zich daar al over gebogen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben nog even zoekende naar de precieze vraag die hierin zit.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat zal ik zeggen. Ik heb eigenlijk twee vragen ineen gesteld. De eerste vraag was: had ze een ander resultaat verwacht als we dit voor de hele groep hadden behandeld in de Tweede Kamer in een debat? En twee: houdt ze er rekening mee dat het met die 1,5 miljard de komende tijd wel heel erg kan meevallen, omdat er nu meer reizigers in de trein kunnen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb altijd geleerd dat je heel zorgvuldig met geld om moet gaan, en met elkaar het gesprek moet aangaan over hoe je het uitgeeft. In die zin is het dus heel goed dat we hier met z'n allen zitten. Dus wat het CDA verwacht had, was dat we hier met z'n allen over zouden gaan praten om ervoor te zorgen dat er draagvlak is, of niet. Het andere is dat het ontzettend mooi zou zijn als het bedrag lager zou uitvallen. Dat betekent namelijk dat er

meer over is. Dat die 1,5 miljard een schatting is, is ook een van de punten die mij verbazen. Wij weten dus niet of het heel erg naar boven zal gaan of juist heel erg naar beneden, en dat geeft ook een bepaalde onzekerheid.

De heer **Ziengs** (VVD):

Mevrouw Postma vraagt zich af of er draagvlak is. Ik heb tot op heden alleen maar inbrengen gehoord waarin men zei: het is goed dat we het zo gedaan hebben met die beschikbaarheidsvergoeding. Ik zit me dus eigenlijk af te vragen waarom we een dergelijk debat zouden moeten voeren. Eigenlijk horen we aan deze tafel het antwoord namelijk al. Heeft het CDA dan twijfels over de genomen maatregelen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Wat het CDA zich afvraagt is of je, als je 1,5 miljard gaat uitgeven, dat wel zorgvuldig doet en het met elkaar bespreekt. En er zit geen cap op die 1,5 miljard. Dat betekent dat het nog 2 miljard kan worden of 2,5 miljard. Als ik zie hoeveel geld er al is uitgegeven in deze crisis, vind ik dat we het er wel over moeten hebben welke uitgaven we wel gaan doen en welke niet. Volgens mij hebben wij die rol als Kamer met elkaar.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Toch een beetje doorgaand op deze discussie, zou ik van het CDA dan wel het volgende willen weten. Ook de PVV constateert dat de besluitvorming niet de schoonheidsprijs verdient, maar wat wil het CDA nu precies? Gaan we nu de discussie opnieuw doen? Is dat wat het CDA wil? Wat is nu de intentie van de inbreng die het CDA zojuist gedaan heeft?

Mevrouw **Postma** (CDA):

De intentie is om te kijken hoe dat geld is opgebouwd, maar ook waar het naartoe gaat. Dat is ook een van de vragen die ik aan de Staatssecretaris heb. Kan zij de Kamer op de hoogte houden als blijkt dat er nog meer uitgegeven moet worden, of minder? Want dat komt bij posten vandaan waarvan wij nog niet weten waar ze in zitten. Daar zou ik als Kamer toch graag meer zicht op willen hebben.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dit soort opmerkingen snap ik. We moeten op de hoogte gehouden worden. Ik mag toch hopen dat de Staatssecretaris ons op de hoogte houdt van wat er gebeurt. Maar dat is nog niet echt een antwoord op de vraag die ik stelde. Wat wil het CDA nu wél precies? Vindt mevrouw Postma dit wel een goed plan en wil ze gewoon het technische punt maken dat de besluitvorming anders had gemoeten? Of stelt het CDA gewoon de hele regeling ter discussie en zouden ze het liever anders willen doen en bijvoorbeeld een plafond aan willen brengen van maximaal 500 miljoen? Ik bedoel, dat kan, maar dan hoor ik dat graag van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het is wel zo dat het CDA wil kijken of er, als die 1,5 miljard meer wordt, andere oplossingen zijn. We zouden bijvoorbeeld kunnen kijken naar al die lege treinen en bussen die er rijden. Kan daarin dan niet een afschaling plaatsvinden? Is dat dan niet de methode die we moeten toepassen? Want 1,5 miljard is al veel geld, maar 2 miljard is nog meer. Dus hoe ga je er dan met elkaar voor zorgen dat je dat geld bewust uitgeeft?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ging bijna een ondersteunende vraag stellen aan het CDA, omdat ik het punt onderschrijf dat we als Kamer echt beter betrokken moeten zijn. Zeker bij het vervolg van het pakket in 2020 wil ik dat deze Staatssecretaris de regie pakt en ons heel stevig erbij betreft. Daarin ga ik dus eigenlijk met mevrouw Postma mee. Maar nu doet ze opeens de suggestie dat we moeten gaan afschalen. Daar schrik ik wel van. We zien hoe ongelofelijk belangrijk de rol van het ov is in ons vervoerssysteem. Dan zou het wat mij betreft een onbegrijpelijke zet zijn om te gaan afschalen. Welke risico's ziet mevrouw Postma in dit voorstel?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Laten we zeggen dat ik het met mevrouw Kröger eens ben dat we goed moeten kijken wat er in 2021 gaat gebeuren. Ik denk dat wij die discussie met z'n allen moeten gaan voeren: hoe ziet dat ov er dan uit en wat is wijs om in te investeren? De angst die het CDA heeft, is dat die 1,5 miljard echt heel veel meer gaat worden. Dan wil het CDA toch echt de discussie aangaan over hoe we ervoor gaan zorgen dat het ov overeind blijft op een gezonde manier. Kijk, ov is geen doel, maar het is wel een middel. Dat is dus de reden. Als afschaling misschien een optie is, moeten wij daar ook naar kijken. Dan is dat ook een knop waar je wat ons betreft aan kan draaien. Maar daar willen we het wel over hebben. We willen dus niet zomaar van 1,5 miljard naar 2 miljard toe.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hier lopen nu twee dingen door elkaar. Ik ben het met mevrouw Postma eens dat we geen blanco cheque moeten uitschrijven en dat we, als er veranderingen komen, daar goed bij betrokken moeten worden et cetera. Maar we hebben het nu over de situatie in 2020. Ik hoop toch dat we kunnen zeggen – ook de handtekening van het CDA staat onder het Klimaatakkoord – dat het een doel blijft om het ov-gebruik en de shift van auto naar trein te stimuleren. In die zin kan ik zeggen: het ov is een middel, maar het dient meerdere doelen. Ik hoop dus dat het CDA zich daar keihard voor blijft inzetten.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het ov is absoluut belangrijk. Die hele mix van mobiliteit die we nodig hebben, blijft bestaan, net als de duurzaamheidsdoelen die we hebben. Maar mijn fractie schrikt van die 1,5 miljard, en met name van de cap die er niet op zit. Wij kennen de cijfers erachter niet en daardoor kunnen we niet inschatten hoe hoog het gaat worden. Als het heel veel hoger gaat worden dan dit, willen we echt met elkaar in gesprek en willen we aan die knoppen kunnen draaien.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt mevrouw Postma haar betoog.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Volgens mij heb ik bijna al mijn andere punten al genoemd, dus ik ga even scannen. De Staatssecretaris had het in haar antwoord op vraag 18 over prognoses van reizigersaantallen. Het CDA is heel benieuwd naar wat die prognoses inhouden. We zouden dus heel graag willen dat die naar de Kamer worden gestuurd, met de garantie dat, als ze sterk gaan afwijken, bijvoorbeeld meer dan 5%, de Kamer geïnformeerd wordt over wat er aan de hand is. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen? Daarnaast wil het CDA dat de Kamer wordt geïnformeerd zodra er indicaties zijn dat het bedrag van 1,5 miljard overschreden wordt, maar volgens mij was dat al duidelijk.

Verder willen we graag dat afschaling van dienstverlening wordt meegenomen als reële mogelijkheid om niet meer dan die 1,5 miljard uit te geven. Graag een reactie.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij collega Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Om te beginnen verbaas ik me toch wel over de woorden van mevrouw Postma. Zij is hier heel kritisch over die 1,5 miljard, wat ik goed begrijp, maar haar collega's op financiën en luchtvaart heb ik geen enkele kritische noot horen kraken over de 3,4 miljard die naar KLM gaat. Dat verbaast mij wel, want het ov is toch heel duurzaam en ontzettend belangrijk voor ons netwerk hier in Nederland. Dat wilde ik even zeggen. Dan ga ik over naar mijn eigen inbreng, voorzitter. Tijdens de coronacrisis hebben we kunnen zien wat voor ons allemaal belangrijk is: onze zorgverleners, onze supermarktmedewerkers, onze schoonmakers en zeker ook al die mensen die werken in het openbaar vervoer, die ervoor hebben gezorgd dat al die mensen die ik hiervoor noemde, op hun werk konden komen. Lang is er met de NS en andere vervoerders gesproken over een beschikbaarheidsvergoeding voor het blijven rijden tijdens de crisis. Goed dat die vergoeding er nu is. Wel vinden wij dat de gesprekken met de bedrijven lang hebben geduurd. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom dat zo is gelopen? Klopt het dat de vergoeding pas in oktober beschikbaar is? Wat doet dat met de bedrijven die die vergoeding wellicht al eerder nodig hebben? De gevolgen van deze crisis kunnen ook langer voelbaar zijn dan alleen dit jaar. Welke afspraken zijn er met de vervoerders gemaakt over eventuele vergoedingen voor volgend jaar? Voorzitter. Opvallend bij dit pakket is dat de Nederlandse Spoorwegen met hun bijdrage aan de staatskas nu deels commerciële, vaak buitenlandse staatsbedrijven in leven houden. Is dat niet pijnlijk voor iedereen die zo pleit voor meer marktwerking? NS presteert heel goed als staatsdeelname. Private partijen vallen bij wijze van spreken meteen om en hebben NS-geld nodig om door te kunnen. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar dit mechanisme?

Voorzitter. Voor de NS is alleen deze vergoeding niet genoeg. Er is een steunpakket nodig waar voorwaarden aan gesteld kunnen worden, zoals «geen gedwongen ontslagen» en «waardering voor werknemers». We zagen gisteren de berichten dat er forse bezuinigingen bij de NS worden verwacht en dat er ook veel banen verloren kunnen gaan. Komt dit voort uit eisen die door de Minister van Financiën of door deze Staatssecretaris al zijn gesteld aan de NS? Zo niet, wat gaat de Staatssecretaris er dan, samen met de Minister van Financiën, aan doen om ontslagen bij de NS te voorkomen? Dat is voor ons van groot belang, omdat we hier allemaal zowel nationaal als internationaal meer ambities voor het spoor hebben en in de toekomst juist een grotere, sterkere NS nodig hebben. Ook is het ontslagscenario bij de NS gebaseerd op het slechtste scenario, waarbij het bedrijf bijna 5 miljard euro kan verliezen. Nu de bezetting vanaf 1 juli ruimer wordt, hopen wij dat veel mensen het ov weer weten te vinden. Lopen er gesprekken met de NS over een steunpakket? Wat is de stand van zaken? Wij pleiten voor zekerheid op de korte termijn voor het bedrijf en voor de werknemers. Is dat ook de inzet van het kabinet?

Afrondend, voorzitter. Waar KLM aan het begin van de crisis meteen op steun kon rekenen, terwijl de hele vloot aan de grond stond, moest de NS doorrijden om mensen met vitale beroepen te vervoeren. Toch gaat er 3,4 miljard naar KLM, waar we nauwelijks iets over te zeggen hebben, terwijl de NS voor 100% van de Staat is, duurzaam is en voor de toekomst onmisbaar is, maar waar werknemers moeten vrezen voor hun baan. Ziet de Staatssecretaris dat dit wringt en ook moeilijk uit te leggen is aan iedereen die ernaar vraagt?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan komen we bij de laatste spreker in de eerste termijn, de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Bij het vorige debat over ov en corona heb ik al aangegeven dat je pas ontdekt hoezeer iets van waarde is wanneer je het niet meer hebt, en dat je pas ontdekt hoe waardevol goed openbaar vervoer is wanneer je niet meer vrij kunt reizen. D66 is dan ook heel blij dat we vanaf morgen allemaal weer van het openbaar vervoer gebruik mogen maken.

Een punt van zorg hebben we natuurlijk wel. Het kwam net in het debat ook al een beetje naar voren: het gebruik van het ov blijft achter ten opzichte van bijvoorbeeld de auto nu de samenleving na de coronacrisis weer opstart. Kan de Staatssecretaris aangeven of, en zo ja op welke wijze, de rijksoverheid het openbaar vervoer meer gaat promoten? D66 is tevreden over het beschikbaarheidsfonds dat voor het openbaar vervoer beschikbaar is gekomen. Het is een essentiële voorziening, waarmee het ov letterlijk op de rails blijft. Ik heb nog wel een vraag over die 1,5 miljard euro. Zoals ik het heb begrepen, mevrouw Postma, wordt met dit bedrag 95% van alle kosten die de vervoersbedrijven moeten maken vergoed, en tot het einde van het jaar ook gegarandeerd. Klopt het dat die 1,5 miljard euro daarmee een gemaximeerd bedrag is?

Voorzitter. Dan nog een heel specifieke vraag over een bijzondere vorm van openbaar vervoer, namelijk de veerboten op de Waddeneilanden. Die zijn voor hun inkomsten sterk afhankelijk van toerisme. In tegenstelling tot andere vervoerders hebben zij dus echt een seizoenspatroon. Hoe gaat de Staatssecretaris om met de seizoenspatronen van de Waddenveren in dit steunpakket?

Dan een laatste vraag, voorzitter. Dit pakket gaat ervan uit dat provincies en gemeenten dit jaar hun bijdrage voor het openbaar vervoer blijven doorbetalen. De heer Laçin refereerde daar net ook aan. Deze zomer worden de begrotingen voor 2021 gemaakt. Te verwachten valt dat gemeenten en provincies door tegenvallers als gevolg van de coronacrisis hun bijdrage voor volgend jaar moeten gaan aanpassen. Gaat de Staatssecretaris deze zomer daarom al met hen in overleg om ervoor te zorgen dat de bus, de tram en de trein ook volgend jaar nog kunnen blijven rijden?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. De heer Ziengs heeft daar een vraag over.

De heer Ziengs (VVD):

De heer Schonis promoveerde het openbaar vervoer al bij interruptie. Het spreekt ons als VVD ook aan. Ik heb het niet in mijn eerste termijn ingebracht, maar als de overheid tegen mensen zegt dat ze thuis moeten blijven en niet mee moeten gaan, kan ik me voorstellen dat het een averechts effect heeft op de vulling van trein, bus et cetera. Ik kan me dus ook heel goed voorstellen dat de overheid wellicht een gebaar maakt richting het openbaar vervoer om de burger er weer voor te enthousiasmeren. Heeft de heer Schonis een idee hoe je dat zou kunnen doen? Dat hoeft niet per se in de vorm van Postbus 51-spotjes, maar hoe zou je het openbaar vervoer weer op gang kunnen brengen, overigens rekening houdend met het feit dat heel veel mensen nu thuisblijven en thuiswerken?

De heer **Schonis** (D66):

Er werd net een hele goeie suggestie ingefluisterd door de heer Van Aalst over de spitsheffing. Een zeer interessant artikel daarover stond vandaag in De Telegraaf. De rijksoverheid heeft het de afgelopen tijd gedaan met aanplakposters bij iedere tram- en bushalte: neem alleen de tram of de bus als het nodig is. Je kunt het ook omdraaien. Hopelijk hebben die posters een achterkant waarop het tegenovergestelde staat: kom alstublieft weer in de bus en de trein, met een mondkapje is het veilig. Zo simpel kan het ook zijn.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb nog een interruptie dus pak die nog even. Ik ben de afgelopen tijd weer gaan reizen met de trein en ik ben geschrokken. Op de Park and Ride bij waar ik woon staan normaal 150 of 200 auto's, maar nu maar 5. In de coupé zat ik alleen, met mondkapje, overigens. Houdt de heer Schonis ook rekening met de enorme hoeveelheid mensen die straks misschien gewoon thuis gaan werken omdat het beleid daarop gericht is? En moet je dan weer uitgaan van de capaciteit waarmee je normaal vervoerde, of kun je misschien uitgaan van andere aantallen?

De heer **Schonis** (D66):

Ook ik ben, toen ik laatst bij het station stond, geschrokken over hoe weinig mensen er nog gebruikmaken van de trein. Mensen zullen meer thuiswerken en andere afspraken maken. Er zijn bijvoorbeeld discussies over aanvangstijden van kantoren, ook in het kader van Anders Reizen, dat afgelopen donderdag bij het MIRT-debat nogal naar voren kwam. Ik heb toen ook gezegd: een van de voorbeelden die de coalitie Anders Reizen heeft benoemd, ik geloof als punt zeven van de tien actiepunten die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen, was om alle nieuwe medewerkers bij grote werkgevers, zoals de overheid en grote bedrijven, de eerste drie maanden geen auto van de zaak maar een ov-abonnement van de zaak te geven. Dan kunnen ze alvast wennen aan hoe fijn het openbaar vervoer en de trein zijn. Na drie maanden kunnen ze dan de keuze maken of ze een ov-abonnement houden of toch een leaseauto nemen. Dat zou een voorbeeld kunnen zijn om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Maar ik ben het met u eens, meneer Ziengs, dat we de komende tijd hoe dan ook, afhankelijk van hoe corona uitpakt, te maken hebben met een andere vraag en een andere manier van reizen in dit land. Maar dat geldt ook voor het wegverkeer en misschien zelfs ook voor transport over het water en andere vormen van transport.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat sluit aan bij mijn vraag. We willen allemaal geen lege bussen of treinen. Is D66 het met mij eens dat we, als zo meteen blijkt dat we de aantallen in het openbaar vervoer niet meer halen, moeten kijken hoe we het op een andere manier kunnen invullen? Dat heeft gevolgen, maar is D66 het met mij eens dat dit met zich meebrengt dat we extra moeten investeren om mensen mobiel te houden als blijkt dat ze liever in de auto stappen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben het met de heer Van Aalst eens dat we in de komende tijd goed moeten monitoren hoe de reizigersaantallen in het openbaar vervoer zich ontwikkelen. Ik kan me voorstellen dat we voor de komende twee jaar echt te maken krijgen met een structureel ander gedrag van reizigers, ook op de weg. Het aantal files is met een kwart afgenomen, uit mijn hoofd gezegd. Als je dat erbij betreft, zie ik op dit moment geen noodzaak om bijvoorbeeld meer te gaan investeren in asfaltprojecten, want die noodzaak is er dan dus ook niet.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Die is er natuurlijk juist wel. Het is mooi dat we op de weg dezelfde capaciteit hebben als voor de coronacrisis. Mensen mijden nu files. Dat biedt mogelijkheden om mensen te verleiden om in de auto te stappen nu we ruimte over hebben. Is de heer Schonis van D66 het met mij eens dat we juist extra moeten gaan inzetten om al die mensen mobiel te houden waar het kan, en juist niet van die gekke maatregelen als een spitsheffing moeten gaan introduceren, die juist weer averechts zou gaan werken?

De heer **Schonis** (D66):

Die spitsheffing doet het 'm wel vandaag bij dit ov-debat. Het mooie van die spitsheffing is dat je de opbrengsten een-op-een kunt gebruiken voor bijvoorbeeld nieuwe asphaltprojecten, meneer Van Aalst. Ik blijf bij mijn eerdere antwoord. We hebben de komende tijd met veranderende vervoerspatronen van mensen te maken, zowel in het ov als op de weg, wellicht ook in het grotere transport. In de maritieme sector hoor ik ook geluiden over trafiek die uitgevallen is. Dat betekent gewoon dat we de komende maanden goed moeten monitoren en maatregelen moeten nemen. Dat kan op allerlei manieren, niet alleen met meer asfalt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de systeemverantwoordelijkheid die bij de rijksoverheid ligt. Die discussie hebben we vaker gehad in deze commissie. Ik schrik oprecht van antwoord elf op de feitelijke vragen, namelijk: ik houd de vinger aan de pols. Dat schrijft de Staatssecretaris. Is de heer Schonis het met mij eens dat we – gegeven wat er mis is gegaan met dit steunpakket, dat vrij laat kwam, en gegeven het enorme belang dat er ook een goed pakket voor 2021 ligt – deze Staatssecretaris een wat stevigere regierol moeten meegeven?

De heer **Schonis** (D66):

Dat vind ik een ingewikkelde vraag. Een regierol kan heel veel omvatten. Het Rijk gaat natuurlijk niet over ál het openbaar vervoer. Natuurlijk, de Staatssecretaris heeft systeemverantwoordelijkheid, dus het begint natuurlijk met goed monitoren. Maar ik heb op dit moment niet het beeld – die vraag stel ik dan indirect ook aan de Staatssecretaris – dat er qua regie zo veel aan schort dat er van bovenaf ingegrepen moet worden. Ik kan me wel voorstellen – daarom heb ik die vraag ook gesteld aan het begin van mijn betoog – dat je in overleg met provincies, gemeenten en vervoerders aan het eind van de zomer toch met elkaar tot de conclusie komt dat er andere afspraken gemaakt moeten worden, omdat het voor het komende jaar heel onzeker blijft. Dat zou zomaar kunnen. Dan moeten we opnieuw kijken. Maar we zitten met crisismanagement. Op dit moment, met deze beschikbaarheidsvergoeding en het laten doorbetalen van de vervoersbijdrage door de lagere overheden, blijven de trein, de bus en de tram rijden. Hoe dat zich de komende tijd ontwikkelt, zullen we goed moeten monitoren. Ik vind het vooral belangrijk dat de bus, de tram en de trein blijven rijden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat klopt: er ligt nu een afspraak. Maar die afspraak lag wel pas vijf dagen nadat de sector weer volledige dienstregelingen reed, bij de Kamer. Ik hoop dat we toch met elkaar kunnen constateren dat dat proces niet de schoonheidsprijs verdient. De heer Schonis zegt dat we het goed moeten monitoren. Zeker, maar als je nu naar alle verwachtingen kijkt, is de kans zeer groot dat er in 2020 toch nog een gat zal zijn. Dan moeten we toch zorgen dat we die onderhandelingen, die gesprekken, beter doen, omdat we meer tijd hebben. De Staatssecretaris of het ministerie speelt er een cruciale rol in om er met het NOVB voor te zorgen dat er op tijd een goed pakket bij de Kamer ligt, zodat we geen herhaling van zetten krijgen.

De heer **Schonis** (D66):

Over het resultaat dat mevrouw Kröger schetst ben ik het helemaal met haar eens. Een jaar heeft twaalf maanden. Door de coronacrisis heeft het openbaar vervoer de dienstverlening twee maanden met in ieder geval zeer beperkte capaciteit, zonder de normale bezetting, uitgevoerd. Je hoeft er geen economie voor gestudeerd te hebben om te begrijpen dat dat financiële consequenties heeft. Je kunt er wel van uitgaan dat dat een probleem oplevert, ook in financiële zin. Dit jaar en volgend jaar moeten er dus goede afsprakenkaders liggen om de bus, tram en trein goed te kunnen laten rijden. Dat zijn we met elkaar eens. Of daarvoor een grotere regierol voor lenW is weggelegd – want dat suggereert u een beetje – zal moeten blijken. Ik zie dat nu even los van hoe de Kamer geïnformeerd is, want dat is dat crisismanagement waar we het net al over hebben gehad. Of er een probleem is in de zin dat vervoerbedrijven op omvallen staan of dat de dienstverlening in het openbaar vervoer misschien wel met veel te grote capaciteit wordt uitgevoerd op dit moment, zal moeten blijken uit de monitoring, waar u ook naar vraagt. Op dit moment heb ik dat beeld nog niet, maar ik ben het met u eens over het eindresultaat: we moeten natuurlijk een goed pakket hebben, nu en straks, om het openbaar vervoer op de rails te houden.

De **voorzitter**:

Op ditzelfde punt mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben het eens met de heer Schonis. We hebben reclames gehad in de trant van: ga niet in de tram. Ik fietste een paar maanden geleden altijd langs de tram en dan was die compleet leeg. Ik kwam dan ook langs zo'n billboard waarop stond: ga niet de tram of het ov in. Tegenwoordig zijn de trams gelukkig al wat voller; iedereen zit netjes met een mondkapje op. Dat zie ik ook. Ik hoorde de heer Schonis zeggen: we moeten over één of twee jaar maar eens kijken hoe het gaat met het ov. Is de heer Schonis het niet met me eens dat het belangrijk is om nu al zo veel mogelijk informatie te krijgen om te kijken of de reizigersaantallen die voorspeld worden, ook gehaald worden, zodat we vroegtijdig kunnen bijsturen? De heer Schonis had een idee voor een campagne om te kijken of we meer mensen op een veilige manier in het ov kunnen krijgen.

De heer **Schonis** (D66):

Dank voor uw vraag. Ik bedoelde met die één of twee jaar dat je het voor die periode goed moet monitoren. Dat zullen we wel moeten doen, om te kijken hoe die vervoersstromen zich ontwikkelen, en dat bedoel ik breed, dus zowel binnen het ov als op de weg. Je zult het goed moeten monitoren – ik zie iedereen opeens z'n vinger opsteken – om te kijken hoe het zich ontwikkelt, zodat je je beleidsbeslissingen voor zowel de korte als de langere termijn erop kan aanpassen. Want als thuiswerken inderdaad heel structureel wordt voor de komende jaren, heb je het echt over een structurele wijziging. Dan krijg je hele andere discussies over welke fileknoppunten we bijvoorbeeld moeten aanpakken. Nogmaals, ik heb niet de indruk dat we daar op dit moment al zijn, maar als dat structureel wordt – dat moet dus uit de monitoring blijken de eerstkomende twee jaar; zo heb ik dat bedoeld – moeten we dat goed in de gaten houden. Maar ik ben het met u eens dat ook voor de korte termijn zo'n monitoring natuurlijk gelijk tot actie zou kunnen leiden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma, heeft u nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, even heel kort. Ik hoor de heer Schonis zeggen dat het belangrijk is dat wij als Kamer ook die informatie krijgen, niet alleen over twee jaar, maar misschien al binnen een paar maanden: goh, hoe staat het er eigenlijk mee en wat kunnen we met z'n allen doen?

De heer **Schonis** (D66):

Daar kan ik zonder meer «ja» op antwoorden.

De **voorzitter**:

Was de heer Schonis al klaar met zijn betoog? Ik dacht het wel, hè? Ja. Daarmee komen we aan het einde van de eerste termijn. Ik schors de vergadering voor twintig minuten, dus wij gaan om 19.45 uur door. U denkt misschien: wat duurt dat lang. Dat heeft ermee te maken dat we ons allemaal moeten verplaatsen naar andere ruimtes, met name onze Staatssecretaris, om even goed overleg te kunnen hebben.

De vergadering wordt van 19.24 uur tot 19.45 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vier blokjes: de informatievoorziening aan de Kamer, ov-beschikbaarheidsvergoeding, lange termijn en overig. Ik wil uiteraard beginnen met de informatie aan de Kamer. Ik begrijp heel goed dat de Kamer er erg aan hecht. En dit zijn ook rare tijden, waarbij er grote beslissingen moeten worden genomen. Maar terecht vraagt uw Kamer om gewoon goed te worden meegenomen, en ook om de procedures zorgvuldig te volgen. En er gebeurt zo veel, dat er soms misschien ook misverstanden kunnen ontstaan.

Ik hoop ook dat ik bijvoorbeeld op het punt van de Comptabiliteitswet het misverstand kan wegnemen dat daar is ontstaan. Op 17 maart is de Kamer een brief gestuurd over de basisdienstregeling van de NS, en is ook de bijzondere rol van het ov geduid. Want het openbaar vervoer is een vitale sector, is van belang om in het hele land de basisvoorzieningen op orde te houden en is ook in de verdere opening van de economie echt ook weer een voorwaarde voor die verdere opening van de economie. Wij hebben dus inderdaad aan het openbaar vervoer gevraagd om te blijven rijden, en daar past dan ook een beschikbaarheidsvergoeding bij. Want deze bedrijven zouden anders wellicht andere keuzes maken, maar zijn door de overheid gevraagd om te blijven rijden, in eerste instantie om de zorgmedewerker en de supermarktmedewerker naar hun werk te brengen, en nu, in de heropening van de economie, om ervoor te zorgen dat er voldoende zitplaatsen beschikbaar zijn op voldoende afstand om veilig te kunnen reizen, voor al die mensen die ook van het ov afhankelijk zijn, niet alleen in de stedelijke regio's, maar in het bijzonder ook in de landelijke regio's. En dat zijn ook de plaatsen waar het openbaar vervoer het eerst onder druk komt te staan. En als het daar eenmaal weg is, heb je het daar ook niet zomaar terug.

Op 17 maart is in die brief dus die bijzondere rol van het ov geduid en is aangekondigd dat bij die vraag een beschikbaarheidsvergoeding past. En toen is het inderdaad nog een hele klus geweest om met zestien partijen, die ook nog eens heel erg verschillen – echt de range van de NS aan de ene kant en zoiets als de Waddenveren aan de andere kant – een regeling te vinden die past bij al die partijen. Dus op de vraag van uw Kamer waarom het zo lang heeft geduurd: omdat het gewoon enorm complex was. Dat is eigenlijk waarom het zo lang heeft geduurd. En ik zou daar nog heel veel meer woorden aan kunnen wijden, maar ook de vervoerders zelf

zullen beamen dat er echt keihard is gewerkt, door alle partijen, ook de vervoerders, om met elkaar de juiste gegevens boven tafel te krijgen, om ook een juiste beoordeling te kunnen maken, niet alleen van de cijfers, maar ook van de effecten. En dat om het doel, want dat stond voorop, dat het ov in heel Nederland zou blijven rijden. Dat is het doel waarop we gekoerst hebben, en we zijn uitgekomen op een regeling waarvan 93% beschikbaarheidsvergoeding is, waarbij we een buy-in vragen van alle partijen zelf. Deze crisis gaat aan niemand zonder pijn voorbij, ook niet aan de ov-bedrijven. En het pakket dat de NS – en dat is natuurlijk vooral een punt voor de aandeelhouder – heeft gepresenteerd, geeft ook aan dat het op allerlei plekken ook gewoon keuzes vraagt. Maar we hebben die keuze zo gemaakt, om overal te kunnen blijven rijden, waarbij we nog een 2%-marge hebben om juist rekening te houden met specifieke omstandigheden. Een paar van u hebben daar ook nog naar gevraagd. Die 2% is dus exclusief beschikbaar gesteld voor als dat nodig is. Daar hebben we bepaalde afspraken over gemaakt, en die worden ook nog verder uitgewerkt met elkaar. Maar de basis is de 93%, en die 2% is er voor als er anders ongelukken zouden gebeuren; zo zou ik het maar even samenvatten.

De brief van 5 juni over de beschikbaarheidsvergoeding was het besluit van het kabinet over hoe we de beschikbaarheidsvergoeding in wilden richten. Daarna is pas dat voorstel van het kabinet met de vervoerders besproken. En ik heb uw Kamer toen meteen op 5 juni een brief gestuurd. Daar stond een tekstpassage in over de eventuele noodzaak om gebruik te maken van artikel 2.27 uit de Comptabiliteitswet, en dat heeft een heel aantal vragen opgeroepen, onder andere bij het CDA. Maar mijn bedoeling was juist om richting uw Kamer aan te geven dat ik géén onomkeerbare stappen zou nemen voordat de Kamer haar budgetrecht had kunnen uitoefenen. Dus het was eigenlijk de bedoeling om dat juist te benadrukken. Die mogelijkheid is er wel, als er inderdaad sprake is van nood en dergelijke. Maar ook omdat uw Kamer heeft besloten om het gewoon snel te behandelen, zal ik daar geen gebruik van maken. En ik hoop ook dat de Eerste Kamer snel besluit om het te behandelen. Maar dat was de bedoeling van aangeven dat er geen onomkeerbare stappen genomen zouden worden. Mocht een van de partijen in een acute liquiditeitssteun komen – een van u vroeg ook daarnaar – dan zullen we kijken hoe we het kunnen oplossen, maar de bedoeling is om het debat hierover en het budgetrecht van beide Kamers der Staten-Generaal gewoon netjes te honoreren.

Ik heb in de brief van 17 juni ook nog een tijdelijk meegenomen over de gemaakte afspraken. Wij hebben dus sinds het begin van de crisis constructief met de partijen gesproken. Nou ja, daarover heeft uw Kamer uiteindelijk ook een technische briefing gehad, toen we het model hadden gevonden waarvan we dachten dat het zou kunnen werken, zowel voor de verschillen tussen de bedrijven maar ook als uitkomst voor het openbaar vervoer, zodat dat overal in Nederland kan worden gegarandeerd. Ik snap wel uw vraag van: hoe kunnen we als Kamer richting het najaar goed worden meegenomen? Ik zal daar zo meteen wat meer over zeggen. Het is inderdaad een regeling met een inschatting van het bedrag, en we zijn natuurlijk afhankelijk van hoe de verdere ontwikkeling van de reizigers-aantallen gaat, om te zien wat dat bedrag precies gaat worden. Het feit dat we nu recent een OMT-advies hebben gehad waardoor alle stoelen in het ov bezet kunnen worden, betekent natuurlijk dat er meer ruimte is. En we hebben afspraken gemaakt met de studenten en met de scholen om weer op te starten, en dat betekent ook weer meer reizigers. Aan de andere kant zijn de thuiswerkers, naast de scholieren, eigenlijk het tweede grote blok van deelnemers aan het openbaar vervoer. En de mate waarin het kabinet de boodschap van «werk zo veel mogelijk thuis» gaat veranderen, is natuurlijk ook afhankelijk van de inschatting van de volksgezondheidseffecten van het weer opstarten van het werken op kantoor. Daarover

beraden de experts zich nog. We zullen in de brief in reactie op de planbureaus daarop terugkomen. Maar dat zal natuurlijk ook een belangrijke factor zijn voor in welke mate ook de reizigersaantallen kunnen groeien. Daartegenover staat weer dat we uit de eerste periode hebben geleerd dat het afschalen maar heel weinig kostenbesparingen oplevert op de korte termijn, omdat mensen en materieel eigenlijk vaste kosten zijn. Dus er wordt wel iets bespaard aan energie, maar voor een deel heeft men toch altijd die vaste kosten. Dus op de korte termijn hebben we toch te maken met een bepaalde mate van onzekerheid. Wat ik heel goed begrijp, is dat uw Kamer ook graag goed wil worden meegenomen in hoe dat beeld zich ontwikkelt. Ik wil u eigenlijk voorstellen dat ik dit najaar, in de aanloop naar de begroting, een soort tussenstand zal geven. Want dan zijn we de opschaling van 1 september ook weer voorbij, en ik denk dat het in de vakantieperiode niet zo heel veel zin heeft om een gevoel te krijgen voor hoe dit zich ontwikkelt, want dat is dan toch ook wat verstoord. Dus in het najaar, nog voordat u de begrotingsbehandeling heeft, kan dit wellicht via een technische briefing. Voor een deel zal dit namelijk vertrouwelijk moeten zijn. En het zal altijd op geaggregeerd niveau zijn; we kunnen natuurlijk niet praten over de gegevens van individuele bedrijven. Maar zo zullen we uw Kamer bijpraten over hoe dit zich ontwikkelt. Ik zou u eigenlijk willen voorstellen dat ik, misschien samen met de voorzitter, in overleg treed over hoe de commissie graag geïnformeerd wil worden naar het najaar. Daar ben ik natuurlijk heel graag toe bereid, en ook om daar met u heldere afspraken over te maken. Dus dat, voorzitter, zou mijn voorstel zijn op dit punt.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden of zij op dit moment vragen hebben. Komt u nu aan het eind van uw eerste blokje informatie, of bent u daar nog mee bezig? Want anders stel ik voor dat u dat eerst even afrondt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Precies, dat was eigenlijk het blokje informatie. De volgende gaat over de ov-beschikbaarheidsvergoeding zelf; dat zou dan het volgende blokje zijn.

De voorzitter:

Ik kijk toch even naar mevrouw Kröger, want die keek wat bedenkelijk. Ja, die keek bedenkelijk, dus die moet ik gewoon het woord geven nu.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, voorzitter. Het is wellicht een vraag die later nog terugkomt; maar goed, dat risico loop je altijd. Kijk, ik ben blij dat de Staatssecretaris aangeeft dat er lessen getrokken worden. Ik denk ook wel dat het een belangrijke les is dat wij als commissie toch ook eerder, en desnoods in vertrouwelijkheid, meegenomen hadden kunnen worden in het proces, en dat dat nu eigenlijk niet gebeurd is. Ik zie in die timing dat we voor de begrotingsbehandeling weer een update krijgen. Ik neem aan dat er bij Prinsjesdag, dus de begroting, toch ook gewoon geld gereserveerd gaat worden voor 2020 voor dit probleem. Dus dan neem ik ook aan dat wij daarvoor wellicht al wat extra informatie kunnen krijgen, dus niet pas bij de begrotingsbehandeling. Dan hebben we het gewoon voor Prinsjesdag, toch?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voor 2020 ... Daarom bespreken we deze supplettoire begroting, en daarvoor wordt nu geld gereserveerd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

2021.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Oké, want u zei «2020». Nou, voorzitter, zo komen we meer op het perspectief van straks naar de toekomst. En daar kom ik inderdaad later op terug. Maar dit is in ieder geval mijn aanbod over het met u willen delen van die informatie over de prognoses en hoe het actuele beeld zich ontwikkelt in relatie tot de begroting die nu voorligt.

Dan een aantal vragen van de leden. De heer Van Aalst vroeg eigenlijk: waarom wordt er betaald aan de bussen? Ik hoop dat ik dat net heb aangegeven: dat is om het openbaar vervoer als vitale sector voor heel Nederland in ieder geval in de lucht te kunnen houden. Sommige mensen hebben geen auto, zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, en daarvoor is het van belang dat dat openbaar vervoer beschikbaar blijft in heel Nederland. We vinden het als kabinet belangrijk dat iedereen op een veilige manier kan reizen naar werk, familie en dergelijke, zowel op de weg als in het ov.

Dan het punt van de 2%, een vraag van de heer Ziengs. Het uitgangspunt is dat toekenning enkel geschiedt indien de vervoerder overtuigend kan aantonen dat er gewoon echt geen andere mogelijkheid is, dat die laatste 2% bedrijfseconomisch echt noodzakelijk is. En dat hebben we ook gedaan omdat we zagen dat er gewoon verschillen tussen bedrijven zijn. Nu werd er gesuggereerd dat de NS structureel 8% winst of rendement heeft gemaakt, maar dat is echt niet het geval, ook als je terugkijkt naar de cijfers van de afgelopen jaren. Maar we willen gewoon echt goed kijken naar wat er echt nodig is, en dan nog enige ruimte hebben om daar ook wat in te kunnen bewegen. Vandaar die 93% met de marge van 2%, om inderdaad juist dat te kunnen opvangen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Mijn vraag ging niet zozeer over waarom we het doen. Ja, iedereen ziet dat de coronacrisis boven de ov-sector hangt en dat daar hulp nodig is. Mijn vraag ging erom: alle andere ondernemers in Nederland hebben de NOW-regeling, waarom hebben we bijvoorbeeld niet gewerkt met een NOW-regeling ook voor NS en voor andere vervoerders? Dat had ook prima gepast. Dus waarom hebben we dat niet gedaan? En er werd nu gesuggereerd door de Staatssecretaris dat iedereen recht heeft op een veilige manier van vervoer. Ja, dat klopt, maar dat kan ook met de auto, het kan ook met de fiets. Daar heeft iedereen recht op, inderdaad; dat moeten we met elkaar doen. Alleen, het onnodig in stand houden van treinen en bussen waar niemand meer in zit: ik kan me niet voorstellen dat de Staatssecretaris dat beleid voorstaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Waarom is er voor het ov een beschikbaarheidsvergoeding in plaats van de NOW? Eigenlijk heeft een deel van de Kamer dat al onderling gewisseld. We hebben het ov expliciet gevraagd om de dienstregeling in de lucht te houden, om al die mensen in heel Nederland die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, ook die gelegenheid te bieden; het openbaar vervoer als vitale sector. In die zin hadden zij ook niet de vrijheid om af te schalen. We hebben juist gevraagd om per 1 juni weer de volledige dienstregeling te gaan rijden, ook als basisvoorwaarde voor de verdere openstelling van de economie. Daarbij past dan ook een beschikbaarheidsvergoeding, omdat we ook zeggen dat die voertuigen niet vol mogen worden geladen, om het simpel te zeggen. We hebben ook gecommuniceerd: mijd drukte, mijd de spits, werk zo veel mogelijk thuis. Dat zijn allemaal redenen.

De **voorzitter:**

Een vervolgvraag, meneer Van Aalst?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dan kijk ik naar supermarkten, die ook een hele vitale rol hadden. Dat zijn ook allemaal gewone ondernemers, onder de NOW-regeling. Daar hebben we ook geen aparte regeling voor gemaakt. Ik begrijp ook niet zo goed waarom een vervoerder niet onder de NOW-regeling had kunnen vallen. Sterker nog, ik heb vervoerders gehoord die best onder de NOW-regeling hadden willen vallen en die er in het begin ook onder vielen. Ik zie niet zozeer het probleem waarom we niet door konden gaan met de NOW-regeling. Die wordt in allerlei sectoren verlengd, waarom niet ook voor de vervoerders?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Omdat die NOW-regeling niet voldoende was om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer in de mate waarin we dat als kabinet wilden, overal in Nederland beschikbaar bleef. Sommige vervoerders hebben voor een deel NOW aangevraagd. Maar de NOW werkt zo dat als je een andere vergoeding krijgt, dat NOW-aandeel moet worden terugbetaald. Dat is ook terecht, want anders zou je dubbele steun krijgen. Dat is dus niet het geval. Daarom wordt er met deze beschikbaarheidsvergoeding voor gezorgd dat het ov beschikbaar blijft als vitale sector voor heel Nederland en voor de heropenstelling van de economie.

De heer **Ziengs** (VVD):

De Staatssecretaris hintte net even op een opmerking die ik maakte in eerste instantie over rendementen van NS en de andere vervoerders. Kennelijk sloeg ik de plank daarbij mis, begrijp ik. Zij geeft aan dat die rendementen niet dat percentage bevatten. Dat hoeft ook niet. Waar het mij om gaat is of er daadwerkelijk verschil is tussen de rendementen van de verschillende vervoerders. Wordt daarnaar gekeken? Wordt er ook gekeken naar de wijze waarop er efficiënt wordt gewerkt? Daar was mijn vraag voor bedoeld. Ik heb ook de vraag gesteld of de Rekenkamer daarbij wellicht een rol kan vervullen. Wellicht komt de Staatssecretaris daar straks nog op terug.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zal even kijken of er nog een specifiek antwoord is. De Minister van Financiën is aandeelhouder van de NS. Als zodanig ziet hij toe op de efficiency bij de NS. We zien dat de NS net een heel groot efficiëncypakket heeft aangekondigd. Andere leden van uw Kamer zijn daar juist weer bezorgd over. Dat laat zien dat er ook zeker goed op gelet wordt. We hebben gekeken naar de eigen bijdrage die we in eerste instantie van de bedrijven vroegen. Die bleek bij sommigen zes, zeven of tien keer de jaarwinst te zijn. Toen hebben we ons gerealiseerd dat dat een dure concessie is en dat je dan vrij weinig reden hebt om dat te doen, dus dat we er niet kwamen met ons eerdere voorstel aan de ov-sector. In die zin zijn de rendementen langsgesproken, maar het rendement is niet een reden om te zeggen dat men wel of niet die 2% krijgt. Het gaat er niet om een bedrijf in de lucht te houden, maar om tegen zo laag mogelijke kosten het ov ook dit jaar in de lucht te houden. Dat is ons doel. We willen ervoor zorgen dat het ov verzekerd blijft, dit jaar. Aan alle bedrijven zijn de volgende eisen gesteld: geen bonussen, geen dividenduitkeringen, dus even rendement nul dit jaar. Dat is echt voor iedereen de realiteit.

De heer **Ziengs** (VVD):

Een helder antwoord, maar in het economisch bestel kijkt men over het algemeen naar een benchmark; hoe doet de ene het ten opzichte van de andere, om vergelijkingen te maken van hoe je de realiteitszin van beoogde rendementen kunt beoordelen ten opzichte van een ander die wellicht hetzelfde doet, of die het verkeerd doet, of die te weinig doet. Mijn vraag was om wellicht de Rekenkamer in te schakelen. De Staatsse-

cretaris geeft aan dat zij dat weer bij de Minister van Financiën wil neerleggen. Dat zou toch ook iets kunnen zijn voor het kabinet, dat de Staatssecretaris dat meeneemt richting het kabinet en zegt dat het wellicht een goed idee is om in ogenschouw te nemen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben graag bereid om het voorstel van de heer Ziengs met Minister Hoekstra te bespreken. Dat is geen probleem. Die additionele 2% is bedoeld om wel degelijk rekening te kunnen houden met de verschillen tussen bedrijven. Die mogen er niet toe leiden dat er in 2020 een afschaling van het openbaar vervoer plaatsvindt. We willen zorgen dat het openbaar vervoer, als vitale sector in Nederland, overal de drager kan zijn van de heropening van de economie, ook op plekken waar de verliezen misschien groot zijn. Dat risico zagen we en dat werd ons ook nadrukkelijk geschetst, met name door de vertegenwoordiger van de provinciale overheden: wanneer het beroep op de bedrijven te groot wordt, worden als eerste de meest verlieslatende lijnen geschrapt, omdat je er dan minder hoeft te schrappen om het verlies te kunnen opvangen. In het bijzonder zijn dat de lijnen in minder dichtbevolkte gebieden. Maar dat wilden we niet. Of je nu in de Randstad woont of in een landelijk gebied, het ov moet voor heel Nederland beschikbaar blijven zoals het nu is. Dat hebben we met alle partijen afgesproken. Als over de hele lange termijn, richting de toekomst, mobiliteitspatronen structureel veranderen, zullen we dat structureel moeten aanpassen, maar dat is een andere vraag. Ik kom daar zo nog op terug. Voor dit moment hebben we gezegd: we zorgen dat er een marge is – die 2% – die benut kan worden om ook echt te verzekeren dat er voor alle partijen een mogelijkheid is om dat dit jaar te doen.

De heer Schonis (D66):

Over die 2% heb ik nog wel een vraag. De Staatssecretaris zegt dat die 2% is bedoeld voor als bedrijven echt in de knel komen en ze kunnen aantonen dat ze de dienstregeling anders niet kunnen verzekeren. Dan kom je in aanmerking voor die 2%. Maar kan die 2% nu ook gebruikt worden – of kom je ervoor in aanmerking – op het moment dat je als bedrijf investeringen in duurzaamheid wilt doen? Als je op de wip zit – moet ik het nu wel doen of moet ik het nu niet doen – zou dat ook een argument kunnen zijn om die 2% toe te kennen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben als Rijk met een aantal partijen afspraken gemaakt over duurzaamheid en allerlei andere dingen. De bestaande afspraak is dat afspraken niet zomaar gewijzigd kunnen worden, bijvoorbeeld om de eigen bijdrage te verlichten. Die 2% is niet bedoeld om allerlei aanvullende investeringen te doen, maar die is echt bedoeld om tegen de laagste kosten te verzekeren dat het ov als vitale sector in Nederland gewaarborgd is. Daar is het voor bedoeld en niet voor extra uitgaven. Dan had de heer Schonis ook nog een vraag over de Waddenveren. Wij kijken natuurlijk bij alle bedrijven hoe de periode eruit ziet waar die beschikbaarheidsvergoeding over gaat. Voor sommige bedrijven zit er een seizoenseffect in. We zullen daar zorgvuldig naar kijken bij de Waddenveren. Nogmaals, we hebben die 2%, en als blijkt dat het echt een probleem is, dan kunnen we van die optie gebruikmaken. Maar ook voor de Waddenveren geldt natuurlijk dat ze aan die voorwaarde moet voldoen. Bij het beoordelen daarvan kijken we wel naar wat het seizoenseffect op de positie van het bedrijf als geheel is. De Waddenveren gaven als eerste aan dat ze in financiële problemen kwamen. Daarom hebben zij, als enige partij overigens, een kleine liquiditeitssteun gekregen van het ministerie, juist om de continuïteit te verzekeren. Waar dat noodzakelijk is, hebben we daar echt de volle aandacht voor. Maar voor de Waddenveren

geldt, net als voor alle andere bedrijven, natuurlijk wel die voorwaarde voor die 2%.

Mevrouw Postma vroeg of er kosten kunnen worden bespaard. Ik heb al gezegd dat dat op de korte termijn beperkt is. Monitoring is heel belangrijk. We volgen het heel goed. Nogmaals, ik ben graag bereid om in aanloop naar de begroting dit najaar de resultaten daarvan mee te nemen. Ik begrijp heel goed dat de Kamer ook de vinger aan de pols wil houden. Voorzitter, dat was wat mij betreft het blokje «ov-beschikbaarheidsvergoeding».

De voorzitter:

Zijn er nog vragen van de leden blijven liggen over de beschikbaarheidsvergoeding? Dit is dan het moment om deze nog even te herhalen. Ik kijk even, eerst mevrouw Kröger en dan de heer Laçin.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had eigenlijk wel een paar vragen, met name over hoe die 5% tot 7% voor heel verschillende typen bedrijven met ook een heel verschillende financiële structuur uitwerkt en wat de implicaties zijn. Wat betekent dat voor investeringen? Wat dat betekent dat voor de duurzaamheid van zo'n bedrijf? Ik maak me daar echt veel zorgen over. NS heeft nu al aangegeven wat de financiële implicaties zijn, ook voor het personeel. Vanuit andere bedrijven zal daarover ook nieuws bekend worden. Ik wil dus toch meer duidelijkheid hebben van de Staatssecretaris. Wat zijn nu de echte effecten van het feit dat wij bedrijven voor 5% tot 7% laten meebetalen, gegeven het feit dat we het over heel verschillende typen bedrijven hebben?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben inderdaad van de bedrijven de verzekering gekregen dat bij een vergoeding van 93% tot 95% de dienstverlening kan worden gegarandeerd en dat er dan ook geen sprake zou zijn van ontslagen. Dat is dan even los van een eventuele herstructurering op de langere termijn, niet als gevolg van het verschil tussen die 95% en 93%. Wij hebben daarbij als voorwaarde gesteld dat afspraken die met het Rijk gemaakt zijn over verduurzaming, in principe gewoon overeind blijven. Dat zijn, denk ik, de belangrijkste antwoorden.

We hebben het willen doen op een manier waarop de dienstverlening eigenlijk overal gegarandeerd kon worden, en waar nodig is er dan dus die ruimte tussen de 93% en de 95%. De bedrijven zijn heel verschillend. Dat was ook de reden dat het lang duurde om tot een regeling te komen die voor iedereen de mogelijkheid bood om de dienstverlening op peil te houden. Dat gold dus ook voor de stadsvervoerders. Daar had mevrouw Kröger in het bijzonder naar gevraagd. Die zijn in een belangrijke mate afhankelijk van de ticketopbrengst. Ik had het verschil tussen de Waddeneren en NS al geschetst. Je hebt bedrijven die in belangrijke mate afhankelijk zijn van de ticketopbrengst en andere die in belangrijke mate afhankelijk zijn van de bijdragen van de regionale overheden. Dat maakte de puzzel best complex. Je moest met al die verschillende inkomststromen rekening houden en toch voor iedereen op het niveau komen dat de dienstverlening op peil kon blijven.

De voorzitter:

Aanvullende vraag, mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, goed gezien, voorzitter. Dit is een heel generiek antwoord. Ik krijg eigenlijk geen beeld van wat het verschil is tussen een bepaalde stadsvervoerder, die inderdaad vrijwel geheel afhankelijk is van de ticketverkoop, en een vervoerder die in concessie zit, waar de provincie meebetaalt en er

ook nog een buitenlandse aandeelhouder is. Er ligt nu een beschikbaarheidsvergoeding. Daar kleven flinke nadelen aan, bijvoorbeeld die 5% tot 7%. Als we nou gaan kijken naar een pakket voor 2021, vind ik het toch echt belangrijk om van de Staatssecretaris een analyse te krijgen van hoe dit, wat er nu ligt, uitwerkt voor die verschillende typen bedrijven. Dat doet iets met wat ze kunnen. De Staatssecretaris kijkt mij bevreemd aan. Misschien moet ik het wat meer uitleggen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het doel van deze regeling is niet om effect A of B op bedrijf X of Y te hebben. Het doel van deze regeling is: het ov beschikbaar houden in heel Nederland. Dat wil het kabinet bereiken. We hebben een heel intensief overleg gehad met alle partijen om tot een regeling te komen. Daarbij konden alle partijen ons de verzekering geven: met deze vergoeding kunnen wij dat. Dat bedrijven verder nog allerlei keuzes maken op de langere termijn, dat is aan die partijen. We komen zo meteen op het perspectief voor de langere termijn. Maar wat is het effect op de stad- en streekvervoerders, zodat die dit jaar de 100%-dienstregeling kunnen blijven rijden waar wij hen om hebben gevraagd? Dat wilde het kabinet bereiken. Dat wilden we mogelijk maken. De coronacrisis heeft voor allerlei bedrijven op allerlei manieren nog meer effecten. Dat is in de hele economie zo. Maar wij wilden bereiken dat we het ov dit jaar op peil konden houden. Dat is onze verantwoordelijkheid. Dat is mijn systeemverantwoordelijkheid. Mevrouw Kröger vroeg daar ook naar. Met deze beschikbaarheidsvergoeding van 93% tot 95% kunnen we het dit jaar op peil houden.

De voorzitter:

Dan is er een vraag van de heer Laçin en daarna is de heer Van Aalst.

De heer Laçin (SP):

Misschien heb ik het gemist, maar ik vroeg ook naar de beschikbaarheid van deze beschikbaarheidsvergoeding. Is die pas beschikbaar in oktober? Ik heb het antwoord daarop gemist. En ik vroeg ook naar wat er gebeurt na 2020. Of komt dat bij de lange termijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, wat na 2020 komt, komt straks bij de lange termijn. Wanneer het bedrag beschikbaar komt? Nogmaals, we hebben nu de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer. Daarnaast moet ook de Eerste Kamer nog instemmen. Mocht het de Eerste Kamer lukken om voor het zomerreces in te stemmen, dan ben ik natuurlijk graag bereid om dit wetsvoorstel te komen bespreken met de Eerste Kamer. Maar als dat pas na de zomer is, dan kunnen we natuurlijk pas daarna de regeling afmaken en uitkeren. Maar mocht er nou echt een bedrijf in acute financiële problemen komen, dan gaan we dat natuurlijk niet laten gebeuren. Dan gaan we daar een oplossing voor zoeken, net al ik bij de Waddenveren heb gedaan. De hele reden dat we dit doen, is om ervoor te zorgen dat er niemand omvalt en dat het ov gegarandeerd blijft. Mochten er dus acute financiële problemen zijn, dan gaan wij proberen daar een oplossing voor te vinden. Maar ik hoop nog steeds in eerste instantie gewoon het proces met de beide Kamers te kunnen afmaken, voordat we tot uitkering hoeven over te gaan.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij zijn we het er hier vandaag wel over eens dat we de vervoerders moeten helpen. Om ze te helpen, hebben we nu een beschikbaarheidsvergoeding. Wat ik zo gek vind, is dat de Staatssecretaris daar wel eisen aan verbindt, maar dan wel de meest bijzondere eisen. Ik doel dan met name op de duurzaamheidseisen, die toch vragen om bijvoorbeeld je hele wagenpark te elektrificeren. Dit vraagt gigantische

investeringen van die ondernemers. Deze investeringen kunnen ze nu niet dragen. Ik mis in de eisen bijvoorbeeld een plafond aan de WNT-norm. Waarom kiest de Staatssecretaris voor het stellen van eisen die eigenlijk alleen maar meer vragen van de vervoerders in plaats van bijvoorbeeld het opleggen van een WNT-norm, door te zeggen: dit kan ik niet verantwoorden; de WNT-norm is de max en anders krijgt u geen steun van de overheid.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We stellen in dit pakket geen extra eisen. Dat heb ik net ook aangegeven in antwoord op de heer Schonis. Dan het punt van de WNT. Dit is altijd een vraagstuk in relatie tot de aandeelhouder of de concessieverlener. Dus voor ons is dit iets in relatie tot de NS. De Minister van Financiën is daar de aandeelhouder namens het kabinet. Voor een heel groot deel van de andere vervoerders ben ik ook niet de aandeelhouder. Als onderdeel van de voorwaarden voor de beschikbaarheidsvergoeding is wel het volgende duidelijk afgesproken: geen bonussen, open boeken en geen dividend.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is natuurlijk altijd een leuke: dividend en bonussen. Er wordt niets uitgekeerd als er niets wordt verdiend, dus die eis kun je makkelijk op tafel leggen. Als we grote bedrijven helpen om het openbaar vervoer in de benen te houden, dan vind ik dat je gewoon niet kan uitleggen aan de mensen in Nederland dat in deze grote bedrijven absurd hoge bedragen van 4,5 ton per jaar worden verdiend, zonder dat we daar eisen aan stellen.

De Staatssecretaris zegt: wij stellen geen eisen. Maar ik heb haar net horen zeggen dat we wel verwachten dat de duurzaamheidsambities gewoon doorgaan. Ik begrijp niet dat we nog steeds doordrukken op elektrificeren en het dwingen van ondernemers om nieuwe wagenparken aan te schaffen, terwijl de ondernemers het nu al moeilijk genoeg hebben. Ik zou dit soort dingen als eerste laten vallen.

De voorzitter:

Dat is bijna een betoog. Wat is uw vraag?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het antwoord dat je dan bij Financiën moet zijn te makkelijk. Is de Staatssecretaris nog steeds van plan om dan in ieder geval maar onder de aandacht te brengen – als dat het maximale is wat ze kan – dat 4,5 ton echt te veel is als je afhankelijk bent van de belastingbetaler die je nu overeind houdt?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik weet zeker dat het Ministerie van Financiën goed meeluistert met dit debat en zeker de woorden van de heer Van Aalst hierover heeft gehoord.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn wat vragen gesteld over de lange termijn. Van de ene kant moet je altijd oppassen met als-danvragen. Tegelijkertijd snap ik goed dat de Kamer die vragen heeft, want de tijd gaat snel. U heeft ook zorgen over volgend jaar. Het punt is dat de langtermijneffecten van de coronacrisis voor mobiliteit nog lastig te voorspellen zijn. Voor een deel weten we het gewoon nog niet. Dit betekent dat we allemaal een beetje moeten omgaan met onzekerheid. Dit betekent ook goed monitoren en tijdig met elkaar in gesprek gaan.

Ik ga meteen naar de vraag van mevrouw Kröger. Zij zei: vinger aan de pols. Dit was misschien een beetje licht geformuleerd. Ik bedoelde daar het volgende mee. Ik ben systeemverantwoordelijke, maar ik neem niet alle verantwoordelijkheid over. Decentrale overheden hebben een verantwoordelijkheid voor hun eigen concessies. Dat kan ik niet overnemen. Natuurlijk ben ik continu in overleg met al die partijen om goed te zien wat er aan de hand is en er samen voor te zorgen dat het over in de lucht blijft. Zo hebben we het ook echt in de afgelopen maanden gedaan. Ik kan me voorstellen dat mevrouw Kröger zegt: daar sloeg ik even op aan. Maar ik kan haar op dat punt verzekeren dat we echt heel nauw contact hebben en overleg voeren met de decentrale overheden en alle vervoerspartijen. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad spreken we regelmatig over de ontwikkelingen, wat de ontwikkelingen van ons vragen en wat hiervoor nodig is.

Ik heb geen signalen van de NS ontvangen over het niet doorgaan van investeringen. Voor de crisis waren de treinen vaak vol, evenals de wegen, en lag er een grote opgave om met bereikbaarheid bij te dragen aan de woningbouwopgave. Die langetermijnopgave is niet verdwenen door de effecten van corona, maar voor een deel zullen we nog moeten zien hoe het uitpakt. De prognoses voor de lange termijn tot 2030 of 2040 zijn mede gebaseerd op bevolkingsgroei, de trek naar de stad en dergelijke. Dat zijn in grote lijnen dingen die op dit moment nog niet zijn veranderd. We zullen u regulier blijven informeren over de aanpak van NMCA-knelpunten. Als structurele veranderingen in de mobiliteitspatronen optreden, dan zullen we allemaal moeten kijken hoe die NMCA-knelpunten zich ontwikkelen. Maar vooralsnog hebben we geen zicht op echte veranderingen.

Concessies onder druk. Een aantal concessies in het regionale vervoer loopt op z'n einde. Ook daarover voer ik gesprekken met de decentrale overheden. Ik doe dit onder andere om te onderzoeken of er nog voldoende animo is bij vervoerders voor nieuwe concessies. We bespreken ook hoe kan worden voorkomen dat een ingewikkeldheid ontstaat in de agenda van bepaalde concessies. Daar voeren we gesprekken over en die uitkomsten bespreken we in het NOVB. Dus ook de concessies staan nadrukkelijk op het netvlies en hebben nadrukkelijk de aandacht van de decentrale overheden.

Mevrouw Kröger stelde een vraag over de langetermijneffecten op het vervoer en de dienstverlening na 2021. De NS rijdt weer de volledige dienstregeling en voldoet eigenlijk weer aan alle concessieverplichtingen, op een enkele kleine uitzondering na. Dat blijft de basis voor de dienstverlening van de NS aan de reiziger, ook na 2021. Maar volgens mij was uw vraag, net als de vraag van de heer Schonis, eigenlijk hoe het er met de financiën uit gaat zien in 2021. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat we dat nu gewoon nog niet weten, maar dat we daar tijdens het gesprek over zullen aangaan. We zitten in een onzekere situatie, maar we gaan tijdig met elkaar in gesprek over wat we verwachten voor volgend jaar en wat dat betekent voor deze vitale sector. Nogmaals, ik stel voor dat ik probeer om met de voorzitter een voorstel te doen voor de informatievoorziening aan uw Kamer. Die technische briefing of informatievoorziening voor de begroting kan natuurlijk gaan over de ontwikkelingen met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoeding zoals we die nu met elkaar bespreken. Maar wellicht is dat ook een moment om u bij te praten over de beelden die we dan inmiddels hebben van het jaar daarna. Want ik begrijp dat die behoefte er zeer is bij uw Kamer. Ik heb daar nu alleen nog weinig over te zeggen, omdat het beeld gewoon nog zo onduidelijk is en omdat we iets meer een beeld zullen moeten krijgen van hoe die reizigersaantallen zich ontwikkelen om een goed beeld te krijgen van hoe de situatie er volgend jaar uitziet. Daar kan ik nu dus gewoon nog niet op vooruitlopen, maar ik stel voor dat we dat dan ook meenemen en dat we proberen u op hoofdlijnen daarover bij te praten.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger had net een vraag in het vorige blok. Die vraag ging eigenlijk ook over dit blok. Zij heeft die interruptie dus eigenlijk niet zo goed kunnen gebruiken. Ik geef haar dus de gelegenheid om op dat punt nog een vraag te stellen. Dat betekent dat mevrouw Kröger in totaal nog twee vragen heeft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de Staatssecretaris heel vaak het woord «tijdig» gebruiken. Ze gaat «tijdig» een plan maken, ons «tijdig» informeren en ons «tijdig» betrekken. Er gebeurt dus van alles «tijdig», maar ze vult dat eigenlijk niet in. Als we het hebben over het jaar 2021, dan moet er bij de begroting voor 2021 toch gewoon geld gereserveerd worden voor een eventuele beschikbaarheidsvergoeding of welke andere vorm we dan ook hebben? Dan is «tijdig» toch gewoon Prinsjesdag?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, in normale tijden zou dat zo zijn. Maar omdat in deze coronacrisis heel erg onduidelijk is hoe die reizigersaantallen zich ontwikkelen, kan het ook zijn dat we met Prinsjesdag nog onvoldoende zicht hebben op wat er nodig is om daarop een afspraak te kunnen baseren. Dat is dus helaas de realiteit waar we in zitten. Net als mevrouw Kröger had ook ik liever een glazen bol gehad waarmee we precies zouden weten hoe het volgend jaar zal lopen, maar we zullen toch eerst moeten zien hoe het zich ontwikkelt. Met «tijdig» bedoel ik dat ik echt wil proberen om zodra wij daar zicht op hebben, de Kamer daar goed in mee te nemen. Die oproep heb ik goed gehoord. De afronding van de stukken voor Prinsjesdag is ongeveer in het zomerreces. Dan hebben we gewoon nog geen goed beeld van hoe de mobiliteit zich zal ontwikkelen in het najaar, wanneer iedereen weer terug is van vakantie en wanneer de scholen weer gaan opstarten. Dat maakt het dus heel moeilijk om al op hele korte termijn te zeggen dat we een voldoende gefundeerd beeld hebben van wat er nog nodig zal zijn in 2021. Dat is een onzekerheid waar we gewoon mee te maken hebben en waar we ook gewoon rekening mee zullen moeten houden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind dit een moeizaam antwoord, want die ov-bedrijven weten gewoon in september hoe de dienstregelingen voor 2021 eruit gaan zien. Die plannen worden in september gemaakt. Dan moeten zij toch weten dat er, als de reizigersstromen tegenvallen, een beschikbaarheidsvergoeding zal zijn? Die zekerheid hebben zij toch ook nodig? Dan moet de Staatssecretaris toch plannen met een bepaalde marge, in de zin van: bij tegenvallende reizigersstromen reserveer ik dit bedrag? Want anders doen we precies hetzelfde als wat er nu mis is gegaan toch nog een keer. Dan kunnen die ov-bedrijven daar toch ook helemaal niet op plannen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zie dat mevrouw Kröger nu wil invullen hoe dat gesprek met de decentrale overheden en de vervoersbedrijven gaat. Ik heb met hen afgesproken dat ik tijdig met hen in overleg zal gaan. Ook de eigen concessiehouders hebben daarin een rol. Ik ben de stelselverantwoordelijke. Ik denk dat we dat ook dit jaar heel duidelijk waar hebben gemaakt. De tijd die dit voorjaar nodig was om tot een hele complexe regeling te komen voor zestien verschillende partijen, zoals we net uitgebreid hebben besproken, is waarom het langer geduurd heeft. We zullen echt proberen om op tijd met partijen aan tafel te gaan. Hoe we dat precies doen, zullen we gewoon moeten zien. Ik ben al heel blij dat we nu, vandaag, met uw Kamer deze beschikbaarheidsvergoeding kunnen bespreken. Ik hoop ook dat de Kamer de beschikbaarheidsvergoeding zal steunen. Ik hoor de aansporing van mevrouw Kröger om dit tijdig te doen; ik zal hetzelfde

woord nog maar een keer gebruiken. Zij vraagt zich af of we daar niet al eerder mee moeten beginnen dan in het najaar. Natuurlijk beginnen we daar eerder mee, maar ik wil uw Kamer ook iets kunnen melden waarvan ik het gevoel en het idee heb dat het die richting opgaat. Dat wil niet zeggen dat we de gesprekken met de vervoerders pas in het najaar gaan voeren.

De **voorzitter**:

Ook de heer Schonis heeft een vraag. Even procedureel: als er een voorstel komt, dan komt dat via de griffie naar de Kamer en dan zullen we het daarover hebben in een procedurevergadering.

De heer **Schonis** (D66):

Ik voel wel in zoverre met mevrouw Kröger mee dat we als Kamer natuurlijk goed op de hoogte willen blijven. Ik snap echt wel wat de Staatssecretaris zegt: het is echt koffiedik kijken. Dat begrijp ik ook wel. Je weet gewoon niet hoe het zich de komende tijd gaat ontwikkelen. Ik denk dat er tot Prinsjesdag fysiek inderdaad gewoon te weinig tijd is, want die stukken moeten eind of begin augustus al zijn aangeleverd. Dan is het nog maar vier weken verder. De maand juli zal ook niet de meest maatgevende maand zijn qua reizigersaantallen. Ik zoek een beetje naar een soort procesvoorstel, want wat ik de Staatssecretaris gevraagd heb, heeft hiermee te maken en betreft dat gesprek met die regionale vervoerders en de lagere overheden. Ook zij moeten hun begroting op orde brengen. Naast de tegenvallers in het stads- en streekvervoer gaan zij ook echt te maken krijgen met nog veel meer tegenvallers. De voor dit jaar begrote bedragen waren geen probleem; daar hadden ze rekening mee gehouden. Maar voor volgend jaar kan dit om een heel scala van redenen een probleem worden. Dat gesprek kan de Staatssecretaris volgens mij deze zomer hebben. Dat zeg ik met een vraagteken, want ik zie de voorzitter al kijken. En zouden we dan in september of begin september die technische briefing kunnen hebben, al dan niet vertrouwelijk, waarin dan een tijdspad wordt gegeven voor het vervolg? Zou dat een soort procesvoorstel kunnen zijn waar we naartoe zouden kunnen werken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Allereerst een reactie op de opmerking dat de steden rekening hadden kunnen houden met de bedragen voor dit jaar. Ik denk dat ze ook dit jaar overvallen zijn door de crisis, net als wij allemaal. We hebben nu natuurlijk wel al een hoop werk gedaan waarvan we gebruik kunnen maken. Dat maakt natuurlijk ook dat je makkelijker in de richting van een vervolg kunt schakelen. Dat helpt. Wij gaan absoluut niet tot in het najaar wachten met het gesprek met de andere overheden en de andere partijen. Maar nogmaals, al in september al een update geven betekent dat we dan eigenlijk geen beeld hebben van de reizigersontwikkelingen in september. Dat is natuurlijk juist weer een belangrijke maand voor de opschaling. Dat is dus toch nodig. Ik hoor uw Kamer duidelijk zeggen: kijk nou wat je kunt voorbereiden. Natuurlijk doen we dat; we kijken wat we kunnen voorbereiden. Maar dat is iets anders dan dat ik u al begin september een update kan geven van hoe we ervoor staan, want ik denk dat we dan gewoon nog niet echt een reëel beeld hebben. We gaan nu met vakantie en eigenlijk zullen we pas in september een beeld krijgen van de openstelling en van de verdere effecten op het ov.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Over hetzelfde punt. We hebben het over de gesprekken met de vervoerders. Het is hartstikke goed om die gesprekken te hebben. Ik begrijp ook echt dat dat beeld er in september gewoon nog niet kan zijn. Daarvoor is dit allemaal veel te complex. Dus alle begrip daarvoor, maar als we in het najaar met elkaar in gesprek gaan en als dan nog veel geld

nodig blijkt te zijn – ik denk dat mevrouw Kröger daar ook op wijst – dan is het ook belangrijk dat we dat bij Financiën al beschikbaar stellen of hebben of dat we daarnaar kijken. Want volgens mij gaan we in het najaar een ontzettende schaarste krijgen aan tegoeden en gelden. Mijn vraag is dus of die gesprekken met Financiën al bezig zijn en of de Staatssecretaris al bezig is met het op die manier «inrekenen» en wanneer zij die lijn ongeveer bij elkaar denkt te hebben, zodat ze weet hoeveel er nodig is en hoeveel er beschikbaar is.

De voorzitter:

Ik merk op dat ik van de griffie doorkrijg dat de begrotingsbehandeling in de week van 16 november is.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dit traject hebben we in een hele nauwe samenwerking met het Ministerie van Financiën gedaan. Alle gesprekken met de vervoerders hebben we, wanneer die gesprekken over financiële zaken gingen, eigenlijk steeds gezamenlijk met Financiën gedaan. Dat zullen we ook in het vervolg doen. Het kabinet spreekt daarbij met één mond. Ook in dit geval heeft het kabinet voor al die pakketten die er zijn geweest, natuurlijk steeds gekeken wat er nodig is en dat heeft het kabinet beschikbaar gemaakt. Dat zal dus ook in dit geval de afweging zijn. We zullen daarin heel nauw samen met Financiën optrekken. Dat kan ik mevrouw Postma dus zeker bevestigen.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank daarvoor. 16 november is natuurlijk vrij laat, want als je geld in 2021 beschikbaar wil hebben, denk ik dat wij ook als commissie de vraag krijgen wat je dan gaat laten. Volgens mij is dat ook iets waarover we met elkaar van gedachten willen wisselen, want het kan niet en-en.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De 1,5 miljard beschikbaarheidsvergoeding die nu op tafel wordt gelegd, gaat ook niet ten koste van de lenW-begroting. Dat zijn dus additionele middelen. Mocht dat wel het geval zijn, dan hebben we daar natuurlijk een debat over met elkaar. Maar vooralsnog is de lenW-begroting niet van die omvang dat je daar dit soort bedragen uit kunt halen. Maar ik geloof dat ik het verkeerd heb begrepen.

Mevrouw Postma (CDA):

Nee, ik ben vooruit aan het kijken naar 2021 en daarna. Ik neem aan dat wij in november gaan bekijken wat er in 2021 nodig is. Dan zullen we ook moeten kijken waar we dat geld vandaan halen. We hebben het nu gevonden, maar waar komt het dan vandaan?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik herhaal dat de begroting van het Ministerie van lenW geen voorzieningen heeft voor dit soort bedragen. In die zin zal het steeds een gesprek met de Minister van Financiën zijn over de vraag wat er mogelijk is. Maar nogmaals, ook daarom stel ik voor om u niet pas bij de begroting, maar al in aanloop naar de begroting een keer mee te nemen in de denkrichingen. Mocht u dan van mening zijn dat er toch nog iets aanvullends nodig is, dan kunnen we nog altijd met elkaar bezien wat dat dan is, nog voor de begroting.

De voorzitter:

Prima, dan gaat de Staatssecretaris verder. Nee, ze gaat nog niet verder, want de heer Laçin heeft nog een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het nu steeds duidelijker worden. Op Prinsjesdag hebben we de rijksbegroting en in november gaan we onze begroting behandelen. Ik neem van de Staatssecretaris aan dat het niet ten koste van de lenW-begroting gaat, maar dat we met Financiën gaan bekijken waar dat geld vandaan komt. Maar zoals mevrouw Kröger net ook zei, maken de vervoerders hun dienstregeling natuurlijk eerder. In september, uiterlijk begin oktober hebben ze vaak hun dienstregeling. Als die dan al staat en als we ervan uitgaan dat we dan nog steeds het volledige ov draaiende willen houden, weten we eigenlijk al een beetje waar we naartoe gaan. Alleen moeten we dan nog kijken wat er binnenkomt qua reizigersaantallen en omzet. Houdt de Staatssecretaris in die gesprekken die zij gaat voeren met Financiën, ook rekening met het feit dat de dienstregeling voor 2021 dan al staat?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We zullen zowel met Financiën als met de vervoerders op korte termijn moeten gaan nadenken hoe we het proces richting 2021 ingaan, wat de normale deadlines zijn en welke ruimte erin zit, gezien de onzekere tijden waar we in zitten en gezien het feit dat we begin september nog geen beeld hebben van hoe het eruitziet in het najaar. We gaan flexibiliteit van iedereen vragen om daar op een pragmatische manier mee om te gaan. Dat hebben we tot nu toe ook steeds gedaan, dus ik heb er alle vertrouwen in dat we dat zullen kunnen doen. We spreken continu met de bedrijven, met de andere overheden en met het Ministerie van Financiën gezamenlijk over dit soort vragen. We zoeken dan met elkaar naar een werkbare oplossing. Ik kan u vandaag nog niet precies in detail uitspellen wat die oplossing is, want daarvoor moeten we dat overleg starten.

De heer **Laçin** (SP):

Dat begrijp ik heel goed. Laten we ook kijken wat we van de afgelopen periode kunnen leren. Indien er procesafspraken worden gemaakt met de partijen, dus met Financiën, lenW en vervoerders, als duidelijk is hoe we het gaan aanvliegen, kan de Staatssecretaris ons dan in ieder geval op de hoogte stellen van die procesafspraken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat zal ik doen. Nogmaals, ik stel voor dat ik even samen met de voorzitter kijk wat de informatiebehoefte van de Kamer richting het najaar is en op welke wijze we daaraan op een goede manier tegemoet kunnen komen binnen een paar van de randvoorwaarden die ik net heb aangegeven.

De **voorzitter**:

En daarmee komt de Staatssecretaris volgens mij bij het blok overig terecht.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, maar ik zie dat ik die vragen eigenlijk al tussendoor heb beantwoord, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik nog even naar de leden welke vragen er zijn blijven liggen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb volgens mij nog een heel aantal specifieke vragen gesteld over de NS, onder meer over een extra steunpakket aan de NS. Lopen er gesprekken? Eist Financiën of lenW dat er gedwongen ontslagen vallen of dat er kosten gereduceerd worden? Dat zijn allemaal vragen die ik volgens mij heb gesteld, maar daar heb ik nog geen antwoord op.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat betreft denk ik vragen over het nieuws dat de NS vandaag heeft aangekondigd. Dat staat vandaag niet op de vergaderagenda en het is ook een punt waarover vandaag een dertigledendebat is aangevraagd, dat bovendien op het terrein van de Minister van Financiën ligt. Het is voor mij dus niet mogelijk om die vragen vandaag te beantwoorden.

De **voorzitter**:

Formeel heeft ze gelijk. U weet dat wel, maar ik snap ook dat u het zegt.

Zijn er nog andere vragen blijven liggen? Ik kijk even rond. Anders gaan we naar de tweede termijn van uw Kamer. We beginnen met de heer Van Aalst van de PVV-fractie. U heeft één minuut.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het kort houden, want het wordt een herhaling van zetten. Ik denk dat de Staatssecretaris en de PVV het niet eens worden over de WNT-norm. Ik ga daar ook geen motie over indienen, want die heb ik al twee keer ingediend. Ons standpunt daarover is helder. Het is goed dat er steun is voor die vervoerders. Verder vind ik het jammer hoe het gaat als er toch wat kritische geluiden komen. Als het gaat over gedwongen ontslagen, als we het hebben over de manier waarop dit naar de Kamer is gekomen – was dit de meest chique manier of had het anders gekund – en als ik vraag naar de WNT-norm, krijg ik toch het antwoord: dan moet u bij Financiën zijn. Dat vind ik jammer, want dan had ik die hele beschikbaarheidsvergoeding ook wel bij Financiën kunnen behandelen. Dan hadden we dat vanavond niet hier hoeven te doen bij de Staatssecretaris. Maar goed. Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu naar de VVD. De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben in ieder geval blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat ze eens gaat buurten bij de Minister van Financiën om eens te gaan kijken of er wellicht een efficiencyonderzoek kan gaan plaatsvinden om te kijken of je zaken gewoon efficiënter kunt gaan uitvoeren, in een soort van benchmark. Mijn vraag blijft staan en is door anderen net ook al gesteld, maar ik ga er toch nog even op door. Begin september zal er duidelijkheid zijn over de financiën voor 2021. Volgens mij zei mevrouw Kröger dat ook al, maar ik wilde het eigenlijk bewaren voor mijn tweede ronde. Hoe gaat dat met het maken van een dienstregeling et cetera? Die bedrijven hebben natuurlijk ook een beetje perspectief nodig. Volgens mij zijn die bedrijven ook in staat om materiaal aan te leveren over hoe het nu langzamerhand verloopt. Misschien krijg je een opgaande lijn. Wellicht kan het ambtenarenapparaat deze zomer nog een tandje bij zetten. Dan kunnen ze iets eerder met een beeld komen richting de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik maak me echt zorgen over hoe het moet met het pakket voor 2021. Ik begrijp dat de Staatssecretaris iets meer gaat doen dan de vinger aan de pols houden. Ik denk dat we echt nodig hebben dat er keihard aan gesjord en getrokken wordt om te zorgen dat die ov-bedrijven in 2021 steun hebben om het ov als ruggengraat te kunnen bieden.

Ik heb nog drie vragen en een motie. Wil de Staatssecretaris de impact in kaart brengen die de huidige beschikbaarheidsvergoeding, met dus die 5% tot 7% zelf bijleggen, heeft op verschillende ov-bedrijven en dit ook meenemen in het pakket voor 2021?

Wat zijn de implicaties voor de begroting? Wanneer krijgen we daar duidelijkheid over? Wat zijn de implicaties voor de dienstregelingen? Is het de intentie dat die ov-bedrijven gewoon de reguliere dienstregeling gaan rijden? Vullen we de rest aan? Wat zijn de ideeën van de Staatssecretaris daarover?

Dan de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met 960 miljoen reizigers per jaar ons ov van onmisbare economische en sociale waarde is voor ons land;

overwegende dat de coronacrisis ons reisgedrag mogelijk langer beïnvloedt dan slechts tot het eind van dit jaar en dat ov-aanbieders daarom gedwongen zijn om plannen voor afschaling van hun dienstverlening maken, in plaats van de gewenste en op termijn noodzakelijke opschaling;

overwegende dat ov-bedrijven ondanks de beschikbaarheidsvergoeding hebben moeten interen op hun reserves en investeringsprogramma's;

verzoekt de regering om samen met de ov-bedrijven en de concessieverleners te onderzoeken hoe de capaciteit, dienstverlening en investeringen voor de middellange termijn overeind kunnen blijven en wat hiervoor aan overheidsbijdrage nodig is, hiervoor een gezamenlijk plan op te stellen en de Kamer voor Prinsjesdag te informeren over de uitkomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 3 (35 490).

Dank u wel. Dan komen we bij het CDA, mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik ben blij dat we hier het debat hebben gevoerd over dit belangrijke onderwerp. Ik ben ook blij dat we een toezegging hebben gekregen dat er in het najaar een beeld komt van hoe het ervoor staat met die reizigersprognoses en dat we het er dan met elkaar over kunnen hebben.

Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er 1,488 miljard is gereserveerd voor de beschikbaarheidsvergoeding en dat wordt aangegeven dat het bedrag ook hoger kan uitvallen;

overwegende dat we het over aanzienlijke bedragen hebben en dat we elke euro maar één keer kunnen uitgeven;

overwegende dat er reizigersprognoses zijn gemaakt en dus dat er in een vroeg stadium een voorspelling gedaan kan worden of er een overschrijding dreigt van de 1,488 miljard,

verzoekt de regering, indien zij aanwijzingen krijgt dat het bedrag overschreden dreigt te worden, de Kamer tijdig te informeren en geen onomkeerbare stappen te zetten tot de Kamer is geïnformeerd én zich hierover heeft kunnen uitspreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 4 (35 490).

Als u klaar bent, mevrouw Postma, kom ik bij de volgende spreker. Dat is de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik heb twee moties, allebei op de NS gericht. Ik ga ze toch indienen. Ook al heeft de Staatssecretaris er in het debat niks over gezegd, als het kan wil ik nu al de toezegging van de Staatssecretaris dat zij het doorgeleidt naar de heer Hoekstra en dat hij dan schriftelijk reageert op de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote tekorten bij de NS kunnen ontstaan door minder reizigers over een langere periode;

overwegende dat het bedrijf en werknemers hierdoor in onzekerheid zitten;

overwegende dat voor investeringen zekerheid geboden moet worden;

verzoekt de regering snel afspraken te maken met de NS over een steunpakket en deze met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (35 490).

De heer **Laçin** (SP):

Deze dien ik dus in omdat de gesprekken nu lopen en omdat mensen zich enorm zorgen maken. Ook de tweede motie gaat daarover.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote tekorten bij de NS kunnen ontstaan – wacht, doe ik nu de verkeerde? Nee – door minder reizigers over een langere periode;

overwegende dat het bedrijf ... Ik zie dat ik twee keer dezelfde motie heb uitgeprint, voorzitter. Dat is heel erg spijtig. Hoe lossen we dit nu op?

De **voorzitter**:

U heeft de andere motie ook niet bij u?

De heer **Laçin** (SP):

Nee, ik heb twee keer dezelfde uitgeprint, zie ik. Ik heb haar niet bij me.

De **voorzitter**:

En uw medewerker?

De heer **Laçin** (SP):

Nee, die is hier niet.

De **voorzitter**:

Nee, dan red je het ook niet.

De heer **Laçin** (SP):

Tja, dan is het de enige motie die ik indien. Ik kan er nu niks anders van maken.

De **voorzitter**:

Ik had u graag geholpen, maar ik kan er ook niks anders van maken. U kunt natuurlijk altijd een toezegging vragen op iets.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat ga ik dan doen, want ik ken de motie wel zo'n beetje uit mijn hoofd. Ik zou de Staatssecretaris graag willen vragen om met de Minister van Financiën te bespreken dat geen gedwongen ontslagen een eis wordt bij het eventuele steunpakket voor de NS. Nogmaals, de gesprekken lopen nu. Voor de SP is het belangrijk dat er geen gedwongen ontslagen zijn. Ik hoorde de PVV ook steun uitspreken daarvoor. De NS zegt nu dat het banen kan kosten als hij moet bezuinigen. Dat willen wij niet. Geen gedwongen ontslagen moet onderdeel zijn van het eisenpakket als er een steunpakket komt.

Dank u wel voor de creativiteit.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan gaan we naar D66, de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. De opmerking van de heer Laçin aan het eind doet me denken aan het D66-plan Denderende banen op het spoor, waarbij we destijds hebben gezegd dat je kunt kijken naar omscholingsmogelijkheden, ook voor mensen binnen met name spoorbedrijven, want je kunt wel afvloeien bij NS, maar wellicht zijn er elders mooie werkgelegenheidskansen. Wellicht biedt dit plan nog kansen.

Ik wil in ieder geval de Staatssecretaris hartelijk bedanken voor de beantwoording van alle vragen. Ik proef toch een beetje een catch 22-situatie, om het maar in goed Nederlands te verwoorden. Het is een paradox uit de logica: je wil iets, maar dat is afhankelijk van iets anders en het anders is weer afhankelijk van wat je eerder al had gewild. Wat hebben we hier? We zeggen tegen de Staatssecretaris: we willen dat het openbaar vervoer voor het komende jaar gegarandeerd blijft, dus ga met vervoerders in overleg. Dat wil de Staatssecretaris ook best doen, maar om dat te kunnen doen, zal ze natuurlijk ook wat zekerheid moeten kunnen bieden. Hoeveel zekerheid zij kan bieden, hangt af van hoeveel financiële ruimte wij haar aan de voorkant meegeven. Zo zijn wij in deze mooie paradox terechtgekomen. Ik ben dus toch wel benieuwd naar het procesvoorstel waar de Staatssecretaris dit najaar mee komt, want in de begroting moeten we deze paradox toch oplossen.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt, maar mevrouw Kröger heeft nog een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hier wordt een catch 22 geschetst, maar volgens mij is de eerste stap: duidelijkheid over de uitkomst die we allemaal willen. Wat ons betreft is dat dat die ov-bedrijven in 2021 een dienstregeling bieden. Daarvoor hebben zij in september duidelijkheid nodig. Aan die duidelijkheid zal een bepaalde financiële zekerheid vastzitten. Om die financiële zekerheid te kunnen bieden, zal de Staatssecretaris ons als Kamer moeten betrekken, want dat is het budgetrecht van de Kamer. Er speelt zich dus heel veel af in de maand september – de Staatssecretaris knikt nu – want ook de dienstregelingen worden in september gemaakt. Dan zullen wij toch duidelijkheid moeten kunnen geven over de financiële ruimte voor dit vraagstuk voor 2021?

De heer **Schonis** (D66):

Dank, mevrouw Kröger. U schetst mooi de catch 22 die ik probeerde uit te leggen en u geeft er ook gelijk een mogelijke oplossing voor. Ik denk dat u gelijk heeft. Ik denk dat het erop neer zal komen dat er, hetzij vanuit de Kamer, hetzij vanuit Financiën, op voorhand een bepaalde bandbreedte wordt meegegeven, zodat die vervoerbedrijven een dienstregeling kunnen maken voor 2021, waar ze een prijskaartje aan kunnen hangen en waar wij vervolgens als Kamer al dan niet een financieel besluit over kunnen nemen. Ik denk dat dat inderdaad, platgeslagen, zo'n soort proces zal moeten worden, maar ik ben heel benieuwd waar de voorzitter en de Staatssecretaris mee komen.

De voorzitter:

Hiermee zijn we aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. De moties worden op dit moment elders in het gebouw gekopieerd. Dat is goed voor de stappen, maar het kost wel even tijd. Wil de Staatssecretaris alvast overgaan tot de beantwoording van de vragen die in de tweede termijn zijn gesteld? De moties komen dan ondertussen hiernaartoe. Is dat een idee of wil de Staatssecretaris een ander voorstel doen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik wil toch wel heel even eerst de teksten van de moties hebben. Soms hebben die en de beantwoording van de vragen met elkaar te maken. Ik wil dus heel even kunnen overleggen. Ik heb de teksten van de moties nu pas in handen, dus ik vind het fijn om toch even te schorsen.

De vergadering wordt van 20.45 uur tot 20.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor de tweede termijn van haar betoog in ons debat.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de inbreng van de leden in de tweede termijn. In de inbreng van de PVV hoorde ik geen nadere vragen, maar het standpunt van de PVV is in ieder geval luid en duidelijk en dat is ook gehoord.

De VVD heeft gevraagd om het onderwerp efficiencyonderzoek onder de aandacht van de Minister van Financiën te brengen. Dat zal ik doen, zoals toegezegd.

De VVD vroeg om duidelijkheid begin september over het maken van een dienstregeling. Daarover heb ik eerder gezegd dat we snappen dat de ov-partijen op een gegeven moment een dienstregeling moeten gaan maken. Dat was ook het punt van mevrouw Kröger en de heer Schonis. Ik ga met de ov-partijen in gesprek over het tijdpad dat we met elkaar zullen moeten aflopen om tijdig een dienstregeling te kunnen maken, over hoe we uit de catch 22 of de gordiaanse knoop komen en hoe we dit proces goed gaan inrichten met elkaar. Maar geeft u mij dan even het vertrouwen om eerst met de vervoerders over wie het gaat en met de decentrale overheden te bespreken hoe we dat proces in elkaar willen steken. Ik zal uw Kamer daar zeker over informeren. Ik hoor bij u allemaal eigenlijk twee dingen.

U wilt graag verzekeren dat het openbaar vervoer ook in 2021 kan blijven rijden. We zijn nu juist steeds bezig geweest met opschalen, zeg ik tegen mevrouw Kröger, juist omdat dat ook belangrijk is voor de opening van de economie. Onze intentie is dus niet om weer te gaan afschalen. We zullen met alle partijen goed moeten kijken hoe we die gesprekken gaan voeren. We zitten ook nog in een onduidelijke situatie. Dat maakt het begin van het najaar heel belangrijk om een goed beeld te krijgen, maar ik hoor heel duidelijk de aandachtspunten die u noemt en die neem ik ook mee bij de gesprekken met de partijen. De Kamer vraagt ook om waar mogelijk en zo vroeg mogelijk daarin te worden meegenomen en geïnformeerd.

Ik kom op de moties. De SP had twee moties. Laat ik er in the spirit of compromise in ieder geval voor zorgen dat die worden doorgegeven aan de Minister van Financiën. Ik breng ze bij de collega onder de aandacht, net als het verzoek van de heer Ziengs over de benchmark. Ik zal daarbij ook de vraag van de heer Laçin onder de aandacht brengen, omdat hij die motie niet bij zich had.

De heer Laçin (SP):

Dank aan de Staatssecretaris. Ik zou willen toevoegen of de Minister dan ook zo snel mogelijk, nog in de komende dagen, kan reageren op de motie, zodat die wellicht ook mee kan in de stemmingen donderdag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal het verzoek zeker doen, maar ik kan niet over de agenda van de Minister van Financiën gaan. Die kanttekening wil ik er dan wel bij maken, dus op die manier zullen we dat doorgeven.

De motie van mevrouw Kröger gaat in de geest voor een heel eind al in de richting van dingen die ik heb aangegeven te willen doen, maar op een aantal punten is die net wat specifiek. Ze betreft ook investeringsprogramma's erbij. Daarover hebben we het in het MIRT. Ze vraagt een impact per bedrijf. Dat staat weer op gespannen voet met de vertrouwelijkheid van de reisgegevens. Dus dat maakt het wat ingewikkeld om de motie in deze vorm oordeel Kamer te geven. Maar de geest van de motie, om vroegtijdig met de vervoerders om tafel te gaan, om uw Kamer tijdig te informeren, om zowel te kijken naar de praktische kant van wanneer je een dienstregeling moet vaststellen en welke zekerheid je daarvoor nodig hebt ... Van al dat soort zaken heb ik toegezegd dat ik naar de Kamer kom

met een procesvoorstel hoe ik dat met uw Kamer wil bespreken. Ik zal ook met de vervoerders al die punten goed bespreken, ik zal u ook informeren over de procesafspraken die we met de vervoerders en de decentrale overheden maken. Dat geeft u hopelijk voldoende comfort over het pad dat we in het najaar gaan aflopen met elkaar, of we tijdig de informatie beschikbaar hebben en u ook tijdig kunt beschikken over die relevante informatie om verdere guidance te geven aan het proces. Dus dat kan ik doen, maar dan ontraad ik de motie in de huidige vorm, onder andere vanwege de vermenging met het MIRT. Maar van de geest van de motie heb ik denk ik duidelijk gezegd wat ik daarvan vind.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij staat er noch iets over het MIRT in, noch iets over individuele bedrijven. Mijn vraag aan de Staatssecretaris was dat wij voordat wij een dergelijk plan krijgen een analyse krijgen van wat de huidige beschikbaarheidsvergoeding, met die 5% tot 7% eigen bijdrage, doet met de verschillende typen vervoersbedrijven. Dus dat was een vraag, waar ik heel graag nog een reactie op wil.

Daarnaast wil ik inderdaad heel graag dat er een plan komt, zoals geschetst in deze motie. Het derde punt zijn de procesafspraken. Het reces begint binnenkort. Het lijkt mij toch dat wij zodra wij terug zijn van het reces een procesbrief hebben van de Staatssecretaris, met precies welke stappen er gaan volgen. Het inhoudelijke punt van zo'n gezamenlijk plan hebben we volgens mij nodig in september, zodat die vervoersbedrijven weten waar ze aan toe zijn bij de planning van hun dienstregelingen. Dus het zijn drie puzzelstukjes die de Staatssecretaris nu in haar antwoord op één motie vermengt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Mevrouw Kröger kiest in haar motie weer net andere woorden dan ik heb gebruikt. Ik blijf dan liever bij mijn eigen woorden. Ik heb gezegd dat er een plan en procesafspraken komen. Ik zal uw Kamer daar ook over informeren zodra ik die afspraken heb gemaakt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wijs erop dat de vorige keer die afspraken er vijf dagen ná het ingaan van de volledige dienstregeling lagen. Daarnaast wijs ik erop dat wij als Kamer buitenspel werden gezet – of in ieder geval voelde een deel van de Kamer dat zo. Daarom zou ik toch heel graag de knip willen maken tussen aan de ene kant de procesafspraken die de Staatssecretaris met ons wil maken – ik hoop dat die procesafspraken er liggen wanneer wij terug zijn van reces, zodat er duidelijkheid is over hoe die al die stappen gaan lopen – en aan de andere kant de duidelijkheid die er moet zijn over wanneer dat plan er komt. Dat plan moet de duidelijkheid geven die de vervoersbedrijven nodig hebben om hun dienstregeling te kunnen draaien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Uw Kamer is op geen enkele wijze buitenspel gezet. We hebben nu het debat over de beschikbaarheidsvergoeding. U zou altijd kunnen bepalen dat u er niet mee instemt. Het budgetrecht van de Kamer is volledig gerespecteerd. Ik heb u op verschillende momenten geïnformeerd over het proces waar we mee bezig waren. Dat proces heeft langer geduurd dan ook ik had gehoopt. In het debat dat we hadden over corona en mobiliteit heb ik gezegd dat ik het heel graag die dag had gehad, maar het was er pas vijf dagen later. Het was gewoon een hele complexe onderhandeling met zestien partijen, met zeer uiteenlopende bedrijven, waardoor het gewoon niet gemakkelijk was om een oplossing te vinden die voor iedereen ook echt de garantie bood om te kunnen blijven rijden. Dat was wel het doel waar ik naar streefde.

Ik begrijp wel dat uw Kamer zegt: richting het najaar willen we graag een tussentijdse update krijgen over hoe de reizigersprognoses zich ontwikkelen. Daar hebben we niet al per 1 september een duidelijk beeld van omdat er tussen de zomer en het najaar echt nog een significant verschil zit. Ik heb u aangegeven dat ik dat graag wil meenemen. Maar natuurlijk werken we met de vervoerders aan een plan. We zullen echt met de vervoerders kijken wat zij wanneer nodig hebben. Maar laat mij nou even in de gesprekken met de vervoerders, overigens in samenwerking met de Minister van Financiën, daarvoor een tijdpad uitwerken. Natuurlijk informeer ik de Kamer daarover. En nogmaals, ik heb al aangeboden dat ik ook graag met u samen een traject afsprek hoe we zorgen dat de Kamer zich tijdig geïnformeerd voelt in het najaar. Ik begrijp ook heel goed dat u graag de vinger aan de pols wil houden en dat u zich ongerust voelt en denkt: lopen we geen deadlines mis? Maar we zitten nu juist met al die partijen bij elkaar in het NOVB om dat te voorkomen. We spreken over alle praktische zaken in het NOVB, inclusief over wie wanneer wat nodig heeft en welke rek daarin zit. Dat gesprek vindt plaats in het NOVB, en dat voeren we echt; dat kan ik u verzekeren.

De voorzitter:

Dan gaat de Staatssecretaris door. Dus de motie op stuk nr. 3 is ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. In de geest heb ik een heel aantal toezeggingen gedaan, maar de verwoording in de motie is net anders. Daarom blijf ik even bij mijn eigen verwoording hierover.

Ik heb aangegeven dat ik niet zo veel kan met de motie-Laçin op stuk nr. 5, maar dat ik deze zal doorsturen aan de Minister van Financiën en hem zal vragen om daarop te reageren. Ik doe daar het verzoek van de heer Laçin bij om dat met enige spoed te doen.

De motie van mevrouw Postma op stuk nr. 4 vraagt de Kamer tijdig te informeren en geen onomkeerbare stappen te zetten totdat de Kamer zich heeft kunnen uitspreken mocht dat bedrag flink overschreden worden. Ik heb al aangegeven dat ik bereid ben u mee te nemen in de ontwikkeling van de reizigersprognoses en het benodigde budget voor de beschikbaarheidsvergoeding. Als ik het zo mag lezen dat ik uw Kamer naast de formele begrotingsmomenten informeer bij substantiële wijzigingen in de reizigersprognoses en benodigd budget, dan laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Mevrouw Postma (CDA):

Dat is akkoord.

De voorzitter:

Ik kom dan nog even terug op de motie op stuk nr. 5. Het is een beetje formeel, maar er moet altijd een oordeel komen over een motie, want anders moet die worden aangehouden. Dit betreft de motie van de heer Laçin. De motie wordt doorgeleid naar uw collega-minister, maar ik moet dit even formeel als voorzitter vaststellen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan vraag ik de heer Laçin om de motie aan te houden, zodat in de tussentijd de Minister van Financiën schriftelijk kan reageren. Anders zou ik de motie moeten ontraden omdat deze buiten mijn terrein ligt. Ik heb aan de heer Laçin aangegeven dat ik voorstel om de motie door te geleiden, dus ik zou hem willen verzoeken om haar aan te houden.

De heer Laçin (SP):

Dat doe ik.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (35 490, nr. 5) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

De motie kan altijd natuurlijk weer in stemming worden gebracht zodra de brief er is.

We komen daarmee aan het einde van de tweede termijn.

Ik kijk even naar de toezeggingenlijst. Die checken we natuurlijk altijd even grondig met elkaar.

- De Kamer wordt tijdig voor de begrotingsbehandeling dit najaar geïnformeerd over de actuele stand van zaken in het ov. De informatie kan tevens worden toegelicht in een technische briefing. Over procesafspraken zal de Kamer tussentijds worden geïnformeerd.

Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan zou ik toch heel graag een tijdsindicatie hebben. Wanneer worden we over die procesafspraken geïnformeerd?

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zou het volgende willen voorstellen. Ik weet dat uw Kamer inderdaad morgen op reces gaat, of overmorgen, sorry. Maar het kabinet is nog even aan het werk. Ik wil eigenlijk met de NOVB-partijen samen, dus de partijen om wie het gaat, nog voor de zomer proberen te komen tot een procesvoorstel. Ik zal dat uw Kamer ook onverwijld sturen, zodra we die afspraken hebben gemaakt. Dat geeft u dan de gelegenheid om, in ieder geval wanneer u terug bent van het reces, te weten welke procesafspraken er zijn gemaakt. Dat moet ik echt samen met de ov-partijen doen; dat zijn ook de eerste belanghebbenden, de eerste betrokkenen, bij een zorgvuldig proces. Maar we zullen zeker proberen om dat procesvoorstel nog met ze te maken, zodat het er ligt als u terugkomt.

De **voorzitter**:

Dan voeg ik bij de toezegging toe: voor het einde van het reces wordt het procesvoorstel dat de Staatssecretaris binnen de NOVB maakt, direct naar de Tweede Kamer toegezonden, zodra het gereed is.

Dan komen we bij de tweede toezegging.

- De Staatssecretaris zal met de Minister van Financiën bespreken of NS een efficiëncyslag kan maken. Dit is een toezegging aan de heer Ziengs.

Op welke termijn gaat dat gebeuren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik heb aan de heer Ziengs toegezegd dat ik zijn suggestie om de mogelijkheid van een efficiëncyslag bij de NS, bijvoorbeeld door middel van een benchmark, zal doorgeleiden naar de Minister van Financiën. Dan is het aan de Minister van Financiën om aan te geven op welk moment hij met een reactie daarop kan komen. Ik kan even kijken of de Minister van Financiën over een termijn kan communiceren, dan weet de heer Ziengs ook ongeveer wanneer hij een antwoord kan verwachten.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat zou wel fijn zijn, ja.

De **voorzitter**:

Dank. En natuurlijk wordt de mondelinge vraag van collega Laçin ook doorgeleid naar de Minister. Dat had de Staatssecretaris ook al aangegeven.

Daarmee komen we aan het einde van deze tweede termijn van de Kamer. Ik dank de Staatssecretaris en haar mensen voor de beantwoording, en de collega's voor het stellen van alle vragen. Dan rest mij niks anders dan u allen nog een gezegende avond te wensen. Dank u wel.

Sluiting 21.03 uur.