

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2020 en 2021 (Kamerstuk 23 645, nr. 726)

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
VVD-fractie	3
PVV-fractie	3
CDA-fractie	3
D66-fractie	5
GroenLinks-fractie	6
SP-fractie	8
PvdA-fractie	9
ChristenUnie-fractie	9
Partij voor de Dieren-fractie	10
<b>II Reactie van de bewindspersoon</b>	<b>10</b>

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (ov) 2020 en 2021 en hebben daarover nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief omtrent de beschikbaarheidsvergoeding ov 2020–2021. Deze leden hebben nog enkele vragen hierover.

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

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van 15 september jl. en zijn hier buitengewoon ontstemd over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over de beschikbaarheidsvergoeding en hekelen het feit dat het proces erg veel tijd in beslag moet nemen. Zij hebben daarop de volgende inbreng.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de Beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021 en hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief inzake beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie bedanken de Staatssecretaris voor de brief over de Beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021. Deze leden steunen het feit dat er steun komt voor het ov maar zijn ontstemd over het feit dat de beloofde vergoeding nog niet uitgekeerd is. Deze leden willen daarom graag van de Staatssecretaris weten waarom de Beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 nog niet is uitgekeerd.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat er inmiddels nog geen staatssteunmelding bij de Europese Commissie is gedaan en zijn hier verbaasd over. Reeds in juli dit jaar is besloten over te gaan tot deze vergoeding. Hoe kan het dat deze melding nog niet is gedaan? En wanneer zal deze melding wel gedaan worden? Kan de Staatssecretaris meer duidelijkheid geven over de termijn waarop de Europese Commissie zal reageren? Verwacht zij dat de aanvraag goedgekeurd zal worden?

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris waarom zij zo weinig haast heeft gemaakt met de beschikbaarheidsvergoeding. De Kamer moest er zo snel mogelijk over oordelen, maar het dossier ligt nu al tijden op haar bureau. Is de Staatssecretaris op de hoogte dat de nood bij vervoerders ondertussen hoog is opgelopen?

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het door de coronacrisis en het -daardoor- afnemen van het aantal reizigers in het ov noodzakelijk is de beschikbaarheidsvergoeding ook voor 2021 te laten gelden. Toch kijken de leden kritisch naar de vergoeding, mede vanwege het hoge bedrag dat ermee gemoeid is. Deze leden zouden hier graag goed over geïnformeerd willen worden en voldoende inspraak willen hebben het proces.

De leden van de CDA-fractie valt het op dat de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2020 wel in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) staat, maar de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2021 niet. Waarom kiest de Staatssecretaris ervoor om de beschikbaarheidsvergoeding ov voor 2021 niet in de begroting te zetten? Kiest de Staatssecretaris voor een suppletore begroting om de wijziging toe te voegen? Zo ja, waarom?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding erg lang duurt. Deze leden vinden dat daar vaart achter moet worden gezet. Regionaal vervoer of decentrale overheden mogen niet de dupe worden van trage besluitvorming van het Rijk. Wat voor consequenties heeft dit voor de budgetten van de decentrale overheden? Komen zij hierdoor in de financiële problemen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris nog geen toestemming heeft van de Europese Commissie voor het uitkeren van de beschikbaarheidsvergoeding. Waarom niet? Op welke termijn gaat dit gebeuren, willen deze leden graag weten. Kan de Staatssecretaris een overzicht geven van andere lidstaten van de EU die (een vorm van) een beschikbaarheidsvergoeding hebben uitgekeerd of willen uitkeren? In welke van deze landen is deze vergoeding of staatssteun al wel uitgekeerd? Hoe komt het dat dit in andere landen wel snel gaat? Nederland kan aanspraak maken op geld vanuit Brussel voor het nemen van coronamaatregelen. Heeft de Staatssecretaris zich hiervoor al gemeld bij de Europese Commissie vanwege de beschikbaarheidsvergoedingsmaatregel? Zo ja, wat is de reactie van de Europese Commissie? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie lezen bovendien dat de laatste details van de regeling nog worden uitgewerkt. Wanneer komt de uitwerking precies naar de Kamer? Kan de Kamer zich hier nog over uitspreken of invloed op uitoefenen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat er 740 miljoen euro geraamd is op de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding. Deze leden willen graag weten wat het verwachte totale bedrag is voor de vergoeding in 2021.

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat er een knip komt in de beschikbaarheidsvergoeding op 1 juli 2021. Waarom kan dit niet eerder beginnen? Deze leden zien graag een evaluatiemoment voor de periode van 1 januari 2021–30 juni 2021. Graag een reactie van de Staatssecretaris hierop. Deze leden vragen de Staatssecretaris het proces inzake hoe zij de Kamer en stakeholders gaat betrekken in de besluitvorming voor de beschikbaarheidsvergoeding op na 1 juli 2021 uitgebreider te omschrijven. Deze leden vragen de Staatssecretaris een evaluatiemoment in te bouwen om te kijken wat de vervoerders hebben gedaan en of er voldoende aanleiding is om de vergoeding voort te zetten. Zonder positief oordeel bij deze evaluatie, kan er volgens deze leden geen geld worden uitgekeerd voor de periode 1 juli 2021–31 december 2021.

De leden van de CDA-fractie zouden graag willen weten wat de Staatssecretaris gaat doen als de coronacrisis definitief is opgelost, bijvoorbeeld door een vaccin. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat de beschikbaarheidsvergoeding gestopt moet worden als de coronacrisis definitief voorbij is? Wat vindt de Staatssecretaris van het opnemen van een stopclausule of «noodrem», indien de beschikbaarheidsvergoeding niet meer nodig is als gevolg van bijvoorbeeld een vaccin, vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is de touringcarvervoersector mee te nemen in het vergoedingsgedeelte van de gedeelde inkomsten van personenvervoer, die zij namens de concessiehouders deden. Deze leden vragen ook of de veerdiensten worden meegenomen in de vergoeding en de gesprekken daarover. Welke veerdiensten vallen binnen de regelingen en welke erbuiten? Waarom is er een verschil? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid? Deze leden vinden het van belang dat de veerdiensten beschikbaar blijven.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de vervoerders met een transitieplan moeten komen om voor de periode van 1 juli tot 31 december 2021 een vergoeding te krijgen. Deze leden vragen de Staatssecretaris uit te leggen waarom zij dit transitieplan ook niet voor de periode van 1 januari tot 1 juli 2021 laat gelden? Deze leden zien graag ook een opdracht voor een transitieplan voor de vergoeding van 1 januari tot 1 juli 2021. Kan de Staatssecretaris daarbij een apart traject opstarten voor de vergroeningsmogelijkheden van touringcarbedrijven? Zo worden twee vliegen in één klap geslagen, menen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris een overzicht te geven en een vergelijking te maken van de frequenties van internationale treinen voor en tijdens de coronacrisis. Op bepaalde trajecten zijn de frequenties afgenomen, stellen deze leden. Zitten deze treinen ook in de deal over de beschikbaarheidsvergoeding?

De leden van de CDA-fractie stellen dat de berekeningen van de beschikbaarheidsvergoeding gebaseerd zijn op «kostenbasis» en «omzetbasis». Deze leden vragen de Staatssecretaris welke afspraken er concreet zijn gemaakt met vervoerders om de vergoeding op «kostenbasis» naar beneden te brengen? Deze leden stellen dat het kabinet de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding heeft bepaald op «kostenbasis». Kan de Staatssecretaris nog eens goed motiveren waarom is gekozen voor «kostenbasis» en niet voor «omzetbasis», zoals bij alle steunregelingen is gedaan tijdens de coronacrisis, bijvoorbeeld bij de Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) en/of de Tegemoetkoming Vaste Lasten (TVL)?

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie zijn positief over het voorzetten van de beschikbaarheidsvergoeding tot 1 juli 2021 zoals aangekondigd in de brief. Het is belangrijk dat het ov als geheel blijft functioneren. Juist ook in tijden van deze COVID-19-crisis. Iedereen met een cruciaal beroep moet immers naar zijn of haar werk kunnen reizen.

De leden van de D66-fractie lezen dat nog steeds geen melding van staatssteun is gedaan bij de Europese Commissie. Wat is de reden dat deze melding nog niet is gedaan terwijl de beschikbaarheidsvergoeding noodzakelijk is voor het in stand houden van het ov-systeem? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat dit te lang op zich laat wachten? Het is inmiddels bijna oktober en de vervoersbedrijven hebben nog geen zicht op de uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding.

De leden van de D66-fractie lezen tevens dat de Staatssecretaris voornemens is om vervoerders die op korte termijn in de problemen dreigen te komen door het uitblijven van de betalingen te helpen. Waar kunnen de vervoerders terecht die in acute financiële problemen komen? Heeft de Staatssecretaris een noodplan achter de hand voor het geval een vervoerder toch dreigt om te vallen door het uitblijven van betalingen? Op welke manier wordt gewaarborgd dat de reiziger geen hinder zal ondervinden van de eventuele acute financiële problemen die ontstaan bij vervoersbedrijven?

De leden van de D66-fractie lezen dat, naast de beschikbaarheidsvergoeding, de Staatssecretaris dit jaar afspraken gemaakt heeft met de andere overheden over het blijven doorbetalen van de vergoedingen aan vervoerders. Heeft de Staatssecretaris op dit moment inzicht in de bijdrage voor het ov vanuit vervoerregio's, provincies en gemeenten voor 2021? Zijn hier grote veranderingen te verwachten? Zo ja, heeft dat naar de verwachting van de Staatssecretaris nog mogelijke gevolgen voor de hoogte van de benodigde beschikbaarheidsvergoeding tot 1 juli 2020? Hoe wordt de hoogte van de vergoeding beoordeeld ten aanzien van bedrijfsvertrouwelijke gegevens?

De leden van de D66-fractie vinden dat, wanneer de COVID-19-crisis zich nog na de zomer van 2021 voortzet en reizigersaantallen achterblijven, het noodzakelijk is dat kritisch gekeken wordt naar de noodzaak om de bestaande dienstregelingen eventueel aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden. Deze leden onderschrijven dan ook de noodzaak dat hiervoor momenteel transitieplannen worden opgesteld. Hierbij is het wat deze leden betreft van belang dat de reiziger in die transitieplannen altijd centraal staat. Hoe gaat de Staatssecretaris erop toezien dat in de transitieplannen de reizigersbelangen op een goede manier worden vertegenwoordigd? Worden naast de vervoerders en decentrale

overheden, ook andere organisaties betrokken bij de besluitvorming? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vragen zich tevens af met welke vergoeding de vervoerders rekening kunnen houden. De beschikbaarheidsvergoeding wordt nu gesteld op niet minder dan een kostendekkingsgraad van 93%. Wat is de minimale kostendekkingsgraad waaraan wordt gedacht na 1 juli 2021? Is dit net zoals bij de vorige beschikbaarheidsvergoeding 95%?

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het feit dat de aanbesteding van de Valleilijn vanwege de coronacrisis geen inschrijvers heeft opgeleverd. Heeft de Staatssecretaris signalen ontvangen dat dit ook bij andere aanbestedingen dreigt te gebeuren? Zo ja, waar speelt dat en welke gevolgen heeft dit voor toekomstige ov-aanbestedingen?

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat waar in rap tempo een regeling voor de KLM werd getroffen, het kabinet er maanden over deed om een regeling op te zetten die het ov in staat moest stellen om haar dienstverlening aan Nederland overeind te houden. Deze leden hadden hier liever in maart dan pas in juni 2020 over besloten. Dat de Kamer nu te horen krijgt dat drie maanden na het besluit niet alleen nog geen steun is verleend, maar er nu pas toestemming aan Brussel wordt gevraagd, is uiterst kwalijk. Zeker gegeven het feit dat de begrotingswijziging met spoed in de Kamer is behandeld, om vervolgens een paar maanden op het ministerie stil te liggen. Waarom is bij de Europese Commissie niet eerder een voorlopig verzoek tot staatssteun aangemeld? Wat is de precieze reden hiervoor? Wanneer in de planning van de Staatssecretaris zou deze aanmelding geschieden? Klopt het dat andere landen wel al staatssteun hadden aangemeld, ook al waren de precieze details van het steunpakket nog niet rond?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat ons ov normaal vijf miljoen reizigers per dag vervoert. Veelal mensen die naar hun werk gaan en Nederland draaiende houden, ook in deze moeilijke tijden. Deze leden wijzen erop dat vrijwel elk bedrijf bij teruglopende vraag zijn activiteiten inkrimpt om zo kosten te besparen, maar dat onze ov-bedrijven op uitdrukkelijk verzoek van de overheid de dienstregeling volledig zijn blijven rijden. Dit betekent volledige kosten bij soms wel 90% minder inkomsten. De hele Kamer was het erover eens dat de ov-bedrijven hiervoor tegemoet zouden moeten worden gekomen. Het besluit is genomen, maar het kabinet is zeer traag in de uitvoering.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten wat de oorzaak is van alle vertragingen, wat de reden is dat het tot juni 2020 duurde om de beschikbaarheidsvergoeding uit te werken en waarom deze nog steeds niet is uitgekeerd. Waarom is niet als eerste dit voorjaar toestemming gevraagd aan Brussel en zijn na juni de laatste details geregeld? Waarom worden niet nu al voorschotten uitgekeerd? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe lang het nog gaat duren en hoe lang de onzekerheid voor de ov-bedrijven blijft bestaan?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de gevolgen zijn van de aanhoudende onzekerheid. Deze leden hebben uit de uitzending van Buitenhof van 27 september 2020 begrepen dat in elk geval de NS geld moet lenen op de kapitaalmarkt om zijn cashflow overeind te houden. Weet de Staatssecretaris of er andere ov-bedrijven zijn die geld moeten lenen, tegen rente, om normale uitgaven zoals salarissen en rekeningen te kunnen betalen? Kan de Staatssecretaris dit binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) bespreken en deze informatie – desnoods vertrouwelijk – met de Kamer delen? Deze leden horen graag van de Staatssecretaris tot hoeveel extra kosten de vertraging bij de

uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding leidt voor die ov-bedrijven. Worden zij ook gecompenseerd voor de extra kosten die gemaakt moeten worden door deze vertraging?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben dan nog een vraag over de systematiek. Waarom is ervoor gekozen om de beschikbaarheidsvergoeding te baseren op het verlies aan omzet, in plaats van op de gedeelde reizigersinkomsten? Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat een beschikbaarheidsvergoeding op basis van gemiste reizigersinkomsten een veel eenvoudiger systeem zou zijn? En is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat dit systeem ook minder impact op de werknemers en de algehele bedrijfsvoering van de ov-bedrijven zou hebben?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vragen over de situatie volgend jaar. De regeling dekt niet 100% van de gemaakte kosten. Hoe moet het resterende deel worden gefinancierd? Worden ov-bedrijven geacht mensen te ontslaan? Verwacht de Staatssecretaris dat machinisten, conducteurs, chauffeurs en veiligheid en service-medewerkers (V&S-medewerkers) salaris inleveren, net als de KLM-piloten, die acht keer modaal verdienen? Verwacht de Staatssecretaris van de ov-bedrijven dat ze lijnen schrappen of de dienstregeling uitkleden en daarmee de diensten aan de reiziger uitkleden? Wordt van ze verwacht onderhoud en vervangingsinvesteringen uit te stellen? Worden ov-bedrijven geacht met minder materieel te rijden, waardoor reizigers tegen alle adviezen in weer dichter op elkaar moeten gaan zitten?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vragen over de verwachtingen voor de tweede helft van 2021. Uiteraard weet nog niemand hoe we er dan voor staan met het virus, de economie en reizigersaantallen. Kan de Staatssecretaris voor de begrotingsbehandeling van het Ministerie van IenW een exact tijdspad schetsen wanneer de regeling voor de tweede helft van 2021 duidelijk moet zijn, opdat er geen gevolgen zijn voor de dienstregeling voor reizigers? We weten immers nu hoe lang het ministerie erover doet om tot uitvoering te komen. Deze leden willen benadrukken dat een regeling bedoeld moet zijn om voor zowel de korte als de lange termijn de kwaliteit en kwantiteit van de dienst aan reizigers overeind te houden. Inkrimpen en dan weer opstarten, zoals in de luchtvaart, is in het ov amper mogelijk, omdat ook de reizigers in een half lege trein of bus moeten kunnen vertrouwen op een betrouwbare dienst. Hierin zitten de leraren, verplegers en agenten, de winkelmedewerkers en al die anderen die Nederland draaiende houden. Hier kunnen we niet op bezuinigen en we moeten garanderen dat ook in 2021 en verder ons ov een betrouwbare dienst levert. Deze leden zien vooralsnog amper mogelijkheden of noodzaak voor de aangekondigde «versobering». Integendeel, deze leden zijn van mening dat we het ov moeten laten groeien. Dat we nu juist door moeten zetten met investeren in capaciteitsuitbreiding, verbetering van kwaliteit en frequentie. Het ov moet aantrekkelijk blijven en zodra dat weer kan, zouden deze leden graag zien dat we manieren bedenken om oude reizigers zich weer thuis te laten voelen in het ov en ook nieuwe reizigers te laten kennismaken met de trein, als een prettige manier van reizen. Deze leden hebben met grote belangstelling gekeken naar de succesvolle «Hello Belgium Rail-Pass», die Belgen kunnen aanvragen om zo gratis enkele dagen lang de trein en het eigen land te ontdekken. Met de beschikbaarheidsvergoeding heeft het Rijk als het ware de onverkochte stoelen overgenomen. Deze leden zouden graag zien dat we deze, zodra de situatie dat toelaat, beschikbaar maken voor alle Nederlanders door een vergelijkbaar systeem voor enkele gratis-reizen-dagen op te zetten. Is de Staatssecretaris bereid om hierover met de NS in gesprek te gaan?

## **SP-fractie**

De leden van de SP-fractie zijn verbaasd dat de ov-bedrijven nog steeds geen euro hebben gekregen van de beschikbaarheidsvergoeding. Dat terwijl deze al in juni 2020 van dit jaar is toegezegd, en beide Kamers de vergoeding ook al hebben goedgekeurd. Kan de Staatssecretaris toelichten waar deze vertraging vandaan komt?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief (Kamerstuk 23 645, nr. 726) dat de laatste details van de regeling nog uitgewerkt moeten worden en dat de staatssteunmelding nog bij de Europese Commissie moet worden gedaan. Welke details zijn er nog niet uitgewerkt, en waarom laten die zo lang op zich wachten? Is de uitwerking van die details voorwaardelijk voor het kunnen doen van de staatssteunmelding? Zo ja, waarom is er dan niet veel meer druk achter het snel uitwerken gezet? Zo nee, waarom is de melding dan nog niet gedaan?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris uit te leggen waarom het reddingsplan voor KLM zo veel sneller rond is gekomen ten opzichte van de beschikbaarheidsvergoeding voor de ov-bedrijven. Of is het zo dat een reddingspakket voor een bedrijf dat in een holding met een ander buitenlands bedrijf zit veel eenvoudiger is?

De leden van de SP-fractie constateren dat de ov-bedrijven door het uitblijven van de beschikbaarheidsvergoeding nu de kapitaalmarkt op moeten om daar, tegen commerciële tarieven, geld te lenen om hun diensten te kunnen blijven verlenen. Welke extra kosten, zoals rente, zijn gemoeid met deze vorm van financiering door het ontbreken van de beloofde beschikbaarheidsvergoeding? Gaat de regering deze kosten op zich nemen, aangezien zij er zo lang over doet om een toegezegde steunmaatregel uit te werken? En wat gaat de Staatssecretaris doen wanneer het nog langer duurt, voordat de beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar wordt? Is zij bereid om met (maandelijks) voorschotten te gaan werken? En kan toegezegd worden dat de vergoeding ten minste in december 2020 bij de ov-bedrijven op de rekening staat?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris welke gevolgen het uitblijven van de vergoeding heeft voor werknemers, die in de crisis hebben doorgewerkt maar nu door het traag vaststellen van de beschikbaarheidsvergoeding verder in de onzekerheid worden gedrukt. Wat gaat zij doen om die onzekerheid snel weg te nemen en de werknemers meer zekerheid te bieden?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris hoe het kan dat voor de beschikbaarheidsvergoeding van 2021 nog geen vastgesteld bedrag beschikbaar is, maar slechts een bedrag geraamd is? Kan de Staatssecretaris garanderen dat de details en staatssteunmelding voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 in ieder geval vóór 2021 rond is?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe de procedure voor de beschikbaarheidsvergoeding voor 2021 eruit komt te zien. Hoe gaat het geld overgemaakt worden? In één keer, of komt dit in tranches per maand of per kwartaal? Vindt de verrekening vooraf of achteraf plaats?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris om toe te lichten wat de «versobering» betekent die zij wil doorvoeren voor de beschikbaarheidsvergoeding voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021. Kan dit betekenen dat bepaalde ov-diensten simpelweg afgeschaft of uitgedund worden? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid van steden



en dorpen, forensen en mensen die werkzaam zijn in vitale sectoren? En wat betekent dit voor ov-medewerkers?

De leden van de SP-fractie constateren dat in Duitsland alleen de nationale vervoerder Deutsche Bahn steun ontvangt, en niet de regionale vervoerders. Wat is de reactie van de Staatssecretaris op deze wijze van steun? Ontvangt Arriva vanuit moederbedrijf Deutsche Bahn een deel van deze steun? Zo ja, is de beschikbaarheidsvergoeding voor Arriva dan wel nodig? Zo nee, waarom gaan wij Arriva dan wél staatssteun geven, terwijl de Duitsers Abellio geen staatssteun geven?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris wat haar langetermijnvisie is om de ov-sector weer gezond te maken. Vindt zij het nog wel reëel om de marktwerking ov door te zetten? Zeker nu we zien dat in goede tijden de (niet openbare) winsten privaat gemaakt worden, terwijl de verliezen (wel openbaar) publiek opgelost moeten worden. Ook wanneer nu blijkt dat commerciële partijen weigeren te investeren in ons ov, door bijvoorbeeld de Valleilijn te gaan rijden. Hoe reëel kan de roep om meer marktwerking nog worden genomen, wanneer zo opzichtig blijkt dat het alleen maar gaat om geld verdienen op lucratieve lijnen?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris ten slotte toe te lichten welke lessen zij leert van het Verenigd Koninkrijk, het land in Europa waar de marktwerking op het spoor het verst is doorgevoerd en waar de overheid nu weer concessies in publieke handen geeft. Voorziet de Staatssecretaris een dergelijke beweging ook in Nederland, bijvoorbeeld met de Valleilijn? En is zij bereid om verdere marktwerking, zoals bijvoorbeeld de routes vanuit Zwolle naar het noorden, niet door te zetten als op het huidige commerciële net niet eens alles aanbesteed kan worden?

#### **PvdA-fractie**

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de beschikbaarheidsvergoeding al in juni 2020 is aangekondigd. Deze leden vragen de Staatssecretaris waarom ov-bedrijven nog steeds geen vergoeding hebben ontvangen. Deze leden verbazen zich dat tot op heden nog steeds geen staatssteunmelding bij de Europese Commissie is gedaan. Deze leden vragen de Staatssecretaris waarom dit zo lang duurt. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer zij de staatssteunmelding bij de Europese Commissie gaat doen?

De leden van de PvdA-fractie zijn bovendien zeer te spreken over de maatregel van de vervoerregio Amsterdam om de marktwerking in het openbaar vervoer een halt toe te roepen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe zij tegen de overheidssteun van het ov aankijkt. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat het ov feitelijk geen echte markt is? Ziet de Staatssecretaris hiervan ook de voordelen om op deze manier daadwerkelijk aan de slag te gaan met spits mijden, betere bereikbaarheid van dorpen en steden en verduurzaming van het ov? Is de Staatssecretaris bereid om dit mooie voorbeeld uit Amsterdam op de voet te volgen en ook uit te zetten bij de andere vervoerregio's?

#### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het belangrijk dat vervoersbedrijven en decentrale overheden snel helderheid krijgen over de overheidssteun die zij tegemoet kunnen zien. Voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding naar de periode tot 1 juli 2021 is een bedrag van 740 miljoen euro geraamd en beschikbaar. Dat is een fors bedrag. Hoe

en met welke onderbouwing is deze raming tot stand gekomen? Hoe, wanneer en op welke gronden wordt dit bedrag toebedeeld? Kan de Europese Commissie nog roet in het eten gooien, of is die toestemming een formaliteit? Is het geraamde bedrag redelijkerwijs voldoende om vervoersbedrijven tegemoet te komen tot een kostendekkingsgraad van 93% dan wel 95%? En mocht de staatssteun onverhoopt hoger worden dan het nu geraamde bedrag, is dan opnieuw toestemming van de Europese Commissie benodigd, of is die toestemming «flexibel»?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het belangrijk dat de huidige coronacrisis geen impact zal hebben op de structurele groei(potentie) van het ov en hoe deze met investeringen wordt geacommodeerd en gestimuleerd. Toch hebben zij de vraag aan de Staatssecretaris of deze crisis, naar het zich nu laat aanzien, geen langdurige impact heeft op de reizigersvoorkeuren. Immers, «individueel» vervoer per fiets of auto heeft momenteel voor velen de voorkeur boven «collectief» vervoer. Hoe ziet de Staatssecretaris dit en welke mogelijkheden ziet zij om het ov op termijn – na de fiets – dé vervoersmodaliteit van Nederland te laten worden?

### **Partij voor de Dieren-fractie**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen graag van de Staatssecretaris weten waarom de Beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 nog niet is uitgekeerd. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom er niet meer haast is gemaakt met de uitvoering van deze regeling? Waarom kon de steun aan de luchtvaart wel heel snel geregeld worden en de steun aan het ov niet? Graag ontvangen zij hier uitleg over. Deze leden willen dat de ov-bedrijven op de kortst mogelijke termijn de steun ontvangen die is toegezegd.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen vervolgens waarom de Staatssecretaris alleen eerder steun wil geven als vervoerders in acute financiële problemen zitten. Betekent het feit dat vervoerders op dit moment voor honderden miljoenen moeten lenen voor deze Staatssecretaris dat de vervoerders in acute financiële problemen verkeren? Vindt zij het wenselijk, dat terwijl het beloofde geld op de plank ligt bij het ministerie, de vervoerders leningen aangaan voor honderden miljoenen? Zo ja, waarom? Zo nee, had dit niet voorkomen kunnen en moeten worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat de Staatssecretaris bedoelt wanneer zij spreekt over de «benodigde transitie van de ov-sector naar de nieuwe situatie»? Is de Staatssecretaris met deze leden van mening dat het behouden van het ov van groot belang is? Deelt de Staatssecretaris de mening dat het behouden ervan, ondanks dat de uitvoering door private partijen geschiedt, een verantwoordelijkheid van de verschillende overheden is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen ten slotte of de Staatssecretaris kan aangeven hoe zij haar steunpakket ziet in het licht van de aangenomen motie-Van Esch die de regering verzoekt te voorkomen dat de kortetermijnkrimp een negatief effect heeft op de noodzakelijke langetermijncapaciteitsgroei (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 106). Is de Staatssecretaris van mening dat het huidige steunpakket voldoende is om te garanderen dat die langetermijncapaciteitsgroei gerealiseerd wordt? Zo ja, op basis waarvan komt zij tot die conclusie?

### **II Reactie van de bewindspersoon**