

Vergaderjaar 2020–2021

**35 748**

**Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021 (Tweede incidentele suppletoire begroting inzake beschikbaarheidsvergoeding OV-sector)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 18 mei 2021

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

De vragen zijn op 21 april 2021 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 11 mei 2021 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

#### Vraag 1

Wat is de reden dat u kiest voor een dekking van 93%, en niet voor een dekking van 100%?

#### Antwoord 1

Met de brief van 9 april jl.<sup>1</sup> bent u geïnformeerd over het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) naar eind 2021. Bij het instellen van de BVOV in 2020 hechtte het kabinet eraan dat de vervoerders zelf ook een passende bijdrage zouden leveren van maximaal zeven procent van de kosten<sup>2</sup>. Omdat het echter voor de continuïteit van de OV-sector wenselijk is dat vervoerders in 2021 verliezen zo veel mogelijk kunnen beperken, is de werking van de regeling aangepast. De regeling is zo uitgewerkt dat het vervoerders mogelijk wordt gemaakt om de 5–7% kosten die niet door de regeling worden vergoed, in overleg met de concessieverleners in te vullen. Dit kan door efficiencybesparingen bij de vervoerders, het optimaliseren van het aanbod of een extra bijdrage van de concessieverlener.<sup>3</sup>

Zoals eerder toegezegd informeer<sup>4</sup> ik u hierbij graag dat de regeling BVOV 2021 in overleg met de decentrale overheden is uitgewerkt en vastgesteld. De regeling wordt op korte termijn gepubliceerd.

In aanvulling op het bovenstaande is in reactie op de motie van het lid Nijboer (PvdA)(Kamerstuk 28 165, nr. 348)<sup>5</sup>, waarin wordt opgeroepen tot voldoende compensatie voor de vervoerders, aangegeven dat door het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding tot eind dit jaar grofmazige afschaling bij vervoerders wordt voorkomen. Voor de fase na de beperkende maatregelen bereiden partijen zich voor om de transitie van het openbaar vervoer mogelijk te maken. In deze fase wordt toegewerkt naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies. Dit betekent dat we richting de zomer van 2021 werken aan de vormgeving van een regeling voor de periode na 2021, waarbij we de ontwikkelingen met betrekking tot corona en de beperkende maatregelen betrekken.

#### Vraag 2

In hoeverre heeft de kostendekkingsgraad van 93% effect op onderhoud en investeringen die de komende tijd gepland staan? Staan gepland onderhoud en investeringen onder druk? Zo ja, hoe wordt voorkomen dat onderhoud en investeringen te lang worden uitgesteld?

#### Antwoord 2

Binnen de verschillende concessies vinden gesprekken plaats in hoeverre de investeringen van vervoerders door kunnen gaan. Ik ben op dit moment met de sector in overleg over de transitie van het OV met als uitgangspunt een openbaar vervoerstelstel dat voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid tegen acceptabele maatschappelijke kosten. Hierbij hoort ook een analyse over de veranderde reispatronen als gevolg van thuiswerken en meer online studeren en een benodigde herijking van de wijze waarop vraag en aanbod de komende jaren op elkaar worden afgestemd. En ook op wat nodig is om de kwaliteit van het OV voor de reiziger te borgen en de continuïteit en kwaliteitsontwikkeling (inclusief verduurzaming) van het OV op lange termijn te garanderen.

De verwachting is nog steeds dat op langere termijn sprake zal zijn van een groei van het aantal reizigers. Dat is mede het fundament onder de langjarig geplande investeringen. Het is zaak deze ontwikkelingen steeds goed op elkaar af te stemmen.

<sup>1</sup> Kenmerk lenW/BSK-2021/103439

<sup>2</sup> Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 723

<sup>3</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 729

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 747

<sup>5</sup> Kenmerk lenW: lenW/BSK-2021/110488

### Vraag 3

Wanneer wordt duidelijk welke bedragen daadwerkelijk benut zijn/worden in de afgelopen en aankomende perioden? Op welke manier wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

#### Antwoord 3

In mijn brief van 5 februari jl.<sup>6</sup> heb ik u geïnformeerd dat in 2020 voor ongeveer € 1,2 miljard BVOV is aangevraagd en toegekend, waarvan voor ongeveer € 1 miljard aan voorschotten (80%) is verstrekt. De definitieve bedragen zijn bekend als na de verantwoording van de BVOV op grond van accountantsverklaringen de afrekening heeft plaatsgevonden. Uiterlijk medio 2022 zal dit voor de BVOV 2020 duidelijk zijn via het SiSa-systeem. Medio 2021 kunnen de vervoerders op grond van de controles over 2020 een tweede voorschot tot 100% aanvragen. De definitieve bedragen wijken naar verwachting slechts in geringe mate af van de toegekende bedragen. Ik zal u daarover via de reguliere kanalen informeren. De hoogte van de BVOV voor 2021 hangt af van de aanvragen van de vervoerders en is nog niet bekend.

### Vraag 4

Kunt u de Kamer informeren over de meest actuele prognose van de misgelopen inkomsten door NS als gevolg van het thuiswerkadvies?

#### Antwoord 4

Volgens NS zijn de exacte effecten van het thuiswerken op de omzet niet bekend. De totale omzet uit reizigersvervoer Nederland in 2020 bleef € 1.122 mln. achter op niveau 2019. De reizigersomvang in 2020 was 45% van het niveau in 2019. In het eerste kwartaal van 2021 was de reizigersomvang 28% van het niveau 2019.

### Vraag 5

Wat is de stand van zaken rondom de door vervoerders op te stellen transitieplannen?

#### Antwoord 5

De transitieplannen dienen door de sector te worden ingediend voor 1 juli 2021. Deze plannen zijn vooral gericht op de langere termijn, vanaf 2022. De transitieplannen zijn erop gericht dat de concessiehouders de concessies op termijn weer kunnen uitvoeren zonder extra steun van het Rijk.

### Vraag 6

In hoeverre zijn de transitieplannen van invloed op de beslissing over hoe invulling wordt gegeven aan een eventuele beschikbaarheidsvergoeding in 2022?

#### Antwoord 6

U bent op 9 april jl.<sup>7</sup> geïnformeerd dat partijen zich voor de fase na de beperkende maatregelen voorbereiden om de transitie van het openbaar vervoer mogelijk te maken. In deze fase wordt toegewerkt naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies. Dit betekent dat we richting de zomer van 2021 werken aan de vormgeving van een regeling voor de periode na 2021, waarbij we de ontwikkelingen m.b.t. corona en de beperkende maatregelen betrekken.

### Vraag 7

Wordt met dit maatregelenpakket voorzien in volledige instandhouding van de huidige dienstregeling?

#### Antwoord 7

In de brief van 9 april jl. staat dat het kabinet heeft besloten om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ongewijzigd door

<sup>6</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 747

<sup>7</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 749

te trekken naar eind 2021. Hiermee ontstaat voor de OV-bedrijven en daarmee voor de OV-reizigers duidelijkheid over de dienstregeling en het OV aanbod voor heel 2021.