

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

401

Vragen van de leden **Dijk** en **Beckerman** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat Arriva in handen van een Amerikaanse investeringsmaatschappij dreigt te komen* (ingezonden 19 oktober 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 november 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 356.

Vraag 1

Bent u bekend met de nieuwsberichten «Moederbedrijf Deutsche Bahn dicht bij verkoop van Arriva aan Amerikaanse investeringsmaatschappij», «Vakbond vol vragen over mogelijke verkoop Arriva» en «Amerikaanse investeerder lonkt naar ov-bedrijf Arriva»?^{1, 2, 3}

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de nieuwsberichten waarin melding wordt gemaakt van de verkoop van Arriva aan I Squared Capital.

Vraag 2

Klopt het dat de verkoop van vervoersbedrijf Arriva op handen is, of dat Deutsche Bahn in elk geval de ambitie heeft om haar dochterbedrijf voor het einde van 2024 te verkopen?

Antwoord 2

Arriva heeft mijn ministerie op 19 oktober per brief op de hoogte gesteld van de verkoopovereenkomst tussen Deutsche Bahn en I Squared Capital over de overname van Arriva.

¹ Dagblad van het Noorden, 16 oktober 2023, «Moederbedrijf Deutsche Bahn dicht bij verkoop van Arriva aan Amerikaanse investeringsmaatschappij,» Moederbedrijf Deutsche Bahn dicht bij verkoop van Arriva aan Amerikaanse investeringsmaatschappij – Dagblad van het Noorden (dvh.nl).

² OVPro, 17 oktober 2023, «Vakbond vol vragen over mogelijke verkoop Arriva,» Vakbond vol vragen over mogelijke verkoop Arriva | OVPro.nl.

³ 1Limburg, 17 oktober 2023, «Amerikaanse investeerder lonkt naar ov-bedrijf Arriva,» Amerikaanse investeerder lonkt naar ov-bedrijf Arriva – 1Limburg.

Vraag 3

Zo ja, kunt u de Kamer dan met spoed informeren over de u bekende overnameplannen voor Arriva?

Antwoord 3

Het is via de media bekend dat Deutsche Bahn (DB) de Arriva Group al enkele jaren trachtte te verkopen. In de afgelopen jaren zijn losse onderdelen van de Arriva Group verkocht. De Arriva Group zoals die verkocht wordt, is actief in tien Europese landen. Op basis van openbare informatie blijkt dat I Squared Capital met name investeert in bedrijven in de energiesector, in nutsvoorzieningen en in de telecom- en transportsector. De strategie van het bedrijf is vooral gericht op de transitie naar duurzame, moderne openbare nutsvoorzieningen als bijdrage aan de energietransitie. Zo heeft het bedrijf via het persbericht⁴ van DB over de verkoop van Arriva aangekondigd € 2 miljard te willen investeren in de elektrificatie van de vloot van Arriva in heel Europa. De verkoop van de Arriva Group moet nog worden goedgekeurd door de Raad van Commissarissen van Deutsche Bahn en het Duitse Ministerie van Transport.

Vraag 4

Kunt u daarbij tevens aangeven wat de gevolgen zijn voor de reizigers en medewerkers van Arriva in de Nederlandse vervoersgebieden?

Antwoord 4

Ik verwacht dat de overname van Arriva geen gevolgen zal hebben voor de openbaarvervoerdiensten die Arriva momenteel uitvoert in Nederland. Arriva Nederland heeft bij mij aangegeven dat er geen gevolgen zijn voor reizigers en medewerkers, en dat Arriva onder dezelfde voorwaarden haar OV-diensten blijft aanbieden in de gebieden waar zij OV-concessies heeft.

Meerdere provincies hebben een concessierelatie met Arriva op basis waarvan trein- en busvervoer geleverd worden. De inhoud van de concessies en daarmee de afspraken over het te bieden openbaar vervoer wijzigen met de overname niet. De provincies zien erop toe dat Arriva zich aan de verplichtingen uit de concessies houdt. Voor medewerkers van Arriva gelden de arbeidsvoorwaarden op basis van de CAO's Openbaar Vervoer en Multimodaal Vervoer. Een nieuwe eigenaar heeft zich te houden aan de geldende Nederlandse CAO's.

Naast bovengenoemde concessiediensten rijdt Arriva ook nachttreinen in open toegang op de trajecten Groningen-Schiphol en Maastricht-Schiphol. Daar is geen concessierelatie met de overheid en biedt de vervoerder spoordiensten aan voor eigen rekening en risico. Het is afwachten welke strategie de nieuwe eigenaar I Squared Capital gaat hanteren voor Arriva en wat de mogelijke gevolgen zullen zijn voor de initiatieven van Arriva voor het rijden in open toegang.

Vraag 5

Deelt u de mening dat vervoersbedrijven die actief zijn in het Nederlandse openbaar vervoer in publieke handen horen te zijn?

Antwoord 5

Dat het Nederlands openbaar vervoer per definitie in publieke handen behoort te zijn, verhoudt zich niet goed tot de Europese regelgeving op het gebied van spoor en openbaar vervoer en de daarop gebaseerde Wet Personenvervoer 2000. Het is naar mijn mening ook niet een voorwaarde voor goed functionerend openbaar vervoer. Uit de praktijk blijkt dat overheden als concessieverleners in staat zijn om te zorgen voor goed openbaar vervoer, ongeacht of vervoersbedrijven in private of in publieke handen zijn. Vervoerders houden zich aan hun concessieverplichtingen en de provincies handhaven dit.

Vervoerders zoals Arriva verkrijgen concessies door het winnen van een openbare aanbesteding. Uit onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het regionaal OV blijkt dat de reizigerstevredenheid in de afgelopen decennia sterk gestegen is als gevolg van het openbaar aanbeste-

⁴ Deutsche Bahn signs agreement to sell Arriva to I Squared

den van openbaar vervoer. De onderzoekers geven aan dat het aannemelijk is dat de concurrentie bij de aanbestede concessies heeft bijgedragen aan de verbeterde prestaties, zowel financieel als voor reizigers.⁵

Vraag 6

Wat vindt u ervan dat buitenlandse investeringsmaatschappijen jagen op vervoersbedrijven die grote delen van het Nederlandse openbaar vervoer bedienen?

Antwoord 6

Voor mij staat het belang van de reiziger voorop. Daarom vind ik het van belang dat vervoersbedrijven het Nederlandse openbaar vervoer verzorgen op een stabiele en betrouwbare manier. Dit kan met zowel publieke als private vervoersbedrijven. Het is afwachten welke strategie de nieuwe eigenaar I Squared Capital gaat hanteren voor Arriva en of dat gevolgen heeft voor de (toekomstige) activiteiten van Arriva. Met het oog op het geschetste belang van een stabiel en betrouwbaar openbaar vervoer blijf ik alert en volg ik de komende tijd nauwgezet hoe dit zich ontwikkelt.

Vraag 7

Kunt u zich voorstellen dat het verdienen van geld bij een Amerikaanse investeringsmaatschappij belangrijker wordt gevonden dan het verzorgen van goed regionaal openbaar vervoer in bijvoorbeeld Noord-Nederland, de Achterhoek of Limburg?

Antwoord 7

Ik volg – vanuit mijn rol als stelselverantwoordelijke voor het openbaar vervoer – hoe Arriva zich gaat opstellen als gevolg van haar nieuwe eigenaar, en voer het gesprek met de concessieverlenende provincies daarover. Ik wil namelijk dat het openbaar vervoer stabiel en betrouwbaar blijft voor de reiziger. Tegelijkertijd geldt voor elke vervoerder die inschrijft op een openbare aanbesteding dat zij rendement (en dus winst) willen maken op hun OV-concessies. Dat geldt ook voor vervoerders die in publieke handen zijn zoals NS, GVB, RET en HTM. Door de concessiesystematiek kan een overheid contractueel borgen dat het openbaar vervoer ook op de minder rendabele trajecten gewaarborgd blijft naast de winstgevende verbindingen. Overheden leggen een minimumaanbod vast in het Programma van Eisen zodat vervoerders lijnen en stations met minder reizigers ook blijven bedienen. Verder begrenzen overheden de tarieven die reizigers moeten betalen. Bij uitval, lage punctualiteit of andere tekortkomingen kunnen overheden bovendien boetes opleggen. Vervoerders kunnen niet eenzijdig tarieven verhogen of minder rendabele verbindingen schrappen als dit in strijd is met de concessieafspraken en zonder toestemming van de concessieverlenende overheid. In veel concessies hebben vervoerders opbrengstverantwoordelijkheid, waardoor zij de reizigersopbrengsten zelf ontvangen. Hierdoor profiteert een concessiehouder direct van extra reizigersgroei als gevolg van goede prestaties. Op deze manier brengen overheden het winstbelang van vervoerders in lijn met het belang van hun reizigers.

Vraag 8

Hoe bent u als verantwoordelijk bewindspersoon voor het openbaar vervoer betrokken bij een eventueel verkoopproces, en wordt u hierover ingelicht door uw Duitse ambtgenoten?

Antwoord 8

Arriva Nederland en de Arriva Group zijn sinds 2010 eigendom van Deutsche Bahn. Arriva heeft mijn ministerie op 19 oktober per brief op de hoogte gesteld van de overname. Ik ben niet ingelicht door Deutsche Bahn over de voorgenomen wisseling van eigenaar.

⁵ Decisio, Twynstra Gudde, inno-V (2020): Effecten openbaar aanbesteden OV. Bijlage bij Kamerstukken II 2019/20, 29 984, nr. 899.

Vraag 9

Op welke wijze zijn de Nederlandse provincies als concessieverlener/opdrachtgever van Arriva betrokken bij een eventueel verkoopproces?

Antwoord 9

Arriva heeft haar concessieverleners op de hoogte gesteld van de verkoop. De provincies Limburg en Noord-Brabant hebben in hun concessies een instemmingsvereiste opgenomen. Dit houdt in dat de provincie voorafgaand aan het definitief maken van de verkoop (dus na instemming van de Raad van Commissarissen van Deutsche Bahn en het Duitse Ministerie van Transport) toestemming moet geven voor de overdracht van eigendom of zeggenschap. De provincies hebben het recht om de concessie met Arriva te beëindigen als daar voldoende grond voor is en als er (juridisch houdbare) argumenten zijn om niet in te stemmen met de verkoop. Dan gaat het bijvoorbeeld over de goedheid van de kopende partij zoals kan blijken uit een due dilligence-onderzoek.

Het proces van de provincies om te bepalen of instemming met de verkoop kan worden verleend, is vertrouwelijk. Vóór het definitief maken van de verkoop zullen de provincies bekend maken of zij de concessie willen beëindigen. Uiteraard volg ik deze ontwikkelingen en blijf ik in contact met de provincies hierover.

Vraag 10

Ziet u het afstoten van Arriva door Deutsche Bahn ook als een kans om tot provinciale vervoersbedrijven te komen en commerciële bedrijven uit het publieke domein te weren?

Antwoord 10

In lijn met mijn antwoord op vraag 5 is het naar mijn mening geen voorwaarde dat het Nederlands openbaar vervoer per definitie in publieke handen behoort te zijn om goed te functioneren. Dat staat op gespannen voet met de Europese en nationale wetgeving en de noodzaak daarvan blijkt niet uit de praktijkervaringen met 20 jaar openbaar aanbesteden. Ik zie daarom ook geen aanleiding om te overwegen om aandelen in Arriva te verwerven.

Vraag 11

Zo ja, zou u bereid zijn zich te melden als gegadigde voor Arriva?

Antwoord 11

Zoals ook benoemd in het antwoord op de voorgaande vraag zie ik geen aanleiding om te overwegen om aandelen in Arriva te verwerven.