

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 437**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2011

Hierbij ontvangt u mede namens de minister van Financiën het antwoord op de vraag van de Vaste Kamercommissie over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen mij en de minister van Financiën in onze reactie op de motie Bashir inzake het blokkeren van de fusie tussen de vervoerbedrijven Veolia Transport en Transde (2011Z07817/2011D19447).

Kort gezegd is de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor marktwerking in het openbaar vervoer en de minister van Financiën voor het aandeelhouderschap in een van de partijen in het openbaar vervoer, namelijk Connexxion. Dit aandeelhouderschap kan niet worden aangewend voor marktordeningvraagstukken. Hieronder ga ik nader in op de verantwoordelijkheidsverdeling.

Het Nederlandse beleid met betrekking tot marktwerking in het openbaar vervoer is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000). De doelen van de wet zijn: betere kwaliteit voor de reiziger en meer efficiency. Decentralisatie en aanbesteding van concessies zijn de instrumenten om die doelen te bereiken.

Daarnaast heb ik op grond van het Verdrag van Lissabon de taak om de WP2000 in overeenstemming te brengen met de Europese verordening betreffende openbaar vervoer per spoor en over de weg, zoals deze vanaf 3 december 2009 rechtstreeks doorwerkt in de lidstaten (de PSO-verordening). Een wetsvoorstel daartoe is ingediend bij de Tweede Kamer.

De beoordeling van fusies is conform het Mededingingsrecht exclusief voorbehouden aan de Europese Commissie en de nationale mededingingsautoriteiten zoals de NMa. De NMa is als onafhankelijk toezichthouder verantwoordelijk voor de analyse van de Nederlandse markt; zij is op basis van haar onderzoek tot de conclusie gekomen dat de fusie vanuit mededingingsperspectief geen problemen oplevert, omdat de concurrentie tussen vervoersbedrijven als gevolg van de fusie niet in significante

mate wordt beperkt. De keuze om al dan niet te fuseren ligt vanzelfsprekend bij de private partijen.

De minister van Financiën draagt als aandeelhouder deels verantwoordelijkheid voor één van de regionale vervoerders in de concurrerende markt van regionale vervoerders, namelijk voor Connexxion. Als aandeelhouder van één derde van de aandelen in Connexxion, oefent hij de aandeelhoudersrechten uit die statutair zijn vastgelegd. Bij de verkoop van tweederde van de aandelen van Connexxion heeft de Staat met de koper van de aandelen contractueel een aantal vetorechten vastgelegd om de belangen van de Staat als aandeelhouder te waarborgen. Met deze vetorechten kan de Staat, zolang zij 10% van de aandelen in Connexxion heeft, bij een aantal aandeelhoudersbesluiten een doorslaggevende stem uitbrengen. De vetorechten omvatten, zoals eerder vastgelegd in de brief van 4 april 2008 (28 165, nr. 74), onder andere een veto op wijzigingen in het beloningsbeleid, een veto ten aanzien van majeure investeringen en een veto op wijziging van de statuten. Daarnaast is vastgelegd dat investeringen buiten het Nederlandse openbaar vervoer, niet ten koste mogen gaan van het Nederlandse openbaar vervoer. Deze contractuele vetorechten zien op wijzigingen in de vennootschap Connexxion en bieden de Staat als aandeelhouder van Connexxion derhalve geen mogelijkheid om de fusie tussen Veolia Transport en Transdev te blokkeren.

Naast de hierboven genoemde vetorechten heeft de Staat als aandeelhouder van Connexxion een vetorecht waarmee een eventuele juridische fusie tussen Connexxion en Veolia Nederland tegen kan worden gehouden. Met het oog op de hiervoor genoemde conclusie van de NMa zal de Staat een eventuele fusie echter niet op basis van marktgerelateerde overwegingen blokkeren, indien Transdev en Veolia Transport besluiten om hun Nederlandse dochterondernemingen Connexxion en Veolia Nederland te fuseren. Eventuele fusievoorstellen zal de minister van Financiën als aandeelhouder beoordelen vanuit een bedrijfseconomische optiek, waarbij het belangrijk is dat de nieuwe onderneming haar potentieel verder kan ontwikkelen en kan blijven investeren in haar personeel en in innovaties. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de brief van 10 juli 2006 (28 165 nummer 43), waarnaar in het voorgenoemde debat werd verwezen. In deze brief is aangegeven dat de Staat het belangrijk vindt dat Connexxion zich verder kan ontwikkelen en dat filialisering hier niet in past.

De overleggen met uw Kamer over het staatsdeelnemingenbeleid in het algemeen en de privatisering van Connexxion in 2007 in het bijzonder, hebben plaatsgevonden met de vaste commissie van Financiën. Daarbij is het steeds gegaan over aandeelhoudersbevoegdheden en de rol die deze wel of niet kunnen spelen bij de borging van het publieke belang. Deze aandeelhoudersbevoegdheden kunnen niet worden aangewend voor marktordeningvraagstukken. Ik wil u in overweging geven om het dossier over de fusie tussen Transdev en Veolia, voor zover het gaat over aandeelhoudersbevoegdheden, verder te behandelen in de vaste commissie van Financiën. Mocht u marktwerking in het openbaar vervoer willen bespreken, dan zal ik daar op ingaan bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus