

Vergaderjaar 2012–2013

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 143

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 januari 2013

De vaste commissie voor Financiën heeft op 6 december 2012 overleg gevoerd met minister Dijsselbloem van Financiën over:

- **de brief van de minister d.d. 13 september 2012 over de stand van zaken van de verkoop van de aandelen Connexion (28 165, nr. 134).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Nieuwenhuizen-Wijbenga

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck

Voorzitter: Nieuwenhuizen-Wijbenga
Griffier: Giezen

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Hijum, Koolmees, Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Van Vliet, Vos en De Vries,

en minister Dijsselbloem van Financiën, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

Aanvang 14.03 uur

De **voorzitter**: Dames en heren, we zullen straks een aanvang nemen met het algemeen overleg over Connexxion, maar we zijn nog in afwachting van de minister van Financiën. Het heeft niet zoveel zin dit overleg te beginnen als de minister er nog niet is, maar hij kan elk moment binnenkomen, dus nog even geduld alstublieft. Ik maak van de gelegenheid gebruik om de Kamerleden aan te kijken en te vragen of zij in kunnen stemmen met een spreektijd van vijf minuten per fractie en twee interrupties onderling in tweeën. Ja? Dan hebben we dat vast vastgesteld. Nu de minister is binnengekomen, stel ik voor dat we meteen een aanvang nemen met de eerste termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Met het voorstel van de minister om de laatste aandelen van Connexxion van de hand te doen, wordt de directe invloed van de Staat in dit openbaarvervoersbedrijf uit handen gegeven. De minister geeft aan dat al in 2006 is geconstateerd dat er geen belemmeringen meer zouden zijn voor de privatisering van Connexxion en dat het publieke belang gewaarborgd zou zijn via de wetgeving. De SP-fractie kan zich niet vinden in deze kortzichtige constatering, want wat was ook alweer de reden van de verkoop van de aandelen Connexxion? Daarvoor gaan we terug naar 2006. Toen schreef de minister aan de Kamer dat de verkoop noodzakelijk zou zijn om een gelijk speelveld voor vervoersbedrijven te creëren. Zo zouden de concurrenten van Connexxion in private handen zijn, dit in tegenstelling tot Connexxion zelf. Deze ongelijkheid zou met de verkoop worden weggenomen. Daarnaast zou er een positieve uitstraling van uitgaan naar potentiële toetreders op de Nederlandse openbaarvervoersmarkt. Kan de minister aangeven of de verkoop van twee derde van de aandelen het positieve effect heeft bereikt dat hij in 2006 beoogde? Verwacht de minister met de verkoop van het laatste derde deel van de aandelen nog meer toetreders op de Nederlandse markt te krijgen?

De SP-fractie is tegen marktwerking in het openbaar vervoer. Voor de SP-fractie staan de belangen van de reizigers voorop en niet de belangen van meer buitenlandse vervoersbedrijven die toetreden op de Nederlandse markt. De spelers op de Nederlandse markt blijken helemaal geen private bedrijven te zijn. Het zijn bedrijven waarbij een groot deel van de aandelen in handen is van andere Europese lidstaten. Het lijkt er sterk op dat de Nederlandse overheid zich heeft teruggetrokken uit het openbaar vervoer, om vervolgens de buitenlandse staatsbedrijven binnen te laten. Is dit de marktwerking waar de minister op doelde?

Eind oktober heeft de Eerste Kamer de resultaten van haar parlementaire onderzoek naar de privatisering en verzelfstandiging van overheidsdiensten gepubliceerd. Is de minister het met de SP-fractie eens dat we dit rapport serieus moeten nemen en dat we de resultaten moeten laten meewegen bij het besluit over de verkoop van de laatste aandelen van Connexxion? In het rapport laat de Eerste Kamer zich namelijk op meerdere punten kritisch uit over de zogenaamde marktwerking in het openbaar vervoer. Zo staat in het rapport dat lange tijd geleden het beleid van afstoten van overheids-eigendom en het efficiënter maken van overheidsdiensten betrekkelijk succesvol was. Een meer kritische houding

ontstond pas toen tegenvallende of uitblijvende resultaten zichtbaar werden, onder meer in het openbaar vervoer. Verder staat in het rapport dat ook de marktmechanismen niet altijd zo goed blijken te werken als aanvankelijk werd gedacht. Dit kan zelfs tot ongewenste publieke of maatschappelijk kosten leiden.

De SP-fractie is van mening dat de overheid zich niet verder moet terugtrekken en dus geen aandelen Connexxion moet verkopen. We zien meer heil in een tegenovergestelde beweging, waarmee de overheid het openbaar vervoer weer terugpakt en zelf zeggenschap kan uitoefenen, in plaats van deze bedrijven te verkopen aan Franse of Duitse staatsbedrijven.

Is de minister bereid om de putoptie te laten expireren en in aanloop daarnaar met Transdev in overleg te treden om te kijken hoe we de rest van de aandelen van Connexxion terug kunnen kopen om zo een omgekeerde beweging te bewerkstelligen? Laten we eerlijk zijn: de 135 miljoen euro die met de putoptie binnengehaald zou worden, is niet in het belang van de reiziger. De gevolgen voor het Nederlandse openbaar vervoer zullen dramatisch zijn.

De heer **Van Vliet** (PVV): Voorzitter. Ik ken het bedrijf vrij aardig, want ik was daar ooit concernfiscalist. Voordat het straks op Twitter verschijnt: ja, ik heb daar ooit gewerkt. Dat zal mijn oordeel over de verkoop van 30% van de aandelen in dit bedrijf niet kunnen vertroebelen, want ik heb reeds lang geleden afscheid genomen van Connexxion. Het helpt wel in zoverre, dat ik die markt enigszins ken en ook het begin van de concessies heb meegemaakt bij het regionale openbaar vervoer. Als de Staat het resterende aandelenpakket van 30% in Connexxion verkoopt, welke zeggenschap geeft de Staat dan op? Is dat meer dan de zeggenschap die verbonden is aan 30% van een pakket aandelen? Graag de visie van de minister daarop.

Stel dat de verkoop plaatsvindt onder de putoptie, in hoeverre wijkt de opbrengst dan af van de waarde in het economisch verkeer van het 30%-aandelenpakket per ultimo 2012 of desnoods per medio 2012? De concessiegunningen gaan echter snel.

Transdev is voor twee derde eigenaar en straks misschien voor 100%. Mocht het slecht gaan met Transdev, in hoeverre is dan de positie van het Nederlandse personeel van Connexxion gewaarborgd door de Wet personenverkeer 2000? Die vraag stel ik, omdat Connexxion ook een heel grote taxi- en touringcardivisie heeft. Stel dat het slecht gaat met Transdev en concessies in Nederland overgaan op andere regionale busvervoerders, dan gaat het directe personeel mee en is er een verdeelsleutel voor het indirecte personeel. Wat gebeurt er met de mensen in de andere divisies die niet onder de kwalificatie «openbaar vervoer» vallen? Wat zijn de risico's van een eventuele verslechtering van de financiële of economische positie van Transdev als nieuwe volledige eigenaar van Connexxion?

Hoe gaat het eigenlijk met Connexxion op de Nederlandse openbaarvervoersmarkt? Is de minister bereid om, voordat hij onomkeerbare stappen neemt, de Kamer een overzicht te doen toekomen van het aantal concessies dat Connexxion recentelijk heeft gewonnen en het aantal concessies dat de komende jaren gaat vrijkomen op de Nederlandse markt? Als de minister zo'n overzicht zou sturen aan de Kamer, zou hij dan ook kunnen ingaan op de concurrentiepositie van Connexxion en van Transdev die straks de volledig nieuwe eigenaar is? Wij zien namelijk dat met name NS een steeds een dominantere positie inneemt op die markt. Zo hoorde ik dat NS meer aandelen in Qbuzz, een concurrent van Connexxion, wil kopen en ook HTM, althans een meerderheidspakket. Als we dat bij elkaar optellen, hoe gaat het dan met de positie van Connexxion en dus ook met de positie van moeder Transdev en dus ook met de positie van het personeel?

De heer **Bashir** (SP): Het gaat om de werking van de markt, maar volgens mij is er op dit moment helemaal geen markt. De Nederlandse overheid trekt zich terug uit staatsbedrijven en die worden verpatst aan het buitenland, tegelijkertijd zien we buitenlandse staatsbedrijven de markt in Nederland overnemen. Hoe kijkt de PVV-fractie daarnaar?

De heer **Van Vliet** (PVV): Ik vind dat een goede vraag. De perspectieven van de PVV en SP zijn iets anders als het gaat om privatisering en liberalisering. Wij zijn er namelijk niet in principe tegen. Wij zijn er voor als het aantoonbaar tot een voordeel leidt voor de Nederlandse consument en als er sprake is van een level playing field. Desondanks vind ik het wel een terechte vraag, want als de heer Bashir goed heeft geluisterd, dan weet hij dat ik de minister ook heb gevraagd of hij in kan gaan op de concurrentiepositie van Connexxion. Ik zie namelijk ook dat die niet meer zo optimaal is als een tijdje geleden en dat is mede te wijten aan de ontwikkelingen rond de positie van de NS.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Voorzitter. In 2007 is besloten om twee derde van de aandelen te verkopen en toen was ook het voornemen om het resterende een derde deel van de aandelen na vijf jaar te verkopen. Destijds waren er volgens het kabinet geen belemmeringen voor de privatisering van Connexxion en de VVD-fractie heeft dat destijds ook ondersteund. Wij vinden nu nog dat er geen belemmeringen zijn voor het doorzetten van die privatisering. De VVD-fractie blijft dan ook bij het voorgaande kabinetsstandpunt, dat het aandeelhouderschap van de Staat in regionale vervoersbedrijven niet meer nodig en gewenst is. Welke invloed heeft de Nederlandse Staat bij Connexxion via het minderheidsbelang van een derde deel van de aandelen, specifiek als het gaat om het publieke belang van het openbaar vervoer? Men schermf er namelijk veelal mee dat de aandelen in overheidshanden zouden moeten blijven. De VVD is van mening dat het Rijk dat moet regelen via de wet- en regelgeving, in dit geval de Wet personenvervoer 2000, en niet via het aandeelhouderschap. De VVD wil de verkoop van de resterende aandelen doorzetten, want wij zijn niet van mening dat met dit minderheidsbelang de belangen van de reizigers beter worden behartigd. De afgelopen jaren is gebleken dat concurrentie juist leidt tot een betere prijs en kwaliteit. Recent onderzoek van SEO heeft aangetoond dat marktwerking de klanttevredenheid juist vergroot. Gezien het huidige economische klimaat en het jaartal waarin de putopties zijn overeengekomen, kan het ook financieel aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de putoptie en de privatisering door te zetten.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw de Vries heeft het steeds over privatisering. Is zij ervan op de hoogte dat Transdev een staatsbedrijf is?

Mevrouw **De Vries** (VVD): Ja, daar ben ik van op de hoogte.

De heer **Bashir** (SP): De VVD-fractie is niet van mening dat Connexxion geprivatiseerd moet worden, maar dat een deel van Nederland aan Frankrijk verkocht moet worden.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Nee, zo staan wij er niet in. Wij hebben een heel duidelijke mening over wanneer iets een staatsdeelneming zou moeten zijn. Wij gaan er niet over hoe dat in Frankrijk geregeld is, wel over hoe we dat hier in Nederland doen. Wij denken dat het een goede zaak is dat die verdere privatisering wel doorgaat, voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en ook voor de tevredenheid van de reizigers. Met dat minderheidsbelang hebben wij namelijk geen invloed meer op het publieke belang voor het personenvervoer.

Hoe lang loopt de putoptie van de Nederlandse Staat? Voor welke datum moeten wij daar gebruik van maken? De PVV-fractie heeft er net ook al iets over gezegd, maar ik zou graag willen weten wat het bedrag is dat met de verkoop gemoeid is. Wat is het verschil tussen de waarde nu en wat het na de putoptie eventueel zou kunnen zijn in de markt? Hoe is de verkoop van aandelen in de begroting verwerkt en hoe wordt met eventuele meeropbrengsten omgegaan?

Mevrouw **Vos** (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat we nu debatteren over de verkoop van het laatste restant aandelen en dat de vorige Kamer het debat heeft aangehouden. De PvdA-fractie heeft nog wat vragen over het aandeelhouderschap en over wat je opgeeft als je nu de boel verkoopt. We zien een markt die op zijn zachtst gezegd niet helemaal perfect is. Er gaat nog subsidie bij en we zien de laatste tijd dat in 30% van de gevallen er maar één bieder afkomt op een aanbesteding. Volgens datzelfde SEO dat mijn collega De Vries al aanhaalde, is dat juist heel slecht voor de concurrentie en voor de kwaliteit. Als deze trend doorzet, dan komen er steeds minder busbedrijven en is een goede marktwerking verder van huis, terwijl het in het begin wel goed gewerkt heeft. De PvdA heeft er altijd voor gepleit om actief aandeelhouderschap te voeren. Je kunt bijvoorbeeld voorwaarden stellen bij aanbesteding, bijvoorbeeld over het sociale beleid – daar heeft mijn collega van de PVV ook al een aantal dingen over gezegd – en de toegankelijkheid. Omdat Connexxion een grote partij is, zou je dat hebben kunnen doen als aandeelhouder en dat is ook altijd de inzet geweest. Ik kan me herinneren dat Connexxion in 2005 nog heeft gemeld dat er kartelafspraken werden gemaakt. Zou men dat ook gedaan hebben als het een privaat bedrijf was geweest? We hebben gisteren op RTL gezien dat Transdev, de beoogde koper van de 33%, klaagt dat de markt niet perfect is. Men klaagt erover dat het voormalig staatsbedrijf NS te veel invloed heeft op de markt. Transdev zegt zelfs dat nu gebruikmaken van de putoptie, getuigt van een hit-and-runstrategie. Wat vindt de minister daarvan en is hij bereid om met Transdev te praten over de problemen die men ziet in de markt?

In de brief van toenmalig minister van Financiën uit 2008 staat een passage over welke rechten de Staat had bedongen toen in 2006 de boel verkocht zou worden. Het betrof vetorecht ten aanzien van wijzigingen in het beloningsbeleid – dat vinden wij allemaal hartstikke belangrijk van links tot rechts – een vetorecht ten aanzien van majeure investeringen en een vetorecht op de wijziging van de statuten. Daarnaast was ook vastgelegd dat investeringen buiten het Nederlandse openbaar vervoer niet ten koste mochten gaan van het Nederlandse openbaar vervoer. Destijds had de minister van Financiën goede redenen om vast te leggen dat wij voor die 33% vetorechten zouden krijgen. Wat is er veranderd dat wij dat nu opgeven? Is dat dan echt geborgd? Is de minister er zich van bewust dat hij die rechten opgeeft?

Ik heb bedragen gehoord van 120 tot 140 miljoen euro. Gaat dat nu volgens de standaardregel flop flop in de staatskas? Doet dat nog wat voor het EMU-saldo? Ik ben wel benieuwd wat daarmee gebeurt als wij inderdaad gebruikmaken van die destijds toch goed ingezette putoptie.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. We hebben het vandaag over de verkoop van de resterende aandelen in het bedrijf Connexxion en dat is in lijn met een voornemen van eerdere kabinetten. Voor de Kamer zou het altijd het criterium moeten zijn dat publieke belangen voldoende geborgd moeten zijn. Ik ben het grotendeels eens met wat mevrouw De Vries daarover zei. Borging van publieke belangen vindt primair plaats via de Wet personenvervoer 2000 en via de concessies en de voorwaarden die daarin worden opgenomen. Het rapport van de Eerste Kamer over privatisering en marktwerking benadrukt dat de marktstructuur, de marktordening, een belangrijk onderdeel is van de borging van die

publieke belangen. De heer Bashir verwees daar ook al naar. Er moet wel een functionerende markt zijn, waar concurrentie scherpste oplevert en zorgt voor voldoende biedingen. Ik kan me dus wel vinden in de suggestie van de heer Van Vliet, die ik zelf ook opgeschreven had, om een overzicht op te vragen van de biedingen op verschillende concessies van het Rijk en decentrale overheden, om zo te toetsen of de marktwerking daadwerkelijk geëffectueerd wordt.

Ik vind het punt van wederkerigheid een aandachtspunt. Wij stellen onze markt open voor tal van bedrijven die hier bieden op diensten, terwijl de landen van waaruit die bedrijven komen hun eigen markten niet openstellen. We hebben dat eerder gezien bij de post- en de energiemarkt. Is dat een element bij de afweging over de verkoop van de aandelen? Ik vind dat de wederkerigheid wat sterker terug mag komen in de toetsing van biedingen.

Bij de verkoop van de eerste tranche aandelen in 2006 zijn tal van criteria aan de verkoop verbonden die te maken hadden met de belangen van het personeel, de effecten op de werkgelegenheid en de visie op het openbaar vervoer, de kwaliteit, de reputatie en de solidariteit van het betreffende bedrijf. Heeft die toetsing nu opnieuw plaatsgevonden en wat is de afweging op dat punt geweest?

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan de heer Koolmees. Aangezien hij net binnen kwam vliegen, meld ik even dat hij maximaal vijf minuten heeft.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Mijn excuus voor mijn late binnenkomst. Ik had half drie in mijn agenda staan en ik zat op mijn kamer en ik kreeg een sms'je van mijn medewerker. Dank daarvoor.

Bij staatsdeelnemingen is er altijd een spanning tussen het publieke belang en het private belang. In dit geval het publieke belang van een uitgebreid en goed functionerend openbaarvervoersnetwerk en het private belang van een maximaal rendement voor de Staat. D66 stelt het belang van de reizigers voorop – dat hebben we altijd gedaan in dit soort discussies – maar we staan ook voor een solide en deugdelijk financieel beleid. Vanuit dat oogpunt heb ik een aantal vragen aan de minister over het dossier van vandaag over de afspraken die met TBCH zijn gemaakt en over de marktwerking in het openbaar vervoer en de positie van met name de NS als het gaat over de concurrentieverhoudingen. Allereerst kom ik op de deal met TBCH. Vijf jaar geleden is besloten Connexxion in twee stappen te privatiseren. Nog steeds zijn we van mening dat privatisering en marktwerking leiden tot een efficiënter en beter openbaar vervoer. We waren daarom voor de verkoop van Connexxion en dat zijn we nog steeds. Het minderheidsaandeel Connexxion kan nu tegen een gunstige prijs worden verkocht. Ik hoor graag van de minister hoe gunstig deze deal is. Wat is het verschil tussen de waarde van de aandelen en de vaste prijs die is afgesproken? Kunnen de aandelen zeker worden verkocht tegen de prijs in de putoptie of kan dit nog worden aangevochten? Wat is het effect voor de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG), de staatsdeelneming die een deel van de aandelen koopt?

Ik zie de heer Van Vliet een beetje mopperen.

De heer **Van Vliet** (PVV): Ik heb precies dezelfde vraag gesteld.

De heer **Koolmees** (D66): Excuus, dat heb ik helaas niet meegekregen. De gunstige verkoopprijzen zijn natuurlijk prettig, maar hoe komt het dat Connexxion nu minder waard is dan vijf jaar geleden werd gedacht? Heeft minister Zalm vijf jaar geleden briljant onderhandeld of is Connexxion onverwacht in waarde gedaald?

We hebben berichten gekregen van Transdev, met daarin het ernstige verwijt dat de Staat een onbetrouwbare partner en een slecht marktmeester is en dat Connexxion daardoor minder waard is. We willen natuurlijk niet dat de Staat onbetrouwbaar is; dat lijkt mij voorop te staan. Zijn rond de verkoop vijf jaar geleden toezeggingen gedaan die niet zijn nagekomen? We willen ook niet dat de overheid een slechte marktmeester is. We zijn voor privatisering en concurrentie en dan moet het ook goed geregeld zijn aan de achterkant. Er moet inderdaad concurrentie mogelijk zijn. Er is een hoop kritiek gekomen op de sterke positie van NS in dezen. Dit zou de concurrentieverhoudingen verstoren. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister. Ik ga ervan uit dat die vragen ook al zijn gesteld door mijn voorgangers, dus ik kan het heel kort houden.

De heer **Van Vliet** (PVV): Als er een markt is, dan kan iedereen ervan profiteren, zeker als die markt goed werkt. Is de heer Koolmees van mening dat op de regionale openbaarvervoersmarkt in Nederland sprake is van een optimale marktwerking? Ik bedoel dus zijn eigen visie daarop, ongeacht zijn technische vraag aan de minister.

De heer **Koolmees** (D66): Ik denk dat het wel kan. Je kunt in ieder geval concurrentie op deelmarkten hebben; dat hebben we de afgelopen tien jaar gezien. We hebben hier bijvoorbeeld de discussie over de NS gehad, over de concurrentie op en om het spoor. Ik denk dat je met gunningen en veilingen op gebieden een efficiënt openbaar vervoer kunt regelen als je de juiste voorwaarden stelt, waardoor het ook een stuk goedkoper kan dan in het verleden. Ik denk dat het wel kan, maar dat je een goed speelveld en een goede marktmeester moet hebben die die marktwerking ook mogelijk maken. Als je er een beetje tussenin blijft hangen, omdat je allerlei publieke belangen blijft regelen via publieke deelnemingen, ontstaat het gevaar dat je geen goede markt hebt. Dat zou twee slechte uitkomsten hebben.

De heer **Van Vliet** (PVV): NS wil HTM overnemen, NS wil straks een meerderheid in Qbuzz, dat een rechtstreekse concurrent van Connexxion is, en NS is al onbetwist op alle hoofdspoornetten. Hoe kijkt de heer Koolmees in dat licht aan tegen de concurrentie op de regionale ov-markt in Nederland?

De heer **Koolmees** (D66): Dat zijn terechte vragen van de heer Van Vliet en ik ga ervan uit dat hij dat ook heeft gevraagd aan de minister. Ik ben erg benieuwd naar de antwoorden daarop. Ik heb in dezelfde lijn gevraagd naar de verwijten die zijn gemaakt aan de Staat als onbetrouwbare marktmeester.

De vergadering wordt van 14.27 uur tot 14.35 uur geschorst.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Het onderwerp is betrekkelijk overzichtelijk. De Staat heeft nog een kleine erfenis in Connexxion, namelijk 30% van de aandelen, en we hebben een putoptie, die we tot 11 maart 2013 kunnen verzilveren tegen een vaststaande prijs. Die prijs is aantrekkelijk in de huidige markt en ik stel de Kamer voor om daar gebruik van te maken. Dat lijkt me verstandig.

Er is veel te zeggen over de marktwerking, ik zal straks alle vragen daarover beantwoorden. De discussie over de vraag of de marktwerking in het regionaal openbaar vervoer, waartoe jaren geleden is besloten, voldoende functioneert en wat daarvoor nodig is, vind ik een discussie die in algemene zin met de staatssecretaris voor het openbaar vervoer moet worden gevoerd. Zolang de opvatting en de beleidslijn niet zijn gewijzigd, hanteren we het vaststaande beleid: er is marktwerking in het regionaal

openbaar vervoer. Wat moet de Staat dan nog met een aandeel in een van die bedrijven? Ik kom daar zo nog op terug.

Als we het niet doen dan loopt de Staat ongeveer 130 miljoen euro mis. Dat geld zou ten goede komen aan de EMU-schuld.

Kan de prijs van de putoptie nog worden aangevochten, vroeg de heer Koolmees. Nee. De heer Koolmees vroeg ook wat het effect op de BNG is. De Kamer weet dat de BNG ook aandeelhouder is in TBCH en samen met Transdev de aandelen van de Staat moet kopen. Zij zijn daartoe juridisch verplicht, voor de genoemde prijs en in een vaste verhouding: Transdev 75% en de BNG 25%.

Hoe lang kunnen we wachten met het uitoefenen van de putoptie, vroeg mevrouw De Vries. Dat is tot 11 maart 2013.

De putprijs is gebaseerd op de verkoopprijs van twee derde van de aandelen in 2007. Dat is toen tot stand gekomen op basis van een biedingsproces, waarbij partijen op basis van hun eigen waarderingsonderzoek tot een aanbod zijn gekomen.

Er zijn vragen gesteld over de actuele waarde van Connexxion en in hoeverre die waarde is beïnvloed door het overheidsbeleid. De waardering van een onderneming leidt natuurlijk nooit tot een exacte waardering, maar tot een bandbreedte. Daarnaast is de waarde niet per definitie de marktprijs die een potentiële koper zou bieden. Connexxion opereert op dit moment in een markt waarvan de toekomst lastig te voorspellen is en de waardeberekening verschilt erg per toekomstscenario. Uitgaande van de diverse scenario's ligt de bovenkant van de bandbreedte van de waardering rond 130 miljoen euro en dat is gelijk aan de contractuele minimumprijs.

Het is waar dat we invloed opgeven. Ons aandeelhouderschap geeft invloed binnen het bedrijf. Ik heb ergens het volledige overzicht zien staan, maar dat kan ik zo snel niet meer vinden, maar het gaat bijvoorbeeld over beloningsbeleid en over belangrijke investeringsbeslissingen. De achterliggende vraag is echter: waarom zou je het moeten willen? Waarom zou je willen sturen in één bedrijf, terwijl het een markt is met meerdere bedrijven? Ik zal overigens straks ingaan op hoe die markt in elkaar zit en hoe die zich heeft ontwikkeld. Het echte publieke belang is geborgd in de Wet personenvervoer 2000. Als de Kamer vindt dat het publieke belang daarin niet goed geborgd is, dan is het zaak om naar die wet te kijken, want voor mij is die wet het uitgangspunt. Marktwerking is tevens een uitgangspunt. Ik heb mijzelf zeer de vraag gesteld of er aanvullende argumenten zijn om in één bedrijf dat in de vrije markt moet functioneren, aan de hand van een aandeelhouderspakket van 30% extra sturingsmogelijkheden te hebben, bijvoorbeeld ten aanzien van het beloningsbeleid of de investeringsbeslissingen. Ik wil me daar niet mee bemoeien en ik heb geen goede argumentatie om op één bedrijf de claim te willen houden.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Destijds waren er redenen om die vier veto's te houden. De Staat heeft in een aantal andere bedrijven minderheidsdeelnemingen, zoals in KLM, URENCO, Thales en ABN AMRO. Waarin verschilt dat dan? In de brief over belastingontwijking door de NS, die we nu niet behandelen, zegt de minister dat de NS wel handelt naar de letter van de wet. Als aandeelhouder vind ik echter dat de NS moet handelen naar de geest van de wet en dat men deze belastingroute niet meer moet gebruiken. Dat is dus ook de functie van een minderheidsaandeel, dat je dat dus kan doen. Waarin verschilt dan het aandeelhouderschap van Connexxion, destijds met redenen zo ingekleed, met dat van andere minderheidsdeelnemingen van de Staat?

Minister **Dijsselbloem**: Misschien had ik aan het begin moeten zeggen dat ik voornemens ben de eerste helft van volgend jaar met een nieuwe nota te komen over het staatsdeelnemingenbeleid, al is het maar om de

simpele reden dat de vorige al een behoorlijk aantal jaren oud is. Rond meerdere van die bedrijven zijn er ontwikkelingen geweest en we kijken misschien wel anders aan tegen een aantal aspecten. Ik noem het beloningenbeleid waar nogal wat debat over is geweest de afgelopen jaren. Dat gezegd hebbende, kunnen er voor verschillende staatsdeelnames zeer uiteenlopende redenen zijn. Er kan sprake zijn van een volstrekt monopolie en het kan zijn dat we langs de weg van flankerende wetgeving onvoldoende grip hebben op publieke belangen. Mijn ondersteunende ambtenaar vertelde mij net dat wij KLM-aandelen hebben, vanwege landingsrechten die wij hebben in bilaterale verdragen. Daar kunnen wij blijkbaar alleen gebruik van maken als wij ook aandeelhouder zijn in de nationale vervoerder, in dit geval de KLM. Zo zijn er goede redenen om als Staat blijvend of tijdelijk in veel verschillende bedrijven te participeren. We moeten hier echter teruggaan naar het moment waarop het andere twee derde deel werd verkocht. Toen hadden we het gevoel dat we de vinger aan de pols moesten houden en dat we zicht moesten houden op hoe de markt zich ging ontwikkelen. Ik kom straks op hoe die markt zich heeft ontwikkeld. Er was toen ook al heel veel discussie over. Is dat eigenlijk wel zinvol? Waarom moet je het doen? Toen was Connexxion natuurlijk veel groter in die markt. Toen hebben we besloten om het voorzorgshalve te doen; zo kijk ik er althans op terug. Op dit moment heb ik echter geen argumenten om dit kleine pakket vast te houden, niet vanuit de borging van het publiek belang, niet vanuit het niet-functioneren van marktwerking en zeker niet vanuit de wens van de SP-fractie, die ik overigens niet deel, om de marktwerking terug te draaien.

Misschien is het goed dat ik meteen iets zeg over die markt, want dan kijken we naar hoe het nu eigenlijk werkt met al die concessies en aanbestedingen. Enkele Kamerleden hebben gevraagd of ze daar een overzicht van konden krijgen. Dat kunnen we natuurlijk aan de Kamer laten toekomen. Dit is informatie het kennisplatform Vervoer en het gaat over de concessies die openbaar zijn aanbesteed. Gemiddeld is ongeveer een kwart van die concessies van aanbieder gewisseld. Dat is een goede indicatie om te zien of er sprake is van enige vorm van marktwerking. In 2007 is één op de vier concessies die werd aanbesteed in andere handen overgegaan. In 2008 was dat vier van de dertien. In 2009 was dat één van de acht. In 2010 was dat twee op de zeven. In 2011 waren dat er drie van de elf en in 2012 drie van de elf. Er is dus sprake van een marktwerking, want concessies wisselen. In 2013 komen er drie, in 2014 vier, in 2015 elf en in 2016 negen concessies vrij. Ik zal zorgen dat de Kamer dit overzicht krijgt. Het laat precies zien waar de wisselingen plaatsvinden en tussen welke bedrijven: van Veolia naar Connexxion, van Connexxion naar Arriva, RET blijft RET uiteraard, Connexxion blijft Connexxion, van Connexxion naar Arriva, enzovoorts. Je kunt per aanbesteding precies zien of het in dezelfde handen is gebleven of dat het is gewisseld. Of de Kamer vindt dat het in voldoende mate wisselt en of er voldoende spelers zijn, dat zijn vragen die gaan over het functioneren van de markt, maar ik heb daar geen oordeel over. Ik stel vast dat er marktwerking is. Er is een aanbesteding, er zijn meerdere partijen die daarop intekenen en langs een net geordend proces wint een van de partijen de aanbesteding. Er treden wisselingen op, er komen nieuwe partijen op de markt en het markt-aandeel van de één neemt toe en dat van de ander neemt af. Dat is marktwerking. Of het voldoende is, daar kan de Kamer van alles van vinden. De NMa zou er een oordeel over kunnen vormen als de Kamer het niet voldoende zou vinden, maar er is gewoon sprake van marktwerking. Als de Kamer vindt dat de marktwerking nog niet goed genoeg is, ligt dan de rol van de overheid daar niet onder vuur? Daar zijn ook kritische vragen over gesteld. Het lijkt mij niet helpen om in één bedrijf 30% van de aandelen te houden om zo die marktwerking te bevorderen. Het lijkt mij dat andere, misschien buitenlandse partijen juist denken: zolang de

Nederlandse overheid enerzijds via de NS op die markt actief is en anderzijds via Connexxion, dan is dat een markt waarop wij ons liever niet begeven. Zo zou je het ook kunnen benaderen. Zelfs als je vindt dat de marktwerking niet voldoende is, dat er niet voldoende partijen zijn en onvoldoende wisseling van concessies is, dan nog zie ik niet hoe het vasthouden van die 30% daaraan zou kunnen bijdragen.

De heer **Bashir** (SP): De minister van marktwerking zegt hier dat de markt werkt. Ik wil graag een interruptie herhalen die de heer Monasch vaak plaatste bij minister Schultz van I en M: er is helemaal geen sprake van een markt; hoe kun je van markten spreken, wanneer er allemaal buitenlandse staatsbedrijven in Nederland opereren in een zogenaamde markt, waar er maar één speler is die zich op een concessie inschrijft? Op de lijst die de minister daarnet noemde staan ook heel veel gemeenten waar maar één aanbieder heeft ingeschreven op de concessie.

Minister **Dijsselbloem**: De heer Bashir noemt mij de minister van marktwerking, hij raakt mij daar totaal niet mee, want ik sta er volstrekt neutraal in. Marktwerking kan namelijk heel vaak heel goed zijn. Soms werkt het niet en dan moet de overheid optreden en reguleren. Het kan gebeuren dat bij een regionale aanbesteding slechts één partij zich meldt. Je kunt partijen niet dwingen om daarin te treden. Als de heer Bashir denkt dat dat een gevolg is van niet-bestaande marktwerking, als hij denkt dat daar afspraken zijn gemaakt of als hij denkt dat er op een of andere manier mededingingsregels worden overtreden, dan moet hij de NMa daarop zetten. Ik heb geen reden om aan te nemen dat hier vuil spel gespeeld wordt, maar ik kan ook niet vanuit de overheid dwingen dat bij elke aanbesteding zich x partijen melden.

Dan kom ik op de buitenlandse staatsbedrijven. Ik zou ervoor willen waken de connotatie «buitenlands» als iets negatiefs te beschouwen. Nederlandse bedrijven zijn zeer actief in andere landen, ook op vervoersgebied, en buitenlandse bedrijven zijn actief in Nederland. Laten we daar gewoon op een normale manier naar kijken. Veolia is sec genomen niet eens een staatsbedrijf. De Kamerleden kennen waarschijnlijk allemaal het plaatje van hoe het in elkaar zit: via een constructie is uiteindelijk Caisse des Dépôts et Consignations medeaandeelhouder in Veolia Transdev; daar zit de Franse Staat inderdaad. De andere medeaandeelhouder is gewoon Veolia Environment, een beursgenoteerd bedrijf. Ik weet niet of dat de heer Bashir gerust zal stellen, maar zo zit het in elkaar. Verschillende Europese overheden nemen op verschillende manieren deel in vervoersbedrijven, direct of indirect, getrapt en in verschillende verhoudingen. Dat is op zichzelf geen reden dit bedrijf te weren van de Nederlandse markt. Dat zou de marktwerking overigens ook niet ten goede komen. Bedrijven die functioneren vanuit landen waar de vervoersmarkt niet is opengebroken, waar geen sprake is van aanbestedingen, mogen niet in Nederland meedoen. Dat heeft te maken met wederkerigheid. Er is echter geen verbod op staatsdeelnemingen, direct of indirect, in deze bedrijven. Anders hadden we overigens al veel eerder ons belang in Connexxion moeten afstoten.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard wil ik de minister niet raken door te zeggen dat hij de minister van marktwerking is. Ik houd hem alleen maar een spiegel voor, want hij is toch wel iemand die staat voor het vermarkten van openbaar vervoer. Wij hebben niets tegen buitenlandse staatsbedrijven, maar op het moment dat we het over die bedrijven hebben, dan moet duidelijk zijn dat dat eigenlijk buitenlandse staatsbedrijven zijn. Nederland trekt zich terug uit de markt omdat de Staat zich daar blijkbaar niet in mag mengen, maar tegelijkertijd zijn het allemaal buitenlandse staatsbedrijven die hier komen en er vervolgens met de winst vandoor gaan, want dat speelt natuurlijk ook mee. Ik daag de minister uit om één

speler op de Nederlandse markt te noemen die volledig privaat is, waar geen enkel staatsbedrijf uit het buitenland in participeert.

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb dat ook helemaal niet beweerd, dus de heer Bashir kan mij daarop uitdagen. Het is helemaal niet relevant. In Nederland hebben we marktwerking toegestaan in het regionaal openbaar vervoer en er kunnen ook bedrijven meedoen waarin overheden participeren, op wat voor manier dan ook. Kijk maar naar onze eigen positie voornamelijk in Connexxion en ons eigen aandeelhouderschap van de NS. Dat is op zich geen probleem. Als de heer Bashir daarom zegt dat er geen marktwerking is, of dat we de marktwerking daarom moeten terugdraaien, dan had de Kamer dat scherper moeten afbakenen op het moment dat de marktwerking werd geïntroduceerd. We hebben marktwerking toegestaan en als ik kijk naar hoe het functioneert bij de aanbestedingen, als ik kijk naar het aantal partijen en het aantal wisselingen van aanbestedingen, dan zeg ik dat er gewoon marktwerking is. Het is geen perfecte marktwerking, verre van dat, maar noem maar één sector waar perfecte marktwerking is. Als de heer Bashir de wetgeving in termen van marktwerking, het toezicht daarop door de NMa of het borgen van het publieke belang onvoldoende vindt, dan moet hij zich buigen over de Wet personenvervoer 2000. Mijn waarneming is dat het gewoon niet meer nodig is om de vinger aan de pols houden in afwachting van hoe de markt zich ontwikkelt. Ik zou niet weten hoe ik die 30% van de aandelen zo zou moeten aanwenden, dat daardoor de marktwerking alsnog beter zou worden. Sterker nog, er is een omgekeerde redenering mogelijk: dat die 30% nog in handen van de overheid is, geeft eigenlijk een vreemd signaal af in het licht dat je hier een markt wil laten functioneren.

De heer **Van Vliet** (PVV): Ik ben nu bijzonder getriggerd door de marktwerking, veel meer dan in het begin van dit debat, maar ik kom daar in tweede termijn op terug. Mijn overzichtelijke vraag nu is een herhaling van mijn vraag in eerste termijn. Als de Staat nu het resterende belang Connexxion van 30% verkoopt, geeft de Staat dan meer op dan de rechten die verbonden zijn aan de positie als aandeelhouder met 30% van de aandelen?

Minister **Dijsselbloem**: Nee, je geeft de rechten op die verbonden zijn aan het in handen hebben van die aandelen. Dat geeft je bepaalde rechten en die geef je op. Dat heb ik ook richting mevrouw Vos geantwoord. Je geeft niet meer op, want alle geldende wet- en regelgeving op het gebied van mededinging, waaronder de Wet personenvervoer 2000, blijft natuurlijk gewoon gelden. De overheid blijft zijn rol daarin spelen.

Mevrouw **Vos** (PvdA): De marktwerking zal voor een deel bij de debatten over openbaar vervoer worden besproken, maar toch... De NMa heeft recentelijk rare dingen gedaan, bijvoorbeeld een fusie toegestaan waarvan ook economen van SEO verbaasd hebben gestaan. Zij vroegen zich af hoe het toch mogelijk was dat de NMa dat zag als een markt-aandeel dat klein genoeg was. Ik heb hier nog wat artikelen daarover staan.

Ik heb net opgesomd welke extra vetorechten de Staat had bij Connexxion. Ik weet dat de Rijkspostspaarbank ooit werd opgericht om als een soort benchmark te fungeren. Er waren allerlei private banken en die waren, zoals we ook recentelijk hebben gezien, wat consumenten aan het bedonderen en misschien vroegen ze ook iets te hoge rente. De Rijkspostspaarbank zette een soort standaard neer met nette rentes en net beleid, waarnaar de andere banken zich ook moesten voegen, want anders ging iedereen naar de Rijkspostspaarbank. Destijds hebben we besloten de vinger nog even aan de pols te houden en dat kunnen we toch ook met die 33% van Connexxion doen? Connexxion kan zich als een

heel net bedrijf gedragen en kan bijvoorbeeld bij aanbestedingen sociale voorwaarden eisen, mvo-voorwaarden. Dat is dan toch mogelijk?

Minister **Dijsselbloem**: Mevrouw Vos haalt twee rollen van de overheid door elkaar. Er is de rol van de overheid die de aanbesteding uitschrijft. Ik geloof dat de regionale overheden heel veel lessen hebben geleerd in de periode waarin ze het nu doen. Mijn waarneming in mijn vorige rol als Kamerlid was dat er in het begin veel misging. Regionale overheden hebben daar echter heel veel ervaring in opgedaan en ze hebben daar op een goede manier ook veel meer inhoudelijke opvattingen in gelegd. Het gaat dan om voorwaarden zoals mevrouw Vos die formuleert, over maatschappelijk verantwoord ondernemen, over netjes omgaan met je personeel, klantvriendelijkheid, prijsstelling en het overeind houden van bepaalde dienstverlening. Die voorwaarden horen allemaal thuis in de concessie, in de concessievoorwaarden. Daar heb ik geen 30% aandeelhouderschap voor nodig. Dat is de vraag die vandaag aan de orde is. Sterker nog, het zou raar zijn als ik in één bedrijf via mijn aandeelhouderschap dit soort dingen zou afdwingen, terwijl andere bedrijven daar niet mee geconfronteerd zouden worden. Dat zou de markt niet ten goede komen en dat zou ook niet zuiver zijn. Die overheid die de concessie verleent, stelt de voorwaarden.

Ik sluit niet uit dat we Connexxion zouden kunnen terugkopen, maar zouden we het moeten willen? Dan kom ik terug op de stelling: zolang het beleid in Nederland is dat er in het regionaal openbaar vervoer sprake is van markwerking, dan kunnen meerdere partijen meedraaien binnen een publiek kader op basis van wetgeving, aanbestedingsvoorwaarden, etc. Het lijkt mij zeer ongewenst om één bedrijf terug te kopen, dus dat is zeker niet aan de orde.

De heer Koolmees heeft nog gevraagd naar de toezeggingen aan Transdev die niet zouden zijn nagekomen. Hij vroeg ook of de overheid een slecht marktmeester is. Het contract met Transdev bevat geen bepalingen of toezeggingen van de Staat over de inrichting van de markt. Zoals gezegd gaat de staatssecretaris van I en M over markt en is de NMa de marktmeester. Ik begrijp niet goed op welke toezeggingen Transdev zou duiden. We hebben zakelijk afspraken met elkaar gemaakt, ook over wanneer wat te doen met die 30% en dat is nu aan de orde.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben heel erg teleurgesteld in de antwoorden van de minister, want de minister kijkt alleen maar naar de aspecten van de markt die er eigenlijk niet is. Een heel belangrijk aspect wordt in de discussie meegenomen. Op het moment dat buitenlandse staatsbedrijven in Nederland opereren op de markt waar vroeger de Nederlandse Staat opereerde en er wordt winst gemaakt, dan wordt die winst natuurlijk meegenomen naar het buitenland en niet altijd terug geïnvesteerd in openbaar vervoer in Nederland. Dat is één belangrijk aspect dat niet mee heeft gespeeld. Wat wel meespeelt, is de discussie over hoe de markt zich heeft ontwikkeld. In 2006 zag het er namelijk naar uit dat de marktwerking ook in de vier grote steden zou worden ingevoerd. Ondertussen is er een wet in de Tweede en Eerste Kamer aangenomen, die bepaalt dat grote steden niet meer verplicht hoeven aan te besteden. Het is heel erg bizar om nu uit te gaan van een heel andere situatie dan in 2006. Ik stel de minister voor om nogmaals in gesprek te gaan met de andere aandeelhouder van Connexxion om te kijken op welke manier... Als ik het goed begrijp is er eigenlijk geen contact tussen het ministerie van Financiën en Transdev en dat is natuurlijk heel erg raar voor twee aandeelhouders van één bedrijf. Ik vraag de minister om nog geen gebruik te maken van de putoptie. Niet verkopen betekent namelijk niet dat je nooit verkoopt. Maar er nu geen gebruik van maken, zou een

tussenweg zijn. Dat geef ik de minister mee en als hij het daar niet mee eens is, dan vraag ik de Kamer om een uitspraak. Ik verzoek dus om een VAO.

De **voorzitter**: Dat noteren we meteen.

De heer **Van Vliet** (PVV): Voorzitter. Eén vraag van mij is in de eerste termijn niet beantwoord. Die vraag ging over de niet-openbaarvervoerdivisies van Connexxion, zoals de taxidivisie en de touringcardivisie. Wat gebeurt daarmee als het met Transdev onverhoopt slecht afloopt en vooral, wat gebeurt er met het Nederlandse personeel dat daar nu werkt? Ik hoop dat deze minister niet heel erg veel gaat lijken op zijn collega, de staatssecretaris van Financiën, wat betreft de lengte van de antwoorden. Het hoeft namelijk niet altijd een lang antwoord te zijn. Dat geef ik even als suggestie mee.

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb buitengewoon kort het woord gevoerd.

De heer **Van Vliet** (PVV): De S in NS staat voor spoorwegen. NS wil nu HTM kopen en men wil een meerderheid in Qbuzz. De vraag doemt op: wat is nog regionaal openbaar vervoer als de NS zijn tentakels gaat uitspreiden naar al die sectoren die we nu openbaar vervoer noemen? De Wet personenvervoer 2000 regelt het regionale openbaar vervoer en dat was in eerste instantie het busvervoer, en later is het regionale spoorvervoer erbij gekomen. We zien dat ook andere maatschappijen daarop kunnen bieden, zoals Veolia in Limburg. Als NS maar onbeperkt treinen kan laten rijden op het hoofdrailnet en ook daar zijn tentakels uitspreidt, dan denk ik dat er echt een probleem gaat opdoemen met de marktwerking. Als de overheid die aandelen houdt in een regionale busvervoerder, kun je tegenwicht bieden aan een bedrijf waar je 100% van de aandelen hebt, want NS is en blijft een staatsbedrijf. Wat is dan nog marktwerking op het regionale openbaar vervoer in Nederland, als de NS denkt die hele markt te gaan domineren? Ik wil graag de visie van de minister horen.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Voorzitter. Ik ben in eerste termijn heel duidelijk geweest: wat de VVD-fractie betreft verkopen we de aandelen zo snel mogelijk.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Voorzitter. Ik had nog een aantal dingen gevraagd over de beoogde koper, Transdev. Transdev heeft, als ik het goed begrijp, helemaal geen zin om die aandelen nu te kopen, ondanks dat ze moeten. Ze noemden het dus een hit-and-runstrategie. Ik ben wel benieuwd wat de minister daarvan vindt. Gaat er nog een gesprek komen over de kritiek dat de marktwerking in Nederland verre van ideaal is? Wat gaat er dan gebeuren in zo'n gesprek? Als ik het goed begrijp, zegt de minister van Financiën dat hij zijn geld terugtrekt en dat de Kamer het marktwerking-sissue met de staatssecretaris van I en M moet bespreken. Het ministerie van Financiën zal dus niets meer te maken hebben met deze markt. Graag een reactie van de minister.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie kan wel instemmen met deze stap. Wij delen die conclusie. Ik ben het ook eens met de visie van de minister op de borging van de publieke belangen en dat je daarbinnen moet afwegen of en in hoeverre marktwerking – eigenlijk moet je concurrentie zeggen – toegevoegde waarde kan hebben. Ik ben wel benieuwd naar de visie op aandeelhouderschap staatsdeelname waarmee de minister nu zegt te komen. In het regeerakkoord staat bijvoorbeeld over ABN AMRO dat er nog andere opties worden overwogen dan volledige beursgang. Kennelijk is volledige concurrentie

en privaat aandeelhouderschap niet altijd de norm voor deze coalitie. Hoe het voor deze minister ligt, zien we dan.

Ik denk dat we inderdaad met de minister van Infrastructuur en Milieu het gesprek moeten voeren over marktordening in het openbaar vervoer. Ik vind de dominante positie van NS, dat ook de heer Van Vliet aankaart, zeker een punt van aandacht voor het regionale openbaar vervoer. Het punt van de wederkerigheid begreep ik niet helemaal. De minister zegt nu dat die voorwaarde wel degelijk een rol bij de aanbesteding speelt. Ik zou daar graag nog wat meer over willen weten. Is het wederkerigheid in de zin van: als wij onze markten openstellen voor dienstverleners van buiten, dan stellen we als omgekeerde eis dat die landen het ook doen?

In hoeverre zijn de effecten op de werkgelegenheid en de effecten op het personeel meegewogen, inclusief de beoordeling van de kwaliteit en de reputatie van de bedrijven en het voornemen om langetermijninvesteringen te doen? In 2006 waren al een aantal kwalitatieve voorwaarden aan de verkoop van de aandelen verbonden. Ik neem aan dat daar nu opnieuw een toetsing op heeft plaatsgevonden. Graag een reactie van de minister.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. De minister vroeg zelf of het helpt als de Staat 30% van de aandelen houdt. Ik denk dat het antwoord daarop nee is. Dus mijn fractie steunt deze stap. De vervolgdiscussie vind ik wel heel interessant, want deze minister is vanuit zijn verantwoordelijkheid voor staatsdeelnemingen ook betrokken bij de discussies over de NS en daarmee ook bij het openbaar vervoer in de regio. De minister gaf aan dat de NMa de marktmeester is en dat die daar een oordeel over zou moeten vellen. De NMa heeft in het recente verleden al onderzoeken gedaan en men kraakt kritische noten over het regionale openbaar vervoer, met name op het punt van de heer Van Vliet over de positie van de NS. De minister is daar als minister van staatsdeelnemingen ook de baas over, dus de minister heeft wel degelijk een verantwoordelijkheid om daar goed naar te kijken. Neemt de minister dit mee in de nieuwe strategische nota Staatsdeelnemingen, om vanuit de rol van de overheid als marktmeester het aspect van een goede concurrentie op de regionale openbaarvervoersmarkt te borgen in de wet- en regelgeving die daar omheen zit? Ik denk dat het heel belangrijk is om alle spelers een eerlijke kans te geven om die concurrentie aan te gaan. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister daarop.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Ik denk dat als een belangrijk punt in tweede termijn door verschillende Kamerleden is genoemd: kijkt deze minister überhaupt nog naar het functioneren van de markt? Het antwoord daarop is ja. Zoals ik al aangaf, kunnen er heel veel verschillende redenen zijn voor de overheid om aandelen te hebben in bedrijven. Eén daarvan is de vraag of er eigenlijk wel een functionerende markt is. Worden de publieke belangen gediend en kan een goede bediening van consumenten en cliënten plaatsvinden, zonder dat de overheid daarin met meer dan met wet- en regelgeving participeert? Ik heb mezelf de vraag gesteld of deze 30% bijdraagt aan het verbeteren van de marktwerking in het regionale openbaar vervoer. Mijn antwoord daarop is nee. Er zijn legitieme vragen te stellen en die discussie moeten we zeker op korte termijn voortzetten. Ik schuif dan ook graag aan bij de staatssecretaris van I en M als het gaat over de NS en hoe NS zich uitrolt nu het een aantal concessies heeft gewonnen, zoals Qbuzz. Is dat marktwerking in optima forma? Wat betekent dat? Het staat vandaag niet geagendeerd, maar ik vind het een legitieme discussie. De vraag die vandaag wel geagendeerd staat is: moet de Staat nog langer die 30% vasthouden. Mijn oordeel is dat die 30% mij niet in staat stelt om de marktwerking linksom of rechtsom verder te verbeteren. Ik denk dat de concessie en de concessievoorwaarden een heel belangrijk instrument daarvoor zijn. Uiteindelijk beoordeelt de NMa of er sprake is van voldoende marktwerking, of de

mededingingsregels worden overtreden en of een overname of een fusie in deze markt is toegestaan. Die rol is niet aan mij als aandeelhouder. Nogmaals, de 30% helpt ons niet om de marktwerking te verbeteren. Als we de marktwerking terug zouden willen draaien, dan zou het misschien onverstandig zijn om de aandelen te verkopen, maar dat is niet ons beleid. Dan kom ik op Transdev. De kwalificatie «hit-and-run» was mij nog niet geworden, dus ik neem daar nu kennis van. Er is veel contact tussen het bedrijf en mijn medewerkers. Voor zover wij weten is er helemaal geen sprake van een conflict. We hebben in 2007 afgesproken dat er een putoptie zou zijn in maart 2013 en daar rolt een bepaalde prijs uit. Zo werken putopties. Die prijs is niet de prijs die Transdev het liefst zou betalen op dit moment. Ik denk dat dat nu aan de hand is en de Kamerleden kunnen dat wegen. Mijn wegging is puur zakelijk. Het was toen gewoon een zakelijke overeenkomst. Er is geen sprake van een conflict, maar wij willen graag gebruikmaken van die putoptie. Dat is het zakelijke recht van de overheid. We hebben geen inhoudelijke redenen om dat niet te doen.

De heer Bashir heeft nog gezegd dat het gek is dat er net een wetsvoorstel is aangenomen waarbij in de grote steden de verplichting tot aanbesteding verdwijnt. Dat is zo, maar die grote steden hebben van begin af aan in de Wet personenvervoer 2000 een aparte positie gehad. Er was toen al heel veel discussie over en latere kabinetten hebben gezegd dat ze het toch zouden gaan doen. Dat wordt nu met een initiatiefwet weer teruggedraaid. Het is dus geen nieuwe ontwikkeling; er is van begin af aan al sprake geweest van een aparte positie van de grote steden en dat heeft heel veel te maken met het dichte ov-netwerk in de grote steden en het feit dat een deel van het openbaar vervoer in de grote steden gebonden is aan rails en andere infrastructuur. Er is dus een reden dat er apart beleid voor de grote steden bestaat.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Ik zit nog na te denken over het gesprek met Transdev, dat Franse bedrijf. Ik begreep uit de brief, die volgens mij wel meer Kamerleden hebben gehad, dat men het heel lastig vindt. Ik moet heel erg denken aan de postmarkt. Daar hebben we ook een iets gemankeerde marktwerking gecreëerd met uiteindelijk twee staatsbedrijven waarbij uiteindelijk het Nederlandse staatsbedrijf overbleef. We vinden het helemaal niet erg dat een Frans bedrijf hier onderneemt, maar als dat Franse bedrijf op een gegeven moment zegt dat het zich terugtrekt, dan verdwijnt een redelijk groot busbedrijf, Connexxion, van de markt. We hebben dan nog minder spelers. Hoe weegt de minister dat?

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb een andere indruk. Ik heb de indruk dat Transdev Connexxion wel degelijk in handen zou willen hebben, maar niet tegen deze prijs. Deze prijs komt voort uit de putoptie die we met elkaar hebben afgesproken. Ik benader het vrij zakelijk. Ik begrijp best dat Transdev een brief schrijft aan de Kamer om te zeggen dat men onder deze voorwaarden niet geïnteresseerd is en dat er misschien wel nare dingen gebeuren, maar ik kijk er een beetje afstandelijk en zakelijk naar. Het bedrijf heeft een zakelijke afspraak. Toentertijd wilden ze het in één keer kopen, dat wilde de Kamer niet en toen is 30% voorlopig apart gezet met de afspraak dat, tenzij zich bijzondere omstandigheden zich zouden voordoen of er aanleiding zou zijn die 30% voor te zetten, de Staat in ieder geval het recht heeft om die 30% te verkopen. Het bedrijf vindt die putoptie nu te duur en niet aantrekkelijk, maar ik zou de Kamer willen adviseren daar niet in mee te gaan, want dan komen we in een zakelijk conflict terecht op basis van een contract dat jaren geleden is gesloten.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Dat is mijn vraag ook niet. Ik vind dat de Staat perfect heeft onderhandeld. 140 miljoen euro is geen kattenpis en daar wil ik ook helemaal geen euro aan af doen. Transdev moppert wat en dreigt

ermee dat het teruggaat. Als we de zoi verkopen en dat grote busbedrijf zich op een gegeven moment toch terugtrekt, is het dan volledig de verantwoordelijkheid van de minister van I en M?

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb echt geen enkele aanleiding om daarvan uit te gaan. Waarom zou dat zo zijn? Er worden nu angstbeelden opgeroepen, omdat Transdev liever niet ziet dat de Staat nu gebruikmaakt van de putoptie. Ik benader het andersom. Waarom zouden we het niet doen? Er zijn geen inhoudelijke argumenten om deze 30% in één bedrijf te handhaven, niet vanuit het publiek belang, vanuit de kwaliteit van het openbaar vervoer of vanuit het functioneren van de marktwerking. Ik vind daarom dat we de putoptie gewoon moeten gebruiken en dat betekent dat het bedrijf volledig in handen komt van het moederbedrijf. Ik heb geen enkele reden om te speculeren over het omvallen van dat bedrijf, over de mogelijkheid dat het ten koste zou gaan van het personeel of de kwaliteit van het openbaar vervoer of dat men zich zelfs helemaal zou terugtrekken uit Nederland. Waarom zou men dat doen? De heer Bashir heeft mij net gevraagd naar de winsten die in Nederland worden gemaakt en wat daarmee gebeurt. Zijn zorg was juist dat er winst in Nederland wordt gemaakt en dat dat naar het buitenland gaat. Dat zijn de verhoudingen. Er zijn ook Nederlandse bedrijven die meedoen in concessies in het buitenland en als ze daar winst maken, dan kunnen ze dat ook naar Nederland overbrengen om hier verdere investeringen te plegen. Waarom zou een bedrijf zich echter terugtrekken uit Nederland als er sprake is van winst?

Mevrouw **Vos** (PvdA): Ik wil het alleen maar gezegd hebben. Ik heb hetzelfde proces gezien op de postmarkt, waar op een gegeven moment Selekt Mail, een dochterbedrijf van Deutsche Post, actief was. Op een gegeven moment werd de concurrentie te hevig en toen heeft men zich ook teruggetrokken met een beetje dezelfde bezwaren. Het kan overdreven zijn – ik ben hartstikke blij met die 140 miljoen euro – maar ik wil dat dat gevaar wel gezien is en ik hoop met de minister dat dat niet gebeurt.

Minister **Dijsselbloem**: Ten eerste zijn die twee markten volstrekt onvergelijkbaar. Het lijkt me te ver gaan om dat nu allemaal te gaan uitdiepen. Ten tweede los je dit soort problemen natuurlijk niet op met die 30%. De aanname van mevrouw Vos is dat de Nederlandse markt niet interessant is, omdat er te veel concurrentie is. De prijsconcurrentie zou zodanig zijn dat er geen marges meer zijn en dat bedrijven zich terugtrekken. Je lost dat ook niet op door die 30% vast te houden. Ik ontken niet dat er problemen kunnen zijn en dat er ontwikkelingen kunnen zijn die de marktwerking verder kunnen doen verslechteren, waardoor bedrijven weggaan. Dat kan allemaal gebeuren, maar zou het ons helpen om die 30% in dat ene bedrijf daarvoor vast te houden? Ik zoek met mevrouw Vos mee, maar ik vind de argumentatie niet. Ik benader het daarom gewoon vanuit het belang van de Nederlandse Staat. Er is op dit moment geen reden om dat pakket vast te houden, in ieder geval niet op de inhoudelijke gronden die vandaag zijn gepasseerd. En dan is mijn voorstel om de 30% te verkopen.

De **voorzitter**: De heer Van Vliet heeft nog een antwoord tegoed.

Minister **Dijsselbloem**: Als ik het goed begrijp, zijn dat vaak ook aanbestedingen. Is dat waar de heer Van Vliet naar vraagt? Taxivervoer en dergelijke?

De heer **Van Vliet** (PVV): De mensen die bij een openbaarvervoerconcessie thuishoren, gaan automatisch mee over, althans het directe

personeel, als een andere vervoerder de concessie wint. Volgens mij is dat voor touringcarpersoneel in de verste verte niet geregeld en dan zit je in een commercieel reststuk van Connexxion.

Minister **Dijsselbloem**: Dat is een andere tak van activiteiten van eenzelfde bedrijf. Als die winstgevend zijn... Ik begrijp de vraag niet zo goed. Het bedrijf heeft verschillende activiteiten. Als men in één poot aanbestedingen wint of verliest, dan hoeft dat toch niet afbreuk te doen aan andere activiteiten op het gebied van touringcar- of taxivervoer?

De heer **Van Vliet** (PVV): Ik stel die vraag omdat we het hebben over een aandelenbelang van de Staat. Als de Staat aandeelhouder is, dan kun je dingen doen voor het personeel van zo'n staatsbedrijf als het misgaat. Straks gaat het naar Transdev en dan wordt het een volstrekt commerciële onderneming zonder enig staatsbelang en dan zijn er commerciële activiteiten waarbij het personeel niet gewaarborgd is onder de Wet personenvervoer 2000. Hoe schat de minister de risico's in voor het personeel dat niet beschermd wordt door die publieke borging?

Minister **Dijsselbloem**: Laat er geen misverstand over bestaan: het is een commercieel bedrijf, ook nu. Dat verandert niet. Dit bedrijf heeft ook een aantal activiteiten die niet onder de Wet personenvervoer 2000 vallen en de heer Van Vliet vraagt zich af wat de positie van het personeel is van die andere delen van het bedrijf. Ik kan dat niet snel beantwoorden. Misschien moeten we dan kijken of de Wet personenvervoer 2000 voldoende is afgebakend. Alle wettelijke beschermingen die we in Nederland hebben voor personeel, blijven gewoon van kracht, alleen het staatsaandeel van 30% wordt overgedragen aan andere aandeelhouders.

De **voorzitter**: Als er verder geen vragen zijn blijven liggen, dan kunnen we hiermee dit AO afsluiten, onder de aantekening dat de heer Bashir een VAO heeft aangevraagd. Daar persisteert hij in, zie ik. Dat gaan we aanmelden. Ik dank een ieder voor zijn inbreng en aanwezigheid.

Sluiting 15.20 uur.