

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**28 165**

**Deelnemingenbeleid Rijksoverheid**

**Nr. 408**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 februari 2011

Hierbij geef ik u mijn reactie op de motie van de heer Bashir (Kamerstuk 23 645, nr. 407) waarin de staat wordt gevraagd een veto uit te spreken over de fusie Transdev-Veolia. Tevens geef ik u mijn reactie op vragen van mevrouw Dijkema over mogelijke kartelvorming tussen Arriva en Veolia in 2005 en het aantal bidders per concessie.

Bij de verkoop van aandelen van Connexxion heeft de Staat met de koper van de aandelen een aantal vetorechten contractueel vastgelegd. Deze 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 en Transdev te blokkeren.

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 toezicht-houder 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.

Naast de hierboven genoemde vetorechten heeft de Staat als aandeelhouder van Connexxion het vetorecht en de mogelijkheid om een eventuele juridische fusie tussen Connexxion en Veolia Nederland tegen te houden.

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 mensen en innovaties. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de brief van 10 juli 2006 (28 165, nr. 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.

Ik kom daarmee tot de conclusie dat de Staat een fusie van Transdev en Veolia Transport niet kan en wil tegenhouden. Vanuit het minderheidsaandeel van een dochterbedrijf van één van de fusiepartners is er geen invloed op deze fusie uit te oefenen. Daarnaast hebben zowel de Europese Commissie als de NMa geconstateerd dat er geen belemmeringen zijn voor een fusie. Het is niet aan het Kabinet daar een ander standpunt over in te nemen. Alles overziend ontraad ik de motie Bashir en acht ik deze praktisch gezien niet uitvoerbaar.

Wat betreft de vraag van mevrouw Dijkema of de NMa in haar rapport heeft meegewogen of er een mogelijke kartelvorming tussen Arriva en Veolia in 2005 is geweest, kan ik het volgende mededelen. De NMa is bij de beoordeling van de fusie Veolia-Transdev uitgegaan van de juistheid van de informatie die zij van de fuserende partijen heeft gekregen. De NMa heeft ten aanzien van de genoemde vervoerders geen overtreding van de Mededingingswet vastgesteld.

Tevens vroeg mevrouw Dijkema om een overzicht van het aantal bidders per concessie. Ik geef u hierbij een overzicht van de aanbestedingen van 2009 tot heden met het aantal bidders, zoals dat ook op bladzijde 18 van het rapport van de NMa. Het betreft de concessies: Vechtdallijnen (4), Regio BRU (2), Gooi- en Vechtstreek (1), Veluwe (4), Zaanstreek (1), Achterhoek/Rivierenland (4), Midden-Overijssel (3), Stads-streekvervoer Almere (1), Stadsregio Arnhem-Nijmegen (1), Groningen-Drenthe (3), Voorne-Putten en Rozenburg (2), Haaglanden Regio (2). Uit het NMa-rapport blijkt dat de opzet van het concurrentieproces door de concessieverleners, er soms tot hun verrassing toe leidt dat er maar één aanbieder is.

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