

# 1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VenW/DGMO/2010/2828

**Uw kenmerk**

2010Z04714

**Bijlage(n)**

-

Datum 21 april 2010

Onderwerp Kamervragen mogelijke fusie OV-bedrijven Transdev en Veolia

Geachte voorzitter,

Hierbij geef ik u mede namens de ministers van Financiën en Economische Zaken antwoord op de vragen van het lid Jansen (SP) over de mogelijke fusie tussen Transdev en Veolia.

1. Wat is uw mening over de mogelijke fusie tussen Transdev en Veolia (de Telegraaf, 10 maart 2010)?

1. Ik ben op de hoogte van de mogelijke fusie tussen Transdev en Veolia. De keuze om al dan niet te fuseren ligt bij de private partijen zelf. Om de mededinging te waarborgen, bepalen de Mededingingswet en EU-regelgeving dat een voorgenomen fusie aan de raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) dan wel de Europese Commissie moet worden gemeld, indien de omzet van de betrokken ondernemingen bepaalde drempelbedragen overschrijdt. Deze omzeldrempels beogen om alleen fusies tussen ondernemingen die een bepaalde economische en financiële macht hebben op de Nederlandse of Europese markt, aan het fusietoezicht te onderwerpen. Pas na een inhoudelijke beoordeling kan de NMa of de Europese Commissie aangeven of concentraties eventueel op mededingingsrechtelijke bezwaren stuiten.

2. Is het waar dat de NMa de ontwikkelingen op dit gebied goed in de gaten houdt in verband met het mogelijke ontstaan van een marktversturende macht? Kunt u uw antwoord toelichten?

2. Ook de NMa is op de hoogte van het voornemen van Transdev en Veolia om te fuseren. Gezien de betrokken omzet van de beide partijen dient deze concentratie echter gemeld te worden bij de Europese Commissie. Voor zover bij mij en de NMa bekend is, heeft definitieve melding bij de Europese Commissie op dit moment nog niet plaatsgevonden. Gelet op haar takenpakket, volgt de NMa ontwikkelingen op markten in transitie op de voet. Dat geldt des te meer met betrekking tot de mogelijke consequenties die een concentratie tussen Transdev en Veolia zou hebben voor de Nederlandse markt. Er worden hiertoe contacten onderhouden met de Europese Commissie.

3. Aan de hand van welke toetsstenen beoordeelt de NMa of er sprake is van aanzienlijke marktmacht? Zijn de bepalingen in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) om dominante posities van vervoerders tegen te gaan al in werking getreden? Zo nee, waarom niet en waarop wordt dan wel getoetst? Zo ja, wat houdt deze toetsing nu precies in (Kabinetsstandpunt Evaluatie Wet Personenvervoer 2000, 8 december 2005)?

**Ons kenmerk**  
VenW/DGMO/2010/2828

3. Zie het antwoord op vraag 1 en 2 voor wat betreft de beoordeling door de NMa. In de Wp2000 zijn marktmachtartikelen opgenomen (artikelen 51, 52, 53 en 55). Dit is sectorale wetgeving boven op de Mededingingswet. De betreffende artikelen uit de Wp2000 zijn nooit in werking getreden, omdat de situatie waarvoor zij bedoeld waren niet meer bestaat. Het betrof namelijk de situatie na de inwerkingtreding van de Wp2000 toen de marktwerking tot stand moest komen en gevestigde monopolieposities van overheidsbedrijven de toetreding van nieuwe private vervoerders zou kunnen bemoeilijken, waardoor de markt niet tot ontwikkeling zou kunnen komen. Deze situatie bestaat nu niet meer. Er is nu sprake van een ontwikkelde markt waarin meerdere marktpartijen actief concurreren om openbaar vervoerconcessie. De mededingingswetgeving voorziet in het verbieden van misbruik van machtsposities. Het staat binnenlandse en buitenlandse vervoerders vrij om maximaal elke 8-10 jaar mee te dingen naar alle concessies.

4. Is het mogelijk om lopende concessies aan een andere vervoerder over te dragen om zodoende de marktmacht van de oorspronkelijke concessiehouder te verkleinen? Zo ja, op basis van welke regels is dit mogelijk zonder nieuwe aanbesteding?

4. Het is mogelijk dat de concessiehouder de concessie overdraagt aan een nieuwe rechtspersoon op grond van artikel 41 Wp2000. Dit moet met de nodige waarborgen worden omkleed. Een overdracht van een concessie kan alleen plaatsvinden na toestemming van de concessieverlener.

5. Is het waar dat de ondernemingsraad van Veolia zich tegen een fusie heeft uitgesproken? Welke waarde hecht u aan een dergelijke uitspraak? Hoe gaat u ervoor zorgen dat de belangen van de werknemers voldoende gewaarborgd blijven?

5. Ik ben niet bekend met de standpunten van de ondernemingsraad van Veolia. De Wet Personenvervoer 2000 regelt de overgang van personeel bij de overgang van een concessie. De belangen van werknemers bij fusies zijn een zaak tussen werkgevers en werknemers en hiervoor geldt het Burgerlijk Wetboek.

6

Bent u nog steeds van mening, zoals beschreven in het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000, dat drie grote vervoerders in de vrije markt van het regionale openbaar vervoer weinig is en bent u daar nog steeds bezorgd over? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe ziet u in dit licht een mogelijke fusie tussen twee van de drie grote vervoerders?

6. Midden jaren negentig zijn de eerste nieuwe marktpartijen actief geworden op de markt. Vanaf dat moment is marktwerking gefaseerd ingevoerd en is een nieuwe vervoerder in 2008 actief geworden op de Nederlandse markt. Op dit moment zijn bij de meeste aanbestedingen meerdere bidders waar de decentrale overheid een keuze uit heeft. Bovendien kunnen ook andere vervoerders uit zowel het binnenland als het buitenland mee dingen met aanbestedingen.

7. Kunt u uiteenzetten in hoeverre volgens u de marktwerking kan functioneren met een dergelijk klein aantal concurrerende vervoersbedrijven? Is er ondertussen nog geen aanleiding om in te grijpen door marktmachtbepalingen in werking te stellen? Kunt u uw antwoord toelichten?

7. Op de huidige markt voor regionaal OV zijn vijf vervoerders actief (exclusief de oude gemeentelijk vervoerbedrijven in de drie grote steden). Daarnaast kunnen buitenlandse en binnenlandse vervoerders meedingen naar concessies. Ik heb van de NMa en van de Europese Commissie geen signalen ontvangen dat de markt niet voldoende functioneert. Zie voor de marktmachtbepalingen het antwoord op vraag 3.

8. Kunt u uiteenzetten welke terugkoopopties van Connexxion er nog zijn voor de Staat? Tegen welke prijs zal dit vermoedelijk kunnen?

8. De Staat heeft op basis van de verkoopovereenkomst het recht om de resterende  $33\frac{1}{3}$  % van haar aandelen in 2012 aan Transdev/BNG te verkopen. Daarnaast heeft Transdev/BNG op hun beurt het recht om de resterende aandelen van de Staat in 2012 te kopen. Eventueel kan in overleg tussen aandeelhouders, de Groepsdirectie en Raad van Commissarissen worden besloten om eerder dan in 2012 tot verkoop van het resterende pakket over te gaan.

De Staat heeft op basis van de verkoopovereenkomst het recht om de resterende  $33\frac{1}{3}$  % van haar aandelen in 2012 aan Transdev/BNG te verkopen. Daarnaast hebben Transdev/BNG op hun beurt het recht om de resterende aandelen van de Staat in 2012 te kopen. In de overeenkomst zijn voor de Staat geen opties opgenomen om de verkochte aandelen van Transdev/BNG terug te kopen. Dit is ook niet in lijn met het besluit om Connexxion te privatiseren, waarover u per brief d.d. 24 mei 2006 (28 165, nr. 40) bent geïnformeerd. Op basis van de evaluatie van de deelneming door de Staat in Connexxion in 2005 door het ministerie van Financiën in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is geconstateerd dat het publieke belang inzake Connexxion wordt geborgd door middel van het aanbestedingsregime. De kern van deze systematiek is vastgelegd in de Europese PSO-verordening en de Wet Personenvervoer 2000.

9. Bent u bereid in kaart te brengen of Connexxion teruggekocht kan worden door de Staat om zodoende een nog verdere verschraving van het aantal busbedrijven te voorkomen? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet?

9. Zie het antwoord op vraag 8. Toetreders op de markt zijn niet afhankelijk van landen; ook vanuit het buitenland kunnen vervoerders inschrijven.

10. Bent u bereid om de Nederlandse aanbestedingsregels voor het busvervoer te wijzigen nu er zo weinig busbedrijven zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke wijzigingen overweegt u?

10. De Nederlandse aanbestedingsregels en de Wet Personenvervoer 2000 zijn in lijn met de Europese regelgeving voor aanbestedingen en voor openbaar vervoer. De Wet Personenvervoer 2000 wordt nader gewijzigd in overeenstemming met de Europese PSO-verordening zoals deze per 3 december 2009 in werking is getreden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings