

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

403

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *een mogelijke verkoop van vervoersbedrijf Arriva* (ingezonden 19 oktober 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 november 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 375.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving over een mogelijke verkoop van vervoersbedrijf Arriva door moederbedrijf Deutsche Bahn aan een Amerikaanse investeringsmaatschappij?^{1, 2}

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 de berichtgeving dat het openbaar vervoersbedrijf Arriva, verantwoordelijk voor het regionaal vervoer in verschillende delen van Nederland (5.500 medewerkers, 1.500 bussen en 164 treinen), verkocht zal worden aan een Amerikaanse investeringsmaatschappij? En wat is de reden van de mogelijke verkoop van Arriva door Deutsche Bahn?

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. Het is mij bekend dat Deutsche Bahn 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, waaronder in Nederland via Arriva

¹ Dagblad van het Noorden, 16 oktober 2023, «Moederbedrijf Deutsche Bahn dicht bij verkoop van Arriva aan Amerikaanse investeringsmaatschappij,» dvh.nl/economie/Moederbedrijf-Deutsche-Bahn-dicht-bij-verkoop-van-Arriva-aan-Amerikaanse-investeringsmaatschappij-28698739.html.

² Financieele Dagblad, 17 oktober 2023, «Arriva wordt ingelijfd door Amerikaans private-equitybedrijf,» fd.nl/bedrijfsleven/1493327/arriva-wordt-ingelijfd-door-amerikaans-private-equitybedrijf.

Nederland. Deutsche Bahn geeft in haar persbericht³ aan dat ze samen met de Duitse overheid recordinvesteringen doet in spoorinfrastructuur. De verkoop van Arriva zou bijdragen aan deze strategie, omdat Deutsche Bahn op deze manier de beschikbare middelen op haar kernactiviteiten kan richten.

Vraag 3

Wat zijn de concrete gevolgen voor het openbaar vervoer in de regio's waar Arriva nu concessiehouder is wanneer het bedrijf wordt verkocht aan een private equity bedrijf? Kan gegarandeerd worden dat er geen afschaling van het openbaar vervoer plaatsvindt vanwege de verkoop van Arriva?

Antwoord 3

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 ze onder dezelfde voorwaarden haar OV-diensten blijft aanbieden in de gebieden waar zij OV-concessies heeft. De provincies hebben een concessierelatie met Arriva op basis waarvan de ov-diensten 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.

Vraag 4

Deelt u de zorgen over de mogelijke verkoop van een groot openbaar vervoersbedrijf aan een private equity bedrijf? Zo, nee waarom niet?

Antwoord 4

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. Het is afwachten welke strategie de nieuwe eigenaar I Squared Capital gaat hanteren voor Arriva en of dat mogelijk 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 5

Deelt u de mening dat het openbaar vervoer een publieke dienst is die voor iedereen toegankelijk moet zijn en dat het openbaar vervoer geen dienst is waar private bedrijven forse winsten mee kunnen behalen?

Antwoord 5

Ik deel de mening dat het openbaar vervoer een publieke voorziening is die voor iedereen toegankelijk moet zijn. Dat wordt geborgd door wetgeving, onafhankelijk toezicht en door bindende afspraken in concessies. Uit de praktijk blijkt dat overheden binnen deze kaders goed in staat zijn om te zorgen voor openbaar vervoer, ongeacht of de vervoersbedrijven die dit uitvoeren in private handen zijn, of in publieke handen. Vervoerders houden zich aan hun contractuele verplichtingen en de provincies handhaven dit. Vervoerders zoals Arriva verkrijgen concessies door het winnen van een openbare aanbesteding.

Uit onderzoek blijkt dat de reizigerstevredenheid in de afgelopen decennia sterk gestegen is als gevolg van het openbaar aanbesteden 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.⁴

Als gevolg van de Coronapandemie is de afgelopen jaren de dienstregeling in veel regio's afgeschaald, onder andere als gevolg van vraaguital tijdens en na de coronapandemie en een tekort aan bedienend personeel. Deze problemen doen zich niet alleen voor bij vervoerders zoals Arriva en

³ Deutsche Bahn signs agreement to sell Arriva to I Squared

⁴ Decisio, Twynstra Gudde, inno-V (2020): Effecten openbaar aanbesteden OV. Bijlage bij Kamerstukken II 2019/20, 29 984, nr. 899.

Transdev, die rijden op basis van een openbaar aanbestede concessie, maar ook bij vervoerders zoals NS en RET, die ov aanbieden op basis van een onderhands gegunde concessie. Het kabinet heeft de sector daarom in de periode 2020 tot en met 2023 financieel gesteund om het ov-aanbod op peil te houden. Op dit moment geef ik invulling aan de motie Bikker, waarmee structurele ondersteuning van het regionaal ov wordt mogelijk gemaakt vanaf 2024. Ik informeer u hier zo spoedig mogelijk over.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de verkoop van Arriva aan een private equity bedrijf eraan bijdraagt dat Arriva een minder logische vervoerder is om extra treindiensten (in het noorden van het land) over te nemen, omdat het onzeker is hoe het bedrijf zich na de voorgenomen verkoop zal ontwikkelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Een verandering van eigenaarschap van Arriva heeft strikt genomen geen invloed op de openbaarvervoerdiensten die Arriva uitvoert. Voor mij staat de reiziger voorop en ik heb oog voor de continuïteit van de bediening. Zorgen over de continuïteit is dan ook de hoofdreden dat ik eerder heb besloten de stoptreindiensten in het Noorden in de ontwerpHoofdrailnetconcessie op te nemen.

Vraag 7

Voor welk bedrag stond Arriva recent op de balans van Deutsche Bahn?

Antwoord 7

Ik heb Arriva Nederland om deze informatie gevraagd. Arriva geeft aan dat het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft en deelt deze daarom niet. Op basis van het jaarverslag van DB valt op te maken dat Arriva Group een omzet had van € 4,2 miljard in 2022 met ongeveer 38.100 medewerkers.⁵ Bij Arriva Nederland werken 5.500 medewerkers. Dit geeft een indicatie, maar de verhouding van de omzet komt niet per se overeen met de verhouding van de aantallen medewerkers.

Vraag 8

Hoe verhoudt het totale bedrijf en de waarde daarvan zich tot de omvang en de waarde van het Nederlandse deel van het bedrijf?

Antwoord 8

Ik heb Arriva Nederland om deze informatie gevraagd. Arriva geeft aan dat het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft en deelt deze daarom niet. Op basis van het jaarverslag van DB valt op te maken dat Arriva Group een omzet had van € 4,2 miljard in 2022 met ongeveer 38.100 medewerkers.⁶ Bij Arriva Nederland werken 5.500 medewerkers. Dit geeft een indicatie, maar de verhouding van de omzet komt niet per se overeen met de verhouding van de aantallen medewerkers.

Vraag 9

Hoe komt de financiering van een nieuwe investeerder op de balans van Arriva?

Antwoord 9

Ik heb Arriva Nederland om deze informatie gevraagd. Arriva geeft aan dat het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft en deelt deze daarom niet.

Vraag 10

Op welke wijze moet Arriva als het eenmaal verkocht is de kopende investeerder terugbetalen? En betekent dit dat er geld uit de openbaar vervoerssector gemoeid is met het terugbetalen van de investeerder? Zo ja, wat vindt u hiervan? Zo nee, kunt u garanderen dat er geen geld dat bedoeld is voor het openbaar vervoer naar de nieuwe investeerders vloeit?

⁵ Deutsche Bahn 2022 Integrated Report

⁶ Deutsche Bahn 2022 Integrated Report

Antwoord 10

Het aanbieden van openbaar vervoerdiensten gaat voor een vervoersbedrijf gepaard met grote investeringen in onder andere materieel, personeel en benodigde infrastructuur om die ov-diensten uit te kunnen voeren. Dit geldt zowel voor vervoerders die hun diensten uitvoeren via een concessie als in open toegang. Het doen van grote investeringen brengt risico's met zich mee, en een vervoerder en zijn aandeelhouder(s) zullen die risico's alleen willen nemen wanneer dat beheerst kan. Vervoerders maken winst als zij meer inkomsten uit reizigersopbrengsten en exploitatiebijdragen halen dan de kosten die zij maken om aan de concessieverplichtingen te voldoen. Dat geldt voor een bedrijf als Arriva, maar bijvoorbeeld ook voor een bedrijf als NS. Binnen lopende concessies hebben vervoerders beperkte ruimte om het winstpercentage te verhogen. Over het algemeen zijn vervoerders opbrengstverantwoordelijk. Dit houdt in dat ze de reizigersopbrengsten zelf ontvangen. Hierdoor profiteren ze direct van extra reizigersgroei als gevolg van goede prestaties. Het aanbod aan vervoersdiensten en de tarieven worden vastgelegd in de concessies. Ook het grootste deel van de personeelskosten staat vast op basis van salarisafspraken in de CAO Openbaar Vervoer en Multimodaal Vervoer. Decentrale overheden zien toe op de naleving van deze eisen. Een vervoerder kan de kosten verlagen door efficiënter te zijn. Door het systeem van openbaar aanbesteden zijn vervoerders competitief in hun biedingen zodat zij een kans maken de aanbesteding te winnen. Hierdoor hebben zij waarschijnlijk ook goed gekeken naar waar zij efficiënter kunnen opereren om de kosten te beperken. De nieuwe eigenaar heeft met deze omstandigheden rekening te houden. Opentoeegangsdiensten zijn voor rekening en risico van de vervoerders. Gegeven de relatief grote investeringen en risico's die gemoeid zijn met het aanbieden van openbaar vervoer zal een vervoerder dat alleen doen op basis van een – naar verwachting – positieve business case. Eventuele winst kan worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Veranderingen in eigenaarschap maken dit model niet fundamenteel anders. In dit geval vloeien eventuele winsten niet naar Deutsche Bahn, maar naar I Squared Capital. Het is afwachten hoe I Squared Capital zich gaat opstellen als aandeelhouder van Arriva en wat de investeringsstrategie wordt voor de komende jaren. Op basis van het persbericht van Deutsche Bahn kan worden afgeleid dat I Squared Capital voornemens is om € 2 miljard te investeren in de elektrificatie van de vloot van Arriva. In hoeverre en hoeveel daarvan in Arriva Nederland wordt geïnvesteerd, moet afgewacht worden. Omdat Arriva een grote speler in Nederland is, zal ik nauwlettend de ontwikkelingen blijven volgen.

Vraag 11

Kunt u voorgaande vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 11

Bij dezen ontvangt u de antwoorden op de gestelde vragen.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Dijk en Beckerman (beiden SP), ingezonden 19 oktober 2023 (vraagnummer 2023Z17840).