

**Nederlandse Mededingingsautoriteit**

**BESLUIT**

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet.

Nummer 5840/ 18

Betreft zaak: 5840/ Connexion - GVU

**I. MELDING**

1. Op 10 november 2006 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 34 van de Mededingingswet. Hierin is medegedeeld dat Connexion Holding N.V. voornemens is zeggenschap te verkrijgen in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet, over GVU N.V.

2. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 223 van 15 november 2006. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn er geen zienswijzen van derden naar voren gebracht. Ambtshalve zijn vragen gesteld aan verschillende marktpartijen.

**II. PARTIJEN**

3. Connexion Holding N.V. (hierna: Connexion) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De Nederlandse Staat houdt 100% van de aandelen in Connexion. Connexion is actief op het gebied van personenvervoer, bestaande uit onder andere lokaal en interlokaal vervoer met bussen en per trein. Voorts richt zij zich op besloten vervoer per touringcar, alsmede op alle vormen van kleinschalig personenvervoer die tot het taxivervoer behoren. Ook is Connexion actief op het gebied van technische onderhouds- en reparatiediensten voor wat betreft haar eigen voertuigen en in beperkte mate voor derden.

4. GVU N.V. (hierna: GVU) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De gemeente Utrecht houdt 100% van de aandelen in GVU. GVU is actief op het gebied van personenvervoer door middel van openbaar stads- en streekvervoer met bussen, welk vervoer wordt uitgevoerd op basis van de busconcessie Stadsvervoer Utrecht. Daarnaast biedt GVU via haar dochteronderneming Besloten Vervoer Utrecht B.V. op beperkte schaal besloten vervoer aan.

### III. DE GEMELDE OPERATIE

5. De gemelde operatie is neergelegd in de "*Koopovereenkomst Aandelen*" d.d. 1 november 2006. De operatie betreft een aandelentransactie waarbij Connexion het gehele aandelenkapitaal van de gemeente Utrecht in GVU zal verwerven.

### IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIE TOEZICHT

6. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingwet. De hierboven, onder 5, omschreven transactie leidt ertoe dat Connexion uitsluitende zeggenschap krijgt over GVU.

7. Betrokken ondernemingen zijn Connexion en GVU (hierna gezamenlijk te noemen: partijen).

8. Uit de bij de melding ter beschikking gestelde omzetgegevens blijkt dat de gemelde concentratie binnen de werkingssfeer van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingwet geregelde concentratietoezicht valt.

### V. BEOORDELING

#### A. RELEVANTE MARKTEN

Relevante productmarkten

#### *Openbaar vervoer*

9. Zowel Connexion als GVU is actief op het gebied van openbaar vervoer. Connexion richt zich op het aanbieden van openbaar vervoer over de weg en per spoor in Nederland. Zij verzorgt zowel stads- als streekvervoer in een groot aantal dorpen en (kleinere) steden. Het vervoer wordt aangeboden op grond van concessies. GVU richt zich op het aanbieden van niet-betwistbaar lokaal openbaar busvervoer binnen de gemeente Utrecht.

10. Net als in een eerder besluit<sup>1</sup> wordt er in onderhavige zaak van uitgegaan dat openbaar vervoer en private vervoermiddelen<sup>2</sup> niet tot dezelfde markt kunnen worden gerekend.

11. Op 1 januari 2001 is de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: WP 2000) in werking getreden. De WP 2000 beoogt concurrentie in het openbaar vervoer per bus, tram en metro te introduceren. Met de inwerkingtreding van de concessiewet per 1 januari 2005, waarmee de WP

---

<sup>1</sup> Zie het besluit van 18 november 2005 in zaak 5159/HTM - *Novio*, punt 9.

<sup>2</sup> Zoals fietsen, brommers, auto's en taxi's niet zijnde openbaar vervoer.

2000 is gewijzigd, is de systematiek van de WP 2000 ook volledig van toepassing op het openbaar vervoer per trein. Het vervoer per bus, tram, metro en bepaalde delen van het spoorvervoer, worden onder de WP 2000 via openbare aanbestedingen gefaseerd betwistbaar gesteld. Dit betwistbaar stellen houdt in dat de 19 regionale overheden, de zogeheten openbaarvervoerautoriteiten, openbaar vervoerconcessies die beschikbaar komen in hun gebied, verlenen na een openbare aanbesteding. Vervoerders kunnen een bod uitbrengen op de concessie en concurreren daarbij op basis van prijs en kwaliteit. Uiteindelijk wint een vervoerder de concessie voor de in de concessie bepaalde duur waarbij de wet een maximumduur stelt. Naar verwachting zal het zeker tot 2017 duren voordat alle concessies voor openbaar vervoer, waarvan thans besloten is deze betwistbaar te stellen, openbaar zijn aanbesteed.

12. In het Besluit Personenvervoer 2000 (BP 2000) voorziet de wetgever in een bijzonder regime voor gemeentelijke vervoerbedrijven in de vier grote steden (hierna: GVB's) en voor het busvervoer in de gemeente Nijmegen, dat wordt verricht door vervoersbedrijf Novio. De wijzigingen van het BP 2000, zoals door de Tweede Kamer geaccordeerd per 1 november 2006, betreffen onder meer de uitwerking van de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer anders dan per trein, en de maximale duur van een te verlenen concessie.

13. De oorspronkelijke datum voor de aanbestedingsverplichting van het vervoer dat door GVB's wordt verricht, was 1 januari 2007. Omdat deze datum te ambitieus bleek voor de GVB's in de vier grote steden (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag) werd besloten verschillende data voor de aanbestedingsverplichting in te stellen: 1 januari 2009 voor het busvervoer in de vier grote steden, en 1 januari 2017 voor het metro- en tramvervoer. Voor de gemeente Nijmegen blijft voor het busvervoer de datum van 1 januari 2007 gelden. Voorts is in het (gewijzigde) BP 2000 de mogelijkheid opgenomen uitstel van de aanbestedingsverplichting te krijgen (voor wat betreft het busvervoer), indien een gemeente uiterlijk vanaf 1 januari 2007 niet langer een beslissende invloed op het gemeentelijk vervoerbedrijf heeft. In dat geval kan worden verzocht om de ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting met drie jaar te verschuiven. Naar verwachting zal een dergelijk verzoek tot uitstel dan worden gehonoreerd.

14. Voor het busvervoer in de vier grote steden, waaronder het vervoer uitgevoerd door GVU, geldt dus dat als aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, de aanbestedingsverplichting naar verwachting wordt uitgesteld. De concessies zullen naar verwachting op de volgende data betwistbaar worden gesteld: RET (Rotterdam) en HTM (Den Haag) per 1-1-2009, GVU (Utrecht) en GVB Amsterdam per 1-1-2012 en de concessie van Novio (Nijmegen) per 1-1-2010.

15. De NMa heeft eerder onderzoek verricht naar mogelijke afbakeningen voor openbaar vervoer op basis van type vervoer na de inwerkingtreding van de WP 2000.<sup>3</sup> Op basis van dit onderzoek zou de markt voor openbaar vervoer nader kunnen worden onderverdeeld in vijf mogelijke markten naar type vervoer.

- (i) *De totale openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het vervoer via het decentrale railnet (hierna: regionale spoor) en het hoofdrailnet per trein<sup>4</sup>.
- (ii) *De op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het regionale spoor.
- (iii) *Stads- en streekvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram en metro.
- (iv) *Openbaar busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's.
- (v) *Betwistbare busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's.

16. In een eerder besluit<sup>5</sup> is aangegeven dat het niet aannemelijk is dat de mogelijke markt voor openbaar personenvervoer per bus kan worden onderscheiden in een stadsbus- en streekbusvervoersmarkt.

17. Partijen zijn van mening dat de relevante markt de markt voor betwistbaar openbaar vervoer over de weg en per spoor is. Streekvervoer zou volgens partijen in toenemende mate zowel per bus als per trein worden uitgevoerd, waarbij alle landelijke aanbieders van streekvervoer per bus, ook streekvervoer per trein aanbieden.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Zie het rapport *Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV*, ECORYS Nederland B.V., 10 september 2003, waarin wordt ingegaan op de marktbeschrijving van de NMa, alsmede in zaak 5159/ *HTM -Novio*, reeds aangehaald, punt 11 en 12.

<sup>4</sup> Het spoornet bestaat uit het hoofdrailnet en het regionale spoor. Het hoofdrailnet zal onderhands worden gegund aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) tot 2015.

<sup>5</sup> Zie het besluit in zaak 5159/ *HTM - Novio*, reeds aangehaald, punt 13 tot en met 16.

<sup>6</sup> Ook de NS biedt op concessies voor regionale spoorverbindingen.

18. Ook concurrenten van Connexion geven aan dat het regionale spoor tot de relevante markt behoort. Eén van de concessies in Limburg is bijvoorbeeld als multimodale<sup>7</sup> concessie aanbesteed. Uit het onderzoek blijkt dat er de laatste tijd meer multimodale concessies worden aanbesteed, en verwacht wordt dat het aantal zal stijgen in de toekomst. Uit de praktijk blijkt dat het regionale spoor voor de regionale verbindingen zorg draagt, en dat de bus vervolgens zorg draagt voor lokale ontsluiting. Buslijnen die parallel lopen aan spoorverbindingen worden soms uit efficiency overwegingen geschrapt, zodat bus en trein complementair zijn in plaats van dat zij een substituut vormen ten opzichte van elkaar. Gezien bovenstaande zou de markt voor openbaar vervoer thans kunnen worden onderverdeeld in zeven mogelijke markten naar type vervoer:

- (i) *De totale openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het vervoer via het regionale spoor en het hoofdrailnet per trein.
- (ii) *De op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het regionale spoor.
- (iii) *Stads- en streekvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram en metro.
- (iv) *Openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, en het regionale spoor.
- (v) *Openbaar busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's.
- (vi) *Betwistbare openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's, en inclusief het regionale spoor.
- (vii) *Betwistbare busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's.

---

<sup>7</sup> Een multimodale concessie is een concessie waarbij het vervoer wordt verricht met behulp van tenminste twee typen voertuig.

19. GVV is op dit moment niet actief op (vi) een mogelijke markt voor betwistbaar openbaar vervoer over de weg en per spoor en (vii) een mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer.<sup>8</sup> Het vervoer dat door GVV wordt verricht, valt op grond van het BP 2000 tot 1 januari 2012 buiten de aanbestedingsplicht op voorwaarde dat GVV uiterlijk vóór 1 januari 2007 is verzelfstandigd en het verzoek tot uitstel van de aanbestedingsverplichting is gehonoreerd. Gelet op het feit dat GVV op dit moment niet actief is op de mogelijke markt voor (vi) betwistbare openbaar vervoer over weg en per spoor en (vii) betwistbare busvervoer, is er geen sprake van overlap op deze markten.

20. Als gevolg van onderhavige concentratie worden de volgende mogelijke markten beïnvloed: (i) de totale openbaar vervoermarkt, (ii) de op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt, (iii) stads- en streekvervoermarkt, (iv) openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor en (v) openbaar busvervoermarkt.

21. In het onderhavige geval kan in het midden worden gelaten of en hoe de markt voor openbaar vervoer mogelijk kan worden onderverdeeld, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie de punten 28 tot en met 41).

#### ***Besloten vervoer***

22. Connexion en GVV zijn beide actief op het gebied van besloten vervoer. De markt voor besloten vervoer kan worden onderscheiden in een markt voor taxivervoer, zoals het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer, Wet Voorzieningen Gehandicaptenvervoer, zittend ziekenvervoer, AWBZ-vervoer, directievervoer en groepsvervoer (leerlingenvervoer) en een markt voor touringcarvervoer.

23. De activiteiten van GVV op het gebied van besloten vervoer zijn zeer gering.<sup>9</sup> De omzet die wordt behaald met betrekking tot taxivervoer (zwemvervoer) komt bovendien met ingang van 1 januari 2007 te vervallen, omdat GVV niet is geselecteerd voor de nieuwe concessie vanaf 1 januari 2007. Gezien de zeer beperkte resterende activiteiten van GVV op het gebied van besloten vervoer, wordt hierop in dit besluit niet nader ingegaan.

#### ***Technische reparatie- en onderhoudsdiensten***

---

<sup>8</sup> Op basis van het reciprociteitsbeginsel in de WP 2000; d.w.z. dat GVB's (en Novio) niet kunnen meebieden, zolang de eigen concessies niet zijn aanbesteed.

<sup>9</sup> GVV behaalde in 2005 met betrekking tot touringcarvervoer (evenementen/jaarbeurs) een omzet van EUR[...]\*, en met betrekking tot taxivervoer (zwemvervoer) een omzet van EUR[...].

\* In deze openbare versie van het besluit zijn delen van de tekst vervangen of weggelaten om reden van vertrouwelijkheid. Vervangen of weggelaten delen zijn met vierkante haken aangegeven, in geval van getallen of percentages kan de vervanging hebben plaatsgevonden in de vorm van vermelding van brandbreedtes.

24. Connexion is via haar 100% dochteronderneming Techno Service Nederland N.V. (hierna: TSN) actief op het gebied van technische reparatie- en onderhoudsdiensten met name voor zichzelf en beperkt voor derden. TSN is een landelijk netwerk van technische ondernemingen, die gespecialiseerd zijn in verkoop, beheer en onderhoud van bedrijfswagens en machines. Opdrachtgevers zijn onder meer openbaar vervoerbedrijven. Daarnaast werkt TSN als dealer van diverse merken en als zelfstandige onderneming voor transport-, touringcar- en taxibedrijven. TSN verleent bandenservice en is leverancier van onderdelen, accessoires, koelunits en boordcomputers.

25. GVVU is niet actief op het gebied van technische reparatie- en onderhoudsdiensten.

26. GVVU heeft in 2006 slechts voor een zeer gering bedrag aan technische diensten afgenomen van TSN.<sup>10</sup> Aangezien Connexion met name technische reparatie- en onderhoudsdiensten aan zichzelf levert en de levering van technische diensten aan GVVU zeer gering is, is het niet aannemelijk dat derden worden uitgesloten van de levering van technische diensten door Connexion. Er is derhalve geen mogelijk relevant verticaal effect.

Relevante geografische markten

### ***Openbaar vervoer***

27. Sinds de invoering van de WP 2000 kunnen openbaar vervoerbedrijven zich voor betwistbare concessies in heel Nederland inschrijven. Uit gegevens omtrent tot nu toe verleende concessies blijkt dat dit daadwerkelijk gebeurt. Gezien het voorgaande kan evenals in een eerder besluit<sup>11</sup> worden uitgegaan van een geografische omvang van de mogelijke markt(en) voor openbaar vervoer die minimaal Nederland is. In het onderhavige geval kan evenals in een eerder besluit<sup>12</sup> in het midden worden gelaten of sprake is van een ruimere dan nationale markt, aangezien partijen niet actief zijn buiten Nederland.

## **B. GEVOLGEN VAN DE CONCENTRATIE**

### **Openbaar vervoer**

#### ***Marktaandelen***

28. Partijen hebben een gezamenlijk marktaandeel van [20-30]% op (i) de totale markt voor openbaar vervoer (Connexion: [10-20]%, GVVU: [0-10]%), van [30-40]% op (ii) een mogelijke

---

<sup>10</sup> TSN heeft in 2006 technische diensten ter waarde van EUR[...] aan GVVU verleend.

<sup>11</sup> Zie het besluit in zaak 5159/ HTM - Novio, reeds aangehaald, punt 25.

<sup>12</sup> Ibidem, punt 25.

markt voor het op termijn betwistbare openbaar vervoer (Connexion: [30-40]%, GVU: [0-10]%), van [30-40]% op (iii) een mogelijke markt voor stads- en streekvervoer over weg en per regionaal spoor (Connexion: [30-40]%, GVU: [0-10]%), van [30-40]% op (iv) een mogelijke voor markt voor stads- en streekvervoer over de weg (Connexion: [30-40]%, GVU: [0-10]%), van [40-50]% op (v) een mogelijke markt voor openbaar vervoer over de weg en per regionaal spoor (Connexion: [30-40]%, GVU: [0-10]%), en van [50-60]% op (vi) een mogelijke markt voor openbaar busvervoer inclusief GVB's (Connexion: [40-50]%, GVU: [0-10]%).<sup>13</sup>

29. Sinds de inwerkingtreding van de WP 2000 heeft de Nederlandse markt voor openbaar vervoer de kenmerken van een biedmarkt. De concurrerende vervoerders kunnen een bod uitbrengen en uiteindelijk wint één vervoerder de concessie. Daarna is er geen sprake meer van concurrentie totdat de bewuste concessie opnieuw wordt aanbesteed. Aangezien de markt voor openbaar vervoer een biedmarkt is waarop in het algemeen omvangrijke aanbestedingen plaatsvinden, dienen hoge marktaandelen tot op zekere hoogte te worden gerelativeerd.

### ***Te onderzoeken hypothese***

30. Teneinde te kunnen bepalen of er voldoende spelers zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland is het, naast een analyse van marktaandelen, voor de beoordeling van de gevolgen van de onderhavige concentratie van belang welke spelers succesvol bieden op de verschillende concessies in Nederland.

31. Als de overname van GVU door Connexion ertoe leidt dat de belangrijkste concurrenten niet meer in staat zijn om Connexion voldoende te disciplineren bij het verkrijgen van concessies, kan er een machtspositie ontstaan of worden versterkt op de mogelijke relevante markten. Dit kan het geval zijn als de concentratie ertoe leidt dat een belangrijke concurrent zal uittreden of op een onoverkomelijke achterstand komt te staan. De disciplinerende werking die uitgaat van de belangrijkste concurrenten zal dan naar verwachting verminderen, met als gevolg dat de biedprijzen zullen gaan stijgen of de aangeboden kwaliteit zal dalen.

### ***Voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren***

32. Analyse van biedmarktgegevens<sup>14</sup> door de NMa wijst uit dat met betrekking tot de concessies die met ingangsdatum 2002-2006 betwistbaar werden gesteld<sup>15</sup> (i) Connexion, Arriva

---

<sup>13</sup> Zie het rapport *Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV*, reeds aangehaald. De cijfers van de totale omvang van de mogelijke markten zijn geactualiseerd naar het niveau van 2005 op basis van de Consumenten Prijs Index. De posities van partijen op deze mogelijke markten zijn bepaald op basis van hun daadwerkelijke behaalde omzet in 2005.

<sup>14</sup> De analyse is gebaseerd op door partijen en marktpartijen aangeleverde gegevens.



en Veolia op bijna al deze concessies hebben geboden, dat (ii) Connexion gemiddeld [40-50]% van het aantal concessies heeft gewonnen, (iii) Veolia en Arriva respectievelijk [20-30]% en [20-30]% van het aantal concessies hebben gewonnen, (iv) de kans om een concessie te behouden gemiddeld ongeveer [50-60]% bedroeg, (v) deze kans voor Connexion ongeveer [60-70]% bedroeg, (vi) deze kans voor Arriva en Veolia iets lager was, (vii) de kans om in termen van contractwaarde een concessie te behouden gemiddeld ongeveer [60-70]% bedraagt, (viii) Veolia en Arriva in termen van contractwaarde respectievelijk ongeveer [80-90]% en [60-70]% van hun bestaande concessies hebben weten te behouden en (ix) dit percentage voor Connexion ongeveer [50-60]% bedroeg.

33. Uit de evaluatie van de WP 2000<sup>16</sup> blijkt dat de dienstregeluurprijs (hierna: DRU-prijs) na aanbesteding van concessies veel sterker is gedaald (15 à 20%) dan bij onderhands verleende concessies (0 à 10%). Ook wordt na aanbesteding vaak een betere kwaliteit geboden, bijvoorbeeld door de inzet van nieuwe, milieuvriendelijke lage-vloerbussen. De conclusie is daarmee gerechtvaardigd dat marktwerking heeft bijgedragen aan verhoging van de efficiency van vervoerders.<sup>17</sup>

34. Thans lijken er, gegeven de uitkomsten van de aanbestedingen, voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren om concessies. Uit recente aanbestedingen kan worden geconcludeerd dat er ook bij grote concessies stevige concurrentie is. Zowel Veolia als Connexion heeft bijvoorbeeld een deel van hun traditionele thuismarkt niet weten te behouden, en de nieuwe vervoerders leveren meer kwaliteit tegen een lagere prijs.

### ***Geen uittreding van een belangrijke concurrent***

35. Uit marktonderzoek zijn meerdere mogelijke (kosten)voordelen voor Connexion naar voren gekomen als gevolg van de overname. De NMa heeft geen reden om aan te nemen dat deze mogelijke (kosten)voordelen ertoe zullen leiden dat de belangrijkste concurrenten op een onoverkomelijke achterstand komen te staan, waardoor belangrijke concurrentiedruk verloren zou gaan.

36. Uit gesprekken met concurrenten blijkt dat geen van de belangrijkste concurrenten van Connexion verwacht uit te treden als gevolg van de overname van GVU of dat de belangrijkste concurrenten op een onoverkomelijke achterstand komen te staan. De overname van GVU zal

---

<sup>15</sup> In deze analyse zijn de onderhandse contracten en de concessie Fast Ferry Missingen-Breskens buiten beschouwing gelaten. Bovendien zijn de gegevens wat betreft de concessies West- en Oost-Brabant gebaseerd op de concessies die afliepen op 1-1-2006.

<sup>16</sup> *Evaluatie WP 2000, eindrapport functionele en doelmatigheidsstoets*, Twijnstra Gudde, 31 augustus 2005.

<sup>17</sup> *Evaluatie WP 2000, eindrapport functionele en doelmatigheidsstoets*, Twijnstra Gudde, reeds aangehaald, pagina 3.

ook volgens de belangrijkste concurrenten niet leiden tot een significante versterking van de positie van Connexion.

37. Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de overname van GVU door Connexion de belangrijkste concurrenten niet van de markt zullen verdwijnen en dat deze door de overname niet op een onoverkomelijke achterstand komen te staan.

***Toekomstige concurrentiedruk van GVU is klein***

38. Volgens concurrenten weet de aandeelhouder van GVU dat dit bedrijf zodanig inefficiënt opereert dat het vrijwel ondenkbaar is dat in de toekomst de eigen, of een andere, concessie kan worden gewonnen. Een reorganisatie met als doel het verhogen van de efficiëntie is moeilijk vanwege de te verwachten weerstand van het personeel. GVU is klein vergeleken met RET, HTM en GVB Amsterdam. GVU is volgens marktpartijen niet in staat om zelfstandig in de toekomst met de grote drie vervoerders te gaan concurreren.

39. Uit de evaluatie van de WP 2000 blijkt dat de GVB's in een ongunstige financiële positie verkeren. In de toelichting op de wijziging van het BP 2000 (november 2006) staat vermeld dat de GVB's op dit moment nog niet in staat zijn om daadwerkelijk te concurreren met de huidige spelers op de markt voor openbaar vervoer. Tevens blijkt op basis van de DRU-prijzen, die gezien kunnen worden als een maatstaf voor de beoordeling van de efficiëntie van busvervoerbedrijven, dat GVU niet in staat is te concurreren tegen marktconforme tarieven. De DRU-prijzen van GVU zijn naar schatting 15% hoger dan de gemiddelde DRU-prijzen.<sup>18</sup>

40. Geconcludeerd wordt dat de toekomstige concurrentiedruk die uitgaat van GVU gering is op de mogelijke relevante markten.

***Conclusie***

41. Op dit moment zijn er voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren op de mogelijke relevante markten. Als gevolg van de onderhavige concentratie is er geen uittreding van een belangrijke concurrent te verwachten en komt geen van de belangrijkste concurrenten naar verwachting op een onoverkomelijke achterstand te staan. Bovendien zal, mede gelet op het geringe marktaandeel van GVU, de toekomstige concurrentiedruk van GVU klein zijn. De Raad is dan ook van mening dat er geen belangrijke toekomstige concurrentiedruk zal verdwijnen op de mogelijke relevante markten. De NMa heeft derhalve geen reden om aan te nemen dat als gevolg van de concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of kan worden versterkt.

---

<sup>18</sup> Deze studie is uitgevoerd door Transtecadviseurs in opdracht van de Gemeenteraad van Utrecht, d.d. 19 november 2006.

## VI. CONCLUSIE

42. Na onderzoek van deze melding is de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit tot de conclusie gekomen dat de gemelde operatie binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregelde concentratietoezicht. Hij heeft geen reden om aan te nemen dat als gevolg van die concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd.

43. Gelet op het bovenstaande deelt de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit mede dat voor het tot stand brengen van de concentratie waarop de melding betrekking heeft geen vergunning is vereist.

Datum: 19 december 2006

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,  
namens deze:

w.g. Drs. A.J.M. Kleijweg  
Plv. Directeur Concentratiecontrole

*Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de Rechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam*