

**Nederlandse Mededingingsautoriteit**

**BESLUIT**

Besluit van de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet.

Nummer 3694/ 18.B394

Betreft zaak: Arriva-NoordNed

**I. MELDING**

1. Op 9 september 2003 heeft de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 34 van de Mededingingswet. Hierin is medegedeeld dat Arriva Personenvervoer Nederland B.V. voornemens is zeggenschap te verkrijgen, in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet, over NoordNed Personenvervoer B.V.

2. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 176 van 12 september 2003. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn geen zienswijzen van derden naar voren gebracht. Ambtshalve zijn vragen gesteld aan verschillende marktpartijen.

**II. PARTIJEN**

3. Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (hierna: Arriva) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Alle aandelen van Arriva zijn in handen van Arriva International Ltd., een *limited liability company* naar Engels recht.

4. Arriva is ondermeer actief op het gebied van openbaar vervoer per bus, vervoer per taxi niet zijnde openbaar vervoer, besloten busvervoer, ziekenvervoer per ambulance en technisch onderhoud van bussen.

5. NoordNed Personenvervoer B.V. (hierna: NoordNed) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. De aandelen van NoordNed zijn in handen van Arriva, NS Reizigers B.V. en ABN AMRO Special Corporate Services B.V.

6. NoordNed is actief op het gebied van openbaar vervoer per bus en trein.

### **III. DE GEMELDE OPERATIE**

7. Blijkens de door partijen overgelegde “Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het geplaatste kapitaal van NoordNed Personenvervoer” d.d. 8 oktober 2003, zullen NS Reizigers B.V. (hierna: NS) en ABN AMRO Special Corporate Services B.V. al hun aandelen in NoordNed overdragen aan Arriva.

### **IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIE TOEZICHT**

8. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet. De hierboven, onder punt 7, omschreven transactie leidt tot een wijziging in de aard van zeggenschap over NoordNed, van gezamenlijke zeggenschap van Arriva en NS<sup>1</sup> naar uitsluitende zeggenschap van Arriva.

9. Betrokken ondernemingen zijn Arriva en NoordNed.

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

### **V. BEOORDELING**

#### **A. RELEVANTE MARKTEN**

11. Arriva is actief op het gebied van zowel streek- als stadsvervoer per bus en NoordNed op het gebied van streekvervoer per bus en trein. Er is dus slechts overlap tussen de activiteiten van partijen op het gebied van streekvervoer per bus.

12. 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. Het openbaar vervoer bestaat uit zeven modaliteiten: bus, tram, metro, trein, collectief vraagafhankelijk vervoer (hierna: CVV), openbaar vervoer te water en werknemersvervoer. Het vervoer per bus, tram en metro wordt onder de WP 2000 de komende jaren via openbare aanbestedingen gefaseerd betwistbaar gesteld. Dit betwistbaar stellen houdt in dat de 35 regionale overheden, de zogeheten OV-autoriteiten, openbaar vervoerconcessies die beschikbaar komen in hun gebied, gunnen na een openbare aanbesteding. De vervoerders brengen een bod uit op de concessie en concurreren op basis van prijs en kwaliteit. Uiteindelijk wint een vervoerder (of een consortium van vervoerders) de concessie voor maximaal 6 jaar. De steden die op 1 januari 1996 gemeentelijke vervoersbedrijven (hierna: GVB's) hadden, zijn tot

---

<sup>1</sup> Zie het besluit van 27 september 1999 in zaak 1383/ NoordNed, punt 15.

2006 niet verplicht het openbaar vervoer in hun gemeente aan te besteden, al mogen zij dit wel.<sup>2</sup> De GVB's mogen niet meebieden op concessies, tenzij zij 35% van hun omzet behalen uit openbaar aanbestede concessies onder de WP 2000. Naar verwachting zal het zeker tot 2007 duren voordat alle concessies voor openbaar vervoer per bus, tram en metro openbaar zijn aanbesteed.

13. NoordNed is naast openbaar vervoer per bus ook actief op het gebied van openbaar vervoer per trein. Arriva is hierop, anders dan via NoordNed, niet actief. Er is dus geen overlap tussen de activiteiten van Arriva en NoordNed op het gebied van openbaar vervoer per trein. Als gevolg van de transactie treedt de NS, de enige aandeelhouder die ook actief is op het gebied van openbaar vervoer per trein, terug uit NoordNed. Op openbaar vervoer per trein zal in dit besluit dan ook niet nader ingegaan worden.

Relevante productmarkt(en)

14. Partijen zijn van mening dat private vervoermiddelen (zoals fietsen, brommers, auto's en taxi's niet zijnde openbaar vervoer) niet tot dezelfde productmarkt behoren als openbaar vervoer. Daarnaast dient de openbaar vervoermarkt volgens partijen onderscheiden te worden in een markt voor openbaar vervoer per bus en per trein.

15. Of private vervoermiddelen al dan niet tot dezelfde markt gerekend dienen te worden als openbaar vervoer, kan in het onderhavige geval in het midden worden gelaten aangezien de beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie punt 24).

16. Door de NMa is onderzoek verricht naar mogelijke afbakeningen voor openbaar vervoer op basis van type vervoer na de inwerkingtreding van de WP 2000. Op basis van dit onderzoek zou de markt voor openbaar vervoer nader onderverdeeld kunnen worden in vijf mogelijke markten naar type vervoer. Hierbij worden CVV, openbaar vervoer te water en werknemersvervoer buiten beschouwing gelaten, gezien de geringe marktomvang van deze activiteiten.

- (i) *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 en hoofdrailnet per trein<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Het betreft de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Groningen, Dordrecht, Nijmegen en Maastricht, bron: *Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV*, Ecorys Nederland B.V. (2002), p. 14.

<sup>3</sup> Het spoornet bestaat uit een hoofdrailnet en het decentrale net. Het hoofdrailnet zal onderhands worden gegund aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) tot 2015. Verder zijn enkele lijnen van het decentrale net openbaar aanbesteed en enkele lijnen onderhands aanbesteed.

- (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 decentrale railnet per trein<sup>4</sup>. Deze markt is mogelijk op termijn van een aantal jaren betwistbaar.
- (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. Deze mogelijke markt is per heden betwistbaar.

17. In het onderhavige geval kan in het midden worden gelaten of en hoe de markt voor openbaar vervoer mogelijk onderverdeeld kan worden, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie punten 21 tot en met 26).

18. Voor de invoering van de WP 2000, heeft de d-g NMa in een besluit<sup>5</sup> aangegeven dat de markt voor openbaar personenvervoer per bus onderscheiden kan worden in een stadsbus- en streekbusvervoersmarkt. In het onderhavige geval kan echter in het midden worden gelaten of onder de WP 2000 dit onderscheid nog steeds aannemelijk is, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie punten 22 tot en met 26).

Relevante geografische markt(en)

19. Volgens partijen groeit de markt voor openbaar vervoer per bus naar een landelijke markt als gevolg van de inwerkingtreding van de WP 2000 per 1 januari 2001.

20. Sinds de invoering van WP 2000 kunnen openbaar vervoerbedrijven zich voor elke betwistbare concessie in heel Nederland inschrijven. Uit concessiegegevens blijkt dat dit ook daadwerkelijk gebeurt.<sup>6</sup> Hieruit kan worden geconcludeerd dat de geografische omvang van de mogelijke markt(en) voor openbaar vervoer<sup>7</sup> minimaal Nederland is. In het onderhavige geval kan in het midden worden gelaten of sprake is van een ruimere dan nationale markt, aangezien NoordNed niet actief is buiten Nederland.

---

<sup>4</sup> Zie voetnoot 4.

<sup>5</sup> Zie het besluit van 25 november 1998 in zaak 1138/ *Arriva – VEONN en Hanze*, punt 13.

<sup>6</sup> Zie tabel 1 van dit besluit, pagina 6.

<sup>7</sup> Zie de punten 15, 16 en 18 van dit besluit.

## B. GEVOLGEN VAN DE CONCENTRATIE

21. Op de mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer (zie punt 16), was de omzet van Arriva EUR[ ...] \* miljoen en van NoordNed EUR[ ...] miljoen in 2002.<sup>8</sup> De totale marktomvang van de betwistbare busvervoermarkt is circa EUR 0,9 miljard<sup>9</sup>. Hiermee komt het gezamenlijke marktaandeel van partijen op circa 15%.

22. Indien op de markt voor betwistbaar busvervoer een nader onderscheid wordt gemaakt tussen stadsvervoer per bus en streekvervoer per bus, is er geen sprake van overlap op het gebied van stadsvervoer per bus, aangezien NoordNed hierop niet actief is. De omvang van een mogelijke markt voor streekvervoer per bus op de betwistbare markt, is naar schatting in 2002 EUR 759 miljoen<sup>10</sup>. Arriva behaalde op deze markt in 2002 een omzet van EUR[ ...] miljoen en NoordNed EUR[ ...] miljoen.<sup>11</sup> Hiermee komt het gezamenlijke marktaandeel van partijen op circa 17%.

23. Partijen hebben geen activiteiten op het gebied van tram of metro en zijn niet actief in de steden waarin GVB's het openbaar vervoer verzorgen. Alleen NoordNed is in beperkte mate actief op het gebied van treinvervoer<sup>12</sup>. Het gezamenlijke marktaandeel van partijen op de overige vier mogelijke markten binnen het openbaar vervoer (zie punt 16) zal dan ook aanzienlijk lager zijn dan 15%.

24. Indien private en openbare vervoermiddelen tot eenzelfde markt gerekend zouden worden, komt het gezamenlijke marktaandeel van partijen aanzienlijk lager uit dan 15%, aangezien partijen niet actief zijn op het gebied van private vervoermiddelen.

25. Sinds de inwerkingtreding van de WP 2000 is de Nederlandse markt voor openbaar vervoer een '*bidding market*' aan het worden. Zoals aangegeven in punt 12, gunnen de regionale autoriteiten concessies na een openbare aanbesteding. De concurrerende vervoerders brengen een bod uit en uiteindelijk wint één vervoerder de concessie. Daarna is er geen sprake meer van concurrentie totdat de bewuste concessie opnieuw wordt aanbesteed. Naast marktaandelen is voor de beoordeling van de gevolgen van de onderhavige concentratie derhalve mede van belang welke spelers bieden op de verschillende concessies in Nederland, teneinde te kunnen bepalen of er voldoende spelers zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland.

---

\* In deze openbare versie van het besluit zijn bepaalde cijfers weggelaten om reden van vertrouwelijkheid.

<sup>8</sup> Dit is een schatting van partijen. Er is geen reden om aan de schatting van partijen te twijfelen.

<sup>9</sup> Bron: Onderzoek NMa (2002).

<sup>10</sup> Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.

<sup>11</sup> Dit is een schatting van partijen. Er is geen reden om aan de schatting van partijen te twijfelen.

<sup>12</sup> Volgens partijen heeft NoordNed een marktaandeel van circa 1,8% op de markt voor openbaar vervoer inclusief trein.

26. NoordNed heeft tot op heden niet geboden op de onder de WP 2000 betwistbaar gestelde concessies voor openbaar vervoer per bus, waardoor NoordNed geen concurrentiedruk op Arriva heeft kunnen uitoefenen. Op dit moment zijn er naast Arriva twee grote streekvervoerders per bus actief in Nederland, namelijk Connexion (inclusief Hermes) en Connex (bestaande uit BBA en SBM). Op de mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer hebben deze spelers marktaandelen van respectievelijk ca. 72% en 11%.<sup>13</sup> Daarnaast zijn nog meerdere kleinere spelers actief zoals Taxi Centrale Penesse (TCR) en Stadsvervoer Nederland. Uit tabel 1 blijkt dat ook deze kleinere spelers hebben meegeboden op recente aanbestedingen van concessies. Uit tabel 1 kan tevens worden afgelezen dat de grootste concurrenten van partijen, zoals Connexion en Connex (BBA en SBM), bijna voor alle concessies offertes hebben aangeboden en in een aantal gevallen de concessies hebben verkregen. Mogelijk zullen in de toekomst ook de GVB's meedingen naar de concessies (zie punt 12). Uit het bovenstaande kan de conclusie getrokken worden dat in Nederland voldoende spelers actief zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland.

**Tabel 1** Overzicht aanbestedingen stads- en streekvervoer per bus tot op heden<sup>14</sup>

Concessiegebied	Ingang concessie	Offertes uitgebracht door:	Oude vervoerder	Nieuwe vervoerder
Leeuwarden	02-02-2002	Arriva, BBA, Connexion	Arriva	Arriva
Vlieland	01-01-2002	Arriva, TCR	Arriva	TCR
Terschelling	01-01-2002	Arriva	Arriva	Arriva
Ameland	01-01-2002	Arriva	Arriva	Arriva
Schiermonnikoog	01-01-2002	Arriva	Arriva	Arriva
Hoekse Waard en Goeree Overflakkee	01-01-2002	Arriva, BBA, Connexion	Arriva	Arriva
Noord-Brabant Oost	01-01-2002	BBA, Hermes, Novio Express	BBA+Hermes	BBA
Zuidoost Friesland	01-09-2002	Arriva, Connexion	Arriva	Arriva
Noord-Holland Noord + Alkmaar	15-12-2002	Arriva, BBA, Connexion	Connexion	Connexion
Amersfoort	15-12-2002	Arriva, Connexion, BBA, Stadsvervoer NL	Connexion	Connexion
BRJ Noordwest	15-12-2002	Arriva, BBA, Connexion	Connexion	BBA
Rivierenland	01-01-2003	Arriva, Hermes, BBA, Stadsvervoer NL	BBA+Hermes	Arriva
Drechtsteden / Alblasserwaard/ Vijfheerenland	01-01-2003	Arriva, Connexion, BBA, Stadsvervoer NL	Connexion	Arriva
Midden Zeeland	14-03-2003	Arriva/ TCR, BBA, Connexion	Connexion	Connexion

<sup>13</sup> Bron: Onderzoek NMa (2002).

<sup>14</sup> Bron: Onderzoek NMa (2002), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.

27. Op grond van punten 21 tot en met 26 is er geen reden om aan te nemen dat als gevolg van de onderhavige concentratie een economische machtspositie zal ontstaan of versterkt wordt op een of meerdere van de hierboven beschreven mogelijke markten.

## **VI. CONCLUSIE**

28. Na onderzoek van deze melding is de directeur-generaal 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.

29. Gelet op het bovenstaande deelt de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit mede dat voor het tot stand brengen van de concentratie waarop de melding betrekking heeft geen vergunning is vereist.

Datum: 28 november 2003

De directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,  
voor deze:

W.g. Mr. J. Schönau  
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 beroepsschrift indienen bij de arrondissementsrechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam*