

*Notitie over diensten van NS ten behoeve van het rondetafelgesprek met de Tweede Kamercommissie d.d. 11 april 2013*

Regionale spoorvervoerders en de NS zijn in de gekozen marktordening concurrenten van elkaar. Al bedient de NS met name het hoofdrailnet, toch concurreert het met de andere spoorvervoerders. Een NS dochter kan ook meebieden op regionale concessies, bedrijven beconcurreren elkaar op andere vervoermarkten (bus, tram metro taxi, scholierenvervoer). Vervoerders zoals Veolia, Arriva en Connexxion hopen waarschijnlijk op enig moment met de NS te kunnen meedingen om (delen van de) hoofdrailnetconcessie.

Andere vervoerders komen in de huidige ordening de NS op verschillende punten in hun vervoerprocessen tegen. Bijvoorbeeld bij het huren van loketruimte en dienstruimte op stations, bij de toegang tot kaartautomaten, bij de licentie voor het gebruik van het (door de overheid verplichte) NS ticketsysteem, bij het maken van de dienstregeling voor de lokale planning, bij het rangeren en opstellen van treinen op bepaalde emplacementen, bij de verdeling van vervoeropbrengsten en bij de verstrekking van reisinformatie aan reizigers. In totaal hebben andere vervoerders tussen 15 en 20 contracten met de NS nodig om hun klanten op het regionale spoor te kunnen bedienen. Deze vervoerders zijn voor deze diensten dus afhankelijk van hun concurrent NS.

In de praktijk zijn deze afhankelijkheden merkbaar. Zo is er een langlopende discussie over de correctheid van de verdeling van vervoerinkomsten<sup>1</sup>. Ook klagen vervoerders bijvoorbeeld met enige regelmaat over de onmogelijkheid (uiterlijke) aanpassingen en reclame uitingen aan stations aan te brengen, over de vermeende onredelijkheid van huurtarieven voor kaartjesautomaten en voor faciliteiten op stations. De NS heeft op dit moment geen werkelijke (externe) prikkel om haar concurrenten optimaal te bedienen. Wellicht is er zelfs eerder sprake van een perverse prikkel.

Het handhavingsinstrumentarium voor diensten (die uitgevoerd worden door NS) is verre van ideaal. De Spoorwegwet schiet op dit moment tekort. De omschrijvingen van diensten is vaag, geschilprocedures lopen lang (in verhouding tot de duur van regionale concessies) en toetsing van kosten achteraf is problematisch. De Mededingingswet is een te zwaar middel met een hoge bewijslast en een grote onderzoeksbelasting in relatie tot de omvang van de specifieke problemen waar vervoerders tegenaan lopen.

De Autoriteit Consument & Markt ziet twee mogelijke oplossingen voor het geschetste probleem. De regulering kan worden verbeterd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt hieraan in het kader van de Recast (implementatie Richtlijn 2012/34/EU), maar de uitkomsten van die inspanningen zijn nog niet bekend. Een andere oplossing is dat de diensten waar andere vervoerders van afhankelijk zijn, worden afgesplitst van de NS. Dit is wellicht de meest effectieve manier om de afhankelijkheid van vervoerders van de NS te verkleinen. In beide gevallen is het van belang dat duidelijk geregeld wordt wat de rechten en plichten van de NS zijn.

---

<sup>1</sup> Hierover heeft de NMa in 2012 een onderzoeksrapportage uitgebracht (brief aan de NS d.d. 22 juni 2012 met kenmerk 103893/32.81463).