

De Staat beschermt de dominante positie van de NS, met als belangrijkste aandachtspunten:

- De Staat heeft Trans Link Systems (TLS) waarin de NS meerderheidsaandeelhouder is aangewezen voor de ontwikkeling en het beheer van de OV-chipkaart. Deelname aan de OV-chipkaart geldt voor alle markspelers als voorwaarde om een vervoersconcessie te winnen. Connexxion en andere OV-bedrijven zijn dus gedwongen om met TLS – en dus, met de NS – een overeenkomst te sluiten vanuit een dwangpositie. TLS misbruikt dat door hoge kosten en onredelijke contractcondities te eisen en onderhandeling daarover te weigeren^[2];
- De Staat heeft, ondanks een negatief advies van de NMa^[3], de NS aangewezen als degene die de opbrengst uit kaartverkoop moet verdelen tussen zichzelf en haar concurrenten. Dat leidt tot een niet-transparante uitvoering en bevoordeling van de NS. Ondertussen heeft de Staat de regionale spoorvervoerders gedwongen om allerlei landelijke chipkaartproducten van NS te accepteren, zodat zij gedwongen zijn tot een nog grotere afhankelijkheid van de NS;
- De Staat heeft de NS in oktober 2012 opgedragen om het verlenen van reisinformatie over te nemen van het onafhankelijke ProRail. Alternatieve vervoerders worden zo afhankelijk van de NS voor de ontvangst van reisinformatie en de verwerking van hun eigen informatie door de NS. De NMa had aanvankelijk bezwaren omdat dit de concurrentie zou kunnen verstoren, maar liet dat los nadat de NS oplossingen had gegarandeerd; binnen een maand daarna brak de NS echter die belofte en verhoogde zij haar tarieven met honderden procenten tegelijk;
- De NS is exclusief eigenaar van stationsgebieden (perrons, stationshallen etc). Deze ook voor Connexxion en andere markspelers onmisbare faciliteiten verhuurt zij onder onredelijke en monopolistische voorwaarden en tegen buitensporige prijzen. Zo drijft de NS de kosten van concurrenten op en zet hen dus op achterstand. De NMa constateerde het probleem en adviseerde onderzoek; de Staat liet dat echter achterwege^[4];
- De NS is in staat de dienstregeling te optimaliseren voor haar eigen diensten ten koste van de concurrenten.
- De minister van I&M wil de concessie voor de nu reeds geliberaliseerde HSL-Zuidlijn samenvoegen met de concessie voor het hoofdrailnet en die combinatie daarna onderhands aan de NS om niet aanbieden. Dat is onbegrijpelijk: op het HSL traject levert de NS al jaren een wanprestatie. Sinds zij de licentie voor de HSL in handen heeft bracht dat stilstaande treinen, een financiële chaos en een miljardenverlies voor de Staat. De NMa doet inmiddels onderzoek naar mogelijk machtsmisbruik door de NS. De prestaties op het hoofdrailnet laten evenzeer te wensen over waarbij de prijs-kwaliteitverhouding volledig zoek is. Concurrenten van de NS hebben zich gemeld bij het ministerie van I&M om de concessie over te nemen, tegen betere prestatiegaranties. Zij werden niet gehoord. In plaats daarvan beloont de Staat nu de slechte prestaties van de NS over de afgelopen jaren, zonder enige vorm van competitie en/of aanbesteding en zonder scherpe inkoop door de Staat. Zo weet de NS nu al (ongeveer) welke vergoeding zij ontvangt terwijl over het pakket van eisen nog moet worden onderhandeld! De verdediging van het Kabinet, dat dit in het belang van de reiziger zou zijn, overtuigt daarbij geenszins, zoals ook het lopende onderzoek van de NMa bevestigt;

^[2] Bv. het recht op eenzijdige verhoging van tarieven, onredelijk hoge kosten en zelfverrijking van de NS via onevenredig hoge rendementen die TLS aan de NS betaalt voor door de NS beschikbaar gestelde leningen; de kosten worden opgebracht door de overige partijen, zoals Connexxion.

^[3] Zie persbericht NMa 23 juli 2012, “NMa: Opbrengstverdeling treinkaartjes door NS onwenselijk”, te vinden op www.nma.nl

^[4] Zie marktscan Personenvervoer september 2011, te vinden op www.nma.nl waarin de NMa op pagina 18 zegt: “Tot slot vindt de NMa het verstandig dat nader onderzocht wordt, in welke mate er daadwerkelijk synergie bestaat tussen de concessies voor het spoorvervoer en de verleende rechten tot commerciële exploitatie van de rail- en verkeersinfrastructuur rondom het spoor. Een dergelijk onderzoek is van belang met het oog op een onderhandse gunning of openbare aanbesteding van het hoofdrailnet. Bovendien is het bij deze keuze van belang om meer zicht te krijgen op mogelijke bevoordeling van een vervoerder (NS) boven andere vervoerders die geen rechten tot commerciële exploitatie hebben verkregen.”

- De NS gebruikt nu haar veel te hoge inkomsten (overwinst) uit het monopolie op het hoofdrailnet om buitenlandse commerciële activiteiten te ontplooiën en om de verliezen door prijsdumpingen in markten, waar wel concurrentie optreedt, aan te zuiveren. Ondanks deze ongeoorloofde kruissubsidiëring grijpt de Staat niet in;
- De NS breidt haar monopolie op het OV steeds verder uit, door overname van de concessies voor het busvervoer in de steden Utrecht en Den Haag. In dat laatste geval maakte zij zich ook hier schuldig aan kruissubsidiëring met onoirbare prijsdumping tot gevolg. In de andere steden is een soortgelijke ontwikkeling denkbaar, vanwege de onlangs afgeschafte plicht tot aanbesteding van het stadsvervoer. Daarmee ging niet alleen een marktpotentieel van meer dan één miljard verloren, maar maakt het ook de weg vrij voor de NS om vanuit haar eigen ongereguleerde positie, haar marktmacht nog eens fors uit te breiden en de potentiële markten van de (wel gereguleerde) concurrenten te annexeren. Dit alles zorgt ervoor dat de liberalisering verder weg raakt dan ooit.

Gelijk speelveld geëlimineerd, Connexxion e.a. lijden ernstige schade:

De bescherming van de NS en haar marktpositie door de Staat veroorzaakt directe en ingrijpende schade voor de andere OV-bedrijven, waaronder de VTD-dochters. Dat doet de marktkansen van VTD in Nederland verdampen, sticht aansprakelijkheidsrisico's voor de Staat, drukt de waarde van de aandelen in Connexxion, zet de waarde van de putoptie onder druk en tast de aantrekkelijkheid van Nederland als investeringsland voor de VTD-groep ernstig aan.