

Vergaderjaar 1996–1997

25 228

Beleidskader toelating tot het spoorvervoer

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 11 februari 1997

Met deze brief informeer ik u over het beleidskader terzake van de toelating van exploitanten tot het spoorvervoer. Dit beleidskader hangt nauw samen met mijn beleidsvoornemen voor de contractsector spoorvervoer, dat u per dezelfde datum is aangeboden.

Zoals uit het vervolg zal blijken heeft dit beleidskader betrekking op de marktordening voor het **openbaar personenvervoer** per spoor. Het *besloten personenvervoer* per spoor en het *goederenvervoer* per spoor kennen een geliberaliseerd toelatingsregime en behoeven derhalve slechts beknopte behandeling.

Dit beleidskader toelating omvat mede een raamwerk voor de bepaling van de toedelingsregels voor de infrastructuurcapaciteit aan de exploitanten van *alle* soorten spoorvervoer, vanwege de nauwe samenhang tussen toelating en toedeling.

1. Inleiding

Het toelaten van andere spoorwegondernemingen naast NS en de introductie van marktwerking in het spoorvervoer is een logisch complement van de verzelfstandiging van de NS als vervoerbedrijf. Dit beleid is neergelegd in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie-Wijffels, en is verder uitgewerkt in de overeenkomst met de NS van 29 juni 1995. De verzelfstandigingsoperatie is een eindweg gevorderd. De pendant ervan, het creëren van een betwistbare markt voor het spoorvervoer, is thans aan de orde. De start voor openbaar personenvervoer van Lovers vorig jaar, de eerste toetreder op het spoorwernet onder de nieuwe verhoudingen, heb ik dan ook als een gebeurtenis van principiële betekenis begroet.

Marktwerking is een cruciaal onderwerp in mijn gehele openbaarvervoerbeleid. Eind vorig jaar heb ik u de Implementatienota Marktwerking in het regionaal openbaar vervoer kunnen toezenden. Naast het stads- en streekvervoer zal ook het railprodukt aantrekkelijker moeten worden voor de klant, teneinde aldus een grotere bijdrage te leveren aan de opvang van de groeiende mobiliteitsbehoefte. In de beleidsnota

«Samen Werken aan Bereikbaarheid» heb ik deze doelstelling nog eens extra aangezet.

2. Opbouw van deze brief

Alvorens mijn voornemens met betrekking tot de marktordening uiteen te zetten, zal ik eerst kort de positie van het goederenvervoer en van het besloten personenvervoer behandelen.

Dan zal ik omwille van de duidelijkheid aangeven hoe de toelatingsprocedure tot het spoor op dit moment geregeld is.

Na het gedeelte over de marktordening ga ik nog in op de vergunningaanvraag van Lovers.

Ik sluit af met de elementen voor het beleidskader voor de toedeling van de infrastructuurcapaciteit aan de vervoerders.

3. Goederenvervoer per spoor

De markt voor het goederenvervoer is reeds geliberaliseerd, gelet op de wenselijkheid van een concurrerend en efficiënt goederenvervoer per spoor. NS Cargo opereert dan ook in een marktconforme omgeving. Aan een regulering van de toegang tot de markt is geen behoefte, een vergunning voor goederenvervoer is derhalve niet vereist.

Wel geldt als voorwaarde voor toelating dat een toetredende goederenvervoerder door de Minister van Verkeer en Waterstaat als spoorwegonderneming erkend dient te zijn. Railned sluit dan ook alleen toegangscontracten met door mij erkende spoorwegondernemingen.

Bij buitenlandse ondernemingen wordt overigens de aanwezigheid van gelijkwaardige wederkerige concurrentievoorwaarden voor Nederlandse spoorwegondernemingen in het betreffende land in ogenschouw genomen. De afwezigheid van gelijkwaardige concurrentievoorwaarden behoeft niet zonder meer tot afwijzing te leiden; meegewogen wordt het belang van concurrentie op het Nederlandse net en het belang van vervoerders op het binnenlandse net.

Overigens behoeft een vervoerder die internationaal gecombineerd goederenvervoer verricht als bedoeld in artikel 10 van richtlijn 91/440/EG geen aparte Nederlandse erkenning; de richtlijn verschaft vrije toegang aan iedere vervoerder die de genoemde vervoerdiensten verricht. Op grond van richtlijn 95/18/EG dient een dergelijke vervoerder wel in het bezit te zijn van een in het land van vestiging afgegeven exploitatievergunning; deze vergunning geldt als erkenning.

Voor verlening van een exploitatievergunning op grond van richtlijn 95/18/EG gelden criteria als betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Deze criteria zullen bij de implementatie van richtlijn 95/18/EG ook gelden bij verlening van een dergelijke internationaal geldende exploitatievergunning aan spoorwegondernemingen in Nederland.

Overigens verwijs ik u voor het goederenvervoerbeleid naar mijn Beleidsnota «Transport in Balans».

4. Besloten personenvervoer (chartervervoer) per spoor

Ook de markt voor het besloten personenvervoer is open. Het gaat hier om een vorm van personenvervoer die – anders dan het openbaar vervoer – niet voor elke willekeurige reiziger openstaat. U moet hierbij denken aan buitenlandse-vakantietreinen waarbij reservering verplicht is, en speciale treinen voor een bepaalde groep personen (bijv. de Gourmet-Expres voor eetliefhebbers). De Wet personenvervoer voorziet niet in vergunningverlening voor deze categorie spoorvervoer; hier is dus geen marktregulering van toepassing.

Wel is de in paragraaf «3. Goederenvervoer per spoor» beschreven erkenning nodig, waarvan de reciprociteitstoets deel uitmaakt.

5. Huidige toelatingsprocedure

Alvorens het marktordenings- en toelatingsbeleid inhoudelijk uiteen te zetten, geef ik voor de duidelijkheid de huidige procedure voor toelating tot het spoorvervoer weer.

De toelatingsprocedure omvat drie aspecten, te weten:

*** toegang tot de markt**

Dit betreft de vraag aan welke spoorwegondernemingen uit oogpunt van (internationale) concurrentie en marktordening in beginsel de mogelijkheid geboden wordt om spoorwegvervoer te verrichten. De toetsing vindt plaats in de volgende kaders:

- voor openbaar personenvervoer: vergunningverlening Wet personenvervoer (is voor de binnenlandse vervoerder tevens de «erkenning») en – voor buitenlandse vervoerders – tevens een reciprociteitstoets (is tezamen de erkenning);
- voor besloten personenvervoer: voor buitenlandse ondernemingen geldt de reciprociteitstoets als onderdeel van de erkenning;
- voor goederenvervoer: voor buitenlandse ondernemingen geldt de reciprociteitstoets als onderdeel van de erkenning.

*** toegang tot het beroep**

Dit aspect ziet op de vraag aan welke beroepseisen de bestuurders van spoorwegondernemingen moeten voldoen om tot het beroep te worden toegelaten. De toetsing vindt plaats in de volgende kaders:

- voor openbaar personenvervoer: vergunningverlening Wet personenvervoer (eis betrouwbaarheid);
- voor besloten personenvervoer: erkenning door de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- voor goederenvervoer: erkenning door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

*** toegang tot het verkeer**

Centraal staat hierbij het waarborgen dat bedrijven respectievelijk hun personeel en materieel voldoen aan de eisen van organisatie, deskundigheid en technische staat, om een veilige deelname aan het spoorverkeer te garanderen.

De Toegangsovereenkomst (met bij behorende Algemene Voorwaarden), gesloten tussen vervoerder en Railned (namens de drie taakorganisaties) verwijst naar de hierbij algemeen van toepassing zijnde eisen en normen. Ook bindt een vervoerder zich via de Toegangs-overeenkomst aan de bepalingen van een verstrekt of te verstrekken Veiligheidsattest, waarin bedrijfsspecifiek is weergegeven voor welke vormen van bedrijfsvoering het bedrijf aangetoond heeft te voldoen aan de eisen.

6. Marktordening: uitgangspunt en doelstelling

Het vervoer per spoor vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Een cruciale doelstelling in mijn verkeers- en vervoerbeleid is en blijft een effectievere en efficiëntere bediening van de spoorvervoersmarkt. De verzelfstandigingsoperatie van de NS is hierop gericht en in nauwe samenhang daarmee wordt de marktordening van het spoorvervoer nieuw vormgegeven.

In het kabinetsstandpunt n.a.v. het advies van de Commissie-Wijffels en in de daaruit voortvloeiende «Intentionotitie relatie Rijksoverheid / NS inzake de functie capaciteitsmanagement» is de versterking van de marktwerking in de bedrijfstak als tussendoel opgenomen.

Behalve een gunstigere prijs/kwaliteitverhouding verwacht ik dat van concurrentie een stimulerende werking op innovatie zal uitgaan. Ik ben ervan overtuigd dat introductie van concurrentie uiteindelijk leidt tot betere prestaties in het openbaar vervoer, waarvan de reiziger – om wie het immers allemaal draait – de vruchten zal plukken. Dit moet resulteren in een groter aandeel van het openbaar vervoer in de modal split.

Wel is in het kader van de verzelfstandiging met NS afgesproken dat andere aanbieders «beheerst en gefaseerd» toegelaten zullen worden tot het spoorwegnet. Dit houdt in dat aan de huidige vervoerder tot 2000 een overgangperiode wordt gegund om zich op de nieuwe situatie in te stellen.

Het principe van de betwistbare markt in het spoorvervoer is aldus ondubbelzinnig vastgelegd, maar de vorm, het tempo en de mate waarin concurrentie mogelijk wordt, zijn daarmee nog niet bepaald. De meest gewenste wijze van marktordening voor de middellange termijn is op dit moment nog niet uitgekristalliseerd. Ik kom hier nog op terug.

7. Verantwoordelijkheidsverdeling

Het is goed om eerst helder af te bakenen wat uit een oogpunt van marktordening de verdeling van de verantwoordelijkheden van de onderscheiden actoren is.

* De rijksoverheid is verantwoordelijk voor het sectorale concurrentieregime en de toelating van spoorwegondernemingen tot de markt van het spoorvervoer. Verder is de rijksoverheid verantwoordelijk voor het capaciteitsmanagement, in de zin van het vaststellen van de toelatingscriteria die Railned toepast bij het toewijzen van de infrastructuurcapaciteit aan de toegelaten vervoerders.

* De commerciële en logistieke regie zijn de verantwoordelijkheid van de toegelaten vervoerders. De commerciële regie (d.w.z. met name de ontwikkeling van de dienstregeling) vormt de kern van het ondernemerschap. Het dragen van de ondernemersrisico's is onlosmakelijk verbonden met de regie.

Specifiek voor NSR vindt de uitoefening van de commerciële regie plaats binnen het kader van het Overgangscontract voor het reizigersvervoer als onderdeel van het contract met NS van 29 juni 1995. Voorzover het gaat om treindiensten die vallen onder de werking van een openbare-dienstcontract (de contractsector) geldt algemeen voor vervoerders (waaronder NSR) dat de commerciële regie zich afspeelt binnen het kader van die door betrokken overheden en vervoerders gesloten contracten. Bij aanbestedingen vervult de overheid de rol van opdrachtgever, waarbij de specificaties van de opdracht de bandbreedtes voor de commerciële regie bepalen.

In het verlengde van de commerciële regie is logistieke regie (de planning van inzet van personeel en materieel) de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. Deze regie is onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling (ontwerp en planning) van de dienstregeling.

De uitoefening van de logistieke regie vindt plaats binnen de door Railned vastgestelde verdeling van de infrastructuurcapaciteit over de verschillende vervoerders (binnen de segmenten internationaal reizigersvervoer, binnenlands reizigersvervoer, goederenvervoer) en ten behoeve van de instandhouding van de infrastructuur.

* Railned is verantwoordelijk voor de toedeling van de infrastructuurcapaciteit binnen het beleidskader voor capaciteitsmanagement van de rijksoverheid.

* In de uitvoeringsfase («het rijden van de treinen») ligt de operationele regie met betrekking tot het infrastructuurgebruik bij NS Verkeersleiding.

Deze verantwoordelijkheidsverdeling is het uitgangspunt bij de definitieve invulling van het marktordeningsbeleid.

8. Concurrentieregimes

In bijlage 1 geef ik een beschrijving van de belangrijkste concurrentieregimes.

Hoewel er allerlei tussenvormen denkbaar zijn, gaat het in essentie om twee concurrentieregimes:

- * concurrentie *op* het spoor, en
- * concurrentie *om* het spoor.

In de *contractsector* (zie mijn brief met het beleidsvoornemen contractsector spoorvervoer) wordt marktwerking geleidelijk geïntroduceerd, waarbij concurrentie *om* het spoor zal worden toegepast met periodieke aanbesteding en het exclusieve recht om de spoorvervoerdiensten aan te bieden zoals omschreven in een contract met de overheid.

Voor de *niet-contractsector* (dit zijn alle treindiensten die niet onder de werking van een openbare-dienstcontract vallen en die grosso modo samenvallen met wat NSR als het «kernnet» aanduidt) maak ik qua concurrentieregime een onderscheid in de tijd.

In de huidige situatie en gedurende de periode die nodig is om nieuwe wetgeving op het gebied van marktordering spoorvervoer te realiseren – deze periode valt samen met de looptijd van het Overgangscontract met de NS (tot 1 januari 2000) – is de Wet personenvervoer van kracht. Uit de wet vloeit concurrentie *op* het spoor voort.

Ik leg mij nu nog *niet* vast op het concurrentieregime voor het kernnet vanaf 2000, omdat ik mij nog bezin op het meest gewenste model voor de marktordering op wat langere termijn.

Sinds het verschijnen van het kabinetsstandpunt-Wijffels en het afsluiten van het contract met NS is het denken over marktwerking in het spoorvervoer verder geëvolueerd. De volgende factoren hebben daartoe bijgedragen:

- * de parallelle uitwerking van de implementatie marktwerking in het regionaal openbaar vervoer
- * het doordenken van een model van vrije concurrentie op het spoor levert – uitgaande van schaarste aan infrastructurele capaciteit – een beeld op waarin de overheid, of een aan de overheid gebonden regulerende instantie, tal van allocatiebeslissingen moet nemen m.b.t. de voor concurrerende commerciële diensten beschikbaar te stellen infrastructuur. Daarmee dreigt de overheid zich weer – maar anders dan voorheen – op het pad van intensieve bemoeienis met het spoorvervoer te begeven, met verstrekende commerciële effecten; als dit beeld de uitkomst zou zijn noopt dat tot bezinning m.b.t. de te kiezen vorm van concurrentie
- * tot slot is de discussie over de decentralisatie van regionaal spoorvervoer recentelijk pas goed op gang gekomen. Het IPO is van oordeel dat het totale regionale openbaar vervoer, ongeacht de vervoertechniek, tot de verantwoordelijkheid van één, decentrale, overheid moet behoren.

Daar komt nog bij dat het beleid op Europees niveau, ondanks het Witboek spoorvervoer, nog verre van uitgekristalliseerd is.

Ik ben inmiddels om genoemde redenen tot de overtuiging gekomen, en dat heb ik u in het AO van 26 september 1996 ook al gemeld, dat het wijs is om inderdaad een nadere reflectie te plegen over de inrichting van de spoorvervoersmarkt op wat langere termijn, en de vraag welk concurrentieregime daarmee het meest in overeenstemming is.

Daarvoor is het nodig om een nieuwe visie op de *structuur van de markt voor spoorvervoer* te ontwikkelen. Het denken over het spoor is lang gekenmerkt geweest door een technische benadering, vooral vanuit de

infrastructuur. Voor marktordening is het relevant om te kijken naar typen van dienstverlening op het spoor, omdat het concurrentieregime per type treindienst verschillend toegepast kan worden. De vraag dient zich dan aan of het niet verstandig is om – naast goederenvervoer en chartervervoer waarvoor de markt al vrij is – tentatief de volgende indeling te maken:

1. internationaal vervoer
2. lange-afstandsvervoer binnenland
3. korte-afstandsvervoer, nader te onderscheiden in:
 - a. stadsgewestelijke lijnen in de Randstad
 - b. stoptreindiensten in de «brede» Randstad
 - c. overige stoptreindiensten.

De vraag wat precies te verstaan onder het kernnet, is dus ook onderdeel van de nadere beschouwing. Behalve vervoerkundige principes en de verschillende deelmarkten spelen ook de verschillen in rentabiliteit een belangrijke rol.

Aan deze verder uit te werken visie op de spoormarkt dient vervolgens een visie op de verdeling van *de bestuurlijke verantwoordelijkheid* verbonden te worden. Het internationale en het lange-afstandsvervoer zijn een zaak van de EU en de rijksoverheid. Verkeer en Waterstaat treedt op als marktordenaar van het «kernnet». Daarnaast kunnen de argumenten die gelden voor de decentralisatie en de marktwerking in het stads- en streekvervoer in principe ook worden betrokken op het regionale spoorvervoer. Dat zou pleiten voor de keuze van een model van exclusieve vergunningen, waarbij de vergunningen voor regionale en agglomeratieve treindiensten worden verleend door de regionale overheden. Vooral voor de noodzakelijke ontwikkeling van het stadsgewestelijk spoorvervoer lijkt het wenselijk om de intermodale afstemmingsfunctie bij de kaderwetgebieden te leggen. Zo kan de integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten sterk bevorderd worden. Periodieke aanbesteding van (delen van) stadsgewestelijke raildiensten komt zo op termijn in zicht.

Het spreekt voor zich dat de implicaties en consequenties van deze nieuwe richtingen niet in een oogopslag duidelijk zijn. Ik ben graag bereid om in een forse gezamenlijke inspanning de diverse mogelijkheden verder te verkennen en op hun consequenties te doordenken. Ik wil hierbij graag de belanghebbende vervoerders en de bestuurlijke partijen betrekken.

Deze exercitie zal leiden tot een nadere visie op welke vorm van concurrentie het meest wenselijk is in de nieuwe marktordening. Deze visie, die ik uiteraard weer aan u voor zal leggen, zal bepalend zijn voor de toekomstige wettelijke verankering van de marktregulering.

In deze reflectie zal ik in ieder geval betrekken:

- het optimaliseren van de markt, waarbij de belangen van de reizigers voorop staan
- het Europese beleid
- een stratificatie van de markt voor spoorvervoer en de typen treindiensten
- de positie van de hoge-snelheidslijnen in relatie tot de private financiering
- de nadere uitwerking van de toedelingsregels voor de infrastructuurcapaciteit
- de gebruiksheffing
- de mogelijke decentralisatie van het regionale spoorvervoer
- de implementatie van de marktwerking in het stads- en streekvervoer
- de bestuurslast voor de overheid die de regulering met zich meebrengt.

De visie van NS is dat – gegeven de doelstelling van meer, beter en betaalbaar spoorvervoer en de hoge benutting van de schaarse railinfrastructuur in Nederland – behoud en versterking van de huidige netwerksamenhang een noodzakelijk voorwaarde is voor een aantrekkelijk, met de auto concurrerend openbaar vervoer. Daarvoor is het volgens NS noodzakelijk dat de regie per netwerk in één hand komt te liggen. Daarbij hoort in de visie van NS als vormgeving van de marktwerking concurrentie *om* het spoor.

Gezien het bovenstaande is het duidelijk dat ik aan deze conclusie niet toe ben.

9. Spelregels voor toelating tot de markt tot 2000 voor niet-gecontracteerde diensten

In de tussentijd staat de wereld niet stil. Al is het alleen al omdat zich daadwerkelijk gegadigden voor toelating op het net aandienen.

In de huidige situatie en gedurende de periode die nodig is om nieuwe wetgeving op het gebied van marktordening spoorvervoer te realiseren – deze periode valt samen met de looptijd van het Overgangscontract met de NS (tot 1 januari 2000) – is de Wet personenvervoer van kracht. Uit de wet vloeit concurrentie *op* het spoor voort. Bij de toelating van nieuwe exploitanten voor buiten de contractsector zal ik echter terughoudend te werk gaan, zodat recht wordt gedaan aan de afspraak met de NS over een beheerste invoering van concurrentie, en om te voorkomen dat de invoering van een eventueel ander model van concurrentie (als dat de uitkomst is van de bovengenoemde bezinning en overleg) feitelijk onmogelijk gemaakt zou worden.

Voor de toelating tot de markt dient de treindienst van een vervoerder die vergunning aanvraagt getoetst te worden aan de criteria voor vergunningverlening op grond van de Wet personenvervoer:

- * de wenselijkheid van de vervoersvoorziening
- * het financieel belang van het Rijk.

Deze criteria behoeven een nadere uitwerking om ze operationeel te kunnen toepassen, de zgn. spelregels. Bij deze concretisering tot spelregels heb ik mij laten leiden door de volgende overwegingen:

- * doel van een marktordening met concurrentie is een vergroting van de effectiviteit en de efficiëntie van het spoorvervoer binnen het totale verkeers- en vervoerbeleid; m.a.w. concurrentie is wenselijk zolang die leidt tot meer reizigers (bereikbaarheid, modal split) of tot lagere kosten (kostendekkingsgraad) of een combinatie van beide
- * de regulering moet zo globaal mogelijk zijn om te vermijden dat de bestuurslast al te zeer toeneemt; dus bijv. geen spelregels die het nodig zouden maken om gedetailleerd het voorzieningenniveau vast te stellen
- * honoreren van de contractuele afspraken met NS over een beheerste en gefaseerde introductie van concurrentie op het spoor
- * onderstaande spelregels zijn in ieder geval van kracht tot het jaar 2000; zo lang immers is de looptijd van het Overgangscontract met NS en deze tijd zal ook benodigd zijn om een nieuw wettelijk instrumentarium te creëren dat specifiek is toegerust op de marktordening.

De spelregels voor een beheerste toelating tot het openbaar personenvervoer per spoor in de niet-contractsector zijn:

- 1) Elke aanvraag wordt per traject afzonderlijk getoetst.

2) Fysieke verdringing van bestaande diensten door nieuwe diensten wordt niet toegestaan, d.w.z. dat de aanvraag voor een nieuwe dienst alleen dan wordt toegewezen als diensten van bestaande vervoerders daarvoor niet of slechts marginaal gewijzigd hoeven te worden¹. Dit betekent dus dat NSR niet door de capaciteitstoedeling gedwongen wordt treindiensten op te geven.

3) Indien aan de voorgaande spelregel is voldaan wordt aan nieuwe initiatieven of aan een substantieel beter produkt ruimte gegeven. *Vervoerskundige* karakteristieken waarmee een aangevraagde treindienst zich kwalificeert als nieuw of beter, laten zich als volgt omschrijven:

- * een treindienst waarbij bestaande spoorlijnen of stations worden gereactiveerd (zoals met Amsterdam–IJmuiden het geval was)
- * een treindienst die nieuwe rechtstreekse verbindingen biedt voor een relevant aantal reizigers
- * een treindienst die aanmerkelijke reistijdverkortung biedt door andere bedieningspatronen
- * een treindienst waarmee de frequentie in bestaande verbindingen wordt verhoogd.

Naast deze vervoerskundige aspecten zijn er *marktkundige* karakteristieken die nieuwe diensten een duidelijk herkenbare meerwaarde geven boven de reeds bestaande voorzieningen. Hierbij moet worden gedacht aan innovatieve produktconcepten. Door hun aard laten deze zich niet vooraf in categorieën vastleggen; hiervoor wil ik ruimte bieden.

Zowel bij de vervoerskundige als bij de marktaspecten is mijn uitgangspunt dat voor toelating per saldo een duidelijke kwaliteitsverbetering of een toename van het aantal reizigers aannemelijk moet zijn; een zekere mate van substitutie van de bestaande naar de nieuwe vervoerder acht ik onder die omstandigheid mogelijk.

4) Een vergunning aan een nieuwe vervoerder wordt niet toegekend indien en voor zolang als voor een zelfde type treindienst al een openbaar-dienstcontract is gesloten.

Voorts zijn de volgende bepalingen van kracht:

- * besluitvorming over aanvragen dient binnen een wettelijk gestelde termijn van zes maanden plaats te hebben
- * de geldigheid van de vergunning wordt beperkt tot het in de vergunning vermelde traject (of trajecten, indien van toepassing); deeltrajecten zijn daarbij in principe niet toegestaan
- * aan een vergunning kunnen verder beperkende voorschriften worden verbonden, bijvoorbeeld tot perioden van het jaar en tijdblokken waarin gereden wordt; dergelijke voorschriften kunnen echter niet zover gaan dat de vergunning een dienstregeling voorschrijft
- * elke vergunning wordt verleend onder de beperkende voorwaarde dat de vergunning niet van kracht is voor treindiensten op een traject waarvoor vergunning is verleend indien en zolang door een overheidsorgaan voor dezelfde of vergelijkbare treindiensten op het betreffende traject een contract met een andere vervoerder is gesloten; de voorwaarde strekt ertoe exclusiviteit te bieden aan het gecontracteerde vervoer
- * nieuwe vervoerders worden niet gesubsidieerd (afgezien van de gecontracteerde diensten)
- * aan een vergunning kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventueel wenselijk geachte uitbreiding of aanpassing van de infrastructuur
- * naast het hanteren van deze spelregels in het kader van Wpv-vergunningverlening is voor buitenlandse ondernemingen² tevens

¹ Referentieniveau voor de beoordeling van verdringing in een bepaald dienstregelingsontwerp is telkens het overeenkomstige dienstregelingsontwerpprodukt (uurpatroon/jaardienstregeling) van het voorafgaande dienstregelingsjaar. Van verdringing is geen sprake zolang het voorheen aangeboden produkt geleverd kan worden aan de eindgebruiker, en de nieuwe dienst ingepast kan worden onder toepassing van de gebruikelijke planningsnormen. Het vervoerprodukt wordt daarbij op gebruikersniveau gekenmerkt door zijn verkeerskundige karakteristieken: bediende stations, doorgaande verbindingen, frequentie, reistijd. Perronspoorgebruik bij overstapverbindingen (crossplatform, dan wel perronverschil) is wel belangrijk, maar wordt in relatie tot verdringing niet als een kenmerkend produkt-aspect beschouwd. Ten behoeve van nieuw toegevoegde of te wijzigen diensten is het zo toegestaan om bestaande diensten aan te passen (wijzigen perronspoorgebruik, minutenwijzigingen), mits met behoud van de verkeerskundige karakteristieken en aansluitingen.

² Meer in het bijzonder buitenlandse ondernemingen waarvoor niet art. 10 van Richtlijn 91/440/EG van toepassing is (internationale samenwerkingsverbanden).

sprake van een «reciprociteitstoets». Zie voor de binnenlandse reciprociteit paragraaf 11 hierna.

Voor de internationale reciprociteit verwijs ik naar punt 2.6 van de Intentienotitie:

«Voor de bediening van de binnenlandse vervoersnetten streeft de minister (...) naar gelijkwaardige concurrentieverhoudingen (...). Indien gebruikers van buitenlandse spoorwegnetten of ondernemingen waarin deze een wezenlijk belang hebben toegang vragen tot het Nederlandse net geldt hetzelfde beleid. Indien er nog geen sprake is van gelijke toelatingseisen op de binnenlandse en de betrokken buitenlandse markt beoordeelt de minister een verzoek om toelating, rekening houdend met het belang van concurrentie op het Nederlandse net – en het belang van vervoerders op het binnenlandse net – bij de formele en feitelijke toegankelijkheid van het betreffende buitenlandse net.»

Dit laat onverlet de toepassing van het EU-recht.

* Indien aan alle criteria is voldaan, wordt aan een vervoerder de vergunning op grond van de Wet personenvervoer in principe voor onbepaalde tijd verleend. Indien te zijner tijd op basis van nieuwe wetgeving een ander marktordeningsbeleid zou worden ingezet, kunnen de op grond van de huidige Wet verleende vergunningen worden ingetrokken. Vanaf heden zal bij het toekennen van een vergunning daarin worden opgenomen dat de kans bestaat op wijziging van het marktordeningsbeleid, met de mogelijkheid dat daaruit voor de vervoerder een andere situatie zal voortvloeien.

10. Toepassing van de spelregels op de vergunningaanvraag van Lovers

Na de toelating van Lovers voor het onderhouden van een treindienst tussen Amsterdam en IJmuiden, waarover ik u per brief van 19 juli 1996 heb geïnformeerd, heb ik een nieuwe vergunningaanvraag ontvangen, eveneens van Lovers (zie bijlage 2). Binnen zes maanden na ontvangst moet ik uiterlijk een beslissing op de aanvraag hebben genomen, d.w.z. voor 16 maart 1997.

Zoals wettelijk voorgeschreven, heb ik de betreffende decentrale overheden om advies gevraagd. Railned heeft in mijn opdracht onderzocht wat de gevolgen van een honorering van de aanvraag voor de capaciteitstoedeling zouden zijn.

In het AO van 26 september 1996 heb ik u toegezegd dit beleidskader eerst met u te bespreken alvorens een beslissing over de vergunningaanvraag van Lovers te nemen. Het bleek niet eerder mogelijk om u deze brief toe te sturen, omdat het overleg met NS over de contractsector nog niet was afgerond. Het is in het belang van Lovers om zo tijdig mogelijk als verantwoord is uitsluitel te geven. Met name ten behoeve van de Keukenhof Expres, die half maart 1997 zou moeten gaan rijden.

Na een volledige toetsing aan de criteria van de wet en de daaruit afgeleide spelregels en met inachtneming van het advies van Railned, ben ik van oordeel dat aan Lovers een vergunning voor de Keukenhof Expres kan worden toegekend. Ik ben voornemens dat te doen binnen een week na de toezending van deze brief.

De beslissing over de overige onderdelen van de vergunningaanvraag is iets minder urgent. Ik ben voornemens de beslissing eind februari kenbaar te maken. Als een voorstel van Lovers niet ingepast kan worden zonder verdringing van bestaande treindiensten, dan volgt afwijzing. Een eerste toetsing aan deze spelregel leidt tot de conclusie dat de aanvraag terzake van de Spaarne Expres – in beginsel – voor vergunningverlening in aanmerking zou kunnen komen. Voor de treindienst Amsterdam-IJmuiden (de Kennemerland Expres) is toetsing op basis van de

verdringingsregel niet aan de orde, aangezien voor deze dienst reeds eerder aan Lovers een vergunning is verstrekt. Capaciteit voor het rijden van deze treindienst in een uurpatroon is reeds aanwezig in de huidige dienstregeling.

De overige voorstellen van Lovers terzake van de Gooise Expres alsook Randstad Expres moeten op grond van het verdringingscriterium als niet kansrijk voor toelating worden aangemerkt.

11. Bijzonderheden met betrekking tot te contracteren diensten

Ten aanzien van een aantal treindiensten die door NSR zijn aangemeld voor de contractsector zal ik in de komende periode een aanbestedingsprocedure starten, waarbij sprake zal zijn van concurrentie om het spoor. Zie mijn brief met het beleidsvoornemen contractsector spoorvervoer. Met betrekking tot de aansturing, de bekostiging en het aanbestedingsregime zal ik zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij mijn beleid op het gebied van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer.

Indien ik de door NSR voor contractering aangemelde diensten dan wel de bij NSR reeds gecontracteerde diensten wil continueren, zal ik daartoe ofwel een (vervolg)contract rechtstreeks met NSR sluiten, ofwel een contract sluiten na openbare aanbesteding. Dit geldt op gelijke wijze voor andere vervoerders dan NSR indien sprake is van van een vergelijkbare situatie. Wellicht ten overvloede wijs ik er ook hier op dat een en ander geldt totdat een nieuw, in wetgeving verankerd marktordeningsbeleid van kracht wordt.

*** binnenlandse reciprociteit**

Het gaat hier om de positie van gemeentelijke vervoerbedrijven met railvervoer. Het reciprociteitsbeginsel behelst dat zolang het railaandeel van de GVB's wordt gemonopoliseerd en dus niet door middel van aanbestedingen wordt gegund, deze GVB's ook niet mogen meedingen naar treindiensten die worden aanbesteed. Ik breng hierbij de nuance aan dat een GVB met railvervoer al wel kan meedingen in een aanbesteding van treindiensten, indien er naar mijn oordeel reeds serieuze voorbereidingen zijn getroffen om het railvervoer in het eigen gebied vrij te geven. Ook moeten in een overgangsfase uitzonderingen mogelijk zijn.

*** personeel**

In een overleg met NS heb ik toegezegd de mogelijkheden te zullen bezien voor een algemene «vangnet»constructie voor personeel en materieel. Met betrekking tot eventuele verplichte overname van personeel is mijn vertrekpunt datgene wat ik heb opgemerkt in de Implementatienota Marktwerking regionaal openbaar vervoer:

«De zogenaamde onrendabele lijnen zijn een resultaat van een beslissing van NSR om deze voorzieningen niet meer te bieden. De personele gevolgen zijn een eerste verantwoordelijkheid van NSR».

In dit verband wijs ik op art. 7A:1639aa e.v. BW, dat inhoudt dat werknemers bij overgang van een (deel van een) onderneming van rechtswege overgaan naar de verkrijger, met behoud van hun arbeidsvoorwaarden. Genoemd artikel is *mogelijk* van toepassing op de situatie van wisseling van activiteiten van de ene aanbieder van contractdiensten naar de andere. Voorwaarde is dat de te contracteren dienst een min of meer zelfstandig deel van de ondernemingsactiviteiten van – thans – NSR vormt, waarmee bepaalde werknemers verbonden zijn. Per geval zal dit moeten worden bekeken. In de Implementatienota is de toepasselijkheid van art. 7A:1639aa e.v. BW in zijn algemeenheid aangenomen voor de situatie van concessiewisseling in het stads- en streekvervoer.

In het geval genoemd artikel *niet* of slechts gedeeltelijk van toepassing is, acht ik het niet onredelijk om afspraken te maken over de overname van personeel bij een contractwisseling.

Op basis van bovenstaande hoofdlijn stel ik mij voor om overleg te voeren met NSR en de vakorganisaties.

* materieel

Ook over de eventuele overname van materieel wil ik mijn gedachten laten gaan. Van een verplichte overname van materieel door een ander bedrijf kan alleen sprake zijn indien:

- NSR (of een andere vervoerder) een substantieel vervoersvolume verliest (wat hieronder precies moet worden verstaan dient nader te worden afgesproken)
- het gaat om een treindienst die door de overheid eerder is gecontracteerd en nu wordt aanbesteed
- de modaliteit railvervoer blijft, en
- het gaat om bestaand materieel, d.w.z. materieel dat op dit moment reeds bij NSR in dienst is.

Voor de situaties die aan deze criteria voldoen, dienen nadere afspraken gemaakt te worden over verschillende aspecten, zoals de overdrachtswaarde.

Tevens wil ik ten aanzien van overname van materieel de optie van een wederkerigheid inbouwen. Daarbij kan de vergelijking worden getrokken met de beleidslijn in de Implementatienota Marktwerking regionaal openbaar vervoer over de overname c.q. het gebruik van materieel bij tram- en metrobedrijven (hoofdstuk verzelfstandiging GVB's). Dit houdt in dat de nieuwe vervoerder ook het recht kan krijgen een bepaald deel van het materieel van NSR over te nemen. Hiermee kan een belangrijke toetredingsdrempel voor nieuwe toetreders worden weggenomen, namelijk de (tijds) beschikbaarheid van materieel.

Een andere mogelijke oplossing voor de problematiek van overname van materieel kan zijn het ontwikkelen van een constructie voor huur of lease tegen redelijke voorwaarden, waarbij het materieel door de nieuwe vervoerder niet wordt overgenomen. Mogelijkerwijs kan een maatschappij voor rollend materieel worden ingericht.

Op basis van bovenstaande hoofdlijn stel ik mij voor op korte termijn overleg te voeren met o.m. de branche-organisatie en NSR.

12. Gebruiksheffing

Een onderwerp dat ook een belangrijke rol speelt en dat mogelijk tot een wijziging van marktomstandigheden vanaf 2000 leidt, is de invoering van een *gebruiksheffing*. Infrastructurele heffingen, op basis van Europese regelgeving, gaan een belangrijk onderdeel vormen van de nieuwe relatie tussen de Rijksoverheid en de gebruikers van de railinfrastructuur. Het huidige beleid is dat tot 2000 het tarief voor het gebruik van de rail gelijk is aan nul. Ik heb de verschillende mogelijkheden van gebruiksheffingen ter dekking van de marginale kosten laten onderzoeken.

Op basis van dit rapport gaat op korte termijn op ambtelijk niveau een discussie van start met de verschillende betrokken partijen. In deze discussie wordt ook de mogelijkheid betrokken om de gebruiksheffing te gaan hanteren als instrument van marktordening. Door het toepassen van een differentiatie van het tarief voor verschillende typen treindiensten kan rekening worden gehouden met de financiële haalbaarheid van die diensten.

Ik streef ernaar spoedig aan huidige en toekomstige vervoerders helderheid te kunnen bieden omtrent de situatie vanaf 2000.

13. Toedelingsregels

Nauw verwant aan de toelating tot de markt is het fenomeen toedeling¹ van de beschikbare capaciteit over de belanghebbenden. Wordt de marktvraag (wie mag er op het net) door mij beantwoord, de toedeling van de capaciteit heb ik zoals bekend aan de taakorganisatie Railned opgedragen. Doelstelling van toedeling is het objectief, non-discriminatoir, efficiënt en toetsbaar toewijzen van de spoorwegcapaciteit. Binnen een door mij te bepalen beleidskader voor toedeling van capaciteit stelt Railned algemene voorwaarden op, die vervolgens door mij goedgekeurd moeten worden. Dit beleidskader zal de eisen bevatten waaraan toedeling dient te voldoen (inhoudelijk en procedureel). Deze eisen zullen uiteindelijk wettelijk worden vastgelegd.

Onafhankelijk toezicht op Railned wordt uitgeoefend door een nog in te stellen Raad van Toezicht, die zal toezien op de toedeling van capaciteit en de verkeersleiding.

Dit beleidskader toedeling zal ik gezien de inhoudelijke samenhang tegelijk met de uitkomst van de nadere bezinning op de vormgeving van het marktordeningsbeleid aan u voorleggen. Gezien de spelregel van niet-verdringen bij toelating van andere aanbieders, zijn op afzienbare termijn geen problemen te verwachten bij de toedeling van capaciteit binnen het segment reizigersvervoer.

In het beleidskader toedeling komen in ieder geval de volgende zaken aan de orde:

- * Marktordering prevaleert; toelating is vereist voordat van toedeling sprake kan zijn.

- * Toedelingsconflicten raken de marktpositie van betrokken partijen; om die reden zijn de vervoerondernemingen de eerstaangewezenen om bij conflict een oplossing te zoeken. Alleen bij onvermogen om (tijdig) een passende oplossing te presenteren is beslechting nodig door Railned.

- * Voorts is de vraag of bij gebrek aan consensus tussen partijen de hierboven bedoelde beslechting steeds op basis van marktconforme principes (prijsmechanisme bij schaarste) plaatsvindt, of dat een vooraf bepaalde regulering geldt voor de verschillende marktsegmenten. Met name de markten voor goederenvervoer en reizigersvervoer zijn zeer verschillend, met andere actoren, andere mededingingsverhoudingen en andere plannings- en beslistermijnen. Een dergelijke regulering is dan richtinggevend voor beslechting van capaciteitsconflicten tussen de marktsegmenten; beslechting van conflicten *binnen* de onderscheiden marktsegmenten kan dan nog steeds op basis van de meestbiedende geschieden. De positie van de gecontracteerde treindiensten is hierbij ook in het geding.

- * Het spoorwegnet in Nederland staat in beginsel voor algemeen en gemengd gebruik open; alleen bepaalde recente uitbreidingen zijn of worden (gedeeltelijk) «dedicated» aangelegd (bijv. HSL-Z, HSL-O, Betuweroute, Zoetermeerlijn). Om te voorkomen dat het beoogde gebruik van dergelijke dedicated infrastructuur wordt belemmerd, is het wenselijk de overeenkomende verkeerssoorten als hoofdgebruiker te bestempelen (HSL: hoge-snelheidstreinen, Betuweroute: goederenvervoer, Zoetermeerlijn: stadsgewestelijk verkeer). Andere verkeerssoorten kunnen de dedicated infrastructuur hoogstens benutten in de restcapaciteit.

Op grond van deze overwegingen zou de beleidsmatige inhoudelijke regulering van de capaciteitstoedeling het volgende moeten omvatten:

- op specifiek voor een verkeerssoort aangelegde of aangepaste infrastructuren kan een systematiek van hoofdgebruikers en overige gebruikers in restcapaciteit worden gehanteerd
- op baanvakken voor gemengd gebruik wordt bij het vaststellen van de jaardienstregeling voldoende capaciteit – gespreid over het etmaal –

¹ In de EU-regelgeving wordt de toedeling «toewijzing» genoemd.

voor goederenvervoer gereserveerd, waarbij ook in de reizigersspitsuren – wanneer het reizigersvervoer hoofdgebruiker is – een (beperkte) capaciteit voor goederenvervoer beschikbaar moet zijn

- aan het contracteren van treindiensten wordt verbonden dat het capaciteitsvolume voor die diensten gegarandeerd wordt (zonder daarmee de tijdligging ten opzichte van andere treinen op hetzelfde baanvak te bepalen)

- bij privatisering van HSL en Betuweroute, het verlenen van voorrang op verbindingen die aansluiten op deze «dedicated» aangelegde infrastructuur;

- een verdergaande capaciteitsregulering, waarbij voor alle baanvakken in het net een voorkeurspositie wordt vastgelegd, is onwenselijk en onnodig

- uitgaande van nader in te delen marktsegmenten (bijv. HSL, contract-sector, overig openbaar reizigersvervoer, goederenvervoer, besloten reizigersvervoer): bij conflicten tussen de marktsegmenten proberen een oplossing te zoeken door verkleining van (snelheids)verschillen tussen de verkeersstromen en bij conflicten *binnen* een marktsegment zonodig op basis van de meestbiedende beslechten.

14. Tenslotte

Graag zou ik op korte termijn met u over dit beleidskader van gedachten willen wisselen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Het spoorvervoer kenmerkt zich door een geheel eigen economische structuur.

Typerend voor het spoorvervoer is de gebondenheid aan een fysieke infrastructuur en de grote logistieke en commerciële verwevenheid van de aangeboden diensten. De sector vertoont overigens overeenkomsten met andere nutssectoren als telecommunicatie, energiedistributie, kabel-TV, e.d. De overheid vervult voor al deze sectoren de taak van de marktregulering. De trend hierbij is die van liberalisatie door het loslaten van de traditionele overheidsmonopolies en het introduceren van concurrentie. Zo is de telecomsector, die ook onder mijn verantwoordelijkheid valt, al vergevorderd als het gaat om verzelfstandiging, privatisering en openen van de markt. Wel houdt de overheid een inhoudelijke bemoeienis vanwege de maatschappelijke functie van deze soorten dienstverlening.

Belangrijk verschil tussen bovengenoemde sectoren en het spoorvervoer is echter dat het bij het spoorvervoer – net als bij het overige openbaar vervoer – niet zozeer gaat om het beschikbaar stellen van infrastructuur waar de consument op elk gewenst moment gebruik van kan maken, maar om het aanbod van in de tijd vastgelegde en op elkaar afgestemde diensten, die als netwerk geïntegreerd worden aangeboden (ketens). Daardoor vormen de diensten ook commercieel een pakket, met aansluitingen en frequentie als belangrijke kwaliteitskenmerken.

Voorts zijn belangrijke verschillen dat de economische eigendom van de infrastructuur bij een taakorganisatie van de overheid berust, en dat voor de afzienbare termijn de exploitatie van het spoorvervoer als geheel structureel verlieslatend is. Dit, gevoegd bij de belangrijke rol die het spoor in het kader van het mobiliteitsbeleid moet vervullen, noopt tot extra zorgvuldigheid bij het nastreven van marktwerking.

Globaal kunnen twee concurrentieregimes worden onderscheiden:

- * concurrentie *op* het spoor, en
- * concurrentie *om* het spoor.

Tussen de extremen van vrije toegang en volledige aanbesteding zijn veel variaties mogelijk.

Concurrentie op het spoor

Theoretisch kenmerkt dit model zich door vrije toetreding tot de markt van ondernemers die voldoen aan de beroepseisen. Voor het goed functioneren van dit model zal het noodzakelijk zijn om een gepaste infrastructuurheffing te hanteren. Daarnaast is vereist dat potentiële concurrenten niet in een achterstandspositie verkeren t.o.v. bestaande vervoerders. Privatisering van alle vervoerders ligt dan voor de hand. Zeker in een invoeringsperiode betekent dit dat toegang tot gespecialiseerd materieel en personeel verzekerd moet zijn, bijv. door leaseconstructies.

In dit model ontstaan diensten door marktkrachten. Zowel in het nationale als in het regionale vervoer kunnen overheden vervolgens diensten bijbestellen. De omvang van de marktsector zal afhankelijk zijn van de gehanteerde infrastructuurheffing. Als er geen sprake zou zijn van marktfalen, biedt vrije concurrentie de meeste mogelijkheden tot klantgerichtheid en kostenverlaging; vrije marktwerking leidt tot een beter en goedkoper product. De karakteristieken van openbaar vervoer, waaronder het spoorvervoer, leggen echter een aantal beperkingen op, die dwingen de kracht van vrije marktwerking te nuanceren zonder directe concurrentie bij voorbaat helemaal uit te sluiten. Deze beperkingen kunnen worden toegeschreven aan de productie in netwerkform en – voor het spoorvervoer – aan de strikte gebondenheid aan infrastructuur.

Concurrentie om het spoor

Bij concurrentie om het spoor wordt het recht een bepaald produkt aan te bieden aan een vervoerder gegund op grond van een selectieprocedure. Aanbesteding moet in principe gezien worden als een instrument van overheidsinterventie dat bepaalde vormen van marktfalen kan verhelpen. Produkten of diensten die maatschappelijk gezien wenselijk zijn, maar onvoldoende door de markt worden voortgebracht, kunnen aldus worden «besteld». Een belangrijke reden voor het niet ontstaan van deze produktie zonder overheidsinterventie kan het verlieslatende karakter zijn, terwijl de produktie wel maatschappelijke baten met zich meebrengt.

Bij invoering van algehele aanbestedingen is een duidelijke specificatie van overheidsdoelstellingen in beheerscontracten vereist, die veel verder zou gaan dan het huidige contract met NS. Dit model vergt dus een duidelijke regulering van overheidswege om sturing te geven aan de monopolistische ondernemers. Belangrijk bij aanbesteding is de functiescheiding tussen de verschillende overheden en bedrijven. Het object van aanbesteding kan zowel de realisatie (het rijden) als de ontwikkeling (van het produkt en de dienstregeling) betreffen. De grootte van de aanbestedingseenheden kan verschillen: van lijn voor lijn (treinseries) tot hele gebieden (netwerken of deelnetwerken).

Varianten

Verschillende varianten en tussenmodellen zijn mogelijk. Een variant is een concessie voor (exclusief recht op) een basisnetwerk dat de ruggraat kan vormen waar het overige openbaar vervoer zich op af kan stemmen. Dit exclusieve recht voor een beperkt basisnetwerk (bijv. de exploitatie van Intercity's) kan dus een belangrijke coördinerende functie in het netwerk vervullen. Afwezigheid van enige concurrentiedruk op een dergelijk netwerk kan echter leiden tot verstarring van het produkt en inefficiënte produktie. Een vorm van concurrentie zal dus ook in dit geval vereist zijn voor verlaging van de kosten. Een opgelegde (onder)aanbesteding van de realisatiefunctie zou zich daar bijvoorbeeld goed voor lenen.

Voorkeur

Wat betreft de meest wenselijk vorm van marktwerking is het lastig om een a priori voorkeur voor enig model uit te spreken¹. Vele modellen zijn in principe mogelijk. Concurrentie op het spoor, om het spoor en tussenmodellen zouden alle kunnen werken, als er voor gezorgd wordt dat geen van de betrokken actoren ongecontroleerd eigen doelstellingen kan nastreven.

¹ Zie ook: D. M. van de Velde en P. A. van Reeve, Scenario's voor marktwerking in het spoorvervoer, Rotterdam 1996.

Vergunningaanvraag Lovers

Lovers heeft per 16 september 1996 vergunning gevraagd voor het uitoefenen van openbaar personenvervoer per spoor tussen:

1. Amsterdam en IJmuiden met als tussenstops Spaarnwoude, Haarlem, Santpoort-Noord en Driehuis-Westerveld. Deze Kennemerstrand Expres wil Lovers vanaf 27 maart 1997 in een frequentie van één uur laten rijden.
2. Amsterdam en Leiden met als tussenstop Lisse (Keukenhof) in de periode van 27 maart tot 22 mei. Deze (voortaan te noemen) Keukenhof Expres wil Lovers met een frequentie van één uur laten rijden.
3. Utrecht-Rotterdam met tussenstops Hilversum, Amsterdam, Schiphol, Leiden Centraal en Den Haag Holland Spoor. Deze (voortaan te noemen) Randstad Expres wil Lovers vanaf 1 juni 1997 in een halfuurs-frequentie laten rijden.
4. Amsterdam en Haarlem met als tussenstop Haarlem Spaarnwoude. Deze (voortaan te noemen) Spaarne Expres wil Lovers vanaf 1 juni 1997 laten rijden.
5. Amsterdam en Hilversum. Deze (voortaan te noemen) Gooise Expres wil Lovers vanaf 1 juni 1997 laten rijden.