

Vergaderjaar 2014–2015

33 965

Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 21 oktober 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Vergoeding voor het minimumtoegangspakket en toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur	2
<i>Inleiding</i>	2
<i>Methode voor de toerekening van de kosten</i>	2
<i>Opbouw van de vergoeding</i>	2
Toegang tot dienstvoorzieningen en levering van diensten	3
<i>Inleiding</i>	3
<i>Onderzoek</i>	3
<i>Vergoedingen toegang dienstvoorzieningen en verlening diensten</i>	7
<i>Transparantie over voorwaarden toegang en vergoedingen</i>	7
Toezicht door de ACM	7
<i>Onafhankelijkheid toezichthouder</i>	7
Overige onderwerpen	7
<i>Netverklaring</i>	7
Advies en consultatie	8
Artikelsgewijs	9
<i>Artikel I, onderdeel M</i>	9
<i>Artikel I, onderdeel O</i>	9
Overig	9
<i>Lagere regelgeving</i>	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie heeft kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel, maar hebben momenteel geen vragen of opmerkingen hierover.

De leden van de CDA-fractie hebben instemmend kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij zien hier een stap richting eerlijkere en transparantere regelgeving voor het spoor, maar hebben nog wel wat vragen over of de voorgestelde implementatie genoeg garanties biedt om daadwerkelijk eerlijke marktverhoudingen, betere toegang tot diensten en voorzieningen en beter capaciteitsgebruik te waarborgen, zoals richtlijn 2012/34/EU beoogt. Zij hebben daarom nog een aantal vragen en opmerkingen.

Vergoeding voor het minimumtoegangspakket en toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur

Inleiding

De leden van de D66-fractie lezen dat de regering het wenselijk acht om de term «vergoeding» voor de gebruiksvergoeding te blijven hanteren, in plaats van de term «heffing». Heeft dit ook juridische consequenties? Wat valt er onder het minimumtoegangspakket en hoe verhoudt zich dat tot de voorgenomen concessieverleningen voor de periode 2015–2025? Kan de regering aangeven wat er in de praktijk wijzigt in de systematiek en hoogte van de gebruiksvergoeding, zo vragen deze leden.

Methode voor de toerekening van de kosten

In de memorie van toelichting lezen de leden van de VVD-fractie dat de beheerder een methode vaststelt voor toerekening van de kosten aan de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De leden van deze fractie vragen waarom de beheerder deze methode vaststelt en wie daar nog meer een rol in heeft. Dat de Autoriteit Consument en Markt (ACM) de bevoegdheid krijgt een ex ante goedkeuring van de methode uit te voeren, kunnen de leden van de VVD-fractie goedkeuren. Zij vragen hierover echter wel of al bekend is of de ACM dat daadwerkelijk gaat doen. Verder vragen de leden van de VVD-fractie of dit advies bindend is, wat de criteria zijn waaraan de ACM gaat toetsen en wat de rol van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is bij het vaststellen van die criteria.

Opbouw van de vergoeding

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een toelichting kan geven op de mogelijkheid tot het opnemen van een heffing in verband met kosten van milieueffecten in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Kan daarbij onder meer worden aangegeven wie bepaalt wat milieuvriendelijk gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur is en in

welke orde van grootte moet worden gedacht met betrekking tot die heffing?

Toegang tot dienstvoorzieningen en levering van diensten

Inleiding

De leden van de D66-fractie willen graag weten om welke diensten het gaat bij de non-discriminatoire toegang en levering van diensten, en of daarbij onderscheid wordt gemaakt tussen wie de diensten levert of afneemt. Deze leden lezen voorts dat een stationsnetverklaring wordt ontwikkeld die transparant inzicht moet geven in tarieven en voorwaarden die per station en per type dienstverlening en dat de ACM dit vooraf kan toetsen. Kunnen ook diensten en voorzieningen die niet stationsgebonden zijn, zoals kaartautomaten en reisinformatie, in een dergelijk proces worden meegenomen, zo vragen deze leden.

Onderzoek

Met betrekking tot het onderzoek naar toegang tot diensten op stations vragen de leden van de VVD-fractie wat precies de onderzoeksvraag is geweest. Tevens vragen de leden van deze fractie of het betreffende onderzoek van Ecorys alleen is uitgegaan van de huidige situatie of dat ook is bekeken wat de positie van de stations zou moeten zijn als er een andere situatie zou ontstaan, bijvoorbeeld als de concessie in de toekomst openbaar aanbesteed zou worden. Zij vragen daarbij om uit te leggen waarom voor de gehanteerde onderzoeksvraag gekozen is. Deelt de regering de mening dat het al dan niet afsplitsen van stations van NS een afweging is tussen beleidsdoelen, financiële aspecten, marktordening en toekomstbestendigheid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe toekomstbestendig is het onderzoek van Ecorys, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Met betrekking tot het financiële aspect van het rapport van Ecorys hebben de leden van de VVD-fractie een aantal vragen. In het rapport van Ecorys wordt gewezen op voordelen als gevolg van het exploiteren van stations en het uitvoeren van vervoersactiviteiten die in theorie op een aantal wijzen kunnen ontstaan. Kan de regering aangeven of en in welke mate NS deze voordelen geniet? In hoeverre is er sprake van het inschrijven op concessies onder de integrale kostprijs? Kan de regering dit onderbouwen met cijfers? Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen vervolgens in hoeverre NS voordeel heeft van lagere financieringskosten als gevolg van de stationsactiviteiten. In hoeverre is de integrale kostprijs hierdoor gedaald in vergelijking met de situatie zonder stationsactiviteiten, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie zien dat in het rapport veel gebruik wordt gemaakt van formuleringen als «grote financiële gevolgen», «niet proportioneel» en «de transactiekosten schatten wij in op enkele tientallen miljoenen». De leden van de VVD-fractie zien graag dat dit rapport financieel onderbouwd wordt. Is de regering bereid om daarin te voorzien? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat er zou veranderen aan de eisen die de aandeelhouder, de Minister van Financiën, aan NS stelt, indien de stations bijvoorbeeld bij ProRail werden ondergebracht. Welke gevolgen zou dit hebben voor de dividendeisen die de aandeelhouder stelt aan NS? Wat zouden de financiële gevolgen voor het Rijk zijn indien het eigendom van stations naar een andere partij over zou gaan, en wat zouden de gevolgen zijn als het eigendom van de stations naar ProRail

over zou gaan, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Klopt het dat in dat laatste geval de inkomsten ook indirect weer ten goede van het Rijk zouden komen? Deze leden vragen ook wat de gevolgen voor de financieringskosten van NS zouden zijn als de stations bij NS werden weggehaald. In welk opzicht zouden die hoger worden en hoeveel hoger zouden de financieringskosten voor NS worden? Welke gevolgen zou dit vervolgens voor het Rijk hebben, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Kan de regering aangeven hoe het in dat verband zit met de rentabiliteit per station? Hoeveel verlieslijdende en hoeveel winstgevend stations zijn er op dit moment? Op hoeveel stations wordt geen winst gemaakt op commerciële activiteiten, maar worden deze activiteiten toch ontplooid ten behoeve van de sociale veiligheid? Op hoeveel stations worden er geen commerciële activiteiten ontplooid en waarom niet? De leden van de VVD-fractie beseffen dat dit veel vragen zijn, maar zien er graag toch een antwoord op.

De leden van de VVD-fractie vragen verder wat het bezit en de exploitatie van de stations voor de uitvoering van de vervoersconcessie door NS betekent, er van uit gaande dat de sociale veiligheid op een andere wijze, en door een andere partij dan NS, kunnen worden geborgd. Deze leden vragen tevens of de stations wel of niet deel uit maken van de concessie. Klopt het dat indien er geen sprake is van kruisbestuiving tussen de verschillende activiteiten van NS, het weghalen van de stations bij NS Groep niet in de weg staat aan de uitvoering en afspraken binnen de vervoersconcessie aan NS? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Met andere woorden: klopt het dat NS geen recht heeft op schadevergoeding uit hoofde van de vervoerconcessie indien de stations bij NS worden weggehaald of verkocht? Deze leden zien hier graag een toelichting op. Kan worden toegelicht hoe groot de voordelen van de stationsactiviteiten voor de vervoersactiviteiten van NS in kwantitatief opzicht zijn?

De leden van de VVD-fractie vragen vervolgens hoe, tegen welke voorwaarden, bedragen en uitgangspunten, de stations «te boek» staan in de boekhouding van NS. Welke regels worden hierbij gehanteerd en waarom? Deze leden vragen de regering of zij kan aangeven wat de opbrengsten van de verschillende commerciële activiteiten van NS zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de regering kan aangeven of zij de stelling op pagina 45 van het rapport inzake het behalen van het rendement door NS Groep met alleen de core-business-activiteiten onderschrijft en hoe zij dit beoordeelt in het licht van een concessieperiode na 2025, waarbij wellicht ook andere partijen kunnen inschrijven op de concessie. Kan de regering naar aanleiding van de volgende conclusie op dezelfde pagina onderbouwen in welke mate dit gevolgen heeft voor de financieringskosten? Welke voordelen geniet NS Groep in welke mate door de stationsactiviteiten op het gebied van het risicoprofiel als financieringskosten?

In het rapport lezen de leden van de VVD-fractie verder dat wordt geconstateerd dat een verkoop door NS Groep ook gevolgen zal hebben voor de Staat als aandeelhouder. Het is immers aannemelijk dat hogere kosten voor vreemd vermogen en de lagere kasstroom leiden tot een lager dividend voor de overheid. Kan de regering aangeven welk afwegingskader er gehanteerd wordt in de belangenafweging van de Staat als aandeelhouder van NS Groep versus het belang van een gelijk speelveld, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de regering kiest voor variant twee uit het rapport van Ecorys. Deze leden

vragen waarom de regering ex post toezicht voldoende acht op deze markt. Ecorys constateert in haar rapport op pagina 6 twee redenen om te kiezen voor ex post toezicht, namelijk: «de onderbouwing van de gesignaleerde knelpunten met praktijkvoorbeelden is echter in veel gevallen onvolledig of de urgentie van bepaalde genoemde knelpunten is niet aannemelijk». Waarom spreekt de regering over «theoretische mededingingsrechtelijke problemen»? Het komt de leden van de VVD-fractie voor dat Ecorys haar advies voor variant twee baseert op een mening, namelijk «de urgentie van bepaalde genoemde knelpunten is niet aannemelijk» en op de mening dat de onderbouwing van de gesignaleerde knelpunten onvolledig is omdat de aangeleverde praktijkvoorbeelden onvolledig waren. Kan de regering concreet aangeven welke aangeleverde praktijkvoorbeelden onvolledig waren? Waarop heeft Ecorys haar mening gebaseerd dat de urgentie van bepaalde genoemde knelpunten niet aannemelijk is? Welke set van criteria danwel feiten liggen aan deze mening danwel conclusie ten grondslag?

De leden van de VVD-fractie lezen ook dat eisen gesteld kunnen worden aan de stationsportfolio en dat de tarieven, gebaseerd op de kosten om diensten te verrichten, vermeerderd kunnen worden met een redelijke winst. Wat vindt de regering een redelijke winst in deze? Graag ontvangen deze leden het antwoord op deze vraag niet in algemene bewoordingen, maar in een concreet percentage, dus bijvoorbeeld 2%, 4% of 5%. Denkt de regering ook aan een maximum percentage voor de voorgestelde winsttopslag van NS? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welk percentage? En mocht NS boven het maximum winstpercentage uitkomen, is de regering dan voornemens die overwinst af te romen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar gaat deze opbrengst naartoe?

De leden van de VVD-fractie lezen verder dat de regering voornemens is nadere regels te stellen over de voorwaarden voor stationsportfolio's indien de huidige voorwaarden in de praktijk niet voldoen. Wie mag deze nadere regels vaststellen? Deelt de regering de mening dat de ACM hierbij betrokken dient te zijn? Zo ja, is de regering bereid dit in een nota van wijziging op te nemen? Zo nee, waarom niet en wie dan wel?

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat de ACM een jaar van tevoren de stationsportfolio's ontvangt en voldoende handhavende bevoegdheden heeft om op te treden tegen NS wanneer een stationsportfolio niet voldoet aan de wet. Deze vragen welk traject van beroep en bezwaar doorlopen wordt als NS de voorstellen danwel aanwijzingen van de ACM niet overneemt, en hoe lang dat traject in potentie kan duren indien een dergelijke zaak aan de rechter wordt voorgelegd. Is dat meer of minder dan een jaar? Indien er een geschil ontstaat tussen ACM en NS, op basis van welke versie van de stationsportfolio wordt gedurende de duur van dat geschil door NS gehandeld op het betreffende station? De versie van NS, of de versie met daarin de wijzigingen zoals de ACM die heeft voorgesteld?

Over de activiteiten op stations hebben de leden van de VVD-fractie nog verschillende vragen. Zo vragen de leden van deze fractie hoe bepaald wordt welke activiteiten worden ontplooid op NS-stations. Welke onderdelen binnen NS Stations zijn het meest renderend en welke niet? Wordt er ook fictief gehuurd en wat zijn huurprijzen op de verschillende stations? Hoe wordt een nieuw te verhuren ruimte verhuurd? Is dit aan de hoogste bieder of afhankelijk van de activiteit? Hoe wordt de huur bepaald voor de verhuur van commerciële ruimte aan derden en hoe verhoudt zich dit tot de huurprijzen die NS rekent voor activiteiten die ze zelf exploiteert? In hoeverre bepaalt NS in het huurcontract de producten die worden verkocht? Met andere woorden, mag een huurder ook andere producten

gaan verkopen binnen de bestaande formule of mag de huurder van formule wisselen (bijvoorbeeld van broodjes naar pizza's of boeken)? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

In het rapport van Ecorys lezen de leden van de VVD-fractie dat het onwenselijk is dat als de stations worden gedecentraliseerd (model twee) er geen eenheid meer is tussen stations. De leden van deze fractie vragen zich af waarom dit onwenselijk is. En waarom zou decentralisatie leiden tot een onprettig verblijfsklimaat? Heeft een decentrale overheid niet ook belang bij een goed en veilig station? En waarom heeft decentralisatie een negatieve invloed op de kwaliteit van de reisinformatie? Dit is toch in de concessie opgenomen? Als er wordt gedecentraliseerd kan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu minder sturing uitoefenen. Waarom wordt dit als negatief beoordeeld in het rapport, zo vragen de leden van de VVD-fractie. De leden van deze fractie zouden graag ook een onderzoek naar dit scenario willen. Is de regering bereid een dergelijk onderzoek uit te voeren? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag in hoeverre commerciële activiteiten op stations aan het publieke domein toebehoren. Wat is de maatschappelijke functie van een station en hoe verhoudt deze zich tot het verkopen van eten? Wat en hoe dragen de stations bij aan de beleidsdoelen van het openbaar vervoer in zijn algemeenheid en wat zou het onderbrengen van de stations bij ProRail daar aan af doen, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Deze leden horen graag waarom er verlies aan efficiency zou optreden als ProRail de stations zou beheren.

De leden van de VVD-fractie zien graag een nieuwe analyse met als uitgangspunt dat de vervoermarkt op het hoofdrailnet toegankelijk wordt voor andere vervoersbedrijven. De leden van deze fractie willen daarbij ook voor een dergelijke situatie een analyse van de vijf verschillende modellen die in het rapport van Ecorys worden behandeld.

Ook willen de leden van de VVD-fractie graag een vergelijking met het model van Schiphol. Hoe ziet dat model er uit in verhouding met het huidige model van NS Stations en in geval de stations naar ProRail zouden gaan of naar een andere partij?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de toekomstbestendigheid een belangrijk beoordelingscriterium is voor de modellen in het rapport van Ecorys. Dat wil zeggen dat de modellen ook toekomstbestendig zijn na de eerstvolgende concessie. De modellen zijn beoordeeld ten opzichte van een referentiesituatie waarin de maatregelen uit de Lange Termijn Spooragenda zijn geïmplementeerd. Dat wil zeggen dat er niet gekeken is naar een situatie waarin bijvoorbeeld het vierde spoorpakket verlangt dat er op termijn een andere marktordening op het Nederlandse spoor wordt verlangd. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er dan sprake is van toekomstbestendigheid. Waarom is niet naar een dergelijk scenario gekeken in het kader van toekomstbestendigheid? Is de regering bereid om hier alsnog naar te laten kijken? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Met betrekking tot de concessie vragen de leden van de VVD-fractie of de regering kan aangeven hoe zij de volgende stelling uit het rapport beoordeelt: «Indien de marktordening van het personenvervoer per spoor zodanig wordt gewijzigd dat het hoofdrailnet wordt onderverdeeld in meerdere grotere concessies, zal het voordeel op gebied van marktordening van het onderbrengen van de stations bij een overheidspartij die volledig onafhankelijk is van vervoerders belangrijker kunnen wegen dan indien de hoofdrailnetconcessie in de toekomst (nagenoeg) ongewijzigd

blijft». Waarom is deze optie van het onderverdelen in meerdere grote concessies niet verder onderzocht, mede met het oog op de concessieperiode na 2025, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie lezen dat de stationsportfolio in de wet wordt verankerd. Welke voorwaarden worden gesteld aan de inhoud van de geschilbeslechtsingsprocedure? Wordt er in richtlijn 2012/34/EU gesproken over de positionering van stations? Bieden de richtlijn en dit wetsvoorstel ruimte om in de toekomst te kiezen voor een andere eigendoms- of beheerpositie van stations, zo vragen deze leden.

Vergoedingen toegang dienstvoorzieningen en verlening diensten

De leden van de D66-fractie lezen dat een uitzondering mogelijk is op de bandbreedte van de heffingen wanneer er meerdere exploitanten zijn. Kan de regering een voorbeeld geven van een dergelijke situatie?

Transparantie over voorwaarden toegang en vergoedingen

De leden van de D66-fractie lezen dat beheerders zelf verantwoordelijk zijn voor de juistheid en volledigheid van de gegevens die in de netverklaring worden opgenomen als ze zelf exploitant zijn. Hoe kan er toezicht gehouden of bezwaar worden geuit op de juistheid van deze gegevens, zo vragen deze leden.

Toezicht door de ACM

Onafhankelijkheid toezichthouder

De leden van de VVD-fractie lezen dat de ACM ingevolge richtlijn 2012/34/EU de Europese Commissie kan verzoeken onderzoek te doen naar een specifieke maatregel die door de nationale autoriteit ter toepassing van de richtlijn is genomen. Kan de ACM de Europese Commissie verzoeken om onderzoek te doen naar de schadevergoeding waar NS conform artikel 70 van de ontwerpvervoerconcessie voor het hoofdrailnet recht op heeft als het aanbod van binnenlands vervoer in internationale treinen door een andere vervoerder leidt tot een netto negatief financieel effect voor NS op de desbetreffende corridor, wanneer dit negatief effect groter is dan 10 miljoen euro gedurende de concessieperiode, zo vragen deze leden. Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen dat er in de memorie van toelichting regelmatig een parallel wordt getrokken met de sectoren energie en luchtvaart. Kan de regering op hoofdlijnen de overeenkomsten en verschillen schetsen in het markttoezicht dat de ACM heeft tussen deze sectoren en de spoorsector?

Overige onderwerpen

Netverklaring

De leden van de VVD-fractie lezen dat artikel 58, lid 5 veronderstelt dat bezwaar tegen de stationsnetverklaring binnen zes weken na publicatie daarvan in de Staatscourant aangetekend moet zijn. Gebeurt dat niet, zo blijkt uit de memorie van toelichting, dan vervalt het recht op bezwaar. Argumenten om dat zo te organiseren liggen onder meer in rechtszekerheid. Deze leden vragen de regering om toe te lichten waarom niet gekozen wordt voor een systematiek waarbij gedurende de looptijd van de netverklaring een probleem (zo nodig binnen zes weken na het

ontstaan daarvan) aan de orde gesteld kan worden als en zodra dat werkelijk manifest is.

Voor de leden van de VVD-fractie is op basis van ervaringen uit andere markten, waaronder de telecommarkt, duidelijk dat pas als de stationsnetverklaring van kracht is, kan en zal blijken of die op de juiste wijze wordt uitgevoerd, hoe de exploitant van de voorzieningen daaraan invulling geeft, hoe dat uitwerkt voor de met hem concurrerende partijen en welke knelpunten daarbij mogelijk ontstaan. Als een probleem pas later dan binnen de eerste zes weken zich voor blijkt te doen, hebben partijen dan nog de mogelijkheid om zich daarover bij de ACM te beklagen en de ACM te verzoeken om de klacht te beoordelen of geschilbeslechting te organiseren, zoals dat bijvoorbeeld ook gebruikelijk is in de telecomsector, zo vragen deze leden. Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de regering in kaart heeft gebracht welke mogelijke administratieve lasten voor de ACM en het bedrijfsleven ontstaan op het moment dat de stationsnetverklaring integraal, met inbegrip van alle potentiële problemen die bij de uitvoering van die verklaring kunnen ontstaan, binnen zes weken na publicatie van de verklaring bij de ACM worden voorgelegd. Zo nee, waarom niet? Is de verwachting gerechtvaardigd, dat die lasten hoger zijn – of ten minste hoger kunnen zijn – dan de lasten die gemoeid zijn met geschilbeslechting op een «case by case» basis? Zo nee, waarom niet? Deelt de regering de mening dat dit een ongewenst effect is, zo vragen deze leden. Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen verder in hoeverre hier gekeken is naar de ervaringen in andere sectoren. Een alternatieve mogelijkheid zou immers zijn om klachten aan de ACM voor te leggen op het moment dat zij ontstaan. De ACM neemt daarna haar beslissing, waartegen vervolgens bezwaar en beroep via de bestuursrechter open staan. Onderwijl is een besluit van ACM alvast bindend, tenzij schorsing daarvan wordt voorgeschreven door de voorlopige voorzieningenrechter. Deze methode is staande praktijk in de telecomsector en daar ook al jaren gebruikelijk en beproefd, terwijl ook daar argumenten als rechtszekerheid of bestendigheid en voorspelbaarheid van de ACM als toezichthouder even relevant zijn. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen toepassing van dit regime op de stationsnetverklaring. Welke bezwaren zouden daar tegen bestaan? Is de regering bereid het wetsvoorstel op dit punt aan te passen, zo vragen deze leden. Zo nee, waarom niet? En hoe luidt de opinie van de ACM op dit punt? Heeft de regering de ACM om advies gevraagd? Zo ja, kan de regering dat advies aan de Kamer toesturen? Zo nee, dan verzoeken de leden van de VVD-fractie de regering om dat advies alsnog aan de ACM te vragen en dat ook naar de Kamer toe te zenden. Indien de regering daar niet toe bereid is ontvangen deze leden graag een uitgebreide toelichting.

Advies en consultatie

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of regionale personenvervoerders betrokken zijn bij de opstelling van dit wetsvoorstel. Als zij niet betrokken zijn, vernemen deze leden graag de reden daarvoor en of dat alsnog kan gebeuren.

De leden van de D66-fractie zouden graag een afschrift willen hebben van het advies van de ACM. Kan de regering de Kamer dat samen met de nota naar aanleiding van dit verslag toezenden? Voorts lezen deze leden dat het wetsvoorstel en de memorie van toelichting op een aantal punten zijn gewijzigd naar aanleiding van het advies van de ACM. Kan de regering een overzicht geven van deze punten?

Voorts vragen de leden van de D66-fractie of er op enigerlei wijze, bijvoorbeeld ambtelijk, met de Europese Commissie gesproken is over de implementatie van de richtlijn. Zo ja, wat was hiervan de uitkomst?

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel M

De leden van de D66-fractie constateren dat er een heffing komt bij toegewezen, maar niet benutte capaciteit. Is er binnen richtlijn 2012/34/EU ook ruimte om deze capaciteit bij structurele onderbenutting aan een andere vervoerder toe te wijzen, zo vragen deze leden.

Artikel I, onderdeel O

De leden van de D66-fractie vragen wat de voorgenomen wijzigingen op de kaderovereenkomsten behelzen en wat de rol van de ACM bij deze kaderovereenkomsten zal zijn.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen welke rol het spoorgoederenvervoer heeft in deze wetswijziging.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de onderhandelingsresultaten inzake het zogeheten «vierde spoorpakket» bij dit wetsvoorstel betrokken worden. De Kamer heeft dit pakket immers als prioritair Europees dossier aangemerkt.

De leden van de CDA-fractie hebben geconstateerd dat het wetsvoorstel geen evaluatiebepaling kent, noch een overgangsbepaling, noch een horizonbepaling. Graag vernemen zij de motivatie daarvoor.

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie of de regering verwacht dat de deadline voor de implementatie van richtlijn 2012/34/EU (in casu 16 juni 2015) gehaald zal worden.

Lagere regelgeving

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering bereid is de aangekondigde ministeriële regeling voor te hangen bij de Kamer. Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Kamer betrokken wordt bij de totstandkoming van de lagere regelgeving op basis van alle delegatiebepalingen in het wetsvoorstel, bijvoorbeeld via een voorhangprocedure. Graag vernemen zij per delegatiebepaling of, en zo ja hoe, de voorhangprocedure geregeld zal worden.

De leden van de D66-fractie constateren dat op sommige punten nog algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) worden uitgewerkt. Deze leden vragen om een overzicht van deze AMvB's, welke daarvan een voorhangprocedure kennen en wanneer ze in werking zouden moeten treden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
T. van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink