

## Voorzitter

kwijtschelding van aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXX);

- adres van F. van Raalte te Nijmegen betreffende een betalingsregeling voor zijn belastingschuld (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXI);

- adres van P.Z. Sedney te Rotterdam betreffende kwijtschelding van dan wel een betalingsregeling voor een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen, alsmede de wijze van berekening van zijn betalingscapaciteit (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXII);

- adres van A. van Hoven te Geleen betreffende kwijtschelding van een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXIII);

- adres van W.H.A.H. Wolfs te Hoensbroek betreffende een betalingsregeling voor aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen, alsmede voorkoming van dubbele belasting (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXIV);

- adres van T.H.J.M. Kroon-Verroen te Amersfoort betreffende (gedeeltelijke) kwijtschelding van of een betalingsregeling voor aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen alsmede terugvordering van huursubsidie (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXV);

- adres van M. Schreuder te Geldermalsen betreffende kwijtschelding van een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXVI);

- adres van R.K. Addae Ntiamoah te Schiedam betreffende kwijtschelding van een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXVII);

- adres van B.F. Verhagen te Hellevoetsluis betreffende een betalingsregeling voor een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXVIII);

- adres van O. Kofie Fofie te 's-Gravenhage betreffende een betalingsregeling voor een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XXXIX);

- adres van J.H. Mestrom te Echt inzake kwijtschelding van aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XL);

- adres van R.J.L. Koopman te Almere betreffende kwijtschelding van aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XLI);

- adres van T.Y. So te 's-Gravenhage betreffende kwijtschelding van een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XLII);

- adres van M. Tintel te Nieuw Weerdinge betreffende kwijtschelding van dan wel een betalingsregeling voor aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen alsmede de premieplichtigheid van bepaalde buitenlandse inkomsten (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XLIII);

- adres van H.D. te S. met betrekking tot kwijtschelding van een opgelegde boete op een aanslag in de motorrijtuigenbelasting (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XLIV);

- adres van L.A. Jonkers te Schiedam betreffende een betalingsregeling voor een aanslag inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen (gedrukt stuk Eerste Kamer 1997-1998, nr. XLV).

De **voorzitter**: Ik stel voor, de conclusies van de commissies over te nemen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Wijziging van de Vreemdelingenwet (25172);**

- **Regels ter afwijking van de gevaren van infectieziekten (Infectieziektenwet) (25336).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met wetsvoorstel 25172 te hebben kunnen verenigen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van richtlijn nr. 95/18/EG en richtlijn nr. 95/19/EG (25335).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat merk ik het volgende op.

Tijdens het debat in deze Kamer op 11 november 1997 over het wetsvoorstel tot aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan richtlijn nr. 91/440 EEG en verordening (EEG) nr. 1893/91 (wetsvoorstel 24042), werd door de woordvoerders zorg uitgesproken over het proces met betrekking tot marktwerking en concurrentie op of om het spoor. De vrees werd uitgesproken dat reeds een weg is ingeslagen die onomkeerbaar zal blijken te zijn, en dat de Eerste Kamer bij toekomstige wettelijke regelingen voor een voldongen feit zal komen te staan. In haar beantwoording heeft de minister toen gezegd dat het hier ging om een beleidsarme vertaling van een richtlijn in Nederlandse wetgeving. Voorts zei zij, dat omtrent marktwerking en concurrentie nadere voorstellen worden opgesteld en dat zij hoopte dat deze begin 1998 bij de Kamer kunnen liggen. Deze voorstellen hebben wij nog niet ontvangen.

Thans ligt opnieuw een wijziging van de Spoorwegwet voor ter implementatie van enkele Europese richtlijnen, namelijk wetsvoorstel 25335. Bij de beoordeling van dit voorstel hadden wij gaarne de toegezegde nota over marktwerking en concurrentie in het spoorvervoer betrokken, maar helaas is die nog niet ontvangen.

Bij brief van 7 april 1998 heeft onze commissie de minister om informatie gevraagd over de implementatie van de richtlijnen 95/18 en 95/19 in de andere lidstaten en over de conceptnota De derde eeuw spoor. De minister deelde ons bij schrijven van 24 april jongstleden mee, dat de implementatie van deze richtlijnen slechts in vier lidstaten is afgerond en dat tegen de overige lidstaten, waaronder Nederland, een infractieprocedure is begonnen. Met behulp van een woordenboek hebben wij in de commissie begrepen, dat dit woord inbreuk betekent. Op dat moment beschikte de minister niet over nadere informatie. Kan de minister ons

## Baarda

thans hierover wel nader informeren?

Over de conceptnota Derde eeuw spoor kon de minister op 24 april jongstleden nog geen mededelingen doen omdat de behandeling daarvan in de ministerraad nog niet was afgerond. De commissie wil graag van de minister vernemen wat thans de stand van zaken is met betrekking tot deze nota. Uit persberichten vernemen wij dat experimenten met marktwerking in gang worden gezet. Dit geldt dan met name voor Oostnet in Gelderland en Noordnet in Friesland. In De Leeuwarder Courant van zaterdag 6 juni jongstleden las ik daarover het volgende. "Met het voorbereiden van de aanbestedingen loopt Friesland vooruit op de invoering van de nieuwe Wet personenvervoer die het openbaar vervoer aan de vrije markt toevertrouwt. Als die wet er volgend najaar nog niet is, gaat de aanbesteding niet door maar krijgt de provincie toch de aanmoedigingspremie van 1,8 mln." Wil de minister ons meedelen hoever thans de voorbereiding van wetgeving is gevorderd en wanneer wij voorstellen tegemoet kunnen zien? De zorg van onze commissie is dat de indruk wordt gewekt dat reeds een proces in gang is gezet zonder dat daarvoor een wettelijk kader aanwezig is. Met nadruk wil ik er namens onze commissie op wijzen, dat aanvaarding van het onderhavige wetsvoorstel niet kan betekenen dat daarmee ook maar enige instemming wordt gegeven aan marktwerking en concurrentie op of om het spoor. Dat oordeel wordt voorbehouden tot het moment dat wetsvoorstellen daaromtrent in deze Kamer aan de orde zullen worden gesteld.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Ik dank de woordvoerder die namens alle fracties sprak voor zijn inbreng.

De onderhavige wetswijziging loopt geenszins vooruit op welke verdere besluitvorming over mogelijke marktwerking op of om het spoor dan ook. Dit is een beleidsarme vertaling van twee richtlijnen die in de Europese Unie en naar ik aanneem ook in deze Kamer breed worden gedragen. Het gaat over de vergunningverlening aan nieuwe spoorwegondernemingen en bestaande ondernemin-

gen voorzover het gaat over internationaal vervoer en samenwerkingsverbanden voor internationaal gecombineerd vervoer. Bovendien gaat het over de gebruiksvergoeding. Wij hebben in Nederland afgesproken dat die tot 2000 nul bedraagt, uitgezonderd de freight freeway omdat daarvoor een internationale overeenkomst moest worden gemaakt. Vanaf 2000 moeten wij daaraan een nadere invulling geven.

De heer Baarda heeft gevraagd of niet een proces in gang wordt gezet. Hij baseert dat op de berichten die in de kranten hebben gestaan over Oostnet in Gelderland en Noordnet in Friesland. Dat is niet het geval. Over het streek- en stadsvervoer is een beleidsnota gepresenteerd die verleden jaar in de Tweede Kamer is behandeld en afgerond met beleidsconclusies, die thans in een wetsvoorstel worden vastgelegd. De Wet personenvervoer ligt bij de Raad van State. Ik ga ervan uit dat die de normale procedure zal vervolgen. De berichten in de krant gaan slechts gedeeltelijk over de spoorwegonderdelen van beide bedrijven, maar impliceren in deze gevallen nog niet de introductie van marktwerking in de vorm van aanbesteden in het spoorvervoer. Dat kan ook niet omdat nog geen voorstel door het kabinet is gedaan om over te gaan tot marktwerking c.q. algemene decentralisatie van het spoorvervoer.

Wat de nota betreft, zou ik graag hebben gezegd, dat de leden die al in huis hebben. Dat is niet het geval. Het is raar als ik thans zou zeggen dat het kabinet volgende week de nota naar de Kamer stuurt. Het is niet gebruikelijk dat een demissionair kabinet een nota, die toch niet geheel van politiek ontbloot is, presenteert. Men zal moeten wachten totdat een nieuw kabinet geformeerd is dat een feitelijk besluit over zo'n belangrijk onderwerp als dit kan nemen. Ik zeg erbij dat het dan wel heel snel moet om de doodeenvoudige reden dat er op dit moment onduidelijkheid is over hetgeen er gaat gebeuren na 2000. Die duidelijkheid is van groot belang, misschien niet eens zozeer voor wat er op het hoofdnet gebeurt, maar in elk geval wel voor de ontwikkeling van de regionale lijnen. De belangrijkste lijnen in dat verband zijn de lijnen in de Randstad die onderdeel gaan uitmaken van systemen als Randstadrail, Randstadspoor en dergelijke. Daarover moet echt snel

duidelijkheid komen. Mijn intentie was, die al te hebben kunnen geven, zoals bekend. Dat is niet gelukt. Ik kan niet anders zeggen dan dat mij dat spijt. Waarschijnlijk spijt het de leden van deze Kamer ook, want ik denk dat iedereen in deze Kamer zit te popelen om eindelijk eens een debat over de werkelijke toekomst van het spoor te kunnen voeren. Ik kan de Kamer wat dit betreft volstrekt geruststellen dat deze beleidswijzigingen geenszins vooruitlopen op de nieuwe voorstellen inzake het spoor.

Nogmaals, ik hoop dat het wetsvoorstel inzake personenvervoer snel van de Raad van State terugkomt en dat het vervolgens in de Tweede Kamer en in deze Kamer behandeld kan worden. Ons streven is erop gericht dat de definitieve spoorwegwet die nodig is om ook alle andere veranderingen bij wet geregeld te krijgen, de beleidsrijke wijzigingen, voor 1 januari 2000 in het Staatsblad wordt geplaatst.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Bepalingen inzake de financiering van de loopbaanonderbreking (Wet financiering loopbaanonderbreking) (25477);**  
- **Wijziging van de Ziektewet, de WAO, de WW en enkele andere wetten in verband met het wegnemen van belemmeringen in sociale verzekeringswetten bij het opnemen van onbetaald verlof (25618).**

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat na de eerste termijn van de zijde van de Kamer een schorsing van ongeveer drie kwartier zal worden gehouden, niet om de minister in staat te stellen zich te beraden op het antwoord, want dat weet hij, maar wel om de Tweede Kamer van antwoord te dienen op aldaar te stellen vragen.

De beraadslaging wordt geopend.