

Faber

inderdaad rond die *f* 120 uit. Neemt zij daar nu afstand van, of het nu gaat om 20% of 15%?

Staatssecretaris **Faber**: Het kabinet heeft gezocht naar een reëel percentage om te komen tot een maximumstelling en is daarbij uitgekomen op 20% van de gemiddelde pachtprijs. Dat percentage had veel hoger kunnen zijn, bijvoorbeeld als uitgegaan was van de hoogste pachtprizen. Heel bewust is ervoor gekozen om dat niet te doen. Ik vind het onverstandig om diezelfde formule nu te hanteren, omdat het maximumbedrag dan veel te laag wordt. Ik ben het echter met de heer Depla eens dat verschillende berekeningen mogelijk zijn.

De heer **Depla** (PvdA): Ik hanteer dezelfde rekensom als de staatssecretaris, daarbij uitgaand van consistent beleid. Als er dan wordt voorgesteld om het percentage op 15 te stellen, is mijn vraag of wordt uitgegaan van die consistente rekenmethode. Ik begrijp van de staatssecretaris dat zij dan een andere rekenmethode hanteert, omdat anders uitgekomen wordt op een onredelijk laag bedrag. Dat is duidelijk.

Staatssecretaris **Faber**: Ik ben blij dat ik die duidelijkheid heb kunnen geven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende motie zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Uitvoering van de Verordening (EG), nr. 718/1999, van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenvaartwateren (PbEG L 90) (Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot) (27634).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter. Op zichzelf is het voorliggende wetsvoorstel niets meer dan de implementatie van een verordening van de Raad van de Europese Unie. In zoverre is er vanuit de voorbehandeling die in het vooroverleg met de minister heeft plaatsgevonden, geen reden tot opmerkingen. Wij hebben een aantal vragen gesteld, die in de nota naar aanleiding van het verslag bijna afdoende zijn beantwoord.

Er blijft ons slechts een vraag bezighouden. Wat zal vanaf het moment dat we geen marktregulering meer hebben – na 29 april 2003 – het beleid van de minister zijn als uit de specifieke deelsector het verzoek komt om het crisisregime in de binnenvaart of een deel van de binnenvaart weer in te roepen? Ik verwijs naar de discussie die we in de marge van het overleg met de minister bijna een jaar geleden hadden bij de Transportraad. Het Tankvaartoverleg Nederland had de minister toen opgeroepen om het crisisregime in de tankvaart weer in te roepen. Wij hebben daar sindsdien niets meer van gehoord. Dat is geen wonder. De situatie in deze binnenvaartsector is inmiddels zodanig verbeterd dat er, naar ik begrepen heb, een dreigende golf van nieuwbouw in binnenvaart-tankers op ons afkomt.

Stel dat een sector op basis van wat zij in een conjuncturele situatie ernstige marktverstoring vindt, aan de minister vraagt om het crisisregime in te roepen, wat zou de minister dan zeggen? Er is op dit moment sprake van een evenwicht in de markt. Er is geen versturende overcapaciteit aanwezig dank zij diverse rondes van sloopregelingen. Als een sector of deelsector zijn eigenbelang ondergraaft door in grotere mate bij te dragen aan de zich dan voordoende overcapaciteit, zou het bijzonder merkwaardig zijn om dan van de overheid ingrijpen te vragen voor marktregulering.

Is de minister van mening dat na 29 april 2003 iedere sector in de binnenvaart hetzelfde behandeld moet worden als elke andere normale marktsector? Is zij van mening dat er geen sprake kan zijn van een capaciteitsregulering in de aanschaf van productiemiddelen? Wij hebben die ook niet voor de productie van vrachtauto's,

zeeschepen of vliegtuigen. Betekent een normaal bedrijfseconomisch regime ook in de binnenvaart dat vanaf 1 mei 2003 iedere sector zelf in de markt moet bezien of de planning van productiemiddelen wel of niet uitkomt?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. De heer Stellingwerf laat zich verontschuldigen wegens een dringende verplichting elders op dit moment. Ik zal mede namens de ChristenUnie het woord voeren.

Voorzitter. Wij kunnen constateren dat de binnenvaart weer op de politieke agenda staat. Mijn fractie vindt dat buitengewoon belangrijk, gezien de bijdrage die de binnenvaart kan leveren in de oplossing van de totale mobiliteitsproblematiek. De minister heeft aan het feit dat de binnenvaart weer zo hoog op de agenda staat een belangrijke bijdrage geleverd door middel van de recente internationale binnenvaart-conferentie. Wij hebben daar veel waardering voor. Wij hebben met genoegen kennisgenomen van de lovende woorden die de minister in dat kader over de binnenvaart en richting binnenvaart heeft gesproken. Nu hopen wij maar dat deze woorden ook tot daden in eigen land leiden. Wij zullen daar zeker bij de behandeling van de begroting en het MIT op terugkomen. Onze fracties hebben nog niet de indruk dat dit al echt is vertaald naar de plannen voor het komende jaar, maar daar praten wij nu niet over. Wij spreken nu over een wetsvoorstel dat door middel van capaciteitsbeheersing een bijdrage kan leveren aan een economisch gezonde binnenvaartsector en dat is van groot belang.

In het algemeen kunnen de fracties die ik nu vertegenwoordig wel uit de voeten met dit wetsvoorstel, maar bij ons leeft nog een aantal vragen. Aandacht voor de capaciteitsbeheersing blijft volgens ons nodig omdat het inherent is aan de binnenvaartvloot dat deze steeds weer naar overcapaciteit lijkt te groeien, met alle consequenties van dien, zoals veroudering en hogere vrachtprijzen. In dit opzicht kent het wetsvoorstel twee hoofdelementen. In de eerste plaats wordt de verplichting tot het betalen van een bijdrage als men scheepsruimte toevoegt, in fasen afgebouwd. In de tweede plaats wordt gestipuleerd dat

Van den Berg

er eventueel nieuwe maatregelen kunnen worden genomen om te voorkomen dat er opnieuw een ongewenste overcapaciteit zou ontstaan.

Op dit moment kunnen wij constateren dat vraag en aanbod in de binnenvaartsector redelijk goed in evenwicht zijn. Op dat "redelijk goed" kom ik straks terug. Ook op pagina 2 van de nota naar aanleiding van het verslag wordt geconcludeerd dat er sprake is van dit evenwicht. Deze situatie is voor een belangrijk deel te danken aan de sloopregeling en de oud-voor-nieuwregeling die in de afgelopen jaren zijn ingezet. In die zin hebben onze fracties wel begrip voor het afbouwen van deze regelingen. De oud-voor-nieuwregeling heeft niet alleen waarde bewezen in het doorvoeren van de sanering van de binnenvaartvloot, maar wel degelijk ook in de vernieuwing en modernisering van deze vloot. Die waarde kan de regeling ook nu, in een periode van meer evenwicht tussen vraag en aanbod, blijven vervullen. Om die reden kunnen onze fracties niet onverdeeld gelukkig zijn met het geheel schrappen van deze regeling. Heeft de minister ook niet het idee dat wij in dit verband een bruikbaar instrument laten vervallen?

Nu dit evenwicht is bereikt, is het ook zaak om dit resultaat vast te houden. Dan rijst natuurlijk de vraag of het wetsvoorstel daarvoor voldoende instrumenten biedt. Daarover hebben onze fracties toch nog wel zorg en ook de binnenvaartorganisaties sturen ons daarover zorgelijke berichten. Het gaat daarbij om een punt waarover de heer Herrebrugh zojuist al sprak, zij het vanuit een andere invalshoek. Het wetsvoorstel geeft immers pas mogelijkheden om de beschikbare financiële middelen uit het zogenaamde reservefonds in te zetten op het moment dat er reeds sprake is van een crisissituatie. In mijn ogen is dat eenvoudigweg te laat. Dan dempt men de put was wanneer het kalf is verdronken, of in binnenvaart-terminen: men dicht het lek pas op het moment dat het schip reeds is gezonken of zinkende is. Wij bepleiten daarom dat de desbetreffende maatregelen ook kunnen worden ingezet bij een dreigende of te voorziene ernstige marktverstoring in de binnenvaartsector. Dan behoeven de te nemen maatregelen immers waarschijnlijk veel minder

rigoreus te zijn en zal het ook veel minder kosten. Deelt de minister deze opvatting? Ik kan mij niet voorstellen dat de desbetreffende Europese verordeningen dit zouden willen doorkruisen. Bovendien spreken wij hier over geld dat uiteindelijk van de sector zelf is. Waarom zou dit middel niet mogen worden ingezet om een crisissituatie in deze sector te voorkomen? Daar hoor ik graag een nadere reactie op.

Voorzitter. Zojuist sprak ik over het bereikte evenwicht in de binnenvaartsector tussen vraag en aanbod. Ik merk daarbij op dat dit juist in mindere mate geldt voor de sector van de kleine binnenvaartschepen, dus de onderste tonnagecategorie. Hierbij lijkt steeds meer sprake te zijn van ondercapaciteit. Gelet op het toenemende belang van deze kleinere schepen, waarmee immers ook de kleinere vaarwegen benut kunnen worden, verdient dit toch aandacht. Dit is een aspect waar de "modal split" zeker mee is gediend. De vraag is dus of deze branche op dit onderdeel van dit beleidsveld voldoende aandacht krijgt in het rijksbeleid. Onderkent ook de minister dat hier zelfs sprake dreigt te zijn van een zekere mate van ondercapaciteit?

Een volgend punt is de vraag naar de besteding van de bijeengebrachte gelden in de fondsen. Wij pleiten ervoor om daar redelijk soepel mee om te gaan. Wat zij hiervoor nu precies de mogelijkheden? En wat zijn de nadelen als men voor de besteding van deze gelden meer naar de binnenvaart zou luisteren? Hebben de binnenvaartorganisaties daar behoorlijke inspraak in?

In een algemeen overleg hebben wij met de minister al eerder gesproken over de waardeverstoring van de Nederlandse fondsen. Onze fracties hebben met erkentelijkheid kennisgenomen van de antwoorden op de vragen in de nota naar aanleiding van het verslag. Ik begrijp het zo – maar als ik het niet goed begrijp, hoor ik dat graag – dat vanaf 2002 de uitgaven in het kader van de herstructurering binnenvaart met een bepaald percentage kunnen worden verhoogd. Ik citeer nu uit pagina 3 van de nota naar aanleiding van het verslag. Het verbaast ons toch enigszins dat wordt gesproken over "kunnen worden verhoogd". Mij is bekend dat dit ook in de sector behoorlijk gevoelig ligt. Het is immers geld van de sector zelf en

men vraagt zich af waarom er dan geen rekening wordt gehouden met het inflatiepercentages of een bepaald rentepercentage. Zo gaat het immers normaal met dit soort fondsen. Waarom is het eenvoudigweg niet mogelijk om het inflatiepercentage concreet toe te passen op de fondsgelden zelf? Waarom wordt in de nota het woord "kunnen" gebruikt? Waarvan is het afhankelijk of de door de minister aangegeven optie daadwerkelijk zou worden gebruikt? Naar de mening van onze fracties dienen deze gelden zonder meer jaarlijks te worden aangepast aan de inflatie. Dat is wel het minimum. Wil de minister dit toezeggen?

Ik wil tot slot nog twee punten behandelen. In de raadsverordening betreffende de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot uit 1992 zijn regels vastgelegd die grotendeels rechtstreeks toepasselijk zijn in de lidstaten. Een aantal onderdelen van de verordening waarvoor dat niet geldt, moest worden vertaald in dit voorliggende wetsvoorstel. De ChristenUnie heeft in de schriftelijke voorbereiding gevraagd op welke wijze andere landen dat hebben gedaan. Uit het antwoord op deze vraag valt af te leiden dat onduidelijk is hoe andere binnenvaartlanden, zoals Duitsland, België en Frankrijk, hiermee omgaan. Kan de minister ook aangegeven of de wettelijke vertaling van de verordening in die landen zou kunnen leiden tot vormen van concurrentievervalsing? Er zouden bijvoorbeeld in een van die landen minder strenge voorwaarden kunnen worden gesteld aan het nemen van capaciteitsmaatregelen dan in Nederland. Kortom, gaat de doorwerking inderdaad op uniforme wijze gebeuren en hoe ziet dat er in de tijd uit?

Wij hebben begrepen dat op dit moment in het deelorgaan binnenvaart van het overlegorgaan goederenvervoer over het capaciteitsvraagstuk wordt gesproken en dat de minister een rapport van bevindingen afwacht. Wanneer komt dat rapport uit? Kan de Kamer op enig moment in kennis worden gesteld van de conclusies die daaraan verbonden zullen worden? Zou er in dat verband ook aandacht kunnen worden gevraagd voor het capaciteitsbeleid voor met name de categorie kleinere schepen, waarvan er helaas steeds minder rondvaren?

Van den Berg

Voorzitter. Zoals ik al heb gezegd, kunnen wij het wetsvoorstel steunen, maar wij willen graag antwoorden op deze, voor ons belangrijke, vragen.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter. De markt moet zich uiteindelijk zelf reguleren. Daar zijn wij het mee eens. Capaciteitsregulerende maatregelen dienen slechts in een overgangperiode aan de orde te zijn. Dat is hier het geval. Wij onderschrijven die en wij onderschrijven ook het voorstel in zijn algemeenheid. De vragen die door beide voorgaande sprekers zijn gesteld, wil ik niet herhalen. Ik wacht de antwoorden rustig af. De tijd kan dan misschien wat efficiënter besteed worden.

Ik wil nog wel een lans breken voor het belang van de binnenvaart. Ik geloof dat dit belang door niemand bestreden wordt. Ook in de Kamer is men kamerbreed van mening dat het uiterst belangrijk is dat de binnenvaart verder gestimuleerd wordt. Ik denk dat de mogelijkheden van deze sector nog lang niet uitgeput zijn. De sector is multimoedaal, het is milieuvriendelijk vervoer en het vervoer is in een ruime mate mogelijk. Vandaar dat dit voorstel, waarbij een modernisering van de vloot en een toename van de capaciteit ook uitgangspunten zijn, heel belangrijk is. Ik noem verder de ontlasting van het wegvervoer op een manier die niet al te veel kost en de steun voor de aanleg van barge-terminals, voor de aanleg van ligplaatsen überhaupt en voor de verbetering van vaarwegen. Het CDA zal die uitgangspunten in de begroting van harte ondersteunen.

Zoals collega Van den Berg al opmerkte, heeft ook het CDA geconstateerd dat een aantal data in de tijd iets naar achteren verschoven zijn. Dat kan natuurlijk met technische redenen te maken hebben, maar wij willen graag dat deze zaken van de grond komen. In vergelijking met de kosten die met de aanleg van spoorlijnen gemoeid zijn, kan de capaciteit hier met relatief geringe middelen fors worden uitgebreid. Ook ik prijs de minister voor haar houding ten opzichte van het binnenvaartcongres en haar optreden op dat congres. Zij was zeer positief over de sector en heeft dat ook goed uitgedragen. Ik

onderschrijf die positieve benadering van harte. De CDA-fractie zal de sector ook in de toekomst zeker steunen.

Een van de vervoersorganisaties heeft een vraagteken gezet bij de capaciteit aan kleinere schepen voor smallere, nog niet verbrede of nog niet uitgediepte vaarwegen. Dat punt wordt ook in de stukken genoemd. Aan die schepen zou een tekort zijn. Wat vindt de minister daarvan? Als er een tekort aan is, kunnen wij daaraan dan op korte termijn in het belang van de gehele transportsector het een en ander veranderen?

Dat was het. Wij gaan akkoord met het voorstel en ik wacht de antwoorden van de minister af.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie heeft dit wetsvoorstel beoordeeld als een implementatie van de EU-verordening waartoe wij gewoon als Nederland gehouden zijn op basis van de eerder gemaakte afspraken. Wij hebben gezien dat er uitvoerig overleg is geweest en dat het Overlegorgaan Binnenvaart op hoofdlijnen heeft ingestemd met het voorliggende wetsvoorstel. Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de beantwoording van de schriftelijke vragen. Daaraan zijn vandaag mondeling nog enkele vragen toegevoegd. Uiteraard wachten wij ook de beantwoording daarvan met belangstelling af, maar wij denken dat wat wij hier doen op zichzelf een invuloefening is van datgene wat eerder uitvoerig is besproken. Daarom mag onze beperkte bijdrage aan dit debat zeker niet worden uitgelegd als minder aandacht hebben voor de sector binnenvaart. Ook wij zijn heel blij met de woorden die de minister heeft gesproken op de internationale conferentie. Bij de behandeling van de begroting en op andere tijdstippen moet de binnenvaart voldoende aandacht krijgen, maar sec kijkend naar het wetsvoorstel dat nu voorligt, kan ik mij beperken tot de opmerking dat wij daarmee kunnen instemmen.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mijnheer de voorzitter. De fractie van D66 stemt in met het voorliggende wetsvoorstel. De oud-voor-nieuw-

regeling is een succes geweest en de structurele overcapaciteit is verdwenen. Nu vraag en aanbod in evenwicht zijn, lijkt dit het goede moment om de oud-voor-nieuwregeling geleidelijk af te schaffen. Op 29 april 2003 zal dan op de binnenvaartmarkt de vrijemarktwerving haar intrede doen, maar niet zonder vangnet. Ook daarvoor kunnen wij begrip opbrengen. Als er een enorme verstoring in de vorm van overcapaciteit is, zal het middel dat wij nu gefaseerd afschaffen weer ter beschikking staan. Ik heb er overigens het volste vertrouwen in dat de sector het niet zo ver zal laten komen.

Nu wij het toch over de binnenvaart hebben – de heer Van den Berg heeft al gezegd dat de binnenvaart weer op de politieke agenda staat – kan ik het niet laten er nogmaals bij de minister op aan te dringen op korte termijn te reageren op het verzoek van de commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake nationale maatregelen voor beheer en onderhoud van vaarwegen. Dit naar aanleiding van de positieve uitspraken van de minister tijdens de internationale binnenvaartconferentie in Rotterdam aan het begin van deze maand. De heer Stroeken sprak er ook al over. Ik zou zeggen: minister, geen woorden, maar daden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik spreek dank uit voor alle vriendelijke opmerkingen die zijn gemaakt over de internationale binnenvaartconferentie. Ik ben het met de woordvoerders eens dat het een zeer succesvolle conferentie was. Wij hebben daarop als aanwezige landen afspraken gemaakt. Er waren Europese landen aanwezig, maar ook China en Vietnam. Met een binnenvaartschip zijn die laatste landen uiteraard minder goed te bereiken, maar het was belangrijk dat die landen ook vertegenwoordigd waren. Er zijn afspraken gemaakt die worden uitgewerkt door de CEMT, de Rijnvaartcommissie, de Donaucommissie en de Europese Commissie. Dat betekent dat alle internationale gremia actief zijn op dit punt. Wij zullen de vinger aan de pols houden, want de bureaucratische problemen zijn minstens zo ingewikkeld als de vraagstukken met betrekking tot de infrastructuur. Het is dus heel erg goed om met elkaar afspraken te

Netelenbos

maken teneinde ervoor te zorgen dat de binnenvaart in Europa steeds intensiever kan worden gebruikt.

Nederland doet het erg goed, maar de groeicijfers geven aanleiding om goed op te blijven letten. In 2000 is het goederenvervoer licht gestegen, met 31,5 miljoen ton voor alle modaliteiten. Daarvan is 27 miljoen ton overzee vervoerd en bij het spoor 3 miljoen ton extra. Via pijpleidingen is 23 miljoen ton vervoerd en via de binnenvaart 2 miljoen ton. Anders dan in andere jaren blijft men dus wat achter. Het blijft belangrijk om dit in de gaten te houden.

Ik voelde mij erg thuis bij de opmerkingen van een aantal woordvoerders die de markt het werk wilden laten doen. Wij moeten niet zorgen voor een sector die van subsidies afhankelijk is. De zaak is nu opgeschoond en de oud-voornieuwregeling heeft geleid tot gezonde verhoudingen. De binnenvaart is nu dus gezond. Bij de tankvaart zullen wij moeten oppassen voor overcapaciteit, maar door de bank genomen gaat het zeer goed. Dat betekent dat de sector zelf zijn verantwoordelijkheid moet dragen. Ik verwacht ook dat hij dit doet, omdat overcapaciteit leidt tot marginalisering van de inkomsten van schippers en hun families en van bedrijven die binnenvaartschepen in exploitatie hebben genomen. Ik zou het een affront vinden om iedere keer opnieuw de subsidiepot aan te spreken en ga er dus van uit dat men er gezamenlijk voor zorgt dat een goede, slagvaardige capaciteit "in het water wordt gezet", dat men blijft vernieuwen en de markt geeft waarom hij vraagt. Ook bij de kleine schepen zien wij nieuwe interessante ontwikkelingen, zoals schepen die één container vervoeren of schepen die geen laad- en losinstallaties nodig hebben, maar direct goederen aan de wal kunnen zetten. Daarnaast bestaan subsidies voor terminalontwikkeling. Dat is logisch, want dit is een publiek-private activiteit. Maar voor het in de vaart brengen van schepen moet men nu zelf zijn verantwoordelijkheid nemen. Nogmaals, ik ga ervan uit dat men zich van die verantwoordelijkheid bewust is.

Er zijn ook vragen gesteld over ernstige verstoringen: wat gebeurt er als op 29 april 2003 de regeling is afgebouwd en het onverhoopt niet goed gaat? Inderdaad is dit een

curieuze datum, maar over een voorzichtige afbouw is lang gesproken. Immers, als die te abrupt gebeurt, dan gaan er bij de subsidieverlening allerlei zaken mis. Daarnaast is het van belang dat wij een waakmechanisme hebben afgesproken waarmee de ontwikkeling van de sector wordt bijgehouden. Een en ander is uitgewerkt in de richtlijn 91/672/EEG. Een lidstaat kan iets melden bij de Europese Commissie en kan vragen om passende maatregelen. Ik kan mij voorstellen dat men gezamenlijk handelt als men problemen ziet aankomen, maar wel moet worden voorkomen dat hierop kan worden geanticipeerd. Met behulp van een marktobservatiesysteem, uitgevoerd door het Instituut NEA, kan men heel goed de vinger aan de pols houden. Na een melding heeft de Commissie drie maanden de tijd om een oordeel te geven. Ook zij heeft hierin dus een positie en ook Europa moet dus vinden dat er iets aan de hand is.

Verder is gevraagd naar de mogelijke aanwending van de gelden in het fonds bij een ernstige verstoring. Het spreekt voor zich dat dit gaat om de sloop van schepen, maar het kan ook om andere zaken gaan. Vervroegde pensionering of omscholing van schippers is bijvoorbeeld ook een middel tegen overcapaciteit. Ook kunnen beroepsopleidingen worden aangeboden en bekostigd. Ook commerciële samenwerkingsverbanden, die wellicht toch een andere kijk op de overcapaciteit zouden kunnen bieden, kunnen worden bevorderd. Verder kan worden gedacht aan technische aanpassingen van schepen, waardoor bijvoorbeeld de verbetering van arbeidsplaatsen bevorderd wordt en de sector aantrekkelijk wordt om in te werken. Ten slotte denken wij aan de vakbekwaamheid van ondernemers. Kortom, het kan om veel zaken gaan. Wij mogen overigens toch ook hopen dat de brancheorganisaties de laatste thema's zelf op de agenda zetten. Maar het manco van de binnenvaartorganisaties is dat zij niet altijd even verenigd zijn. Zo'n vereniging van krachten zou wel helpen om te voorkomen dat de sector weer ongezond wordt. Om de sector gezond te houden, zou men er goed aan doen om heel goed met elkaar samen te werken. Zo nu en dan kan daar nog wel eens een tandje bij worden gezet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat laatste ben ik overigens van harte met de minister eens. Maar zegt de minister nu dat die regelingen ook kunnen worden ingezet als er sprake is van een dreigende crisissituatie? De zorg was toch een beetje dat gewacht zou moeten worden tot een crisissituatie is ontstaan; dan ben je eigenlijk al te laat, zoals ik in mijn eerste termijn heb benadrukt. Die regelingen moeten natuurlijk niet te vroeg worden ingezet, maar ik begrijp nu dat er toch mogelijkheden zijn om op zo'n situatie te anticiperen en dat men niet hoeft te wachten tot het al te laat is.

Minister **Netelenbos**: Het vraagt bestuurlijk verstandig opereren. Als men te snel anticipeert op een vangnet, leidt dat niet tot het gewenste gedrag. Maar het is natuurlijk wel verstandig om het niet eerst helemaal fout te laten gaan. De Commissie moet vervolgens beoordelen of er van zo'n situatie sprake is. Dat vind ik goed. Nederland is natuurlijk een uitzonderlijke lidstaat, gezien de grote vlucht die de binnenvaart in ons land heeft genomen. Als wij iets zouden melden, zou men snel kunnen denken dat wij uitsluitend ons nationaal belang behartigen. Het is dan ook goed, als in zo'n situatie de Commissie oordeelt en ook van mening is dat er sprake kan zijn van een ernstige verstoring. Ik denk dat de uitgewerkte monitor – een soort waakmechanisme – het vehikel moet zijn om de ontwikkelingen te volgen. Zodra wij constateren dat het niet goed loopt, stel ik mij voor dat wij de sector daarop aanspreken. Wij zullen dan vragen wat men denkt te doen om ervoor te zorgen dat het niet fout gaat. Dat is uiteraard de beste manier van opereren.

Er is indertijd gediscussieerd over de vraag of het geld in het fonds rentedragend kan zijn. Als gevolg van de comptabiliteitsregels kan een fonds, dat zich binnen de begroting bevindt, niet rentedragend zijn. Zoiets kennen wij niet. Zou dat maar zo zijn, want dan was er een aardige uitgangspositie voor het MIT. Maar zo is het niet geregeld. Wij moeten er echter wel voor zorgen dat het geld niet ontwaardt. Daarom is met de minister van Financiën een jaarlijkse prijscompensatie afgesproken. Dat is dus geen eenmalige compensatie, mocht men dat onverhoopt denken. Dat zou een

Netelenbos

misverstand zijn. Er is gepland dat er per jaar ongeveer 1,14 mln gulden wordt gecompenseerd. Cumulatief is er nu al sprake van 3,5 mln gulden. Het gaat dus om een jaarlijkse compensatie.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister is heel helder. In de nota naar aanleiding van het verslag stond het woord "kunnen", maar nu mag dus geconcludeerd worden dat deze compensatie jaarlijks plaatsvindt?

Minister **Netelenbos**: Het woord "kunnen" mag worden vervangen door "worden". Er wordt prijscompensatie toegepast.

De overige opmerkingen gingen vooral over de begrotingsdiscussie en over het MIT. Ik verheug mij daar natuurlijk uitermate op. Ik heb een afspraak gemaakt over de planning van meer overcapaciteit. Die afspraak zal gestand worden gedaan. Ik wijs de Kamer er wel op dat, als er geen extra budget is, er in het licht van de gemaakte afspraken met overheden een lastige discussie gevoerd zal moeten worden. Ik hoop dat de woordvoerders binnenvaart van de Kamer met mij willen kijken naar de generale infraproblemen. Wat mij betreft is de binnenvaart belangrijk, maar geen enkele sector is heilig verklaard. De bestaande vraagstukken moeten in totaliteit worden aangepakt. Mevrouw Ravestein is altijd consistent in dit verhaal. Ik heb mijn budgetten die ik heb gekregen bij de start van dit kabinet, juridisch bindend vastgelegd, met alle provincies. Men herinnert zich de discussie over de 300 mln gulden, het amendement-Dijsselbloem. Ik kan dat amendement niet uitvoeren zonder grote brokken met de provincie Brabant. Dat geldt voor iedere verschuiving in het MIT. Als fracties mij helpen bij de financiële beschouwingen en mij nieuw geld geven, kan ik meer dingen doen. Ik hoop dat men daarover spreekt met de financiële woordvoerders in plaats van altijd ergens een pijnpunt neer te leggen. Ik verheug mij op die discussie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb nog een aanvullende vraag. Ik heb geen antwoord gehad op de vraag hoe het gaat in andere landen. Wanneer bevalt het overlegorgaan

goederenvervoer van het rapport over de capaciteit? Leidt dat tot nadere conclusies waarover wij hier kunnen spreken? De vraag van mevrouw Ravestein is ook nog niet beantwoord.

Minister **Netelenbos**: De vraag over hoe het buitenland deze problematiek heeft opgepakt zal ik schriftelijk beantwoorden. Ik heb niet helemaal paraat hoe het zit met de andere landen. Nederland is al ingewikkeld genoeg.

Wat het overlegorgaan binnenvaart betreft zeg ik toe, dat ik de uitkomst zo snel mogelijk zal laten weten. Ik weet niet wanneer dat bevalt van de nota.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Op de tweede dag van de binnenvaartconferentie heb ik bij de regeling om een brief gevraagd over de uitkomst van die conferentie en welke consequenties die heeft voor het beleid van deze minister.

Minister **Netelenbos**: Ik heb die brief al vrijdag afgedaan. Ik heb een memorandum of understanding gestuurd. Ook de aangenomen resolutie heb ik gestuurd. Er is een voorzittersresolutie aangenomen met alle afspraken die richting Boekarest worden uitgewerkt. Het secretariaat zal hieraan hard moeten werken. Er is een MOU afgesloten met de Donaulanden. Dat is belangrijk omdat ook Joegoslavië medeondertekenaar is. Er moet voor worden gezorgd dat de Donau weer bevaarbaar wordt en dat de blokkades bij Novisad en andere blokkades worden verwijderd. Wij doen heel erg veel met betrekking tot vaarwegen en het ophogen van bruggen. Ik verwijs naar het projectenboek.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 16.08 uur tot 17.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heet heel hartelijk welkom een delegatie die in de voorzittersloge zit, en wel van het parlement van Letland, onder leiding

van de voorzitter van dat parlement. A very hearty welcome to the delegation from the Saeima of Latvia, under the chairmanship of the chairman of the parliament of Latvia.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Invoering van de mogelijkheid om de statuten van de Friese verenigingen en stichtingen in het Fries op te stellen (27647).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Van der Hoek** (PvdA): Foarsitter. It is mei sizzen net te dwaan. Niet schrikken, voorzitter, want ik ga nu over in het Nederlands.

De **voorzitter**: Ik ben met een Friezin getrouwd en ik kan bijna alles verstaan van wat u in het Fries zegt. Maar gaat u door in het Nederlands.

Mevrouw **Van der Hoek** (PvdA): Dan had ik, wat u betreft, dus in het Fries kunnen doorgaan. Ik zal dat niet doen, omdat ik over een aantal zaken met de minister overleg wil voeren, maar ik zal mijn bijdrage wel eindigen in de tweede rijkstaal. Ik begin opnieuw.

Foarsitter. It is mei sizzen net te dwaan. Dit Friese spreekwoord geldt voor de regering en in het bijzonder voor deze minister nu hij in het Jaar van de Talen het wetsontwerp presenteert om statuten en andere authentieke akten in de Friese taal te kunnen verlijden. Het doet mijn fractie groot genoeg dat, na de Friese vragen die hierover door mij en collega's van VVD, D66, CDA en ChristenUnie zijn gesteld, de regering met deze voorstellen is gekomen. Hier kan terecht gezegd worden dat er opnieuw een stap voorwaarts is gedaan met betrekking tot de emancipatie van de Friese taal in het rechtsverkeer. Er wordt hiermee voldaan aan een wens die al jaren bij een groot deel van Friese verenigingen en stichtingen leeft. Dit wetsontwerp doet ook recht aan de doelstellingen zoals deze bijvoorbeeld in het kortgeleden getekende bestuursakkoord Fryske taal en kultuer zijn geformuleerd.

Voorzitter. Ik zal, omdat wij in de inbreng al uitgebreid zijn ingegaan