

Vergaderjaar 2009–2010

31 534

Evaluatie wet op het KNMI

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2010

Tijdens het Algemeen Overleg inzake het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de Wet op het KNMI op 24 maart 2009 (kamerstuk 31 534, nr. 3) is toegezegd dat u gelijktijdig met de indiening van de wijziging van de Wet op het KNMI een overzicht ontvangt met publieke en private taken op het gebied van het verstrekken van weerinformatie inclusief argumentatie. Dit is als volgt aangepakt. Het KNMI heeft een concept-lijst opgesteld van taken die het KNMI verricht en voorbeelden van producten en diensten, die marktpartijen leveren. Deze concept-lijst is besproken in het Overleg Meteorologie, dat zoals aangekondigd in het kabinetsstandpunt is ingesteld. Dit heeft geleid tot het toegezegde overzicht van de taken die het KNMI verricht en voorbeelden van producten en diensten die de markt op de onderscheiden gebieden levert (zie bijlage 1).¹ In het vervolg wordt een en ander toegelicht, waarbij ook wordt ingegaan op de opmerkingen, die de leden van het Overleg meteorologie naar aanleiding van het overzicht hebben gemaakt.

1. Publieke taken op het gebied van verstrekking van weerinformatie

Er zijn twee redenen waarom verstrekking van weerinformatie publiek kan zijn:

- 1) *Zelfvoorziening rijksoverheid:* Ingevolge de «Aanwijzingen inzake het verrichten van marktactiviteiten door organisaties binnen de rijksdienst» is dienstverlening door het KNMI aan organisatieonderdelen van de rijksoverheid aan te merken als zelfvoorziening Rijksoverheid. Het gaat hier met name om het verstrekken van weerinformatie aan de Koninklijke Luchtmacht en Rijkswaterstaat, die deze informatie nodig hebben voor hun taakuitoefening.
- 2) *Openbare orde en veiligheid:* Zoals in de memorie van toelichting bij de Wet op het KNMI is aangegeven zijn de taken van het KNMI «gericht op het waarborgen van de veiligheid van de Nederlandse samenleving, voor zover die wordt bepaald door meteorologische omstandigheden.»

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Overigens was dit principe niet in de wet doorgevoerd ten aanzien van verstrekking van informatie aan decentrale overheden. Dat was een hiaat, omdat activiteiten voor decentrale overheden zijn aan te merken als marktactiviteit conform genoemde aanwijzingen en voor het verrichten van marktactiviteiten een wettelijke grondslag vereist is. In het voorliggende wetsvoorstel is daarom als bepaling toegevoegd dat decentrale overheden een beroep kunnen doen op de diensten van het KNMI, indien zij van oordeel zijn dat de openbare orde of veiligheid in het geding is. In dat geval kunnen bestuurders besluiten de informatie van het KNMI te betrekken.

2. Taken op het gebied van het verstrekken van weerinformatie

Uit bijlage 1 blijkt dat op een groot aantal gebieden uitsluitend private weerbureaus actief zijn. Dit betreft de verstrekking van weerinformatie aan de land- en tuinbouw, de energiesector, het toerisme, de industrie, de sport en de verzekeringsmarkt. Hierna ga ik kort in op de gebieden, waarover leden van het Overleg Meteorologie vragen hebben gesteld.

2.1 Algemeen publiek

In de wet is aan het KNMI opgedragen een algemeen weerbericht te verstrekken. Onderdeel hiervan is alarmering bij extreme weersomstandigheden. De leden van het Overleg Meteorologie hebben de vraag opgeworpen hoe ver het KNMI mag gaan in de bewerking van data en de presentatie van informatie. In lijn met de wet verstrekt het KNMI het algemeen weerbericht met alle van belang zijnde facetten via onder meer de media en internet. Het KNMI dient terughoudend te zijn met de bewerking van informatie en de verfraaiing van de presentatie voor het algemene publiek en verstrekt geen doelgroepspecifieke weerberichten. Dat zijn aspecten waar de markt zich op toelegt. Waar hierover verschillen van inzicht zijn of dreigen kunnen deze aan de orde worden gesteld in het Overleg Meteorologie.

2.2 Provincies, gemeenten en waterschappen

Zoals hiervoor beschreven schept het gelijktijdig met deze brief ingediende wetsvoorstel ter wijziging van de Wet op het KNMI duidelijkheid in de verhouding tussen het KNMI en decentrale overheden. Leden van het Overleg Meteorologie vragen om het publieke karakter van neerslagalarmering aan waterschappen te heroverwegen. Wat mij betreft is dit echter de essentie van wat wettelijk als veiligheidstaak bij het KNMI is neergelegd, want het gaat om alarmering bij extreme weersomstandigheden in het kader van de veiligheid. Regulier weeradvies, dat niet in het teken staat van de veiligheid, moeten waterschappen uiteraard wel van private weerbedrijven betrekken.

2.3 Evenementen

Met de voorgestelde wijziging van de Wet op het KNMI wordt duidelijkheid geschapen over weerinformatie ten behoeve van grote evenementen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de opmerkingen die de deelnemers van het Overleg Meteorologie hebben gemaakt. Het leveren van weerinformatie voor publieksevenementen is een markttaak. Alleen als een bestuurder de openbare orde en veiligheid in het geding acht en in dat kader specifieke weerinformatie nodig heeft, kan hij zoals hiervoor beschreven de hulp inroepen van het KNMI.

2.4 Scheepvaart en havens

Algemene berichtgeving aan het publiek, zoals in de wet aan het KNMI is opgedragen, omvat ook de scheepvaart. Een specifieke taak betreft het verstrekken van informatie aan Rijkswaterstaat in de rol van rijkshavenmeester van Rotterdam en Amsterdam ter onderbouwing van besluiten over het veilige gebruik van deze havens. Bij de uitvoering van deze taak gaat het zowel om veiligheid als om zelfvoorziening rijksoverheid. De deelnemers aan het Overleg Meteorologie vroegen waarom er een onderscheid is gemaakt tussen Amsterdam en Rotterdam en andere zeehavens. Het antwoord daarop is dat in de mainports Amsterdam en Rotterdam het aantal verkeersbewegingen dusdanig is, dat de havenmeester behoefte heeft aan specifieke weerinformatie, omdat de gevolgen van een calamiteit in deze twee havens van een andere dimensie zijn in termen van risico en economische schade dan in de andere zeehavens.

2.5 Luchtvaartmeteorologische dienstverlening

Op 24 maart 2009 spitste het debat zich toe op de luchtvaartmeteorologie. Ook de leden van het Overleg Meteorologie hebben hier opmerkingen over gemaakt. Hierna wordt ingegaan op de onderwerpen, die bij het debat aan de orde waren.

2.5.1 Is de huidige taakverdeling helder?

Op grond van artikel 28 van het verdrag van Chicago heeft Nederland zich verplicht om voor het luchtruim boven het Nederlandse grondgebied een luchtvaartmeteorologische dienstverlener aan te wijzen. De taken op het gebied van luchtvaartmeteorologische dienstverlening vinden hun grondslag in Annex 3 bij dit verdrag, waarin is vastgelegd welke luchtvaartmeteorologische diensten moeten worden verleend en wat de standaards en werkwijzen zijn. In de Wet op het KNMI is het KNMI in Nederland aangewezen als luchtvaartmeteorologische dienstverlener. Annex 3 is geïmplementeerd in de Regeling luchtvaart-meteorologische inlichtingen 2006. Daarmee ligt vast dat het KNMI de taken uitvoert, zoals beschreven in Annex 3. Wat daarbuiten valt, zoals bijvoorbeeld het in het AO genoemde strooiadvies voor de start- en landingsbanen op Schiphol, is aan marktpartijen. Wat mij betreft is de huidige taakverdeling dus heel helder.

2.5.2 Kan luchtvaartmeteorologische dienstverlening door een gecertificeerde private partij worden uitgevoerd?

Zoals vastgelegd in het verdrag van Chicago is een goede en stabiele luchtvaartmeteorologische dienstverlening cruciaal om een adequaat niveau van luchtvaartveiligheid te bewerkstelligen. Bij extreme weersomstandigheden moet de luchtverkeersleiding in samenwerking met de meteo-adviseur onder hoge druk een complexe afweging maken over het veilige gebruik van een luchthaven. Het staat buiten kijf dat luchtvaartveiligheid – en luchtvaartmeteorologische dienstverlening als onderdeel daarvan – een publiek belang vertegenwoordigt. Zowel uw Kamer als private weerbedrijven in het Overleg Meteorologie hebben de vraag opgeworpen in hoeverre een gecertificeerde private partij deze taak kan uitvoeren. Ik heb daarbij drie overwegingen:

1. Zoals op 24 maart 2009 reeds aangegeven is een eventuele wisseling van luchtvaartmeteorologische dienstverlener, zeker op een grote, windgevoelige luchthaven als Schiphol, gecompliceerd. Zoals door LVNL bevestigd tijdens de hoorzitting van uw Kamer in februari 2009 kost het enkele jaren om luchtvaartmeteorologische dienstverlening op Schiphol volledig onder de knie te krijgen, terwijl bij een overgang

naar een andere dienstverlener uiteraard vanaf de eerste dag aan alle veiligheidseisen moet worden voldaan. Overgang naar een andere dienstverlener brengt naar verwachting aanzienlijke kosten met zich mee. Ik vind in dat licht relevant hoe primaire gebruikers oordelen over de prestaties van het KNMI. De LVNL en de Luchtmacht Meteorologische Groep van Defensie hebben tijdens de hoorzitting aangegeven tevreden te zijn over de dienstverlening door het KNMI en deze te willen continueren. Ik vind het belangrijk dat deze partijen goed worden bediend.

2. In grote delen van de wereld en in alle Europese landen, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk op sommige deelaspecten, is de luchtvaart-meteorologische dienstverlener een publieke partij. In geen enkel Europees land zijn er echte ontwikkelingen richting marktwerking gaande. Hoewel private partijen op basis van de Europese gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten kunnen worden gecertificeerd voor het verlenen van deze diensten, deins ik ervoor terug om als Nederland voorop te gaan lopen in een ontwikkeling richting marktwerking, die verder nergens in Europa wordt ingezet.
3. Tot slot zijn de ontwikkelingen in Europees verband relevant. In het kader van de Single European Sky-regelgeving (SES) wordt in het project Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) gewerkt aan het tot stand brengen van een functioneel luchtruimblok voor de Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Dit moet uiterlijk in 2012 zijn afgerond. De samenwerking tussen deze landen en tussen de verleners van luchtverkeersdiensten zal sterk worden geïntensiveerd, mogelijk op langere termijn uitmondend in samenvoeging van luchtverkeersdienstverleners. Hier ligt een grote organisatorische opgave. In het kader van de SES-regelgeving geldt voor communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten een verplichting om die te organiseren onder marktvoorwaarden. Voor de verlening van luchtvaartmeteorologische diensten is een dergelijke verplichting begrijpelijkerwijs niet opgenomen. Binnen de andere bij het project FABEC betrokken landen zijn geen ontwikkelingen richting marktwerking. Een eenzijdig besluit van Nederland om over te gaan naar marktwerking van luchtvaartmeteorologische dienstverlening zou de samenwerking tussen publieke providers bemoeilijken, omdat het uitwisselen van informatie tussen marktpartijen en publieke partijen minder vanzelfsprekend is.

Alles overwegend leidt de combinatie van deze punten bij mij nog steeds tot de conclusie dat ik geen voorstander ben van het op dit moment naar de markt brengen van de onder Annex 3 van het verdrag van Chicago vallende luchtvaartmeteorologische dienstverlening. Dit is geen keuze voor de eeuwigheid. Periodiek moeten we met elkaar bezien wat de meest effectieve organisatievorm is. Een logisch volgend moment om naar dit vraagstuk te kijken is na de vorming van het Functional Airspace Block Europe Central.

2.5.3 Is in de huidige situatie zeker gesteld dat het KNMI efficiënt werkt?

Tijdens het debat is vanuit de Kamer aangedrongen op een zo effectief en efficiënt mogelijk werkend KNMI. Ik deel dat volkomen. Het KNMI komt goed uit de tot op heden door Eurocontrol uitgevoerde benchmarks van de kosten. Daarnaast let de luchtvaartsector zelf goed op de kosten van luchtvaartmeteorologische dienstverlening. Mede door deze externe druk laten deze kosten de afgelopen jaren een dalende lijn zien. Tussen 2003 en 2008 is het budget van het KNMI voor luchtvaartmeteorologische inlichtingen met 13% gedaald tot 9,6 miljoen euro in 2008. Afsproken is dat het KNMI in de periode 2010–2012 een kostenreductie van nog eens 15% realiseert. Naast kosten gaat het natuurlijk om kwaliteit. Bij de laatste

ICAO audit van het KNMI (2008) waren daarover geen opmerkingen. Relevant is dat op basis van de SES-regelgeving per 2012 prestatiesturing moet worden ingevoerd, die zich ook uitstrekt tot de luchtvaartmeteorologische dienstverlening. Inmiddels zijn de eerste stappen gezet om prestatie-indicatoren te ontwikkelen, internationaal voor het FABEC en nationaal voor LVNL en KNMI. Hiermee zal de gezonde druk op het KNMI toenemen om goede kwaliteit tegen een zo laag mogelijke prijs te leveren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings