

Vergaderjaar 2008–2009

31 534

Evaluatie wet op het KNMI

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 maart 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris betreffende de evaluatie op de Wet op het KNMI d.d. 13 oktober 2009 (31 534, nr. 2).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager

Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Zeven jaar geleden is de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) aangenomen in de Eerste Kamer en daarin staat dat de wet na vijf jaar geëvalueerd moet worden. Dat is ook gebeurd, maar augustus 2007 is natuurlijk al weer een hele tijd geleden. Wat dat betreft is deze bespreking wel aan de late kant. Door enkele commerciële partijen is de opzet van deze informatie bekritiseerd. Zij hebben bij de hoorzitting gezegd dat er een een-tweetje is geweest tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het KNMI, dat zij niet betrokken zijn bij de onderzoeksformulering en evenmin lid zijn van de begeleidingscommissie. Wel zijn zij geïnterviewd door KPMG in het kader van de evaluatie, maar dat heeft naar hun mening slechts een surrogaatbreng opgeleverd. Ik zou graag een reactie van de staatssecretaris krijgen op de kritiek. Onderschrijft zij ten principale het uitgangspunt dat een breed samengestelde klankbordgroep voor het formuleren van een onderzoeksdoelstelling en het begeleiden van een onderzoek cruciaal is? Als zij dat vindt, is zij dan bereid om bij de volgende evaluatie over vijf jaar hier wel rekening mee te houden?

Het KNMI heeft een aantal wettelijk verankerde, exclusieve taken: het verzamelen van weer- en seismologische gegevens via het netwerk van meetpunten, het algemeen weerbericht, het verzorgen van het weeralarm, luchtvaartmeteo, het doen van weer- en klimaatonderzoek en het geven van de daarbij behorende beleidsondersteuning. De overige meteorologische producten worden overgelaten aan de markt. Centrale vraag bij de

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

evaluatie was of deze verdeling tussen markt en overheid voldoet. Op grond van de hoorzitting heeft de SP-fractie geconcludeerd dat er zowel bij de afnemers als bij de commerciële weerbedrijven draagvlak is voor de publieke taken als het verzamelen van weergegevens, weer- en klimaatonderzoek en het afgeven van het weeralarm. Het publieke monopolie op de luchtvaartmeteo wordt bestreden door MeteoConsult dat ook beschikt over de benodigde kennis en papieren om deze taak uit te voeren. Op dit moment verzorgt dat bedrijf trouwens ook de scheepvaartmeteo voor de Belgische kust. Mij is, als ik de wet erop nasla, niet duidelijk wat nu precies het verschil in status is tussen luchtvaartmeteo en scheepvaartmeteo. Luchtvaartmeteo heeft een speciale omschrijving in de wet maar scheepvaartmeteo niet, dat zit in het algemene weerbericht. Ik zou daar graag meer duidelijkheid over hebben, want ik dacht eerlijk gezegd dat dit één vergelijkbare categorie was.

Het KNMI doet zijn werk op het gebied van luchtvaartmeteo prima, zoals ik recent zelf bij een werkbezoek aan Schiphol heb kunnen constateren. Echter, ook MeteoConsult beschikt over de nodige expertise en claimt bovendien over meer innovatiekracht te beschikken. De SP-fractie heeft dan ook stevige twijfels over de handhaving van de status-quo. Uiteindelijk hebben wij toch geconcludeerd dat de luchtvaart- en scheepvaartmeteo op dit moment het beste gediend zijn met de voortzetting van de bestaande situatie, waarbij het KNMI deze taken exclusief uitvoert. Daarvoor zien wij de volgende argumenten: de afnemers zijn zonder uitzondering tevreden tot zeer tevreden over de dienstverlening en ook het KNMI blijkt de laatste jaren in staat te zijn om in te spelen op veranderende behoeften bij de luchtvaart- en scheepvaartsector op een innovatieve manier. Als laatste is het in het kader van de ontwikkeling van de Single European Sky (SES) belangrijk om op dit moment rust in de tent te hebben. Wat ons betreft is deze afweging niet voor de eeuwigheid; bij de volgende evaluatie moeten wij daar opnieuw naar kijken. Er komt een wijziging op de Wet op het KNMI, waarbij ook sprake is van de bijzondere luchtvaartproducten. De staatssecretaris zegt dat zij er niet zo veel voor voelt om daar op dit moment meer ruimte in te bieden. Voor ons is dat nog een discussiepunt; wij willen daar in het kader van de schriftelijke behandeling van het wetsvoorstel nog eens over doorpraten met de staatssecretaris. Het is wel belangrijk dat er voldoende innovatiekracht blijft zitten in die luchtvaartmeteo, dit terrein ontwikkelt zich snel, al is het absoluut waar dat er helemaal geen reden is om te zeggen dat de kwaliteit nu slecht is, in tegendeel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil de heer Jansen vragen wat er gebeurd is sinds 5 maart. Ik begrijp dat hij toen op bezoek is geweest bij het KNMI. Wat heeft hij daar aangetroffen dat maakt dat zijn standpunt is veranderd?

De heer **Jansen** (SP): Soms kan het geen kwaad om een schot voor de boeg te geven. Dat heb ik op 5 maart gedaan. Ik heb dit ook gedaan omdat ik daarmee wil aangeven dat het ook voor de SP, en wij zijn toch een partij die de publieke zaak hoog in het vaandel heeft staan, geen wet van Meden en Perzen is dat die luchtvaartmeteo een publieke taak is. Voor ons is het een andere stap dan netbeheer in de energiesector: dat is een natuurlijk monopolie. Dit is een vorm van dienstverlening waarvan men ook best kan beargumenteren dat innovatie gediend is bij concurrentie, zij het dat veiligheid wel een belangrijk publiek aspect is. Ik ben overigens zowel bij MeteoConsult als het KNMI gaan kijken. Het is een dilemma, dat is duidelijk. Ik geef daarom aan dat het geen besluit is met eeuwigheidswaarde. Wij moeten het goed blijven volgen; er is ook sprake van een ontwikkeling van de Noordwest-Europese meteomarkt. Waar het uiteindelijk om gaat is dat er aan de ene kant voldoende innovatiemogelijkheden blijven en dat aan de andere kant de publieke belangen, waarbij veiligheid op één staat, fatsoenlijk geborgd blijven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat moet er dan gebeuren in de tussentijd, tot het volgend moment waarop weer bekeken wordt of het publiek of commercieel moet worden?

De heer **Jansen** (SP): Dat heb ik volgens mij gezegd. Per saldo, met al die twijfel die ik heb uitgesproken, concluderen wij dat de scheepvaart- en luchtvaartmeteo op dit moment het best gediend zijn bij de voortzetting van de bestaande situatie. Dat betekent dus dat het KNMI de exclusieve taak heeft om de luchtvaartmeteo uit te voeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat de vraag verkeerd wordt begrepen of misschien heb ik het niet goed gezegd. U zegt dat het niet voor de eeuwigheid is. Welke termijn is er dan nodig voor een volgende beslissing en wat moet er in die tussentijd gebeuren om bijvoorbeeld te zeggen dat het toch een commerciële taak is geworden en geen publieke meer is?

De heer **Jansen** (SP): Dat heb ik ook al gezegd. Er zijn namelijk twee momenten waarop de Kamer zich opnieuw kan gaan uitspreken. De eerste gelegenheid is als het wetsvoorstel komt dat de staatssecretaris heeft aangekondigd. Dat lijkt mij een mooie gelegenheid om op de inbreng door te praten. De tweede gelegenheid is uiteraard de volgende evaluatie, dat is over een jaar of drie, vier. Dat lijken mij daarvoor goede momenten. Voorzitter. Dankzij mijn collega Atsma van het CDA mag het weeralarm zich verheugen in de kritische belangstelling van de Kamer. Het grote aantal weeralarmen in 2007 was daar debet aan. Overigens voldeden die weeralarmen in 2007 wel aan de destijds geformuleerde criteria. Marktpartijen onderschrijven het nut van één weeralarm, er moet met één mond gesproken worden, maar zij zouden wel graag beter geconsulteerd worden bij de afweging of een alarm uitgaat. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris dat ook wil toezeggen. Wij begrijpen dat er op dit moment gekeken wordt naar het aanscherpen van de criteria om beter rekening te houden met het tijdstip waarop overlast verwacht wordt. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer wij daar een voorstel over kunnen verwachten?

In artikel 11 van de KNMI-wet is een KNMI-raad ingesteld die tot taak heeft het wetenschappelijk niveau van het KNMI te bewaken. Daarnaast is er ook nog een programmaraad. Ik wil graag een toelichting op wat de verhouding is tussen die twee raden. Ik constateer dat er in de KNMI-raad geen vertegenwoordiger zit vanuit de commerciële weerbedrijven. Ik hoor daar graag de argumentatie voor en als er geen principiële belemmeringen zijn, kan ik mij voorstellen dat dit uit oogpunt van pluriformiteit een idee is voor de toekomst.

KPMG heeft van de datapolitiek gezegd dat er een knoop moet worden doorgesneden: of wij moeten naar vrije datapolitiek of naar kostendoorberekening. De SP-fractie neigt, ik dacht net als de staatssecretaris, naar vrije datapolitiek. Wij zouden de informatie, die volgens mij nu al voor 97% door de belastingbetaler gefinancierd wordt, helemaal, voor 100%, kunnen betalen. Dan kan die gewoon op de site gezet worden en is die voor iedereen toegankelijk. Dat scheelt naar onze mening in bureaucratie, dus dat lijkt ons uit oogpunt van helderheid wel zo verstandig.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Op basis van het rapport «Markt en Overheid» uit 1997 waarin de scheiding wordt bepleit tussen private en publieke functies in één organisatie, is in 1999 besloten tot een scheiding van publieke en commerciële taken van het KNMI. De commerciële taken van het KNMI werden voortaan door een bedrijf uitgevoerd, Weathernews, en de publieke taken van het agentschap KNMI zijn vastgelegd en geborgd in de Wet op het KNMI. Die wet is in werking getreden in 2002 en na vijf jaar zou er een evaluatie plaatsvinden. In 2007 heeft KPMG deze evaluatie uitgevoerd die vooral gericht was op de verhouding tussen de publieke en de markttaken. Nu hebben wij in feite het moment van die

evaluatie. Ik hoor graag van de staatssecretaris een reactie op het geluid, onder andere afkomstig uit de door deze commissie gehouden hoorzitting en uit enkele brieven, dat de private markt bij deze evaluatie slechts in geringe mate is betrokken. Ik lees iets anders in de stukken, maar dit hoor ik uit het veld.

Over het weeralarm kan ik heel kort zijn. Het weergeven en in de mond nemen van het woord «alarm» is voorbehouden aan het KNMI. Dat het daarvoor anderen van te voren consulteert, lijkt ons logisch, met name waar het gaat om de regionale component. Gaat de staatssecretaris dit nu ook duidelijk maken aan bijvoorbeeld de ANWB?

De kern van dit AO gaat natuurlijk over de vraag of publiek en commercieel met de huidige wet in handen goed gescheiden zijn. De PvdA denkt van niet. De publieke taken van het KNMI zijn in onze ogen: het beheren van weerstations, participatie in internationale organisaties die op dit terrein werkzaam zijn, onderzoek naar verandering in het klimaat, seismologie, kennisontwikkeling en innovatie als ware het een universitaire kennisinstituut. Daar is, volgens mij, iedereen het over eens. Of men voor het verkrijgen van die gegevens moet betalen, laat ik nog even in het midden, alhoewel ik graag van de staatssecretaris daar een standpunt over hoor. Ik probeer steeds een parallel te trekken met het nationale wegebestand en met wat de overheid waarschijnlijk als «open source» gaat aanbieden aan commerciële partijen zodat de TomToms van deze wereld mooie producten kunnen maken. Ik probeer die parallel te trekken met deze wereld waar men van algemene informatie iets tot een mooi product kan maken. Wij moeten dus heel goed nadenken over wat publiek is en wat privaat, wat commercieel is. Op dit moment is het volgens ons zo dat sommigen wel en anderen, zoals de waterschappen, niet hoeven te betalen. Schiphol heeft gratis weerinfo van het KNMI. De staatssecretaris wil volgens mij nu ook gemeenten gratis gebruik laten maken. Het KNMI begeeft zich echter ook op de commerciële markt en dan is er eigenlijk weer sprake van oneerlijke concurrentie. Ook KPMG constateert dat de beoogde scheiding tussen markt en overheid niet bij alle onderwerpen even duidelijk is.

De PvdA is er nog niet van overtuigd dat de luchtvaartmeteorologische dienstverlening aan de burgerluchtvaart niet naar de markt moet worden overgeheveld. Datzelfde geldt voor de helikoptervluchten naar boorplatforms. Kan de staatssecretaris haar standpunt nog eens nader toelichten? Ik hoop dat zij dan ook in wil gaan op de paradox dat MeteoConsult is gecertificeerd voor luchtvaart door haar eigen inspectie. Commerciële partijen zijn door Shell ingehuurd voor de platforms op zee, doen de haven- en kustbewaking in België, wij huren ze zelf in voor de gladheidsbestrijding op Schiphol en voor de beveiliging van de Hogesnelheidslijn (HSL) over de brug bij het Hollands Diep. Kortom: de scheidslijn die getrokken wordt, is voor ons nog niet duidelijk. Ik probeer mij aan de andere kant ook voor te stellen hoe een aanbesteding van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening in zijn werk zou kunnen gaan. Het KNMI zou dan eigenlijk niet kunnen meedingen, maar de Franse en Britse KNMI wel. Nederland loopt voorop en dan zouden staatsbedrijven bij ons gaan meedingen. Ik ben er kortom nog niet uit. Ik ben heel benieuwd naar de opvattingen van de andere partijen en de antwoorden van de staatssecretaris.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De evaluatie van de Wet op het KNMI richt zich vooral op de verhouding tussen de publieke taken en de markt taken. In de KNMI-wet is geregeld wat taken van het KNMI zijn en wat taken van de markt zijn. Met deze wet is al een belangrijk deel van de weerdiensten naar de markt gegaan. Nederland loopt hierin in Europa voorop. Ik constateer dat de weermarkt op Europese schaal eigenlijk nog niet bestaat. Alleen de situatie in Engeland is enigszins vergelijkbaar met die van Nederland, maar zelfs dit land heeft de luchtvaartsector niet op de

markt gezet. De ChristenUnie vindt het niet verstandig om weerdiensten in de luchtvaartsector op de markt te zetten. Het gaat daarbij niet zozeer om de vraag of een bedrijf als MeteoConsult het niet zou kunnen. Een publieke taak als de luchtvaartveiligheid hoort naar onze overtuiging bij de overheid. Deze Kamer heeft al vaker gesproken over de taken van de luchtverkeersleiding; meerdere keren is daarbij de conclusie getrokken dat deze publiek moeten blijven. Het ligt voor de hand dit dan ook te doen voor de weersinformatie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) die hiervan een belangrijk onderdeel is. Het ligt overigens ook niet voor de hand om de weerinformatie voor de luchtvaart nu op de markt te zetten omdat in Europa de discussie over de Single European Sky nog loopt, mijn collega van de SP sprak daar ook over.

De heer **Atsma** (CDA): Kan de heer Cramer mij het verschil duiden tussen de exclusiviteit die hij nu bepleit voor het luchtruim – daar waar tegelijkertijd ook tal van helikopters bivakkeren, collega Roefs noemde dat ook – en voor de scheepvaart, waar er een megapubliek belang is bij het voorspellen van het weer en het volgen van de weersomstandigheden, bijvoorbeeld bij de Nieuwe Waterweg en de omgeving van de Rotterdamse haven? Daarbij kunnen ook grote risico's aan de orde zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Misschien is het niet altijd even gemakkelijk om dat technisch uit te pluizen. Ik denk dat het verschil met de luchtvaart vooral zit in de directe betrokkenheid van de overheid als het gaat om de luchtvaartveiligheid met daaraan gepaard de snelheid waarmee die informatie beschikbaar moet zijn. Dat is in de scheepvaart toch een andere orde.

De heer **Atsma** (CDA): Kent de heer Cramer dan de bijdrage die de luchthavens in Nederland hier, in dit huis, hebben gegeven naar aanleiding van het debat? Zij hebben hun grote zorg uitgesproken over het feit dat zo'n beetje alles is geautomatiseerd waarbij het menselijk oog volstrekt afwezig is en er risico's worden gelopen. Ook dat is KNMI.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Kennis genomen hebbend van alle inbreng, ben ik gekomen tot deze bijdrage. Makkelijker kan ik het niet maken.

De heer **Atsma** (CDA): Dat is een makkelijk antwoord.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, soms is de wereld makkelijk. Voorzitter. Ik had het over de discussie over de Single European Sky. Eerst zal het naar onze overtuiging duidelijk moeten zijn wat dit voor invloed heeft op de luchtverkeersleiding en daar moeten wij onzes inziens op dit moment niet op voorsorteren.

De ChristenUnie steunt het voorstel van de staatssecretaris om nu geen wijzigingen aan te brengen in de taakverdeling tussen het KNMI en de marktpartijen. Enkele verbeteringen die wel aangebracht worden in de wet, zoals het zorgen voor het dynamischer worden van de regelgeving, steunen wij. Het werk van het KNMI voor de overheid moet wel efficiënt gebeuren. Hoe toetst de secretaris dit en zijn er zo nodig daarin verbeteringen aan te brengen?

De heer **Jansen** (SP): Ik dacht dat de heer Cramer het niet heeft gehad over de data die op dit moment een beetje verkocht en heel veel gegeven worden; volgens mij 97% publiek geld, 3% privaat geld. Vindt de ChristenUnie het logisch dat dit volledig kosteloos gaat gebeuren of zit zij op de lijn dat dit juist kostendekkend moet gebeuren?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind het een interessante gedachte van de heer Jansen en ik wacht daarop het antwoord van de staatssecretaris af.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben weer eens een evaluatie. Daarbij valt in eerste instantie op, als ik kijk naar het proces, dat nogal wat partijen klagen over non-communicatie van het KNMI en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Er is één bijeenkomst geweest, maar er is geen reactie of bevestiging van het commentaar op het conceptrapport. Ook als mensen aanmerkingen hadden op het verslag kwam daar geen bevestiging op, laat staan een inhoudelijke reactie. Wij vinden dat het KNMI en het ministerie zo niet met derden, met marktpartijen, kunnen omgaan. Zo ver ik het heb kunnen zien, zijn de klachten terecht. Dat is eigenlijk op zich al reden genoeg om te zeggen dat deze evaluatie linea recta de prullenbak in kan, maar ik heb er nog wel een paar andere punten over. Wij vinden dat als het doorgaat zoals het nu loopt – in feite zegt de staatssecretaris: laat maar doorhobbelen – er nog steeds geen juiste en duidelijke scheiding is tussen de publieke en private taken. Alles blijft gewoon zoals het is. Is de burgerluchtvaart een groot publiek of een groot maatschappelijk belang? Wij hebben het idee dat dit onderscheid niet duidelijk is bij deze regering. Overigens, dat onderscheid is als ik luister naar mevrouw Roefs wel duidelijk bij de PvdA. Ik zou haast zeggen: een goed liberaal verhaal, maar daar doe ik haar geen plezier mee. Ik zeg dus: een goed inhoudelijk verhaal, zij heeft goed naar alle partijen geluisterd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Een goed sociaaldemocratisch verhaal.

De heer **Aptroot** (VVD): Een goed sociaaldemocratische verhaal, die kunt u van mij krijgen deze keer.

Voorzitter. De burgerluchtvaart is een heel groot maatschappelijk belang, maar het is niet per se een publieke taak. Het zijn geen overheidsvliegtuigen die vliegen. Dat betekent dat ook niet alles door de overheid hoeft te worden gedaan; veel zaken kunnen beter gedaan worden door private partijen. Voor de helikopters voor de boorplatforms wordt de weerinformatie allang door private partijen gegeven. Dat gaat voortreffelijk en als men zo hier en daar luistert en kijkt, gaat dat tegen aanmerkelijk lagere kosten dan het KNMI berekent en zou berekenen. Ook bij de maritieme diensten en de havendiensten zien wij geen noodzaak voor een voorkeur voor het KNMI. Het is niet per se beter, het is zeker duurder en in andere landen wordt dit allemaal door private partijen gedaan. Wij zijn het ermee eens dat er wel exclusiviteit moet zijn als het gaat om het weeralarm. Dat moet volstrekt eenduidig zijn; dus geen bedrijven of organisaties als de ANWB die hun eigen weeralarm hebben, dat is toentertijd terecht door de heer Atsma ter discussie gesteld. Als iedereen een weeralarm heeft, wordt het chaotisch. Wij vinden dat die exclusiviteit voor het KNMI nu voor de komende tijd goed geregeld moet worden. Wij willen dat het KNMI, en natuurlijk ook het ministerie, in de toekomst goed contact houdt met marktpartijen, dat zo veel mogelijk naar de markt gaat en dat de echt publieke taken bij het KNMI blijven. Dat zijn: het kenniscentrum, het fundamenteel onderzoek naar klimaat en seismologie, het beheren van weerstations en radars, deelname in de weersatellieten, participeren in internationale organisaties, het weeralarm en het verstrekken van informatie aan iedereen die de informatie kan en wil gebruiken. Wat ons betreft, zou dat tegen kostprijs moeten en kunnen, maar dan moet die kostprijs wel worden bewaakt want overheidsorganisatie hebben altijd de neiging om zichzelf wat op te tuigen en extra luxe te maken, want ze kunnen het toch makkelijk doorberekenen.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een vraag over de argumentatie van de heer Aptroot dat de luchtvaartmeteo naar de markt toe moet. Op zich is dit ook

voor ons geen uitgemaakte zaak, dat ben ik met hem eens, maar hij noemt daar met name het kostenargument. Dat begrijp ik niet goed, want als wij kijken naar de kosten van de luchtvaartmeteo in relatie tot de totale kosten en de besparing in de bedrijfsvoering, dan blijkt dat ook in de huidige situatie met een publieke leverancier als het KNMI de inverdieneffecten, in de orde van een factor tien of misschien wel meer, hoger zijn dan de kosten. Er is dus al sprake van een enorm inverdieneffect. Zou niet de kwaliteit centraal moeten staan? Is dat eigenlijk niet het cruciale element, in plaats van op een paar dubbeltjes die kwaliteit ter discussie te stellen?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat ben ik met mijn collega eens: kwaliteit staat voorop. Het aardige is dat in Nederland en ook in het buitenland blijkt dat private partijen minstens zo goed kunnen voldoen aan hoge kwaliteitseisen als het KNMI dat doet. Op dat punt hoeven wij die zorgen niet te hebben. Dat blijkt ook omdat vanuit het ministerie een partij als Meteo-Consult is goedgekeurd, gecertificeerd, voor dingen die zij in Nederland overigens niet mogen doen omdat er een KNMI-monopolie op rust.

De heer **Jansen** (SP): Nu ben ik gaan kijken bij de luchtverkeersleiding en die zegt dat het overgaan van de ene partij naar de andere minstens één à twee jaar leertijd kost. Dat betekent in de bedrijfsvoering van de luchthaven een vet verlies. Het is voor de luchtverkeersleiding economisch een overweging om te zeggen dat zij het belangrijk vindt dat daar continuïteit in zit. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer **Aptroot** (VVD): De kosten voor een overstap, dat geldt ook voor een consument, moeten ook meegerekend worden. Het is iets ingewikkelder dan van het ene telefoonabonnement naar het andere gaan, maar bij wat u wilt – het laten zoals het is – kan de luchtverkeersleiding dat niet eens meerekenen, want dan moet zij tot in lengte van jaren verplicht bij het KNMI de informatie ophalen. Geef op zijn minst die keuze: schrap het monopolie.

De heer **Jansen** (SP): Voor ons is een belangrijk factor dat alle afnemers van die luchtvaartmeteo op dit moment in koor zeggen dat zij tevreden zijn. Dat heeft voor ons ook de doorslag gegeven om te zeggen dat het niet zo'n probleem is om het daar te houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een flauwekulargument. Zij zijn tevreden, zij willen wel bij het KNMI blijven, dan móeten zij ook bij het KNMI blijven en houden wij het monopolie in stand. Als het KNMI zich dan sterk voelt, zou het zelf moeten zeggen: wij zijn zo goed, zij willen toch bij ons blijven, gooi de markt maar open en geef anderen een kans. Dit is een belachelijke redenering. Een consument wil vandaag niet overstappen van de ene telefoonmaatschappij naar de andere en dan zeggen wij dat hij niet meer over mág stappen. Dat slaat echt nergens op.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat ik zo grappig vind aan de redenering die de heer Aptroot opzet, is dat eigenlijk alles gewoon naar de markt kan. Hij zegt dat er wel een marktbelang is, maar dat het niet per se een publiek domein is. Vervolgens zegt hij dat het weeralarm bij het KNMI moet blijven. Wat heeft het weeralarm dan nog voor toegevoegde waarde in het publieke domein, wat kan die marktpartij dan niet? Hoe kunnen wij van een partij vragen om wel het weeralarm af te geven, terwijl zij niet het weerbericht dat daaronder ligt kan verzorgen? Stel: MeteoConsult of willekeurig welke andere commerciële partij, zegt dat het vandaag wisselvallig weer zal zijn met kans op een beetje wind en het KNMI geeft een weeralarm, maar kan daar niet het weerbericht bij produceren. Wat vindt u daar dan van?

De heer **Aptroot** (VVD): Ten eerste zeg ik niet dat alles privaat kan, want ik heb een heel rijtje taken opgenoemd, een stuk of zeven, acht, waarvan ik zeg...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, maar ik heb het over het weeralarm, daar had u het over.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan moet u zich wat zorgvuldiger uitdrukken als u zegt dat ik vind dat alles privaat moet. Ik zeg ook niet dat het KNMI moet worden opgeheven. In tegendeel: er moet een goed, publiek KNMI blijven met een stuk of zeven, acht taken. Dat er in een weerbericht verschillen zitten, dat het morgen 20 of 22 graden wordt als wij ergens in de zomer zitten of dat er veel buien of minder komen, is niet erg. Een weeralarm heeft echter grote gevolgen voor het gedrag en de veiligheid van mensen. Dat is wat anders dan dat men een uur meer of minder zonneschijn heeft. Daarbij is het uitermate verwarrend als er tegenstrijdige berichten zouden komen, dat de één op het ene moment en de ander op een ander moment op basis van hele andere normen wat roept en er een strijd komt tussen wie het snelst met een gladheidsalarm komt. Verschillende weerberichten op hetzelfde moment zijn niet erg, maar verschillende weeralarmen zouden echt heel vervelend zijn. Niet alleen omdat mensen verkeerde conclusies kunnen trekken, maar ook omdat zij in de toekomst dit soort weeralarmen niet meer serieus nemen. Dat moeten wij echt niet willen en ik hoop niet dat de ChristenUnie alles publiek wil, maar het weeralarm privaat zou willen. Dan begrijp ik haar helemaal niet meer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Aptroot gaat aan de haal met wat ik gezegd heb en hij maakt er aan het eind helemaal een persiflage van door te zeggen dat ik het omdraai. Dat heb ik dus helemaal niet gezegd; dat is zelfs niet uit mijn verhaal af te leiden. Het is echt flauwekul, dat lijkt misschien wel grappig, maar het slaat nergens op. Ik hoop dat de heer Aptroot aan een wat serieuzere manier van discussiëren gaat doen. Mijn vraag was, en daar geeft hij gewoon geen antwoord op, hoe het KNMI een serieus weeralarm kan afgeven als daarbij niet een bijbehorend weerbericht zit omdat dit gewoon niet gevraagd wordt omdat bij andere partijen dat weerbericht belegd is. Dat was mijn vraag en hij wandelt daar gewoon langsheen. Ik wil dat hij zich daarover uitspreekt.

De **voorzitter**: U geeft al aan dat de heer Aptroot zelf over zijn antwoord gaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, ik mag toch zeker wel om verduidelijking vragen als er niet op mijn vraag ingegaan wordt? Ik vind dat u zich daarmee mengt in de discussie die ik met de heer Aptroot voer.

De **voorzitter**: Uiteraard mag u vragen naar de duiding, maar de heer Aptroot gaat zelf over het antwoord, net zoals u gaat over uw vraag.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn aangebrande collega ter rechterzijde zal ik antwoord geven. Als het KNMI weerstations beheert, als het alle informatie verzamelt en het een kenniscentrum is dat informatie doorgeeft aan anderen, dan heeft het voldoende informatie om een weeralarm af te geven. Ik twijfel daar niet aan. Overigens moet men een weeralarm ook niet alleen willen afgeven; dat zou uitermate dom zijn. Wij vinden het terecht dat in het rondetafelgesprek naar voren kwam dat allerlei private partijen zeiden: het is heel verstandig dat het weeralarm exclusief bij het KNMI komt, maar schakel ons in. Het is zonde als alleen de knowhow van het KNMI wordt gebruikt. Gebruik ook de MeteoConsulten en een man als Piet Paulusma en anderen: schakel ze in, zorg dat ze het snel met elkaar afstemmen zodat er een weeralarm is van de hoogste kwaliteit.

Voorzitter. Mijn conclusie is dat de regering, de staatssecretaris, het werk moet overdoen. Wij willen als VVD een goed maar kleiner KNMI dat de echt publieke taken doet; ik het lijstje net genoemd. De luchtvaart, de maritieme sector kan wat ons betreft ook door private partijen gedaan worden. Wij willen een nieuw voorstel en een aanpassing van de KNMI-wet. Het KNMI kan dan afslanken, de kosten kunnen omlaag, de tarieven voor de private sector voor informatieverstrekking moeten goed bewaakt worden en dan wordt de belastingbetaler er waarschijnlijk ook wat beter van.

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. Het is heel bijzonder om voor het eerst als weerwoordvoerder namens de CDA-fractie iets te mogen zeggen over het KNMI en hetgeen daarmee aan de hand is. Toen ik dik een jaar geleden naar aanleiding van een aantal weeralarmen aan de alarmbel trok, werd daar een beetje lacherig over gedaan en vroeg men of wij daarover gaan. Ja, wij gaan daarover, dat blijkt vandaag wel. Niet zozeer over het weeralarm, maar wel over de systematiek die eronder ligt. Ik vind overigens dat niemand moet overdrijven en als ik later telefoontjes krijg om van mij te horen hoe het weer zich zal ontplooiën, dan ben ik ook aangewezen op Buienradar en voorspel ik het nog het liefst alleen aan mijn eigen vrouw die in de tuin wil gaan werken. Collega Roefs heeft even de historie geschetst over hoe de gang van zaken is geweest en ik moet toch collega Aptroot teleurstellen: het was al onder Paars dat de discussie begon. Hij gaf even de coalitie een tik op de vingers. Toen al zei de KLM dat zij wel iets anders zou willen, toen het ging om de vraag wie er gaat over het weer op Schiphol.

Het weeralarm was dus de aanleiding; ik kom daar nu niet meer op terug, ik sluit mij aan bij degenen die zeggen dat het volstrekt uniform en helder moet zijn wie de autoriteit op dit punt heeft. Wat ik destijds heb gezegd, en daar sta ik nog steeds achter, is dat het goed is dat voordat een weeralarm wordt afgegeven meerdere deskundigen worden geraadpleegd. Echter: dat de autoriteit bij het KNMI zit, dat is wat ons betreft geen enkel discussiepunt. Ik vind het ook raar dat op het moment dat het een tijdje stil blijft in de ether, ons opeens een ANWB-alarm verblijdt met allerlei sneeuwvoorspellingen en andere toestanden. Dan denk ik: beperk die maar tot de skigebieden, maar val ons daar niet mee lastig. Laat dat dan ook het exclusieve domein blijven van het KNMI met alle deskundigheid die daaraan gekoppeld zal worden, inderdaad ook van private partijen. Ik zou graag op dit punt van de minister een reactie horen. Excuus, van de staatssecretaris, maar zij mag zich in het buitenland wel minister van weer noemen. Wij weten dat Nederland toonaangevend is als het gaat om de weermarkt, dus wat mij betreft is dit in Duitsland, Engeland en Frankrijk gewoon «the minister of the weather». Ik heb inderdaad ook een jaar geleden iets gezegd over een aantal private partijen, die voor een deel geaccrediteerd zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze staatssecretaris is hiervoor eigenlijk direct verantwoordelijk. Wat betekent het dat men door het ministerie van Verkeer en Waterstaat geaccrediteerd is? Wat houdt dat in, want dan heeft men toch zo'n beetje het hoogste examen gehaald dat men zou moeten kunnen halen? Als dat verder een beetje een wassen neus zou zijn, wat ik mij niet kan voorstellen, is dat een buitengewoon rare ontwikkeling. Collega Roefs -maar ook de anderen – heeft gewezen op de spanning die er zit tussen de publieke taak en de meer private activiteiten die het KNMI ontplooit. Daar gaat wat mij betreft het debat vooral om: waar trekken wij de scheidslijn? Wat kunnen wij wel en niet overlaten aan het KNMI? Het KNMI is in onze ogen dé weeruniversiteit van Nederland, daar is geen enkele twijfel over. Het is ook de toeleverancier van data, daar is deskundigheid en daar mag men ook als derde een beroep op doen. Als ik het over derden heb; collega Cramer maakte een zijdelings opmerking dat niet iedereen zomaar een weerbericht kan vertellen. Dat kan ook

niet. Het is echter wel opvallend dat, of men nu naar de NOS gaat, – wij hebben vorige week een debat gehad over de publieke omroep en dat krijgt vanavond een vervolg –, of dat men het heeft over SBS, één van de grote commerciële partijen, de weermannen en -vrouwen die daar actief zijn zich niet baseren op data aangeleverd door het KNMI, maar op data van derden uit andere landen. Hoe kan het nu dat wij miljoenen Nederland iedere dag het weerbericht voorspiegelen dat is gebaseerd op informatie, basisgegevens, vanuit het buitenland? Komt dat doordat bedrijven uit het buitenland beter zijn of omdat het KNMI slechter is? Gaat het om de kwaliteit of om de kosten? Ik ben er wel benieuwd naar. Dat laatste zou in mijn ogen eigenlijk niet moeten kunnen en ik heb sterke vermoedens dat het wel om de kosten gaat. Waarom het niet om de kosten zou mogen gaan? Omdat het KNMI -meerdere collega's hebben daarop gewezen – toch een publieke dienst is, een publieke voorziening die met belastinggeld wordt betaald. Dan kan het toch niet zo zijn dat daar het kostenplaatje een sta-in-de-weg is?

De suggesties die door private partijen zijn gedaan, zijn kennelijk niet overgenomen door de staatssecretaris. Ik wil graag een reactie op dat punt. Dat geldt overigens ook voor de voorstellen die door KPMG zijn gedaan, ook die zijn slechts gedeeltelijk overgenomen. Wat is de achtergrond daarvan?

De heer **Jansen** (SP): De heer Atsma maakt zich zorgen over het gehakketak over kostendoorberekening. Zit hij ook op de lijn die wij voorstaan dat die vrije datapolitiek gewoon betekent dat het goed is om, als het grootste deel, 97%, al wordt betaald uit belastinggeld, dit door 100% te doen? Dan hebben wij dat gezeur niet meer en kan iedereen de data gewoon vrij gebruiken. Men kan ze dan misschien op de site van het KNMI zetten.

De heer **Atsma** (CDA): Ik vind het raar dat wij van private bedrijven horen dat, als zij een beroep doen op het KNMI, er op voorhand wordt gezegd: dat kunnen jullie toch niet betalen. Het gaat wel om het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut dat betaald wordt met belastinggeld en mogelijk wordt gemaakt dankzij de belastingbetaler. Ik kan absoluut niet beoordelen wat de consequenties zijn, maar gevoelsmatig zeg ik, met u, dat wij daar een heel andere constructie voor zouden moeten kennen en dan krijgen wij een heel andere markt. Als de private partijen ook gebruik kunnen maken van hetgeen vanuit die publieke databank, door de universiteit van Nederland, wordt aangeboden, dan is het lijkt mij een win-win-situatie. Ik wil daar een reactie op van de staatssecretaris, want het is absoluut waar dat het niet zo kan zijn dat die partijen die het miljoenenpubliek in Nederland dag in dag uit, 24 uur per dag bedienen via weerberichten, hun informatie ergens anders betrekken, of het nu Gerrit Hiemstra is of Piet Paulusma, dit zijn toevallig Friezen, maar ook buiten Friesland heeft men verstand van het weer.

Voorzitter. Ten aanzien van de transparantie wordt door de marktpartijen geklaagd dat het formeel overleg met het KNMI als onvoldoende wordt ervaren. Ook hier graag een reactie op van de staatssecretaris. Collega's hebben al aangegeven wat het dilemma is dat zich afspeelt in de luchtvaart: moeten er wel of geen private partijen actief zijn. Ik vind het sowieso een raar model dat waar men met een geaccrediteerd bedrijf te maken heeft, dit niet de luchtvaart kan en mag bedienen. Tegelijkertijd kan het niet zo zijn dat wij honderden boorplatforms wereldwijd wel van de juiste weerinformatie mogen voorzien. De Nieuwe Waterweg die ik zo-even noemde en de startbaan op Schiphol die collega Roefs noemde, kunnen wel privaat worden gedaan. Daar wordt overigens voor betaald door Schiphol, terwijl het KNMI gratis zou kunnen zijn. Het geeft toch te denken waarom men hier toch kiest voor een private partij. Misschien is er wel een verschil in kwaliteit; ik kan dat niet beoordelen en ik wil dat ook

niet eens beoordelen, want daar zijn wij niet voor, maar het is wel een opmerkelijk gegeven. Ook bij de opmerkingen over de terughoudendheid van het KNMI ten aanzien van andere overheden, waterschappen werden genoemd, sluit ik mij aan.

Mijn laatste opmerking is van een buitengewoon serieuze aard. Ik citeer hier de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) die heel hard rapporteert dat zij zich grote zorgen maakt over de dienstverlening: «Vanuit de general aviation, waaronder ook de hulpdiensten vallen, bereiken ons berichten dat de kwaliteit van de weerinformatie voor luchthavens is verslechterd, en door hen als onvoldoende toereikend wordt beschouwd». Dat is nogal wat, zo'n aantijging, dat de luchthavens in Nederland door het geautomatiseerde systeem waardoor het menselijk oog ontbreekt op de luchthavens, gaan klagen en dat een ander daar niet in mag voorzien, terwijl die daar wel in zou kunnen voorzien. Ik wil daar graag een inhoudelijke reactie van de staatssecretaris op hebben omdat dit tot nu toe ver onder het oppervlakte is gebleven, terwijl het buitengewoon serieus is.

Antwoord van de staatssecretaris

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Het lijkt mij goed om eerst wat algemene opmerkingen te maken over de Wet op het KNMI. In de jaren negentig, toen de private partijen op de weermarkt in opkomst waren, is er door de commissie-Cohen rijksbreed over de scheiding markt en overheid geadviseerd. In 1999 zijn de op dat moment als privaat beoordeelde taken afgescheiden en de KNMI-wet van 2002 is een sluitstuk van dit hele traject met twee doelen: het stimuleren van de ontwikkeling van de markt en het vastleggen van de taken die het KNMI mag en moet verrichten. Het is goed om na een aantal jaren na deze wet te constateren dat de weermarkt zich goed heeft ontwikkeld. Nederland heeft, laten wij dat ook bedenken, als wij naar heel Europa kijken, de meest geliberaliseerde weermarkt, misschien op het Verenigd Koninkrijk na. Het KNMI is nog steeds een instituut met een belangrijke nationale taak dat internationaal toonaangevend is. Men kan zeggen dat op beide terreinen goed is gepresteerd. Ik wil ingaan op het proces van de evaluatie, de scheiding tussen publiek en privaat, luchtvaartmeteorologie, de data en het weeralarm.

Sommige leden hebben vraagtekens gezet bij het proces van evaluatie, vragen of dat zorgvuldig is geweest en of de marktpartijen daarbij wel voldoende betrokken zijn. De evaluatie van de KNMI is een evaluatie van de wet. Er is voor een onafhankelijke partij gekozen, KPMG, om elke schijn van partijdigheid te vermijden. Het is ingezet tijdens het vorige kabinet. Er is een begeleidingscommissie die vanuit het departement is ingesteld, maar die heeft geen andere taak dan het proces te begeleiden en bemoeit zich niet met de inhoud. Op de vraag of de marktpartijen een rol moeten hebben bij die begeleidingscommissie, denk ik dat het antwoord «nee» is; de begeleidingscommissie is puur procesmatig. De opmerking die de heer Jansen en ook anderen gemaakt hebben of het niet goed zou zijn om de marktpartijen bij de volgende evaluatie te betrekken bij het formuleren van de onderzoeksvragen en de vraag of zij zitting zouden moeten hebben in de klankbordgroep, lijken mij uitstekende suggesties. Terugkijkend denk ik inderdaad dat dit proces beter had gekund en ik zeg voor de volgende evaluatie toe dat ik dat ga doen. Ik moet wel zeggen dat de eerste kabinetsreactie is voorgelegd aan alle marktpartijen omdat ik ook hoorde van het gevoel dat zij hadden dat zij er niet goed bij betrokken zijn en om hen de gelegenheid te geven hun zienswijze en ideeën op de eerste kabinetsreactie te geven. Die reacties zijn gewogen en meegenomen in de uiteindelijke kabinetsreactie.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb in het verleden zowel in begeleidingscommissies gezeten bij ministeries als onderzoek gedaan waarbij anderen in begeleidingscommissies zaten en ik kan zeggen dat de begeleidingscommissie ook altijd over de inhoud gaat. Laten wij aannemen dat in dit geval alleen maar het proces aan de orde is. Wat is er dan op tegen om marktpartijen één of twee plaatsen in de begeleidingscommissie te geven ten bate van de transparantie? Dat geeft toch aan dat u erop vertrouwt dat er op een transparante manier gewerkt wordt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De informatie die ik heb, is dat de begeleidingscommissie echt puur voor het proces is en zich niet bezighoudt met de inhoud. U hebt zelf deel uit gemaakt van begeleidingscommissies en zich wel met de inhoud bemoeid. Of dat betekent dat u het goed gedaan hebt of niet; die vraag laat ik in het midden. Het doel is om ook de marktpartijen bij een volgende evaluatie goed te betrekken, in ieder geval bij het formuleren van de onderzoeksvragen, bij de klankbordgroep en als er niets tegen is dan zie ik geen bezwaar om hen ook bij de begeleidingscommissie te betrekken. Dan moet er natuurlijk wel enige toegevoegde waarde zijn. Het moet ook wel iets betekenen, het moet niet alleen vanwege de symboolwerking zijn dat zij aan de begeleidingscommissie deelnemen. Als er enige reden voor is dan lijkt mij dat wij dit gewoon gaan doen; doel is om bij een volgende evaluatie marktpartijen voldoende te betrekken.

Voorzitter. Er was ook een vraag over op welke punten ik het KPMG-advies niet overneem. Het advies is overgenomen met uitzondering van een tweetal punten: KPMG stelde voor om het meteoadvies voor helikopters van en naar boorplatforms naar de markt over te hevelen en strooiadviezen van Rijkswaterstaat (RWS) terug te brengen naar de overheid. Beide punten zijn in het kabinetsstandpunt niet gevolgd. Het is misschien goed om het hier nog even over de helikopters te hebben omdat ik verschillende leden heb horen zeggen dat die informatie van helikopters voor boorplatforms nu al door commerciële partijen gegeven wordt. Dat is niet het geval. Ik begrijp dat er wel op de boorplatforms een soort van weerstation is, maar dat de luchtvaartmeteo en het weerbericht voor de helikopters als ze landen van het KNMI komt, ook nu nog. Het voorstel van KPMG was om dit naar de markt te brengen. Dat heb ik niet gevolgd, voornamelijk met het argument dat als wij bij de Single European Sky kijken naar het vergroten van het luchtruim, daar een geheel van willen maken en daarin willen samenwerken, het erg vreemd zou zijn om daar nu opeens hele kleine partjes uit te halen en dat ergens anders te doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het proces van evaluatie gaat nog ergens in uitmonden, want de staatssecretaris heeft geschreven dat de wet flexibeler gemaakt moet worden en dat krijgen wij nog toegestuurd. Op welke termijn gaat dat gebeuren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het voorstel voor verandering van de wet komt nog dit jaar naar de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nog heel kort: het is inderdaad niet de informatie voor de helikoptervluchten, maar de informatie voor de bevoorrading van de platforms, gewoon met schepen, die gedaan wordt door commerciële partijen. Het gaat dan om de hoogte van de golven enzovoorts.

De heer **Atsma** (CDA): Zegt de staatssecretaris dat alle boorplatforms, bijvoorbeeld van Shell, niet door private partijen van de adequate weerinformatie worden voorzien of heeft u het alleen over Nederland?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb het over de Nederlandse situatie, waar het inderdaad zo is als mevrouw Roefs geschetst heeft. Of

dat over de hele wereld zo is, daar kan ik op dit moment geen antwoord op geven.

De heer **Atsma** (CDA): Het is misschien goed om even met Shell contact op te nemen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er is door de heer Jansen gevraagd wat het verschil is tussen scheepvaart- en luchtvaartmeteo. Daar is niet veel verschil tussen: voor de luchtvaart doet het KNMI de luchtvaartmeteo en voor de scheepvaart doet het KNMI ook de meteo voor de grote havens Rotterdam en Amsterdam. Er is wel één klein verschil: het Verdrag van Chicago verplicht de luchtvaart dat ieder vliegtuig wordt voorzien van het weerbericht. Voor schepen is er geen dergelijk verdrag, dus niet ieder schip hoeft van het weerbericht voorzien te worden, maar als het gaat om de positie van het KNMI is die tussen scheep- en luchtvaart niet veel anders.

KPMG concludeert dat verreweg de meeste taken die het KNMI verricht, onomstreden zijn, onder meer het klimaatonderzoek, seismologie en vertegenwoordiging in internationale verbanden. Op het gebied van weerinformatie zijn er discussies, met name door de marktpartijen en ook in de Kamer vinden die discussies weerklank. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) kwam in 2001 tot de conclusie dat wat publiek en wat privaat moet zijn, een complexe afweging vergt. Er is geen simpele meetlat waarmee gezegd kan worden: dat is altijd publiek en dat is altijd privaat. Zo simpel kunnen wij dat niet doen. KPMG schetst ook een heel helder scala aan overwegingen die allemaal meespelen, bijvoorbeeld maatschappelijke belangen, een goedwerkende markt, wordt er geen monopolie gecreëerd, zijn er ongewenste neveneffecten. Het is een lastige complexe afweging en er is geen simpele meetlat. Daar komen wij ook op als wij over de luchtvaartmeteo spreken, want sommige leden zeggen dat zij dit aan de markt willen laten en andere zeggen dat bij hen de overweging doorslaat om het, niet voor eeuwigheid zei de heer Jansen, voorlopig publiek te laten. In het rapport van KPMG staat dat er flexibiliteit in de wetgeving en meer transparantie moet komen en die aanbevelingen nemen wij in de kabinetsreactie over.

Het kabinet ziet geen aanleiding om nu te besluiten dat de luchtvaartmeteo naar de markt zou moeten. Vliegverkeer in Nederland veilig en efficiënt afwickelen, betekent dat dit een taak is van de luchtverkeersleiding. Om dat goed te doen, is een op de luchtvaart toegesneden meteoadvies nodig, dat is een gespecialiseerde vorm van dienstverlening. Het is ook een heel complexe afweging die de luchtverkeersleiding en de meteoadviseur in nauwe samenwerking onder hoge druk moeten maken. Het is goed om te realiseren dat wereldwijd 21% van alle ongevallen met vliegtuigen weergeerelateerd is. Dat heeft te maken met het weer en de weersvoorspellingen. Het primaire argument voor de toewijzing in 2002, en daarmee wordt de situatie sinds 1938 gecontinueerd, is het grote publieke belang van de veiligheid. Er zijn grote economische en commerciële belangen en daarom hecht ook het kabinet aan de onafhankelijke positie van de luchtvaartmeteo en aan de continuïteit van de dienstverlening.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een vraag over de commerciële partijen en de luchtvaart. KPMG zegt volgens mij wel dat het voor specialistische producten voor de luchtvaart, dus niet de normale luchtvaartmeteo maar de additionele dienstverlening, wel mogelijk zou zijn om de markt op zijn minst te laten meedoen. Daar bent u volgens mij negatief over, dus ik vraag mij af wat de overweging daarachter is om dat niet toe te staan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar ben ik op ingegaan toen het ging over het voorstel van KPMG om bijvoorbeeld te kijken naar de helikoptervluchten en dat aan de markt te laten. Daarvan is de overweging

geweest dat als wij in een proces zitten waarbij wij het hele luchtruim niet meer op willen delen in nationale stukken, maar willen bekijken of wij met een aantal landen kunnen komen tot één groot luchtruim en hoe wij om zullen gaan met die luchtverkeersleiding. Het is dan erg raar om aan de ene kant dit na te streven en aan de andere kant er kleine hapjes uit te nemen en daarvan te zeggen dat wij, als het bijvoorbeeld gaat om die helikoptervluchten, andere partijen toelaten. De gedachte om daar een eenheid van te maken, is de reden geweest dat het kabinet heeft gezegd dat het die suggestie van KPMG niet overneemt.

De heer **Jansen** (SP): Dat laatste kan ik begrijpen, maar volgens mij wordt bij de specialistische producten onder andere gedacht aan het bekijken van de dienstverlening voor optimale routes voor de luchtvaart; ik kan mij ook bepaalde gevallen van onderzoek voorstellen. Hoort dat allemaal bij het publieke domein of is er op dat terrein wel mogelijkheid om derden in te schakelen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat ligt allemaal op het publieke terrein en dat heeft ook te maken met het Verdrag van Chicago dat heel veel zaken regelt, tot en met het in ieder vliegtuig afleveren van het weerbericht. Als wij dat volgen, is er geen ruimte om die diensten aan marktpartijen over te laten.

De heer **Aptroot** (VVD): De staatssecretaris noemt als argument dat wij gaan naar één Europees luchtruim en dergelijke. De verkeersleiding en het Europese luchtruim staan volstrekt los van het feit wie aan die verkeersleiding de gegevens over het weer levert. Dat kan een KNMI zijn, maar net zo goed een private partij. Ik zie het argument niet waarom dit het KNMI, een overheidsbedrijf, en geen ander bedrijf kan zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Alles is mogelijk. De luchtverkeersleiding op zichzelf zou ook door een private partij gedaan kunnen worden. Toch is er voor gekozen om dat vanwege die grote veiligheid, het enorme publieke belang dat eraan gehecht wordt, publiek te doen. Dan is het logisch om het KNMI, het weer dat daar zo enorm belangrijk is, ook publiek te doen. In andere gesprekken heb ik wel eens als tegenargument gehoord dat wij voor het spoor en ProRail ook geen publieke voorziening hebben. Dat is echter een totaal andere situatie. Het samenspel dat tussen de meteo en de luchtverkeersleiding nodig is, is complex, men moet op elkaar aan kunnen, men moet samenwerken en dat is iets anders dan dat men een weerberichtje uitdoet.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit kan echt niet. Het allerbelangrijkste voor de luchtverkeersleiding is dat bijvoorbeeld de computersystemen, de radar en de waarneming allemaal kloppen. Met deze redenatie moet alles van overheidsbedrijven komen; er is geen privaat bedrijf dat een computer of iets dergelijks mag leveren. Ik wil een antwoord op de vraag. Ik praat ook niet over privatisering van de luchtverkeersleiding, dus ik vind het flauw dat de staatssecretaris dit erbij haalt. Ik praat ook niet over het privatiseren van de regering; ik denk dat dit niet kan, maar het zou wel slagvaardiger gaan in dit land. Ik wil weten wat het aanleveren van de weerinformatie te maken heeft met het Europees luchtruim? Waarom moet een overheidsbedrijf dit doen en kan een ander dit niet aanleveren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is geen kwestie dat een ander dat niet kan aanleveren. Vandaar dat ik begon met die LVNL; er is ook geen kwestie van dat een private partij bijvoorbeeld geen luchtverkeersleiding zou kunnen zijn. Toch is er vanwege dat enorme publieke belang gekozen om het publiek te doen. Dezelfde redenatie gaat ook op voor de meteo. Het is geen kwestie van een ander kan het niet, maar vanwege dat enorme

veiligheidsbelang, dat enorme publieke belang, is gekozen om de publieke meteo dat te laten doen. Dat is eenzelfde redenering die ook voor de LVNL geldt.

De heer **Aptroot** (VVD): Als u zegt dat het een belangrijk iets is, dan zeg ik dat het allerbelangrijkste voor de verkeersleiding de communicatiesystemen, de computersystemen, de radarinstallaties en dergelijke zijn. Uw redenering is dat dit allemaal door overheidsbedrijven geleverd moet worden, dus een monopolie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, dat is niet mijn redenering. Op het moment dat gekozen wordt om iets publiek te laten doen vanwege het grote publieke belang, betekent dat niet automatisch dat daarmee de kwaliteit van anderen ter discussie gesteld wordt, maar dat wij zeggen dat dit van zodanig belang is dat wij willen dat dit in publieke handen blijft. Daarin is Nederland, het is misschien wel goed om dat te beseffen, niet alleen, want in geen enkel ander Europees land is het zo dat de luchtvaartmeteo door commerciële bedrijven gedaan wordt. Er speelt behalve de keuze dat het logisch is dat de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmeteo publiek zijn, ook nog een ander argument dat voor het kabinet van belang is geweest en dat is het draagvlak. Als wij van de luchtverkeersleiding te horen krijgen dat het zo complex is, dat wij het niet moeten onderschatten, dat het op dit moment allemaal goed gaat en zij het eigenlijk zo wil houden, dan moeten wij wel een ongelofelijk stevige reden hebben om een situatie die goed gaat, waarin iedereen vertrouwen heeft, op de kop te zetten. Waarom zouden wij dat doen? Er is geen reden om te veronderstellen dat het beter zal gaan, er is ook geen reden om te veronderstellen dat het goedkoper zal zijn. Waarom zouden wij iets op de kop zetten dat goed werkt en waarvan iedereen die ermee te maken heeft, zegt: doe het alsjeblieft niet? Draagvlak is een heel belangrijk argument geweest om te zeggen: wij doen dit niet aan de markt en wij stellen voor om het zo te houden als het nu is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zijn begonnen met deze wet omdat wij publiek en privaat goed wilden scheiden. Dit is nu een hele andere redenering: het gaat goed, dus waarom zouden wij het veranderen. Dat lijkt mij een verandering van scoop en sinds de tunnels op de A73 weten wij dat wij dat niet moeten doen. U gaat niet in op die accreditatie, maar volgens mij is dat hier heel belangrijk. Wat is het nut als uw eigen inspectie een ISO-certificaat afgeeft aan een weerbedrijf, het eerste bedrijf ter wereld dat dit krijgt, en dit bedrijf het niet kan inzetten, als het blijkbaar toch nog niet goed genoeg is om dat hele belangrijke publieke doel uit te voeren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ten eerste: de scope bij de wetgeving was dat wij een verschil maken tussen publiek en privaat. Toen is er voor gekozen, met redenen omkleed, om de luchtvaartmeteo publiek te houden. Daarin is eigenlijk geen verandering gekomen. Een aanvullend argument is, naast het grote publieke belang, dat er geen reden in de loop van de tijd is ontstaan omdat er ontevredenheid is of omdat zaken niet goed gaan. Er is indertijd gekozen dat wij dit een publiek belang vinden, daar is dus geen verandering, en het gaat praktisch gezien uitstekend. Dus: zowel principieel als vanuit hoe het gaat, is er geen enkele reden om het nu te gaan veranderen. Ten tweede: vanwege de Single European Sky-richtlijn is er Europese regelgeving die mogelijk maakt om een certificaat aan te vragen bij de nationaaltoezichthoudende autoriteit in het land waar men gevestigd is. Bij gebleken geschiktheid kan zo'n aanvraag toegekend worden. Zo'n aanvraag betekent daarmee niet dat men meteorologische diensten mag verlenen. Het is eenzelfde situatie als wanneer iemand wel een rijbewijs heeft, maar geen auto. Men kan geaccrediteerd worden

vanuit de Europese regelgeving, maar dat betekent niet dat men daarmee een recht krijgt om die luchtvaartmeteo te doen waar ook maar in Europa. Er is in Nederland één bedrijf, en ik dacht dat er in Europa nog één of twee andere commerciële bedrijven zijn, die die accreditatie hebben gekregen.

De heer **Atsma** (CDA): Nederland is qua weermarkt koploper in Europa en misschien zelfs wel ver daarbuiten. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het klimaat en de omstandigheden hier; wij zijn meer afhankelijk van water, noem het allemaal maar op. Misschien kunnen wij dat wel verklaren vanuit het verleden. Al die argumenten die de staatssecretaris noemt, kan ik volgen, maar het wordt er ook niet slechter van. Dan kom ik op die accreditatie, die wordt niet zomaar verleend. Of zegt u: wij accrediteren wel, maar het is altijd een tandje minder dan onze eigen nationale trots. Dan moet u dat gewoon zeggen. Uw argument dat de borging van veiligheid is gekoppeld aan publiek belang, vind ik een heel griezelige. Dat betekent dat wij ook de beveiliging op Schiphol volledig in publieke handen en niet in private handen zouden moeten stoppen. Sterker nog: dan wil ik ook weten waarom u uitgerekend de start- en landingsbanen wel aan een privaat bedrijf toevertrouwt. Ik heb maar één zorg als ik in een vliegtuig naar beneden kom met een noodgang en het is een beetje glibberig en glad: remt het wel op tijd en is die start- en landingsbaan wel goed gestrooid?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is goed om te bedenken dat wij te maken hebben met een wet waarin indertijd echt uitgesproken is dat wij die luchtvaartmeteo een publieke taak vinden. Ik heb de neiging om mijzelf weer te gaan herhalen: het idee dat het een publieke taak is, betekent niet dat die het allerbest publiek uitgevoerd kan worden, maar wel dat wij het van zodanig groot belang vinden dat wij het publiek willen beleggen. In die zin is die accreditatie ook een volledige accreditatie, maar door de keus om de luchtvaartmeteo publiek te beleggen, wordt het toch niet mogelijk om daarmee aan de slag te gaan. U zegt: het wordt er misschien niet beter, maar ook niet slechter van. Dan kom ik op het terrein van het draagvlak. Wij krijgen van de LVNL en anderen te horen: kom hier nou niet aan, het is complex, wij zijn goed op elkaar ingespeeld, het gaat goed en zet die zaak nu niet op de kop. Het draagvlak ontbreekt omdat er de angst is dat het er wél slechter van zal worden.

De heer **Atsma** (CDA): Mag ik dan nog even citeren uit de brief van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) die, kijkend naar de regionale luchthavens, zegt dat het een risicovol en hachelijk avontuur is, wat er aan de gang is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben benieuwd welke brief van de NVL de heer Atsma heeft, want er is een brief gestuurd die later weer herroepen is, heb ik begrepen. Wij moeten wel even weten of het de eerste of de tweede brief is.

De heer **Atsma** (CDA): De brief is verstuurd op 20 februari 2009, voordat Kamerleden hun inbreng wel of niet aan deze en gene hebben laten zien, voor er wel of niet interviews werden gegeven, dus voordat er andere discussies ontstonden. Dat zou misschien ook wel kunnen verklaren dat brieven opeens worden teruggetrokken. Het zou absurd zijn als deze brief nu wordt ingetrokken. Dan wil ik weten waarom, onder druk van wie en wat de achtergrond daarvan is. Meneer Sterks schrijft dit niet zomaar. Ik wil de brief graag aan u laten lezen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb hier voor mijn neus een tweede brief van 26 februari 2009. Ik dacht dat begin maart de commotie

in de media is ontstaan, dus ik heb de indruk dat deze brief ook is verzonden voordat daar in de media veel over gezegd is.

De heer **Atsma** (CDA): Hij is ook verstuurd met oog op de inbreng voor de hoorzitting.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het hoofdpunt uit die tweede brief is in elk geval de slotzin: «Op basis van beide ontwikkelingen stelt de NVL voor om op korte termijn niet een extra evaluatie te houden zoals in onze vorige brief bepleit, maar genoemde aspecten bij de eerstvolgende evaluatie van de onderhavige wet mee te nemen.» Ik heb begrepen dat de eerste brief een niet helemaal besproken brief is geweest. In elk geval is de tweede een stukje minder dringend van toon dan de eerste. U doet de suggestie dat dit onder druk van allerhande mensen is gebeurd, maar als wij naar de datum kijken, 20 februari en 26 februari, nog ver voor alle mediacommotie, denk ik dat die verdachtmaking niet terecht is en dat dit een interne aangelegenheid is geweest van, zoals ik het heb begrepen, een brief die wat te snel, zonder overleg, verstuurd is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In het begin van het debat kwam aan de orde dat die wetgeving gericht is op de publieke taak van de LVNL, zeg maar de luchtvaartmeteo. Die accreditatie is ontstaan op het moment dat commerciële partijen na die periode, na 2000, ook op de markt gekomen zijn. Kan het zo zijn dat er een tijdsverschil in beoordeling zit tussen het moment dat wij die wet hebben vastgesteld en latere ontwikkelingen? Worden wij een beetje ingehaald door de ontwikkelingen ten opzichte van de doelstelling van de wetgeving?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk niet dat dit het geval is omdat bij het vaststellen van de wet de kwaliteit van de commerciële weerbureaus afgezet tegen die van het publieke weerbureau niet leidend is geweest, maar is gedacht vanuit de lijn dat het van zodanig publiek belang is, dat het publiek belegd moet worden. De kwaliteit heeft daar dus geen rol gespeeld en met deze accreditatie blijkt ook dat de kwaliteit van de weerbureaus goed is. Nu ga ik mijzelf herhalen: desondanks is het veld dat ermee te maken heeft buitengewoon beducht om iets dat goed gaat en goed loopt, te veranderen. Het ingespeeld raken en de continuïteit zijn van buitengewoon belang en het veld is bang dat dit een negatieve invloed zal hebben. Nogmaals: het weer is van groot belang bij de luchtvaart, die 21% van de ongelukken die aan het weer gerelateerd zijn, geven wel aan hoe buitengewoon belangrijk de luchtvaartmeteo is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op zich overtuigt u mij wel met het argument, alleen geeft die accreditatie voor die commerciële partijen aan dat zij in staat zijn dat hele palet te managen. Zij zouden dat belang dus ook kunnen verdedigen, anders krijgen zij de accreditatie niet. Ik ben op zoek naar de weging waarom u de stelling betreft zoals u dat doet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die weging is in de eerste plaats de afweging die ook voor de LVNL geldt: de luchtverkeersleiding zou ook door private bedrijven gedaan kunnen worden. Daarvan is gezegd dat wij dit van zulk groot belang vinden dat wij dit publiek doen. Tevens is gezegd dat ook de luchtvaartmeteo publiek moet zijn. Dat is de weging geweest in 2002. Wat daar aan bijgedragen heeft, ook voor de kabinetsreactie, is het gebrek aan draagvlak van de instanties die te maken hebben met de luchtvaartmeteo om dit te veranderen. Die zeggen echt: begin daar niet nou niet aan, het is een complexe materie, het gaat goed en verander dat nou niet. Het is wel zo dat natuurlijk die hele luchtvaart in beweging is. Ook een Europese verordening die de accreditatie mogelijk maakt, geeft aan dat het op een gegeven moment, als de hele Single European Sky een feit

is, mogelijk is om nog eens een keer naar die afweging te kijken. Daarom onderschrijf ik ook volledig de opmerking van de heer Jansen dat bij een volgende evaluatie deze vraag tot de onderzoeksvragen moet behoren en er gekeken moet worden of de situatie zodanig veranderd is dat wij er nu anders tegenaan moeten kijken.

De heer **Atsma** (CDA): De staatssecretaris krijgt nu van mij die oorspronkelijke brief van de NVL. Kan zij duiden wat de relatie is tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NVL en de relatie tussen het ministerie en het KNMI? Ik vraag dit omdat ik het raar blijf vinden dat een brief die nogal kritisch is en waarin men zich zorgen maakt, van tafel gaat en dat bij de hoorzitting die wij hier hebben gehad de NVL alleen mocht komen onder voorbehoud van toestemming van het ministerie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb begrepen dat vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gevraagd naar de achtergrond van deze brief van de NVL, de eerste brief van 20 januari. De versturing van deze brief bleek niet bij het bestuur van de NVL bekend te zijn, daar is dat toen ontdekt en dat is aanleiding geweest voor een tweede brief. De vraag om informatie van het ministerie over de achtergronden van deze brief heeft er dus toe geleid dat bij de hele NVL duidelijk werd dat deze brief verstuurd was en dat er een relativerende tweede brief kwam, die zes dagen daarna verstuurd is.

De heer **Atsma** (CDA): Dat was mijn vraag niet. Ik vroeg om de relaties tussen het ministerie, het KNMI en hetgeen dat zich in de luchtvaart afspeelt te schetsen. Dan wordt het misschien voor ons ook wat duidelijker.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het KNMI is een agentschap, zoals u weet, de NVL is een private vereniging en, voor alle helderheid, de LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (zbo).

Voorzitter. Over de luchtvaartmeteo en de scheiding privaat en publiek hebben wij van gedachten gewisseld. Ik wil nu doorgaan naar de vrije datapolitiek. Hier is gezegd dat het verstrekken van de data door het KNMI goedkoper zou moeten zijn; het kabinet is daar ook voorstander van. Het is goed om te weten dat er verschil is tussen data die het KNMI zelf inwint en gegevens die met behulp van Europa worden verzameld. De door het KNMI zelf ingewonnen data zullen stapsgewijs gratis gemaakt worden. In januari is de eerste stap gezet met het vrij verstrekken van de neerslag-radargegevens. Over de in Europees verband verzamelde gegevens zal men als partner in een samenwerkingsverband met meerdere deelnemers een besluit moeten nemen. De Nederlandse inzet is ook daar dat die data veel goedkoper moeten worden.

Het laatste onderwerp is het weeralarm. Ik denk dat er brede overeenstemming is dat er één partij moet zijn, de overheid, die verantwoordelijk is voor het afgeven van een weeralarm. Vervolgens is het van belang om gezamenlijk, met alle betrokkenen, het weeralarm te verbeteren. Er komen inderdaad andere criteria en een nieuwe protocollering waarbij het uitgangspunt is dat voorafgaand aan het weeralarm alle partijen, dus ook weerbedrijven, Rijkswaterstaat en ANWB, betrokken worden, maar dat het weeralarm iets is dat door één organisatie wordt afgegeven en dat is het KNMI. Mevrouw Roefs vroeg of ik dit ook aan de ANWB duidelijk wilde maken. Ja, dat heb ik al gedaan, maar wij zullen dit zeker nog een keer doen.

De heer **Jansen** (SP): Ik had bij dit punt nog een specifieke vraag gesteld die niet beantwoord is. Ik begrijp dat er gewerkt wordt aan de aanscherping van de criteria van het weeralarm; op welke termijn kunnen wij een voorstel verwachten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat komt ook dit jaar. Voorzitter. Er zijn nog een aantal specifieke vragen gesteld. De heer Cramer vroeg hoe ik toets dat het KNMI efficiënt werkt. In internationaal verband zijn er diverse audits en benchmarks; in 2004 kwam het KNMI goed uit een Europese benchmark van de kosten. De luchtvaartsector betaalt ook zelf voor de dienstverlening en als het kostenniveau te hoog is, wordt het KNMI vanzelfsprekend door de sector aangesproken. Meer in algemene zin doet het ministerie van Financiën met enige regelmaat audits naar de efficiency van agentschappen, waaronder het KNMI. Het KNMI heeft ook voor deze periode een personele taakstelling van zo'n 45 fulltime-equivalent (fte), dat is 10% van de bestaande formatie, die wordt bereikt door automatisering en een betere samenwerking. De heer Atsma vroeg nog waarom bedrijven als SBS en RTL hun gegevens uit het buitenland halen.

De heer **Atsma** (CDA): Nee, het is nog wat heftiger: de NOS, de Nederlandse publieke omroep.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Waarom is dat nu heftiger?

De heer **Atsma** (CDA): Omdat het om een publiek belang gaat; er zijn iedere dag acht tot tien miljoen mensen die dat weerbericht meekrijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Vinden zij het KNMI te duur? Op Europees niveau is dat een kwestie van persoonlijke voorkeuren, niet zozeer van prijs of kwaliteit.

De heer Jansen vroeg wat het verschil is tussen de KNMI-raad en de programmaraad. De taak van de KNMI-raad is het toezicht houden op de wetenschappelijke kwaliteit van het KNMI. Daarom is die samengesteld uit hoogleraren en zijn de individuele bedrijven daarin niet vertegenwoordigd. De programmaraad gaat over het productenpakket en daar zijn de commerciële bedrijven wel in vertegenwoordigd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het debat maakt wel duidelijk dat veel fracties met hetzelfde dilemma geworsteld hebben als de SP, zij het dat de afweging niet altijd hetzelfde uitpakt. Ik ga ervan uit dat het wetsvoorstel dat wij van de staatssecretaris kunnen verwachten de gelegenheid is om de discussie over wat de komende tijd publiek en privaat is, voort te zetten. Ik ben nog niet overtuigd door het verhaal over de specialistische luchtvaartproducten; ik hoor bij KPMG een ander geluid dan bij de staatssecretaris en ik denk dat wij daar op door moeten gaan. Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging dat de evaluatie van de volgende ronde wat chiquer gaat gebeuren.

De CDA- en de VVD-fractie vragen waarom het niet toch zou kunnen veranderen op dit moment. De SP-fractie heeft geluisterd naar de klanten van de luchtvaartmeteo en als die op dit moment tevreden tot heel erg tevreden zijn, dan moeten wij toch uitgaan van het principe «never change a winning team». Op het moment dat er breed geklaagd wordt, ben ik het met ze eens dat er alle reden is om daar kritisch naar te kijken, maar dit is voor ons toch een belangrijke overweging.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De staatssecretaris heeft mij nog niet echt kunnen overtuigen van de manier waarop wij nu de taken verdeeld hebben tussen publiek en privaat. Het is inderdaad, zoals zij zei, absoluut geen simpele meetlat, maar ik wil het volgende voorstellen. Nog dit jaar wordt de wet aangepast omdat hij flexibeler en transparanter gemaakt kan worden. Is de staatssecretaris bereid om als die aangepaste wet naar de Kamer komt, ons tegelijkertijd een overzicht te geven van alle taken die

er zijn en of zij vindt dat die publiek of privaat uitgevoerd moeten zijn, met de argumenten voor en tegen? Ik vind het heel moeilijk om nu op een achternamiddag zomaar even een taak weg te poetsen. Ik wil zorgvuldig besluiten kunnen nemen en dat niet uitstellen tot de volgende evaluatie, maar dit graag doen bij de aanscherping van de wet. Met betrekking tot het argument van de staatssecretaris dat er gebrek aan draagvlak is; als men ergens iets wil veranderen, dat weten wij in de politiek denk ik het beste, kan men niet gauw op draagvlak rekenen. Het is ook logisch dat dit de tegenargumenten zijn die genoemd worden door het veld dat bang is. Ik wil ook graag, maar misschien kan dat schriftelijk, horen hoe het proces in Europa verloopt, ook in de tijd. Zetten wij daar stappen? Gaat daar het een en ander gebeuren? Blijft Nederland het enige land dat op deze manier commerciëler aan het worden is?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb op dit moment niet zo veel toe te voegen aan wat ik in de eerste termijn heb gesteld. De ChristenUnie steunt de staatssecretaris, ook in haar toevoegingen in eerste termijn gericht aan de heer Jansen, dat de Single European Sky een belangrijk meetmoment is om daarna verder te zien. Dat lijkt mij een verstandige beleidslijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn niet tevreden en, eigenlijk net als de PvdA, niet overtuigd dat er een goede keuze wordt gemaakt tussen publiek en privaat. Het feit «het is zo, dus wij laten het zo», vind ik wel een overweging voor degenen die de opdracht geven, maar vind ik voor de wetgever die een verdeling maakt tussen publiek en privaat, absoluut niet overtuigend. Ik zou mij kunnen vinden in het tussenvoorstel van mevrouw Roefs om de staatssecretaris de tijd te geven. Later dit jaar komt de staatssecretaris toch naar de Kamer met die wet en dan praten wij er opnieuw over op basis van argumenten. Dat is best, want dan hoeven wij nu niet een vervolg van het AO te hebben en uitspraken neer te leggen, waarna er voor de staatssecretaris waarschijnlijk toch nog een hoop werk volgt. Als de staatssecretaris het tussenvoorstel van mevrouw Roefs accepteert, zijn wij voor het moment tevreden en praten wij op basis van meer informatie en betere argumentatie later dit jaar verder.

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. Ook wij zijn van mening dat eerst scherper en beter in kaart kan worden gebracht wat er allemaal mogelijk is. Wij zetten de wereld, zoals collega Jansen misschien suggereerde, maar hij heeft het waarschijnlijk niet zo bedoeld, absoluut niet op zijn kop, dat heeft geen enkele zin. Wij vinden wel dat er op basis van argumenten en vooral feiten die gestoeld zijn op de realiteit van nu, wellicht wat aanpassing van beleid moet komen. In die zin deel ik ook de opvatting van collega Roefs en de uitnodiging aan de staatssecretaris zal door de CDA-fractie krachtig ondersteund worden. Wellicht leidt dit dan dit jaar als het wetsvoorstel op tafel komt tot een aantal aanzettingen tot wijzigingen. Wie zal het zeggen? Daarvoor moet eerst veel beter en breder in beeld gebracht worden wat er allemaal kan en mogelijk is en aan welke kwaliteitscriteria moet worden voldaan. Laten wij vooral even bij het aspect van het draagvlak wegblijven; daar gaat het nu niet om, zeg ik ook in de richting van de heer Jansen.

Ik wil de staatssecretaris dringend verzoeken om nog eens een keer te kijken naar de situatie in de offshore-markt. Hoe gaat het daar nu en hoe kan het dat daar wel bedrijven actief zijn die geaccrediteerd of gecertificeerd zijn? Het gaat overigens om meer dan één bedrijf, maar dat weet de staatssecretaris ongetwijfeld ook. Als ik in haar schoen zou staan, zou ik nog eens kritisch kijken naar wat zij daarover heeft gezegd. Als zij de toezegging doet, zoals gevraagd wordt door in ieder geval drie partijen, dan vindt de CDA-fractie dat prima en dan komt er misschien een klein beetje helderder lucht.

De heer **Jansen** (SP): Vanmiddag is de Mededingingswet in stemming geweest waarbij op voorstel van het lid Ten Hope van CDA-huize een aantal wijzigingen is doorgevoerd, zeer tegen de zin van uw buurman de heer Aptroot, die juist betrekking hadden op gemeenten die tevreden zijn met de dienstverlening die in publieke handen is en die dienstverlening daar ook willen houden. Ik snap niet goed wat de verhouding van uw positie is bij dat wetsvoorstel en uw positie hier. Ik vind het meer of minder vergelijkbare situaties. Overigens met alle respect voor uw argumenten, want ik worstel hier ook mee, maar waarom bent u er zo absoluut in?

De heer **Atsma** (CDA): Dat ligt eraan aan wie u de vraag stelt, misschien wel aan collega Aptroot én aan mij. Natuurlijk: als twee partijen op dezelfde manier een klus kunnen klaren en er zijn vergelijkbare offertes, dan is de gemeente zelf baas om te kiezen. Het gaat echter in dit geval vooral om de vraag of men een kans krijgt, of die kans eerlijk en reëel is en gegrond op feiten en niet op sentimenten. Dat is wat ik hier naar voren heb gebracht en wat ik ook nog eens keer zou willen herhalen. Als alle plussen en minnen tegen elkaar worden weggestreept en de overheid kiest voor een privaat of publiek bedrijf, dat is ons dan om het even. Het moet echter wel gebeuren op basis van argumenten en niet op basis van emotie en sentiment.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er zijn niet veel vragen meer gesteld in de tweede termijn, maar er zijn wel een aantal uitspraken gedaan. De heer Jansen vindt het prettig om nog iets meer te horen over die specialistische luchtvaartproducten. Eigenlijk heeft de meerderheid hier gevraagd of wij hierop, als de KNMI-wet met de wijzigingen naar de Kamer komt, kunnen terugkomen met meer informatie omdat KPMG deze vraag niet heeft geadresseerd. Ik zeg graag toe om daar nog eens uitvoeriger op terug te komen met een overzicht van alle taken en argumenten voor en tegen. Het lijkt mij ook heel goed om daar met elkaar verder over te spreken. De oproep om het een discussie te laten zijn op basis van argumenten en niet op basis van emotie en sentimenten onderschrijf ik van harte, maar dan zeg ik wel dat er van twee kanten emotie en sentiment is. Het kabinet is gekomen tot een keus die gemaakt is in 2002 om dit een publieke taak te laten. Wij zien geen principiële reden om die keuze en een praktijk die goed verloopt, waarmee iedereen tevreden is, te veranderen. Daarvoor moeten wij dan wel heel goede redenen en argumenten hebben en ook die argumenten moeten echte argumenten zijn en niet gestoeld zijn op emotie en sentiment. Wij komen daar verder over te spreken bij de bespreking van de KNMI-wet.

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. Ik ben nog één vraag vergeten. Heb ik de staatssecretaris horen zeggen dat de keuze van een aantal marktpartijen die weerberichten maken voor bijvoorbeeld de NOS en SBS niet is gestoeld op de bedragen die moeten worden betaald? Dat zal een aantal mensen op zijn minst verbazen, maar ook verrassen, want dan zegt zij namelijk nogal wat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik geef het antwoord voor zover het ons bekend is. Ik heb geen duidelijke achtergronden waarom ervoor gekozen wordt.

De heer **Atsma** (CDA): Zij zeggen dat het vanwege het geld is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn Europese data waarvan wij net gehoord hebben dat het lastig is om de kosten daarvan naar beneden te brengen omdat wij daar niet de enige deelnemer zijn. Voor de Europese data moet betaald worden en de Amerikaanse data zijn goedkoper. Tegelijkertijd weet ik dat, ik meen, SBS zegt dat zij op één of andere manier

makkelijker werken met de modellen die zij uit Duitsland krijgen. Er is dus een heel scala aan argumenten en redenen om dat te doen zonder dat er, volgens mijn informatie, één duidelijk uitspringt.

Toezeggingen

De **voorzitter**: De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- Het voorstel tot wijziging op de wet op het KNMI komt nog in 2009 naar de Kamer.
- De staatssecretaris komt nog in 2009 met een voorstel voor de aanscherping van de criteria die en protocollering gelden voor het geven van een weeralarm.
- Ten tijde van het herziene wetsvoorstel zal de Kamer ook een overzicht van taken ontvangen waarbij wordt vermeld of die publiek of privaat (moeten) worden uitgevoerd, voorzien van argumentatie conform het voorstel van mevrouw Roefs.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is ook toegezegd dat bij een volgende evaluatie de marktpartijen er duidelijker bij worden betrokken en dat zij eventueel zitting nemen in de begeleidingscommissie.

De **voorzitter**: Dat wordt ook in de toezeggingen opgenomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep