

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 6

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 oktober 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 mei 2008 bij het Jaarplan 2008 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (31 200 XII, nr. 83);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 mei 2008 bij de Visie toezicht luchtvaartoperationele bedrijven (31 200 XII, nr. 82);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 juli 2008 bij de rapportage over de effecten van de implementatie van de EU-richtlijn inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (29 977, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 augustus 2008 bij de brochure Veiligheidsstatistieken burgerluchtvaart 1993–2007 (24 804, nr. 59);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2008 bij de Voortgangsrapportage van de beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2007 (24 804, nr. 57);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 augustus 2008 bij het Jaarverslag 2007 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (31 200 XII, nr. 97);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 september 2008 over kennisbehoud zeevaart bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in verband met overdracht taken (31 409, nr. 8).**

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

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (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: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijs-selbloem (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 Neppérus (VVD).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom. Ik open het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De bewindslieden heet ik in het bijzonder hartelijk welkom. Het onderwerp is: toezicht en handhaving Verkeer en Waterstaat. Ik denk aan spreektijden van ongeveer zes minuten. Als iedereen eerder klaar is, lukt het ook.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Op de agenda staan vele kabinetsstukken die op de een of andere manier te maken hebben met toezicht en handhaving. In onze ogen is dat een noodzakelijk kwaad. Liever horen wij niets van de IVW, omdat betrokkenen zich aan de regels houden. Als het dan toch moet, graag duidelijk, doelmatig en doortastend. Voor ik inga op de verschillende stukken, wil ik graag kwijt dat toezicht en handhaving hand in hand gaan met onze kabinetsdoelstelling, namelijk de reductie van de toezichtslast met 25%. Minister, staatssecretaris, los van alle mooie woorden en rapporten hierover, reken ik u af op uw daden. Daarom ontvang ik graag een algemene reactie over uw aanpak om ook hierbij de kabinetsdoelstelling om het aantal regels te reduceren, succesvol te maken.

Er moet nog meer een omslag komen van wantrouwen naar vertrouwen. Heel veel ondernemers doen het gewoon goed, en die moet je met rust laten. De rest, de kleine rest, moet je niet met rust laten. Daarom pleit ik voor nog meer risicogestuurde inspecties. Goede bedrijven worden zo beloond doordat ze minder geïnspecteerd worden, terwijl de slechte het druk krijgen. Ook hierop ontvang ik graag een algemene reactie.

De CDA-fractie steunt de voornemens om vergunningverlening op een andere manier vorm te geven. Wij hebben dit gezien bij de binnenvaart. Ook zien wij goede ontwikkelingen bij de samenwerking voor de vrachtwagenvergunningen met de NIWO. Het doel, outsourcing en daarmee een kleinere overheid, is op zichzelf goed. Zorgen bestaan er over de kostenkant voor de vervoerders. Zij mogen niet de dupe worden van forse prijsstijgingen. Ook dienen zij zo veel als mogelijk betrokken te worden bij deze grote operatie. Minister, zou u de Kamer nog eens in een brief kunnen informeren over de stand van zaken? Hoe staat het met de borging dat vervoerders hiervan beter worden?

Ik plaats een opmerking over het Jaarplan 2008 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In dit jaarplan lees ik goed de inzet terug voor risicogestuurd toezicht. Hiervoor worden sinds vorig jaar werkwijzen en instrumenten toegepast. Het tempo waarin dat gebeurt, roept echter vragen op. Ik lees dat de ambitie is om dit in 2010 vertaald te krijgen in een jaarplan. Hoe ambitieus is dat?

Zoals ik al zei, reken ik de bewindspersonen af op daden en niet op woorden. Ook in dit plan staan mooie woorden. De concrete doelstelling mis ik echter wel eens. Een voorbeeld is te vinden op pagina 10: «Daarnaast willen wij de digitalisering dit jaar inzetten om tot reductie van onze eigen taken te komen en de toezichtslast voor burgers en ondernemers te verlagen.» Minister, kunt u aangeven welke reductie de IVW in 2008 op dit punt heel concreet moet halen?

Techniek is goed, en in de praktijk zien wij dat het werkt. Toch plaats ik een kanttekening. Techniek is niet alles. Het is een hulpmiddel, geen doel. Ik geef enkele voorbeelden. Het eerste is de digitale tachograaf. Hierover heeft de heer Roemer wel eens een opmerking gemaakt, evenals mijn collega Van Heugten. De techniek van de tachograaf op trucks is prima. Ondertussen mag een chauffeur niet op zijn vrije dag een gehandicapte jongere rondrijden om hem zo de dag van zijn leven te bezorgen. Een

tweede voorbeeld betreft de scheepvaart. Op Nederlandse schepen heeft men zijn zaakjes vaak goed voor elkaar. Omdat onze schepen het zo goed doen, worden zij in het buitenland juist veel vaker gecontroleerd. De reden hiervoor is dat deze controle weinig tijd kost maar wel meetelt in het aantal uitgevoerde controles van een inspectiedienst aldaar. De technische norm wordt zo makkelijk gehaald.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de opvatting van de heer De Rouwe over de digitale tachograaf. Daarnaast merk ik op dat de huidige techniek deze tachograaf allang heeft ingehaald. De digitale tachograaf is eigenlijk niet meer dan een prehistorisch apparaatje in vrachtwagens. Een bedrijf dat ook maar een beetje internationaal opereert, heeft een boordcomputer aan boord die vele, vele malen meer registreert en vele malen beter is dan die belachelijke digitale tachograaf, die alleen maar bedoeld is om vrachtwagentjes te pesten, zo lijkt het. De heer De Rouwe zegt een paar keer dat hij dat eigenlijk ook wel een beetje vindt. Wat kunnen wij nu gezamenlijk doen zodat wij ondernemers niet op belachelijke kosten jagen met een apparaat waaraan zij niets hebben, zonder dat dit ten koste gaat van hetgeen wij willen controleren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb dit punt aangehaald als een voorbeeld waaraan wij gezamenlijk zien dat techniek niet altijd goed is. Als parlementariër moet ik die kanttekening maken, vind ik. Ik heb deze kanttekening al eerder gemaakt. Ik vind het echter niet goed om nu het debat over de digitale tachograaf te voeren. Wij voeren hier het debat over toezicht en handhaving. In het kader van digitalisering in het algemeen heb ik met de heer Roemer een kritische kanttekening willen plaatsen.

De heer **Roemer** (SP): Juist dankzij deze digitale tachograaf zijn er veel problemen met de inspectie. Ik noem bijvoorbeeld overtredingen waardoor men in meerdere landen dezelfde boetes krijgt. Dit heeft dus alles met de inspectie te maken. Ik ben het wel met de heer De Rouwe eens dat het probleem veel verder gaat dan de agenda van deze commissie. Laten wij deze vraag gezamenlijk bij het kabinet neerleggen. Dit kan hierop dan hetzij vandaag, hetzij later inhoudelijk reageren.

De **voorzitter**: Mijn voorstel is om in ieder geval de digitale tachograaf, waarover wij ook een apart overleg hebben gehad, apart te behandelen. Ik kan mij zo'n reactie echter voorstellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ontvang graag een reactie van staatssecretaris Huizinga op mijn tweede voorbeeld betreffende de Nederlandse schepen en de klacht dat deze in het buitenland veel extra gecontroleerd worden, terwijl ze het goed doen.

Dit slaat terug op mijn eerdere opmerking over de risicobenadering en willekeur. Van de KVNR begreep ik dat dit al lange tijd op de agenda staat van de Europese Commissie. Bij luchtvaart doet zich eenzelfde beeld voor. In Europa, bij de EASA, is de beweging de andere kant op: meer inspecties en meer regels. Wat doet Nederland in Europa om ervoor te zorgen dat straks geen stappen terug gezet moeten worden? De aangekondigde concrete uitwerking laat op zich wachten, horen wij. Wat is de reactie van de bewindspersonen hierop? Zou het niet beter zijn om namens Nederland eens stevig aan de bel te trekken?

Er gaan ook heel veel dingen goed, zoals de arbeidsinspecties, die nu uitgevoerd worden door de IVW-inspecteur. Prima, ga zo door! Zorg er dan ook voor, minister, staatssecretaris, dat daaraan mogelijk meer wordt toegevoegd, bijvoorbeeld de milieu-inspecties. Als er iets aan wordt toegevoegd, zie er dan op toe dat er aan de achterkant niets bij komt. Zo las ik dat de GGD sinds kort ook graag alleen op stap gaat bij zeeschepen.

Zouden wij ook de GGD niet eens kunnen wijzen op onze doelstelling van 25% reductie op de lasten?

Mijn volgende opmerking gaat over het beginsel van proportionaliteit. Ik denk daarbij even terug aan de recente kabinetswoorden hierover, bij de strategische nota over verkeersveiligheid. Dit is een terecht beginsel. Het Koninklijk Nederlands Vervoer wees mij ook op dit beginsel. Hoe verhoudt het boetebeleid zich hierbij tot de overtreding? Hoe gaan wij om met zaken als overmacht? Zulke vragen stelt men zich bij het KNV. Mijn fractie dringt er bij het kabinet op aan om hierover met de organisatie te spreken. Minister, kunt en wilt u dat doen, en ziet u kans om de uitkomsten van een dergelijk gesprek aan de Kamer te briefen?

Het visiedocument Luchtvaartoperationele bedrijven houdt een goede visie in, maar cijfers ontbreken. Komen de cijfers nog, minister? Over dit document stel ik bovendien de volgende vraag. Waarom is er alleen een toezichtsplan voor luchtvaartoperationele bedrijven en niet voor luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens en overige domeinen van de IVW? Op deze manier is het niet heel goed mogelijk om een totaalbeeld te krijgen.

Bij het lezen van de brochure Veiligheidsstatistiek en burgerluchtvaart werd mijn beeld van het grote gevaar van ongevallen bij de luchtvaart bevestigd. Dit grote gevaar zit duidelijk in de autorit op weg naar het vliegveld. Daarbij gebeuren onderweg de meeste ongelukken. Veilig ben je pas als je in het vliegtuig zit. Het veiligheidsniveau is het hoogst in West-Europa en Noord-Amerika. Mijn vraag aan de minister is waarom Noord-Amerika vele malen beter scoort dan West-Europa.

Ik rond af met de voortgangsrapportage over de Beleidsagenda luchtvaartveiligheid 2007. Ik moet zeggen dat ik daarvan een beetje verdrietig werd. De rapportage bevat geen inleiding, geen samenvatting, geen conclusies. Wel zie ik overal strepen, vage taal en verschillende lettertypen. Er is hoop voor mensen met slaapstoornissen. Lees dit en uw probleem is opgelost. Minister, zullen wij dit de volgende keer anders doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Papier is geduldig. Wij hebben heel veel mooie woorden kunnen lezen. Bijvoorbeeld: «Meer vertrouwen en minder last is voor de inspectie de basis voor een aantal veranderingen in taken en werkwijzen. De inspectie gaat steeds meer van objectcontroles naar systeemtoezicht, van standaardreactie op overtredingen naar zacht waar dat kan en hard waar het moet. ICT biedt meer bruikbare snelle hulpmiddelen om de handhaving effectief en met minder inzet en toezichtlast uit te voeren.» Algemene conclusie: de inspectie kan haar werk aan. Voor de Kamer, in haar controlerende taak, gaat het natuurlijk niet om papier en mooie woorden. Het draait erom hoe het in de praktijk gaat.

De fractie van de Partij van de Arbeid kan in algemene zin heel goed achter de nieuwe toezichtfilosofie staan die moet leiden tot minder inspectielast voor bedrijven. Wij vragen ons wel af of dit ook voor de luchtvaartsector moet gelden. Bij ons heerst het idee dat de generieke aanpak met objecttoezicht bij luchtvaart meer op zijn plaats is, gezien de enorme gevolgen van een vliegtuigcrash. Hierop krijg ik graag een reactie van de minister.

Ik wil een aantal zaken uit de praktijk, die wij uit het veld hebben gehoord, naar voren brengen, juist omdat onze controlerende taak vooral daarover gaat. Mijn eerste opmerking betreft digitalisering. Wij hebben het hierover zo-even al gehad. Door digitalisering worden alle overtredingen beboet, ook de kleinste. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan de Rij- en rusttijdenwet. Eergisteren spraken wij daarover al in het overleg over de Transportraad. De boetebedragen voor kleine overtredingen zijn vaak buitenproportioneel hoog. Dat horen wij echt heel veel. Ook uit bijvoorbeeld de taxibranche horen wij deze geluiden steeds weer. Dat geeft het idee dat de

nuance zoek is. Als wij met een kanon op een mug gaan schieten, raken wij het draagvlak voor de inspectie kwijt. De vraag is wat de minister of de staatssecretaris hieraan gaat doen. Het lijkt mij een heel goede zaak als onze nieuwe inspecteur straks om de tafel gaat zitten met de branchevereniging om interpretatieverschillen tussen de inspectie, de politie en de RDW over de beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer uit de wereld te helpen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat slinkt af door uitplaatsing van activiteiten. Dat kan. De overheid kan uitvoering aan anderen overlaten. Ten aanzien van bijvoorbeeld de uitgifte van vergunningen voor de vervoersector, zoals het taxivervoer, het gesloten busvervoer of de binnenvaart, roept het bij de PvdA-fractie echter wel wat vragen op als na aanbesteding een partij met een duidelijk winstoogmerk de winnaar is. Hoe voorkomen wij dan prijsverhogingen? Waarin zit anders immers de winst? Het afgesloten contract heeft blijkbaar geen einddatum. Daarop wil ik graag een toelichting hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik herken heel duidelijk wat mevrouw Roefs in het laatste deel van haar bijdrage schetst. Wij hebben de behoefte om hierop wat dieper in te gaan. Misschien kan de minister hierover nu al iets zeggen. Ons verzoek zou echter ook zijn om hierover een brief van de minister te krijgen waarin hij dit uiteenzet, zodat wij er wat beter op kunnen inzoomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat zou ik van harte ondersteunen. Hieraan ligt namelijk sowieso een algemene visie ten grondslag. Het lijkt mij goed dat wij daarover met elkaar van gedachten wisselen.

De redersvereniging heeft ons natuurlijk ook gemaild. Mijn vraag is of een gesprek kan worden aangegaan, want er valt heel wat te verbeteren en er zijn klachten. Te veel verschillende inspectiediensten komen aan boord. Daaraan is nu zelfs de GGD als nieuwe instantie toegevoegd, zoals de heer De Rouwe ook al zei. Volgens mij heeft de Kamer bij diverse overleggen over de reductie van administratieve lasten uitgesproken dat inspecties in elkaar geschoven moeten worden: één keer inspecteren en niet keer op keer, nu eens door de ene, dan weer door de andere instantie. De vraag is waarom dit bij de zeevaart niet gebeurt. Zes verschillende inspectiediensten houden milieu-inspecties. Wij zouden ook een oplossing moeten vinden voor het feit dat met name onze short-seaschepen bovengemiddeld veel worden gecontroleerd. Goed gedrag belonen met minder inspecties, zoals wij ook in het onderwijstoezicht doen, moet naar ons idee ook bij de zeevaart ingevoerd worden.

Met uitzondering van passagiersschepen zijn de certificerende inspecties allemaal overgedragen aan klassenbureaus. Ik zal niet speculeren over de reden waarom voor cruiseschepen deze uitzondering bestaat, maar ik mag toch hopen dat hieraan snel een eind wordt gemaakt.

Eigenlijk vind ik het een beetje gênant dat ik hier specifieke brancheproblemen ter sprake moet brengen. Het lijkt mij dat wij daarvoor eigenlijk een ander podium moeten hebben. Dit toont echter wel aan dat papier en werkelijkheid kunnen verschillen.

Tot slot zou ik graag een reactie van de minister willen op uitspraken van de Algemene Rekenkamer. Deze stelt dat er tekortkomingen zijn in de handhavingspraktijk van verordeningen. Van negen Europese verordeningen is de Rekenkamer nagegaan hoe de handhaving in de praktijk plaatsvindt. Handhavers stellen volgens de Rekenkamer lang niet altijd een risicoanalyse op, weten vaak niet precies welke bedrijven zij allemaal moeten controleren en hebben nauwelijks inzicht in de mate waarin deze bedrijven de verordeningen naleven. Dat geldt volgens de Rekenkamer bijvoorbeeld voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij het wegnemen of beperken van schadelijke gevolgen voor het zeemilieu en de volksgezondheid door schadelijke tinhoudende verven; dat is een bepaalde verorde-

ning. Graag krijg ik een reactie van de minister op deze conclusies van de Algemene Rekenkamer.

De heer **Nicolaï** (VVD): Voorzitter. Er liggen verscheidene stukken ter tafel, die nogal uiteenlopend van karakter zijn. De kern is natuurlijk: hoe willen wij dat toezicht wordt gehouden en dat er wordt gehandhaafd? Ik kan mij aansluiten bij veel van de opmerkingen die hiervoor al gemaakt zijn. De algemene beweging die gemaakt wordt om meer uit te gaan van vertrouwen, is goed. De VVD-fractie steunt die van harte. De overheid concentreert zich in haar toezicht echt op rotte appels, of potentiële rotte appels. Daarvoor is zij strenger. Op de grote meerderheid – in de meeste sectoren gaat het om een ruime meerderheid, 90% of iets in die orde van grootte – hoeft het intensieve toezicht niet te worden losgelaten. Die bedrijven kunnen dus juist minder lastiggevallen worden. Deze beweging is in een aantal notities van het vorige kabinet al aangekondigd en wordt door dit kabinet doorgetrokken. Wij steunen die zeer. Ik wil niet voor eigen parochie preken, maar zeker in het midden- en kleinbedrijf, waarover het in dit overleg minder gaat, bestaat zeer grote behoefte om het toezicht meer geconcentreerd en gecombineerd, beperkter en selectiever te laten plaatsvinden. Dat geldt voor de sectoren waarover wij het vandaag hebben zeker evenzeer.

Door de CDA-fractie werd zonet stevig en stoer gezegd dat zij het kabinet afrekenen op wat echt verbeterd is. Dat is mooi. Waar vinden wij echter de concrete getallen aan de hand waarvan wij dit kunnen meten? Dat is mijn grootste vraag hierbij. Hoeveel inspecties hebben plaatsgevonden, en hoeveel minder, hoeveel gecombineerder en hoeveel selectiever is dit in de loop der jaren geworden? Het kan aan mij liggen, maar ik kan dit uit deze stapel mooie stukken niet opmaken. Uit het jaarplan kan ik het sowieso niet halen, want het gaat natuurlijk om wat feitelijk gebeurd is. Waar vinden wij de getallen waaruit blijkt in welke sectoren de inspecties hoeveel verminderd zijn? In andere sectoren hebben wij hierover wel degelijk harde afspraken. Hierin vind ik dat niet terug. Misschien zie ik het over het hoofd, maar dan hoor ik graag de getallen. Dan weet ik waarop ik dit kabinet samen met de CDA-fractie kan afrekenen.

Een andere algemene, principiële vraag is terecht door de PvdA-collega naar voren gebracht. Wij hebben het niet alleen over toezicht en handhaving, maar ook over vergunningverlening. Over de vraag hoe wij daarmee moeten omgaan, valt principieel meer te zeggen dan ik in deze stukken tegenkom; dat was voor mij onbevredigend. Toezicht houden en vergunning verlenen liggen in één hand maar zijn niet principieel hetzelfde. Als vergunningverlening wordt uitbesteed en aan de markt wordt overgelaten, bovendien mogelijk met winstoogmerk – iets waarmee de VVD overigens vaak niet zo'n moeite heeft – is dat een principiële discussie waard. Ik deel de zorg daarover die van de kant van de PvdA-fractie is verwoord. Wie gaat er dan uiteindelijk over? Wat is dan het toezicht op controle en het toezicht op vergunningverlening? Er werd gesuggereerd om hierover een aparte brief te vragen. Bij dat verzoek sluit ik mij aan. Ik wil hierover graag ten principale spreken; ik kan mij voorstellen dat dit niet het geschikte moment daarvoor is.

De heer **Roemer** (SP): Als de heer Nicolaï daarover ten principale wil spreken, neem ik aan dat hij met de gang van zaken zoals die nu voorgesteld is, duidelijk moeite heeft?

De heer **Nicolaï** (VVD): Er zijn bezwaren aan het in één hand hebben van vergunningverlening en toezicht, zonder dat daartussen onderscheid wordt gemaakt. Zonder voldoende toezicht op de vergunningverlening zijn er bovendien bezwaren aan het aan de markt en aan de branche overdragen ervan teneinde de branche het zelf te laten regelen. De kleine,

krachtige overheid die de VVD bepleit, is bij vergunningverlening uiteindelijk wel de partij die het moet kunnen uitmaken als er problemen zijn. Dit brengt mij op een derde algemeen punt. Ik zie veel beweging in de richting van «zachter waar je zachter kunt zijn», om de woorden van mevrouw Roefs aan te halen, maar waar zie ik «harder waar je harder moet zijn»? Waar zie ik scherper optreden en harder sanctioneren als de rotte appel moet worden aangepakt? Straks zijn wij bezig met een beweging van goedgelovigheid in plaats van onderscheid te maken tussen vertrouwen hebben aan de ene kant en aanpakken van de rotte appels aan de andere kant.

Wij delen in dit overleg vrij breed de opvatting dat deze beweging een positieve ontwikkeling is, maar dit is niet de beweging die in Europa wordt gemaakt ten aanzien van toezicht. Daarover gaat mijn laatste algemene opmerking. Ik heb eerder het gevoel dat er in Europa, op de veel primitievere manier waarop wij het misschien enige tijd geleden eveneens deden, vooral voor wordt gezorgd om maar zo veel mogelijk te controleren en zo veel mogelijk gegevens binnen te krijgen. Dat is ongeveer het tegenovergestelde van wat wij nu in Nederland doen. Zeker bij de luchtvaart, het terrein waarop ik als woordvoerder optreed, is het niet meer uit elkaar te halen. Voor andere sectoren zal dat eveneens gelden. Wij lopen hier dus steeds sterker tegenaan. Graag krijg ik hierop een reactie. Hoe verhouden die bewegingen zich tot elkaar, en wat doet de minister eraan? Welke mogelijkheden zijn er om Europa dezelfde draai te laten maken? Als het bij boorplatforms mogelijk is om heel veel inspecties te combineren, waarom is dat elders dan niet ook mogelijk? Dit voorbeeld heb ik in een andere rol vaker genoemd, in verband met het mkb. Het is weliswaar de beweging die gemaakt wordt, maar daarbij dringt zich wel de vraag op hoe wij dit moeten meten. Hoe is te voorkomen dat afzonderlijke inspecties en inspecteurs langskomen? Eén iemand moet het namens anderen kunnen doen, of zij moeten gezamenlijk langskomen.

Mijn volgende opmerking heeft eveneens met Europa te maken. Die betreft de implementatie van de EU-richtlijn over het melden van incidenten. Het is goed dat die er is. Naar ik begrijp vindt het koppelen van gegevens van incidenten op Europees niveau echter nog helemaal niet plaats. Als dat zo is, schieten wij niet zo veel op. In Nederland hebben wij dit systeem immers wel goed op orde. De winst zou echter juist kunnen zijn dat dit Europees wordt gekoppeld, zodat op Europees niveau van de gegevens gebruik kan worden gemaakt. Volgens mijn informatie gebeurt dit nog helemaal niet. Graag krijg ik hierop een reactie. Als dat inderdaad het geval is, wanneer zal dit dan wel van de grond komen, en wat doen wij eraan om dit te bereiken?

Een volgend punt breng ik vooral in verband met de luchtvaartsector ter tafel. Wie betaalt de kosten voor veiligheid? Hierover bestaat veel discussie. Het beeld is dat Nederland voor de luchtvaart de rekening van de kosten voor veiligheid meer bij luchthavens en luchtvaartbedrijven legt dan het geval is in andere landen of wellicht ook in andere sectoren. Ik zou hierop graag een reactie krijgen. Ik kan mij voorstellen dat wij dit nu niet kunnen uitdiscussiëren, maar ik kan mij ook voorstellen dat wij, nu wij toch de geest hebben en een nadere brief vragen over dat andere punt, ook hierover eens een brief vragen, zodat wij specifiek kunnen bekijken hoe de kosten voor veiligheid tussen sector en gemeenschap verdeeld moeten worden als daarmee een algemeen belang gemoeid is.

Kort geleden is er een aansprekend incident geweest met het Transavia-vliegtuig dat in Rotterdam aan de grond moest blijven. Daarover gaat mijn slotvraag. Welke lessen zijn hieruit geleerd? Ik kan mij voorstellen dat het goed was dat alert is gereageerd, maar minder goed kan ik mij voorstellen dat het vliegtuig zo lang aan de grond moest blijven, terwijl de hele wereld al dacht te weten dat het om iets anders ging dan om een ernstige bedreiging. Ook hierop krijg ik graag een reactie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Over inspectie is veel te doen. Van de vorige sprekers hebben wij dit ook al gehoord. Ik voeg graag mijn rijtje toe.

De inspectie geeft aan dat er gericht gecontroleerd kan worden. Dat spreekt de SP aan en ik denk dat dit belangrijk is. Gezien de enorme kwaliteitsslag die in de almaar verder concurrerende sector nodig is, ben ik echter bang dat het toezicht tekort zal blijven schieten. Een groot probleem bij het toezicht is dat niet altijd helder is welke inspectiedienst waarover gaat. Werkers in de haven weten bijvoorbeeld vaak niet welke inspectie zij wanneer en waarmee moeten benaderen. Hierover is door eerdere sprekers al het nodige gezegd. Ik denk dat het heel goed is om voortaan te werken met één beter gestructureerde inspectiedienst, die in meerdere sectoren de handhaving kan doen, zodat er beter, integraler en efficiënter gestuurd en begeleid kan worden. Graag krijg ik hierop een reactie van het kabinet.

De SP-fractie maakt zich helemaal zorgen over het bericht dat de inspectie een aantal vergunningverlenende taken niet meer zelf zal uitvoeren maar zal afstoten aan de markt. Ik heb hiertegen een heel pleidooi in mijn tekst staan, maar in verband met de tijd zal ik dit overslaan, want het komt volledig overeen met wat hier eerder is gezegd. Ik hoop dat het kabinet hierop uitvoerig zal ingaan en wellicht inderdaad met een brief zal komen, zodat wij daarover apart kunnen discussiëren. Bij het CBR hebben wij dit bijvoorbeeld op afstand gezet en daarover was heel wat te zeggen. Ik heb hiervoor zelfs een actieplan gemaakt. Misschien heeft de minister dit in zijn bezit, en anders kan hij het krijgen. Ik zou daarop graag eens een reactie van hem krijgen.

Of er voldoende capaciteit is voor het toezicht houden, is voor een doorsnee Kamerlid natuurlijk heel moeilijk te beoordelen. Gezien de enorme hoeveelheid reacties die wij krijgen, heb ik echter het idee dat er in dit opzicht nog veel te winnen en te verbeteren valt, en dat gaat diametraal in tegen het verminderen van capaciteit. Wij zien dat er een grote behoefte is aan een betere uitvoering van toezichtstaken. Zo is de IVW de instantie die de naleving van de Europese verordening over de rechten van luchtvaartpassagiers moet handhaven. In de praktijk doet deze inspectie er echter niets aan. Individuele gevallen wil zij namelijk niet oppakken, ofschoon dit volgens de verordening wel zou moeten. Nu komt er een klachtencommissie. Wordt dit dan ook de officiële instantie die het naleven van deze verordening moet handhaven?

Over deze rechten van luchtvaartpassagiers is al tijden veel te doen. De minister geeft nu aan dat dit in Nederland goed geregeld wordt. Eigenlijk zijn wij hiermee natuurlijk veel te laat. Al in 2005 is aangegeven hoe dit uitgevoerd moet worden. Als dit dan pas op 1 augustus 2008 wordt uitgevoerd, vind ik dat laat. De minister ontkent dat. Waarom vindt hij dat dit niet te laat is? In verband met de naleving van deze Europese verordening voor luchtvaartpassagiers merk ik op dat het natuurlijk heel vreemd is dat de nationale overheid een verordening tijdelijk deels opschort. Dat kan volgens mij gewoon helemaal niet. Het is maar te hopen dat er geen claim tegen het Rijk komt.

De minister gaf aan dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat vanaf 1 augustus ook het derdelandenprincipe zal behandelen. Hoe handhaaft de IVW dit nu? Mij bereiken berichten dat de IVW hierbij slechts als doorgeefluik fungeert. Klachten worden rechtstreeks doorgestuurd naar de luchtvaartmaatschappij. Indien een passagier het dan niet met de afhandeling eens is, kan de rechter worden ingeschakeld. Noemt de minister dit doorgeven een vorm van effectief handhaven? Durft de IVW ook op te staan tegen luchtvaartmaatschappijen indien zij fouten maken of indien zij er af en toe gewoon een potje van maken? Is dit al gebeurd? Ik wil in dit verband graag de opmerking van de heer Nicolai citeren: pak het harder aan waar het harder moet. Volgens mij is dit een kant-en-klaar voorbeeld. In Engeland geeft de handhaver jaarlijks een overzicht van het aantal klachten, de

aard van de klachten en de afhandeling van de klachten. Is de minister bereid om dit in Nederland ook te doen? Op 24 juni heeft de minister in een brief aan de Kamer geschreven dat hij over dit onderwerp een gesprek zou voeren met EUclaim. Ik ben benieuwd wat hier in zijn optiek is uitgekomen.

Ik plaats een aantal losse opmerkingen. Over de scheepvaart is al het nodige gezegd; ook in deze sector valt het nodige te verbeteren. Er zijn, om maar één voorbeeld te geven, veel klachten over de Westerschelde. Dat zijn klachten over ondeskundige schippers, over dronkenschap en over gebrekkige stuurmanskunst. De regionale kranten van Zeeland staan regelmatig bol van de incidenten. Er ontstaan veel veiligheidsincidenten die kennelijk moeilijk te voorkomen zijn. Volgens mij is een grondig onderzoek nodig om na te gaan hoe wij de veiligheid op de Westerschelde kunnen verbeteren. Gelukkig lopen de incidenten tot nu toe over het algemeen goed af, maar wij moeten er toch niet aan denken dat de gevolgen veel ernstiger zijn. Daarnaast ontstaan tal van onnodige irritaties.

Voor het naleven van veiligheid in tunnels is de inspectie ook van groot belang. Er zijn in Europees verband wel duidelijke regels voor tunnels gesteld, maar hoe deze in Nederland worden nageleefd, is voor mij nog steeds onduidelijk. Wie heeft hierover de onafhankelijke controle? Is bekeken in hoeverre de Europese richtlijnen overal lokaal zijn ingevoerd? In het Jaarverslag 2007 wordt gewezen op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Hierover is veel geschreven, maar de vraag is of de inspectie nog wel heel up-to-date is. Als in het jaarplan voor 2008 staat dat de lijn in 2012 wordt opgeleverd, terwijl wij met elkaar al heel lang weten dat dit nooit voor 2015 zal zijn, vraag ik mij af in hoeverre de inspectie hierbij feitelijk goed betrokken is.

De marktwerking in het stad- en streekvervoer bezorgt de inspectie ook fors meer werk. Zo zijn busbedrijven nu blijkbaar erg geprikkeld om de minimumnormen voor de veiligheid van bussen op te zoeken. Wij maken ons daarover grote zorgen. Wij hebben dit gezien in Amsterdam, in Brabant, in Arnhem. Massaal worden bussen afgekeurd, onder de drang om goedkoper uit te zijn. Graag krijg ik hierop een reactie. Ook om het contractvervoer voor de taxi's maakt de SP zich steeds meer zorgen. Wij hebben het hierover al vaker gehad. Binnenkort komen wij nog te spreken over de desastreuze gevolgen van het aanbesteden hiervan. Ook hierbij falen vaak het toezicht en de controle, die toch nodig zijn. Heeft dit ook te maken met capaciteitsvraagstukken? Hierop krijg ik graag een reactie. Ook bij gewone taxi's zien wij dit. Met name in de grensstreken zien wij regelmatig taxi's die zich als zodanig voordoen, overvol geladen bussen en vervoer om jongeren van en naar discotheken te brengen dat meer op veevervoer lijkt. Als daarvan een melding wordt gemaakt, krijg je van de IVW te horen: sorry, wij hebben geen capaciteit. Dat kan natuurlijk nooit. Kan de minister daarop uitgebreid ingaan?

Voor een aantal zaken zitten wij naar mijn mening op een verkeerde koers. De inspectie wil graag, maar heeft in mijn ogen verkeerde sturing doordat zij veel te versnipperd is, staat te vaak op te grote afstand en heeft een te magere capaciteit. Hiervoor moet volgens mij echt een fors verbeterplan worden opgesteld. Ik hoor dan ook graag van het kabinet hoe het denkt de inspectie te versterken.

Tot slot: de inspectie is eigenlijk een soort opvoeder. Zij moet niet alleen controleren, maar ook tips geven. Bij fouten van goedbedoelende ondernemingen kan een zinvolle tip om zulke fouten in het vervolg te voorkomen, vaak veel belangrijker zijn dan botweg bonnen uitschrijven. Een goede inspectie werkt preventief: aangeven hoe het beter kan, maar straffen als het moet. Wij zeggen dat op veel fronten, maar blijkbaar niet als het om de inspectie gaat. Hiervoor moet de inspectie echt op volle sterkte en goed georganiseerd zijn. Graag ontvang ik hierop een reactie.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor hun opmerkingen in eerste termijn. Dit is het eerste debat in een soort marathonsessie vandaag. Het is een belangrijk debat. Ik plaats het in een serie debatten over heel wat jaren heen. De heer Nicolaï haalde al aan dat de slag die met de inspectie wordt gemaakt, over heel wat jaren stap voor stap wordt bereikt. Ik vind het van belang om hierop straks nader in te gaan. Ik denk dat de organisatie op weg is in de goede richting. Opeenvolgende kabinetten hebben zich hiervoor sterk gemaakt.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat staat voor stimuleren, handhaven en verbeteren van veiligheid en duurzaamheid van water- en transportsystemen. Dit doet zij door toezicht op naleving van wetten en regels over vervoer, vervoersveiligheid en waterbeheer. De toezichtwereld is volop in beweging. Zoals ook in de stukken staat, is begin dit jaar het rijksbrede programma Vernieuwing toezicht van start gegaan. Het doel hiervan is een verschuiving naar meer effect en vertrouwen bij minder toezichtslast. Die shift wordt gemaakt. Daarnaast speelt de inspectie een rol bij het verder verminderen van de administratieve lasten. Verschillende woordvoerders zijn daarop ingegaan in verband met de algemene doelstelling van reductie van de lasten. Langs deze lijnen probeert de IVW een belangrijke bijdrage te leveren aan de door het kabinet beoogde vermindering van lastendruk.

De inspectie versterkt zich als een zelfstandige, onafhankelijke en professionele organisatie. De staatssecretaris en ik zijn tot de stellige overtuiging gekomen dat bij de inspectie grote slagen zijn gemaakt. Ik noem in dit verband de vertrokken inspecteur-generaal Johan de Leeuw, die er echt aan getrokken heeft, en de plaatsvervangend inspecteur-generaal die op dit moment de kar trekt. Ik vind dat er goed werk is verricht. Zoals de Kamer zal merken als zij de annalen erop terugleest, is het feit dat wij nu op een andere manier, op een andere toon, en minder vaak over de inspectie praten, een signaal dat het met de inspectie in vergelijking met een aantal jaren geleden een stuk beter gaat; het gaat daarmee gewoon goed, mag ik wel zeggen.

Dit laat onverlet dat er veel vragen zijn gesteld. Daarop ga ik dadelijk en détail in. De plannen van de inspectie worden ook in daden omgezet. Dat is te lezen in het jaarverslag. Staccato noem ik de belangrijkste ontwikkelingen. Op het terrein van samenwerking van de inspecties, reductie van de administratieve lasten en meer doen met minder mensen, zijn er de volgende ontwikkelingen geweest. In 2007 hebben de voorbereidingen plaatsgevonden. In 2008 zijn de frontoffices Wegvervoer en Schiphol echt gestart. Zij zijn met hun gezamenlijke en afgestemde werkprogramma's begonnen. De IVW speelt in onder andere de domeinen wegvervoer en Schiphol een voortrekkersrol. De bedrijven daar zien de effecten daarvan nu al. De inspectie kan efficiënter opereren. Er zijn minder tijdrovende procedures voor de onder toezicht staanden. In 2009 zullen de gezamenlijke programma's echt op gang zijn gekomen. Ik verwacht dan nog veel meer effect van de voorbereidingen die in de voorgaande jaren tot op de dag van vandaag zijn gepleegd.

Ik kom op het risicogestuurd toezicht. Risicoanalyses en beleidswensen zijn leidend voor het werk van de inspectie. Het adagium is tegenwoordig: daar prioriteiten leggen waar echt winst is te boeken in maatschappelijke veiligheid en duurzaamheid. Bedrijven die hun zaken goed op orde hebben en vertrouwen hebben, vormen een lager risico voor de veiligheid. Dat durven wij daarom te waarderen met minder toezichtslast. Dat is de positieve keerzijde.

Een volgende lijn is: van objectcontroles naar systeemtoezicht. Systeemtoezicht kan plaatsvinden waar het veiligheidsbewustzijn bewezen structureel op een hoog niveau ligt en waar goed functionerende veiligheidsmanagementsystemen beschikbaar zijn. Als daar onverhoopt aanleiding

toe zou zijn, kan en zal op elk moment dat het nodig is, teruggeschakeld worden naar inspecties op objectniveau. Ik ga dadelijk in op concrete vragen, onder andere die over de luchtvaart die mevrouw Roefs heeft gesteld, en op de algemene vragen van onder meer de heer Nicolaï, zoals de vraag waar wij harder in ons optreden worden als het toch mis blijkt te gaan. Op ieder moment dat het nodig is, kunnen en zullen wij teruggaan naar het objectniveau om de veiligheid te waarborgen.

Een andere belangrijke pijler wordt gevormd door informatie en digitalisering. Naar mijn stellige overtuiging vormt deze een van de factoren voor het succes van de vernieuwing van het toezicht. Door middel van digitalisering wordt het echt mogelijk om met minder mensen meer te doen. Op het terrein van de dienstverlening zal door de ingezette digitalisering van het toezicht in de komende jaren veel worden bereikt. Er zullen grote stappen worden gezet. Dit jaar, in 2008, hebben de eerste inspecteurs bij hun inspectie alle gegevens over het bedrijf, het object, en de wetgeving direct beschikbaar. Zij hebben alles ineens voorhanden. Dat scheelt gigantisch veel tijd. In 2008 en 2009, dus vanaf eind dit jaar en doorwerkend in het volgend jaar, zal dit voor steeds meer domeinen de werkelijkheid worden. De digitalisering en de resultaten ervan in inspectietijd en optreden, zullen dus direct zichtbaar worden in de praktijk.

Maatwerk in interventies is een ander punt: zacht waar het kan, hard waar het moet. Ook een lik-op-stukaanpak is van belang. Ik probeer staccato te antwoorden om nog genoeg tijd over te hebben om op de detailvragen in te kunnen gaan. Kort en goed, al dit soort voorbeelden, al deze ook door de woordvoerders benoemde pijlers waarmee een begin is gemaakt, moeten zichtbaar en effectief zijn in de praktijk. In het jaarverslag vindt men meer voorbeelden, samen met een aantal reacties van de betrokken onder toezicht staanden zelf. Wij zullen de komende jaren in al die jaarverslagen dus moeten zien dat de positieve effecten meer en meer optreden. Dit proces is ingezet en wordt verder vervolmaakt.

Maatschappelijke veranderingen en de kaders van het kabinetsbeleid leiden ertoe dat inspecties nadrukkelijk keuzen moeten maken. Anders kan men niet méér doen met minder mensen. Men moet scherp zijn in wat men doet en wat niet. Dit leidt bij de inspectie tot forse veranderingen, met begrijpelijke druk op de organisatie en de mensen. Dat vraagt veel van de organisatie en ik heb respect voor de wijze waarop men daarmee omgaat. Die verandering is namelijk niet niets. Ondertussen blijft de inspectie gedurende het transitieproces haar werk, het uitvoeren van toezicht op transport, veiligheid en waterbeheer, gewoon doen. De winkel blijft open tijdens de verbouwing. De taak wordt naar mijn overtuiging op een verantwoorde wijze uitgevoerd, zoals ik ook heb aangegeven in de brief bij het jaarverslag.

Na deze inleiding ga ik in op de gestelde vragen. Er was een hele waaier van brieven die behoorlijk verschillend van aard zijn, zoals de heer de Rouwe en de heer Nicolaï al opmerkten. Ik wil toch proberen om aan alle verschillende vragen goed tegemoet te komen. De heer De Rouwe had het over het grotere aantal regels en inspecties bij de EASA. Dit klopt: de EASA gaat vooral op detailregels in. Dat is inderdaad de praktijk. Nederland wil dat vermijden en doet zijn best om elementen als doelregelgeving en risicogestuurd toezicht nadrukkelijk onder de aandacht te brengen. Wij geloven namelijk dat dit efficiënter en effectiever kan zijn. De komst van de Oost-Europese landen in de Europese Unie kan ertoe leiden dat op korte termijn de druk om met detailregels te werken groot blijft, omdat in een aantal landen de situatie er nog niet naar is om gemakkelijk en verantwoord dezelfde slag te maken als Nederland nationaal heeft gedaan. De heer Nicolaï zal dit vanuit een andere verantwoordelijkheid kunnen beamen. Dat is een beetje het krachtenveld waarin wij ons bevinden. Onze positie is dat wij proberen detailregels te voorkomen en doelgericht en risicogestuurd te werken, niet alleen omdat wij zo ver zijn

dat wij dit kunnen doen, maar ook omdat wij geloven dat dit beter is teneinde echt effectief te zijn en resultaten in de praktijk te bereiken.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de minister terecht zegt dat de komst van Oost-Europese landen en het niveauverschil in kwaliteit en veiligheid er in de komende tijd zeker toe zullen leiden dat wij op objectniveau, om zijn termen maar te gebruiken, de inspectie niet moeten verminderen. Vervolgens zegt de minister wel dat wij met minder mensen meer kunnen gaan doen. Mijn beleving en mijn ervaring is dat dit voortdurend botst en dat de mensen voor wie de minister zegt zo veel respect te hebben – dat heb ik ook – voortdurend aangeven dat zij met de handen in het haar zitten, omdat zij in acht uur iets willen doen waarvoor zij vierentwintig uur nodig hebben. Ik hoor dit steeds in den lande, op meerdere terreinen. Wij kunnen dan wel goede bedoelingen hebben, en het kan op papier allemaal kloppen, maar de praktijk is zo anders. Waarom zet de minister dan toch door dat het met minder mensen moet? Zo ver zijn wij nog lang niet.

Minister **Eurlings**: Ik ken de grote betrokkenheid, sinds vele jaren, van de heer Roemer en van zijn partij bij de inspectie. Dat wordt zeer gewaardeerd. Ik weet dat de SP als partij daarbij al vele jaren heel actief betrokken is. Het vergt inderdaad veel van mensen. Ik zou echter een onderscheid willen maken tussen de Europese regels en onze positie in Nederland. Ik kwam hier immers op naar aanleiding van de Europese discussie. In Europa is er, zoals de heer Roemer zelf zegt, een aantal landen dat qua niveau van inspectie helaas nog lang niet op hetzelfde punt is als wij. Het klinkt zo aanmatigend, maar dat is niet zo bedoeld. Wij kunnen in onze situatie met systeemtoezicht en met veiligheidsmanagementsystemen die zijn geïmplementeerd, verantwoord zeggen dat wij meer naar het systeem kijken en de rotte appels heel stevig aanpakken. Als in een land zo'n veiligheidsmanagementsysteem er niet is, dan is dat veel minder goed mogelijk. Dan zul je veel meer continu iedereen, ook de goeden, bij wijze van spreken iedere dag in de gaten moeten houden. Dat is het onderscheid dat ik probeerde te maken. Ik kom hier dadelijk op terug bij de doelstelling voor lastenreductie. Daarbij is dat ook te zien. Bij een paar dossiers, waarin je heel nationaal kunt sturen, heb je dat veel meer in de hand dan bij sommige andere richtingen, die stevig bepaald zijn door Europese regelgeving. Voor de Nederlandse situatie bracht de heer Roemer het punt in van de mensen die in acht uur datgene willen doen waarvoor zij eigenlijk vierentwintig uur nodig hebben. Daarvoor is nu net die slag nodig. Men kan natuurlijk ten principale zeggen: wij willen niet dat er minder mensen zijn. Dat kan een keuze zijn; zijn partij kan die bijvoorbeeld hierin maken. De regering heeft gekozen voor minder mensen bij alle departementen. Als je die keuze voor minder mensen maakt, zul je het toezicht des te meer op het systeem moeten uitvoeren. Dan zul je je des te meer moeten richten op rotte appels. Zo is het wel degelijk mogelijk om met minder mensen meer te doen, omdat je dan minder onnodige controles hoeft te verrichten bij die organisaties die het bewezen goed doen en waarvan het systeem ook geen alarm geeft. Wij hebben wel alarmbellen. Als het misgaat, dan grijp je zo'n organisatie vast, zoals ik zojuist zei. Dat is nodig. Daarnaast hebben wij gewoon de ambitie om het met minder mensen te doen. Dat vergt veel, zoals ik zojuist nadrukkelijk heb uitgesproken.

De heer **Roemer** (SP): Misschien is dit wel het belangrijkste principiële punt van het hele debat. Van gericht controleren, gericht toezicht, dat het voornemen van het kabinet is, kun je volgens mij alleen maar voorstander zijn. Daar is niets mis mee, en dat spreekt de SP ook aan. Je moet gericht controleren. Het kabinet draait de boel echter om. Dat zegt: als wij het systeem veranderen, zou dat er op termijn wel eens toe kunnen leiden dat wij het met minder mensen kunnen doen. Dus wordt daarop nu al ingezet

en wordt nu al flink gesneden in de uitgaven voor de personeelssterkte. Dat is een totaal verkeerde volgorde. Dan zet het kabinet eigenlijk de bezuiniging op plek één, en hangt het daaraan een systeem waarvan het hoopt dat het gaat werken. Dat is wat nu in de praktijk gebeurt. Wij komen fors handen tekort, zelfs om gericht te controleren. Alle Kamerleden hier hebben een waslijst aan voorbeelden gegeven. Het moet juist andersom zijn. Ja, wij moeten naar een systeemverbetering als dat nodig is, en het is nodig, denk ik. Heel gericht controleren is goed. Dat scheelt mensen die het al jarenlang goed doen een hoop overlast; daar zijn wij met elkaar alleen maar voor. Wij draaien de boel echter om. Wij halen de mensen al weg en wij komen niet eens meer aan gericht controleren toe. Ik vind het jammer dat de doelstelling van bezuinigen op personeel hoger staat dan de kwaliteit van gericht controleren.

Hierover ga ik wellicht zelfs een uitspraak van de Kamer vragen. Dit is een van de belangrijkste zaken. Als wij echt goede controle met elkaar willen afspreken, dan zullen wij daarvoor ook de middelen moeten hebben, en dus voldoende kwaliteit en voldoende sterkte van het personeel. De prioriteit bij het kabinet is blijkbaar een andere.

Minister **Eurlings**: Dat er voldoende personeel moet zijn om goed te presteren, ben ik volstrekt met de heer Roemer eens. Dat voor dit kabinet reductie van personeel belangrijker is dan kwaliteit, ben ik volstrekt niet met hem eens. Dat kan ik ook larderen, bijvoorbeeld met het feit dat de ICAO, een organisatie die internationaal bekijkt of er verschil in de wijze van inspecteren zit, juist zeer lovend is over de wijze waarop deze inspectie het doet. Als je zegt dat je het met minder mensen gaat doen, legt dat de druk erop om goed na te denken over de vraag hoe het efficiënter kan. Dat zeg ik heel open; ik zie dat ook op mijn ministerie. Sommige inspecties worden uitbesteed. Daarop kom ik dadelijk nader terug. Het is echter niet zo dat er onverantwoorde dingen worden gedaan. Het is juist onze ambitie om een betere inspectie te hebben die zich meer richt op de rotte appels. Mijn overtuiging is dat wij niet toegeven op de kwaliteit. Daarvoor zit ik hier als minister, en zit de staatssecretaris hier in haar verantwoordelijkheid. Sterker, onze doelstelling is, meer kwaliteit te leveren. Daarmee gaan wij niet onverantwoord om. De Kamer weet precies wat er gebeurt als het misgaat. Dan weet zij wie verantwoordelijk is en wiens kop op het hakblok ligt. Dat is de mijne. Daarom zeg ik met overtuiging dat wij geen onverantwoorde dingen doen, maar daarover kunnen wij van mening verschillen. Ik hecht eraan om de ICAO aan te halen. Dat was zo'n moment waarop vergeleken werd hoe verschillende inspecties het internationaal doen. Daar kwam onze inspectie hartstikke goed uit. Ook in Europees verband zie je dat de systemen hier op orde zijn. Ik vind het dus juist een teken van kracht dat het veiligheidsbewustzijn in Nederland op zo'n niveau ligt en zo op systeemniveau zit dat wij de goede bedrijven op een gegeven moment een stuk vertrouwen kunnen geven. Mocht men op welk moment dan ook aantonen dat men het vertrouwen niet waard is, dan wordt er hard ingegrepen. Ik kom dadelijk met concrete voorbeelden daarvan naar aanleiding van de vraag van de heer Nicolai daarover.

De heer **Roemer** (SP): Er zijn veel voorbeelden genoemd; ik geef er één, de taxibranche. Ik ben uitvoerig op onderzoek uitgegaan. Ik heb met heel veel taxibedrijven en zelfs met mensen van de inspectie gesproken over de wantoestanden in grensgebieden met het taxivervoer. Er zijn meldingen gedaan. De branchevereniging heeft meldingen gedaan. Het enige wat wij terugkrijgen is dat men er de mensen niet voor heeft. Dat staat haaks op wat de minister de Kamer vandaag probeert te vertellen.

Minister **Eurlings**: De staatssecretaris zal dadelijk uit-en-te-na ingaan op de taxibranche, die haar competentie is. In algemene zin zeg ik nogmaals

dat het echt mijn overtuiging is dat wij niet onverantwoord snijden in personeel. Wij hebben niet als doelstelling om het met minder mensen te doen, waarna wij het verhaal erbij verzinnen. Wij doen het slimmer omdat wij ons meer op de rotte appels en op het systeemtoezicht richten in plaats van iedereen continu met waslijsten van inspecties het leven zuur te maken. Dat is immers ook een probleem. De heer Roemer weet ook hoe het voor bedrijven is die het goed doen en die continu met de inspectie in aanraking komen. «Minder last», hoor ik iedereen altijd zeggen. Op die manier kunnen wij efficiënter en effectiever zijn. Dat is echt met minder mensen meer doen. Daarover kunnen onze meningen verschillen. Ik hecht er wel aan om dit zo te zeggen, omdat ik mij er iedere dag, zo lang als ik hier mag zitten, bewust van ben wie eindverantwoordelijk is op het moment dat iets misgaat. Dat is ondergetekende.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik ben het gedeeltelijk eens met de opmerking van collega Roemer. Het vorige kabinet heeft deze hele verandering in het toezicht ingezet zonder dat een grote reductie van personeel een belangrijke doelstelling was. Het wordt enigszins vertroebeld doordat het kabinet op deze wijze met de enorme personeelsreducties omgaat. Mijn vraag gaat over het laatste punt van de minister en zijn opmerkingen over Europa. Hoe verhouden die twee eigenlijk tegengestelde bewegingen zich tot elkaar? Als dit zijn antwoord was, dan is dat mij te algemeen. Eigenlijk schetst de minister alleen het dilemma, de reden waarom er door het toetreden van nieuwe lidstaten op een andere manier toezicht moet worden gehouden dan in een lidstaat als Nederland gebeurt. Dat is precies het probleem, maar wat doet de minister eraan? Wij willen dat het uiteindelijk uitkomt bij de wijze waarop wij het doen, zegt hij. Dat begrijp ik. Daar zit echter een fase tussen. Dat heb ik de minister voorgehouden. Als wij nu in Europa te ver gaan met de attitude van precieze regelgeving, precieze informatiebehoefte en precieze en regelmatig terugkerende inspecties, zitten wij op een gegeven moment in Europa met regelgeving en met een aanpak waarvan wij later, als het minder nodig is, weer moeilijk afkomen. Dan hebben wij het zoveelste voorbeeld waarbij wij allemaal roepen dat Brussel te veel regelt. Daar was deze minister bij. Wat gaat hij eraan doen om deze onomkeerbaarheid te voorkomen?

Minister **Eurlings**: De heer Nicolaï heeft gelijk dat dit het grote risico is. Een regel afschaffen is in Brussel wellicht nog moeilijker dan in Den Haag. Laten wij wat dat betreft allemaal de hand in eigen boezem steken. Wat wij eraan doen, is een coalitie smeden met landen die wel op basis van ervaring al het vertrouwen hebben kunnen krijgen dat met systeemtoezicht, doelvoorschriften en minder detailregels een heel goede inspectie mogelijk is. Daarmee zijn wij continu bezig. Ik zal de Kamer iedere keer dat een dergelijke kwestie in Europa gespeeld heeft, uit-ente-na berichten hoe dat lag, wat wij hebben geprobeerd te bereiken en hoe ver wij daarin zijn gekomen. Dat is de complexiteit. Dat heb ik alleen willen aangeven. Ik ben begonnen te zeggen wat onze insteek is, maar de complexiteit, waarover ik ook heel open wil zijn – de heer Nicolaï weet dat als geen ander vanuit zijn voorvorige verantwoordelijkheid – bestaat erin dat een aantal nieuwe lidstaten daarvoor zeer huiverig is, omdat men op het vlak van systeemveiligheid nog lang niet zo ver is als wij. Onze lijn is echter heel helder en de Kamer kan mij daarop altijd aanspreken.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik probeer het nog één keer preciezer. De voorkeur van Nederland is duidelijk. Dat is wat het op termijn zou moeten zijn. Er is ook begrip voor dat het nu voorlopig op een andere manier moet, met name vanwege de wijze waarop het in nieuwe lidstaten gaat. Er zijn natuurlijk slimme manieren te verzinnen – maar dat moet de minister doen en niet de oppositie – om daar iets aan te doen. Je kunt aan horizonbepalingen denken. Je kunt in je hele benadering en regelgeving

meenemen dat deze voor bepaalde overgangssituaties nodig is, zodat je later niet vastzit aan wat dan niet meer nodig zou zijn.

Minister Eurlings: Daarin heeft de heer Nicolai absoluut gelijk en dat proberen wij dus ook. Wij proberen natuurlijk absoluut te voorkomen dat je in beton gegoten regels krijgt, waarvan je later moeilijk afkomt. Wij proberen eerst in te zetten op de doelregelgeving, risicogestuurd. Als dat niet lukt, moet je inderdaad met een horizonbepaling proberen tijdelijk iets te doen. Dat ben ik volstrekt met de heer Nicolai eens. Dat is precies de lijn. Ik heb alleen willen aangeven – dat heeft veel getriggerd – wat de complexiteit is, omdat er een krachtig tegenkrachtenveld is van de nieuwe lidstaten. Tegen onze mensen zeg ik dat wij heel precies zullen zijn in het berichten over kwesties waarin deze discussie weer opkomt en over de vraag hoe wij daarop inzetten en wat wij al dan niet bereiken. Dat is precies de lijn.

Ik kom op de analyse van de cijfers, de score van de inspectie. De heer De Rouwe had in het algemeen positieve opmerkingen. Hij zei wel: potjan-drie, ik heb het beeld dat de Verenigde Staten het op het vlak van de luchtvaart, meen ik dat hij zei, nu wat beter doet dan Europa. Het is niet zo dat Europa vele malen slechter scoort dan de VS, maar wel een beetje. Dat klopt, er is een verschil. Nederland scoort bij de ICAO-inspectie 88 op 100. Dat is beslist een heel goede score, ook internationaal. Wij doen het in Europa dus goed. Waarom doet Europa het in het algemeen net iets minder dan de VS? Ik ben er op werkbezoek geweest. Het kan er misschien aan liggen – maar nu ga ik een beetje gissen; ik wil hierop een volgende keer nog wel terugkomen – dat de VS één groot land is. In Europa heb je allemaal lidstaten, die wat dat betreft naar elkaar toe groeien. Het verschil is ook echt niet zo groot dat het alarmerend is. Er wordt trouwens ook goed samengewerkt met Amerika om ideeën uit te wisselen en te bekijken hoe wij elkaar op dit vlak kunnen verbeteren. De score van 88 op 100 voor Nederland is echt goed. De ICAO heeft dat zo uitgesproken.

Ik herken een deel van de zorgen van het KNV, de vervoerdersorganisatie. Die zijn bij ons bekend. Wij hebben al afspraken gemaakt voor de wijze waarop wij daarmee verder gaan. Wij houden een vervolgoverleg met het KNV over de vraag hoe wij hieraan tegemoet kunnen komen. Om echt iets aan deze zorgen te kunnen doen is het noodzakelijk dat wij internationaal tot afstemming komen en overleg hebben met het Openbaar Ministerie. Wij gaan daarmee aan de slag. De Kamer hoort hiervan zodra er nieuws te melden is. Ik herken de zorgen en erken ze voor een belangrijk deel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is op zichzelf heel goed. Ik denk dat het ook prettig voor de Kamer is om met elkaar een ijkpunt af te spreken. Wanneer denkt de minister ons daarover te kunnen brieven? De insteek is goed, maar er schuilt in de woorden ook wat vrijblijvendheid.

Minister Eurlings: Dat is een terechte vraag. Wij hebben volgende week een overleg met het KNV. Op korte termijn daarna zal ik de Kamer een brief sturen waarin ik in elk geval de stand van zaken mededeel: waarover is precies overlegd, hoe staan wij ervoor en wat staat ons te doen? Misschien zal niet alles opgelost zijn, maar dan zullen wij hierover wel weer communiceren.

De **voorzitter:** Mag ik laten noteren vóór eind oktober?

Minister Eurlings: Ja, zeker. Er komt daarna een reces, maar als het nog net voor het reces gaat, krijgt de Kamer de brief ervoor, en anders direct erna.

De heer **Nicolaï** (VVD): Komt dit niet in de plaats van het verzoek dat al is gedaan om een brief die meer ten principale ingaat op vergunningverlening, uitbesteding enzovoorts?

Minister **Eurlings**: Nee. Ik kom zo op de uitbesteding terug. Laat ik maar direct ingaan op de overdracht van taken en de zorg om de kosten, de betrokkenheid van het bedrijfsleven et cetera. Ik ga eerst in op de vraag van de heer De Rouwe. Inmiddels is gekozen voor Kiwa. Hoe gaat het in zijn werk? Hoe kunnen wij voorkomen dat de kosten stijgen als een commerciële partij het gaat doen? Mevrouw Roefs en anderen hebben daarnaar gevraagd. Kiwa is uit de bus gekomen. Dat is een partij waarin wij veel vertrouwen hebben, mede op basis van opgedane ervaringen. Hoe hebben wij het in de hand? De minister stelt het eerste jaar en het derde jaar tarieven vast. Daarna zal er sprake zijn van een maximumtarief, waarmee dus ook voorkomen wordt dat tarieven de pan uit rijzen. Er is overleg over de uitvoering met het bedrijfsleven. Dit wordt ook herhaald. Er is dus een continu gesprek gaande over de wijze waarop het loopt. Bij deze uitbestedingen gaat het nadrukkelijk om administratieve taken met een beperkt discretionair karakter. De verantwoordelijkheid blijft te allen tijde bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Daarom is er ook continu aansturing en toezicht vanuit het ministerie. Dat houdt dus niet op. Om kostenopdriving tegen te gaan worden het eerste en derde jaar de tarieven vastgesteld, zoals ik zojuist zei. Daarna komt er een maximumtarief. Als nu zou blijken dat ondanks de vastgestelde tarieven en de maximumtarieven, en ondanks het vertrouwen dat in zo'n partij bestaat – ik heb net het vertrouwen in Kiwa uitgesproken – dingen ronkend uit de hand zouden lopen en het overleg met de sector zou leiden tot de conclusie dat het onoplosbaar is, dan staat mij te allen tijde het paardenmiddel ter beschikking om het mandaat in te trekken. Dat is steeds een sleutel die wij in de hand hebben. Ik blijf dan ook in dit soort debatten aanspreekbaar op vragen als: hoe loopt het? Wat zijn de signalen van het bedrijfsleven? Wat zijn de gevoelens? Het is daarmee dus niet «out of your hands». Dat is nadrukkelijk niet het geval.

De heer De Rouwe vroeg of het risicogestuurd toezicht pas in 2010 in het jaarplan komt en of dat niet veel te laat is. In 2010 zal het over de hele linie sowieso zijn verwerkt. Dat hebben wij willen aangeven. De Kamer kan ervan op aan dat het dan totaal is doorgevoerd. Dat is een heel grote ambitie. Wij gaan wel degelijk al in 2008 en 2009 op diverse terreinen grote stappen zetten. Ook in 2009 zullen wij daarover weer in het jaarplan berichten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit geldt dus niet voor het jaarplan van 2011, maar het zal in het jaarplan van 2010 helemaal rond zijn en niet alleen aangekondigd worden? Daar ging het mij om.

Minister **Eurlings**: Precies.

De heer **Roemer** (SP): Eigenlijk alle fracties hebben gevraagd om een nadere briefing te krijgen over het vorige punt. De minister heeft er nu één zaak uit gehaald. Er zijn meer voorbeelden, zoals de uitbesteding van vergunningen aan het CBR. Ik denk dat de Kamer hierop ten principale wil doorgaan. De minister is niet ingegaan op het verzoek van volgens mij alle fracties om hierover een uitvoerige brief te krijgen, zodat wij die eens als een apart punt kunnen bespreken.

Minister **Eurlings**: Ik wil best nog eens in een brief uiteenzetten wat op dat vlak gebeurt, welke lijn is ingezet, en welke sleutels wij in handen hebben. Ik wil echter niet de indruk wekken dat wij helemaal van voren af aan over bijvoorbeeld zo'n gunning aan Kiwa zouden kunnen praten en

net kunnen doen alsof dat proces een tijd geleden niet is ingezet. Daarin wil ik realistisch zijn.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij is het nog altijd aan de Kamer zelf waarover zij wil spreken.

Minister **Eurlings**: Ik zeg de Kamer niet waarover zij kan spreken, ik schets alleen realistisch wat de situatie is, zodat daarover geen misverstand ontstaat. Ik wil best nog eens op een rij zetten wat er aan de hand is, in welke domeinen dit speelt, om welke discretionaire bevoegdheden het gaat, wat de sleutels zijn die wij in handen hebben rond tarieven, wat het overleg met het betrokken bedrijfsleven zal zijn en welke paardenmiddelen wij hebben voor als het toch ronkend uit de klauwen loopt. Dat is bij dezen toegezegd.

De heer De Rouwe vroeg ook naar de cijfers in de visie LOB. De cijfers krijgt de Kamer vooral via de jaarrapporten en -berichten, zoals het jaarrapport van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. De visie LTB ligt hier ook. Deze is al eerder aan de Kamer aangeboden met brieven die voor dit overleg overigens niet zijn geagendeerd. Ik neem dus aan dat die tot niet veel ophef hebben geleid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben hier jaarplannen en jaarverslagen liggen. Het jaarplan ziet er mooi uit. Het stuk waarover ik mijn laatste opmerking maakte, was echt helemaal niets, maar de rest zag er keurig uit, mooie plaatjes, mooie verhalen, prima. Ik mis alleen echt de cijfermatige onderbouwing. Waar het mij om gaat, en ik denk ook de heer Nicolaï, is dat wij in een jaarplan als controlerende Kamer ook kunnen lezen waarop wij de minister volgend jaar mogen aanspreken. De minister geeft een paar keer duidelijk en terecht aan dat de Kamer hem te allen tijde kan aanspreken. Zo ken ik hem ook. Ik zie dit echter niet terug in de stukken die voor ons liggen. Ik weet dat de minister van goede wil is. Ik zou hem alleen willen aansporen om ook in de jaarplannen te zetten wat de reductie is die hij wil halen op bepaalde punten en wat de cijfers daarvoor zijn, en in het jaarverslag, waarin wij terugkijken, aan te geven wat hij gehaald heeft. De plaatjes zijn er, de ambities zijn er, maar de cijfers ontbreken. Dat was mijn punt en volgens mij ook dat van de heer Nicolaï.

De heer **Nicolaï** (VVD): Dat zou je zeker in een jaarverslag verwachten. Het jaarverslag leest lekker weg, maar ook daarin heb ik de cijfers niet zo kunnen vinden als wij ze volgens mij willen, namelijk zó dat wij kunnen zien wat er nu beter, anders en minder gebeurt en hoe zich dit tot het vorige jaar verhoudt.

Minister **Eurlings**: Ik zeg dat toe. Voor alle inspecties zijn de doelstellingen in elk geval in macro bekend, zoals men weet. Wat betekent dit meer precies voor ons? Wij willen bijvoorbeeld bij het personenvervoer de komende jaren een omslag hebben naar veel minder objectcontroles, zo'n 60% minder, maar daarbij wel meer systeemtoezicht. Dat laatste leidt dus weer tot iets meer controle. Voor het goederenvervoer krijgen wij eenzelfde omslag. Dat zijn echt majeure veranderingsoperaties. Ik zeg de Kamer toe dat wij preciezer zullen ingaan op de percentages, zowel wat de verwachting is als wat geslaagd is. In het volgende plan zal dit duidelijk tot uitdrukking komen. Dat is bij dezen toegezegd.

De heer **Nicolaï** (VVD): Dit vind ik een van de belangrijkste dingen. Het is mooi dat de CDA-fractie kwam met de vraag waarop wij dit kabinet straks kunnen afrekenen. Wij hebben nu dit jaarplan. Volgend jaar zal voor het eerst gekwantificeerd worden op de manier die breed door de Kamer gewenst wordt. Kunnen wij dus pas het jaar daarna bekijken of er iets van terechtgekomen is? De minister noemt en passant 60% bij het personen-

vervoer; hij noemt het goederenvervoer. Waarom zouden wij niet eerder al een brief van de minister kunnen krijgen waarin in ieder geval al een aantal punten staat waarop hij afgerekend wil en kan worden?

Minister Eurlings: De Kamer kan heel veel afrekenen en dat zal zij ook zeker doen. Ik weet niet of het zin heeft om nu weer los van het jaarverslag allemaal extra brieven te schrijven. Ik kan nog wel eens op een rij zetten wat de richting is waarin wij willen gaan om uiteindelijk invulling te geven aan het kabinetsbrede doel. Dat kan ik ook best meenemen in de andere brief die ik heb toegezegd. Ik kan daarin nog eens een uitsplitsing maken naar verschillende categorieën, waarbij er ook een uitsplitsing zal zijn tussen categorieën waarvoor je veel zelf in de hand hebt en dus vrij stevig kunt zijn in je doelstellingen, en categorieën waarvoor je heel erg hangt aan Europese regelgeving. Op dat laatste hebben wij dan weer het beïnvloedingstraject dat ik zojuist schetste. In deze lijn wil ik dit dus best meenemen in de toegezegde brief. In het jaarplan zou dit preciezer tot uitdrukking moeten komen, evenals de realisatie in het verslag.

De heer **Nicolaï** (VVD): Dank voor dit aanbod. Dan hoeven wij in ieder geval niet twee jaar te wachten. Dat zou in het andere geval zo zijn. Wij krijgen dit graag zo nauwkeurig als de minister kan zijn. Als wij dit over een maand kunnen krijgen, of hoe lang de minister daarvoor nodig mag hebben, hebben wij in ieder geval daar inzicht in.

Minister Eurlings: Bij dezen.

Alle woordvoerders hebben het over de luchtvaart gehad. Moet bij de luchtvaart niet juist objectgericht toezicht plaatsvinden, vroeg mevrouw Roefs zich vrij prangend af. Als daarin iets misgaat, zijn de rapen natuurlijk erg gaar. Dat zou je inderdaad denken. Laat ik vooropstellen dat in de luchtvaart, een erg professionele tak van sport op dit punt, juist omdat de risico's zo groot zijn als er iets misgaat, een kwaliteitsmanagement-systeem is opgebouwd dat vergeleken met andere sectoren heel goed is. Internationale regels vereisen dat ook. Hiervoor is dus heel veel geregeld. Dat dit systeem zo krachtig is, vormt een reden waarom goede maatschappijen – daar kan ik de Nederlandse zonder uitzondering toe rekenen – met name via systeemtoezicht worden bewaakt. Systeemtoezicht betekent niet dat er geen realitychecks zijn. Die zijn er bij elke maatschappij. De peilstok wordt er dus af en toe ingestoken en er wordt bekeken of het beeld nog wel klopt met de zich ontwikkelende praktijk. Bovendien worden bij handhavende activiteiten juist wel degelijke objectchecks uitgevoerd. Als er reden is voor twijfel – hiermee kom ik op een algemene vraag die de heer Nicolaï stelde – wordt juist veel steviger toegezien met objectcontroles. Twijfelachtige maatschappijen, zoals Onur Air, die op een gegeven moment nog mocht vliegen, kwamen onder sterk versterkt toezicht te staan. Dan wordt zo'n maatschappij van begin tot eind gecontroleerd. Hieraan zie je: als het harder moet worden, wordt het echt hard. In het algemeen is het systeem zo stevig dat de goede maatschappijen met slechts weinig realitychecks kunnen worden gezien. Er zijn wel alarm-systemen. Als het in de praktijk toch minder wordt, dan wordt er ingegrepen. In dit soort takken van sport, waarin een veiligheidsmanagement-systeem goed werkt, werkt vaak alleen al de dreiging met realitychecks omdat het er niet 100% goed uitziet, en met versterkt toezicht als men niet goed oppast, akelig preventief. Men wil dat ten koste van alles voorkomen en zal daarom bijtrekken.

De heer Nicolaï stelde de kosten van de veiligheid aan de orde. Omdat het hierbij met name om justitiële veiligheid gaat, valt dit punt eigenlijk behoorlijk buiten de orde van dit debat. Laat ik wel zeggen dat de Nederlandse regering scherp toeziet op de concurrentiepositie van ook deze tak van sport. Hierover zal nog het nodige worden gezegd. Ik heb dit gisteren eveneens uitgesproken bij het in ontvangst nemen van het advies van de

commissie-Alders. Ook voor toekomstige keuzen zal het dus belangrijk zijn om dit in de gaten te houden, ook op basis van de benchmarkstudie, die geen verbetering laat zien. Dit ligt een beetje buiten de orde van dit debat. De vraag hoe wij met veiligheid omgaan, is met name ook een Justitiepunt. Dit wordt doorgeregeld.

De **voorzitter**: Omdat ook de staatssecretaris nog antwoord moet geven op de gestelde vragen, vraag ik u om u enigszins te beperken in de interrupties.

De heer **Nicolai** (VVD): Het feit dat het ook Justitie betreft, is op zichzelf niet voldoende reden om het hier niet aan de orde te stellen. Zou de regering – dat is misschien de minister van Justitie voorop, of gezamenlijk met de minister van V en W – inzicht kunnen geven in de kosten en vergelijkenderwijs in de concurrentiepositie van de Nederlandse luchthavensector?

Minister **Eurlings**: Dat hebben wij naar mijn mening al gedaan met de benchmarkstudie 2007–2008 die recent naar de Kamer is gestuurd. Hierin is uit-en-te-na te zien wat de concurrentiepositie is. Die is niet verbeterd maar verslechterd. Schiphol is op Heathrow na nu de duurste luchthaven. Over de tickettaks heeft de partij van de heer Nicolai bij de coalitievorming een ander standpunt ingenomen dan de regering. Dat gezegd zijnde, zijn wij hiervoor niet blind. Dat betekent dat wij scherp zullen toezien op de verdere kostenontwikkeling. Deze regering is zeker niet blind voor het belang van een goede kostenpositie voor deze sector waarin de internationale concurrentie zo hevig is en de industrie zo «footloose» – een vliegtuig kan immers ook ergens anders heen vliegen – en waarin Schiphol een zo belangrijke positie inneemt, met zijn wereldwijde internationale netwerk dat zo cruciaal is voor onze economische positie en ons vestigingsklimaat. Bedrijven komen hier niet naartoe als er geen goede verbindingen zijn. Die kostenpositie zal dus bij toekomstige keuzen in tal van dossiers een belangrijke rol moeten spelen.

Het Transavia-incident op Rotterdam Airport valt in feite ook niet onder mijn verantwoordelijkheid; het ligt bij de minister van Justitie. Laat ik wel antwoorden dat dit incident op dit moment wordt geëvalueerd met alle direct betrokkenen: de betrokken ordediensten, de luchthaven van Rotterdam, de luchtvaartmaatschappijen en first and foremost het ministerie van Justitie. De minister van Justitie zal de Kamer kond doen van de resultaten op het moment dat die er zijn.

Over de voortgangsrapportage Luchtvaartveiligheid werd opgemerkt, als eerste door de heer De Rouwe, dat deze geen inleiding en geen conclusies bevat. De redactie werd als een soort slaapmiddel in de markt gezet. Als dit zo goed werkt, kunnen wij er misschien een beetje mee bijverdienen, want er is veel vraag naar dit soort medicijnen, heb ik gehoord. Onze ambtvoorgangers, bij de aanvaarding van de beleidsagenda in 2005, en ons is verzocht om jaarlijks deze voortgangsrapportage op te stellen. Wij hebben hieraan voldaan maar, heel open gezegd, op een sobere wijze, met nadruk op de feitelijke voortgang van de acties uit het actieprogramma. Ik begrijp de gemaakte opmerking dan ook wel. Ik weet zeker dat de heer De Rouwe goed slaapt en geen slaapmiddel nodig heeft. Hij komt op mij altijd erg kwiek over. Ik zal zijn opmerkingen over de redactie gaarne ter harte nemen en op dit vlak beloof ik een verrijking van de rapportage. Deze zal minder sober zijn en worden opgeplust.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat mij niet om de kleurtjes en de geurtjes, maar ik heb behoefte aan een inleiding en een samenvatting. Ook heb ik er graag gewoon conclusies in.

Minister **Eurlings**: Het is duidelijk. Ik ben het met de heer De Rouwe eens. Het is een erg sobere rapportage, erg feitelijk over de voortgang en de acties. Er moet een stuk beleidsrijkheid in zitten doordat de kop en de staart er goed op komen te zitten. Dat gaan wij dus doen.

Voorzitter. Ik kom vrij rap tot een afronding. Ik wil nog kort ingaan op de vragen van met name de heer Roemer in verband met de discussie over de denier boarding compensation, hoewel deze ook buiten dit debat liggen. Ik had begrepen dat dit eigenlijk geagendeerd stond voor het AO over Schiphol volgende week, maar ik hoorde in de auto op weg hier-naartoe dat dit is uitgesteld. Dat komt dan iets later. Ieder land gaat verschillend om met het toezien op de naleving van de luchtvaartverordeningen. In heel veel landen is het niet de inspectie die dit doet. De inspectie ziet toe op het systeem, zei ik eerder al. Gaan maatschappijen goed om met de systematiek? Wij moeten op een andere manier de rechten van de individuele passagier borgen. Over deze verordening heb ik gezegd dat het niet zo is dat wij een gedeelte niet naleefden. Een gedeelte was ambigu in de uitleg. Toen er duidelijkheid kwam, bleek dat Nederland juist vooropliep. Per 1 augustus is de wijziging in de handhavingspraktijk doorgevoerd ten gunste van passagiers op vluchten van EU-maatschappijen vanuit derde landen naar de EU. Nederland is de eerste van 27 lidstaten die een duidelijke datum heeft gesteld voor het principieel volgen van het infodocument van de Europese Commissie. Dat wij zo snel waren, heeft zelfs geleid tot een brief van de KLM, waarin ons gevraagd werd om niet te ver voorop te lopen, omdat haar «level playing»-positie achteruitgaat als zij de eerste maatschappij is om dit te volgen.

Tegelijkertijd heeft dezelfde KLM vanuit haar positie in de BARIN heel constructief meegewerkt aan de totstandkoming van een geschillencommissie. Ik heb hierover vorige week weer een gesprek mogen hebben op het ministerie. Ik heb er het volste vertrouwen in dat deze commissie snel zal functioneren. Ook daarin zullen wij een voorloper zijn in Europa. Ik ben ook voornemens – maar dit is een beetje buiten de orde van dit debat – om te proberen dit in Europa op de agenda te krijgen als die commissie eenmaal functioneert. Ik wil echt een meer Europese aanpak op dit punt bereiken, niet alleen ten behoeve van de rechten van de passagiers, maar ook voor de geloofwaardigheid van de Europese Unie, die mooie verordeningen kan maken maar die niets opschiet als vervolgens die verordeningen voor de individuele passagier niet goed worden gehandhaafd. Op deze manier wilde ik de proactieve houding communiceren die wij hierin hebben. Ik denk dat wij hierop uit-en-te-na kunnen ingaan in het debat over de luchtvaart waarvoor deze brief is geagendeerd.

De heer **Roemer** (SP): Wij komen blijkbaar vandaag niet toe aan de hele kern van het probleem dat ik heb proberen te schetsen.

De **voorzitter**: Wij hebben het hierover vanochtend even gehad. Ik denk dat wij dit met name meer moeten uitdiepen tijdens het AO over Schiphol. Het staat ook niet op de agenda.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben het wel over de IVW.

De **voorzitter**: Een korte opmerking over de veiligheid is prima.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik mij tot één vraag beperken. Op de andere komen wij uitgebreid terug, maakt u zich geen zorgen. Engeland maakt jaarlijks een mooi jaarverslag over het aantal klachten, de aard van de klachten en de afhandeling van de klachten. Ik heb gevraagd of wij dat vanaf dit jaar in Nederland ook mogen verwachten. Ik zal mij inhouden met betrekking tot de overige punten, hoe vreselijk ik ook op het puntje van mijn stoel zit. Ik hoop dat de reiziger er niet al te veel last van krijgt,

want tot de dag van vandaag is het nog steeds een groot probleem. Ik had eigenlijk gehoopt dat de minister in plaats van steeds in de verdediging te schieten, met mij mee zou optrekken om te bekijken hoe wij dit daadwerkelijk kunnen aanpakken. Maar ik kom hierop graag terug in het geplande volgende debat hierover.

Minister **Eurlings**: Er is een oude voetbalwijsheid dat de beste verdediging de aanval is. Wij verdedigen dus niet, wij vallen aan. Dat doen wij tot grote tevredenheid en met volle, volle medewerking en zelfs onder leiding van de Consumentenbond. Het is dus absoluut geen verdedigende houding. Wij gaan vooroplopen met onze aanpak. Ik zie er dus erg naar uit om daar met de Kamer over te praten. De verslaglegging over het aantal geregistreerde klachten waarnaar de heer Roemer vroeg, had ik al eens toegezegd, meen ik, maar ik zeg nogmaals ja. Heel simpel, dat gaat gebeuren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Algemene lijnen zijn in het debat met de minister uitgezet. De minister heeft wat dat betreft vanzelfsprekend ook namens mij gesproken. In aansluiting daarop is nog een aantal ontwikkelingen te melden in de taxibranche en de koopvaardij en binnenvaart. Door middel van digitalisering wordt het mogelijk om veel gerichter taxi's aan te houden en met minder mensen effectiever te inspecteren. Op basis van de beschikbare informatie kan digitaal een risicoprofiel van een bedrijf of zelfs van een taxi worden gemaakt. Door middel van digitale nummerbordherkenning kan die informatie zelfs ter plekke gekoppeld worden aan een taxi. Dat betekent dat er veel effectiever gecontroleerd kan worden op taxi's die niet of onder de maat presteren. Ik betrek hierbij tegelijkertijd de opmerking van mevrouw Roefs. Zij zei: als er kleine overtredingen geconstateerd worden, zijn de boetes soms zo onevenredig hoog. Dat is een klacht die ook bij mij is binnengekomen. Op dit moment worden zo'n 40 dossiers, 40 boeteopleggingen, op redelijkheid onderzocht door de IVW. Deze week nog vindt een gesprek met het KNV plaats om te bekijken wat een redelijke boete is bij welke overtreding. Er wordt dus gewerkt aan dit probleem.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb iets over proportionaliteit gezegd. Daarover heb ik de heer Eurlings niet gehoord, maar ik hoor dat de staatssecretaris hierover de goede woorden spreekt door dit gesprek te noemen. De heer Eurlings heeft aangekondigd dat hij ook nog een gesprek heeft en dat hij ons daarover zou informeren in een brief. Mag dit daaraan dan worden toegevoegd?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het lijkt mij uitstekend dat de uitkomst van dit gesprek ook opgenomen wordt in de brief die de minister heeft toegezegd. Ja, dat lijkt mij uitstekend.

Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt momenteel in overleg met de taxisector gewerkt aan de invoering van een boordcomputer. Die zou medio 2009 ingevoerd kunnen worden. Deze boordcomputer registreert digitaal de arbeids-, rij- en rusttijden en legt alle ritgegevens vast. Op die manier voorkomen wij administratieve lasten bij de taxichauffeur. Dat zijn goede ontwikkelingen.

Ik neem meteen de opmerkingen over de taxi's mee. De heer Roemer maakte hierover een opmerking. Hij refereerde er zo-even in de discussie met de minister ook al aan. Hij vroeg of de capaciteit wel voldoende is. Daarbij verwees hij naar hoe het gaat in de grensstreken. Daar wordt regelmatig gecontroleerd. De ervaring is wel dat het opzetten van een controle heel veel vraagt van de inspectie. Wat het oplevert, is in feite mager, omdat de praktijk leert dat men na het eerste uur aan elkaar doorgeeft dat ergens een controle wordt gehouden. Na één uur controleren levert de controle dus eigenlijk geen overtredingen meer op. Voor de IVW

is dat geen reden om hiermee te stoppen. Er wordt doorgedaan met de controles. Tegelijkertijd is het wel van belang om ook op een andere manier de overtredingen in de grensstreek aan te pakken. Daarom zijn wij in overleg met de zusterorganisaties in Duitsland, opdat de regelgeving helderder gemaakt wordt en ook vanuit Duitsland voorlichting wordt gegeven over regelgeving, bijvoorbeeld over het feit dat de Duitse taxi's in Nederland niet mogen rijden. Daar zetten wij ook op in. Wij zetten dus niet alleen op het controleren in, maar ook op voorlichting. Dat zal naar ik hoop in de grensstreken verbetering opleveren.

Ook over de koopvaardij en de binnenvaart is een aantal goede dingen te noemen. Het aanbieden van digitale regelgeving in het domein van de binnenvaart en de koopvaardij levert het bedrijfsleven jaarlijks 3,2 mln. aan lastenverlichting op. Vanaf 2006 is begonnen om de reders de mogelijkheid te bieden, hun monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen digitaal aan te vragen en de voortgang van de afhandeling via internet te volgen. In de koopvaardij worden bovendien taken overgedragen aan klassenbureaus. Hierdoor ontstaat een accentverschuiving van gedetailleerde technische kennis ten aanzien van nieuwbouw naar systeemkennis, terwijl er tegelijkertijd op wordt gelet dat ook die technische kennis aanwezig blijft. Mevrouw Roefs heeft hierover gevraagd waarom de overgang naar de klassenbureaus alleen bij de koopvaardijsschepen gebeurt en niet ook bij de passagiersschepen. Bij de instelling hebben wij gezegd dat passagiersschepen maatschappelijk een hoog risico hebben. Daarom hebben wij dit bij de passagiersschepen nog niet gedaan. Wij willen eerst een evaluatie doen om te bekijken hoe het uitpakt bij de koopvaardijsschepen. Als die evaluatie positief is, zullen wij doorgaan met de passagiersschepen. Wat mij betreft kunnen wij nu met die evaluatie beginnen. De eerste signalen zijn er. Als die evaluatie goed uitpakt, gaat het dus ook door naar de passagiersschepen.

Over de zeescheepvaart is nog een aantal andere vragen gesteld. De heer De Rouwe heeft gevraagd wat Nederland er in Europa aan doet om ervoor te zorgen dat het toezicht bij de scheepvaart niet groeit. In de scheepvaart werken wij in Europees verband aan een nieuw inspectieregime met de Port State Control. Dat systeem heeft tot doel dat er minder geïnspecteerd wordt op de goede schepen. Op deze manier worden de risicoschepen eruit gehaald en wordt daarop gecontroleerd, maar juist niet op de schepen die goed presteren. De heer De Rouwe zei dat hierover geklaagd wordt: Nederlandse schepen worden gecontroleerd omdat men daarmee snel klaar is; die schepen presteren immers goed. Om dat aan te pakken wordt Europees gewerkt aan een ander systeem in de Port State Control. Dat is nog wel in onderhandeling. Op het moment dat dit systeem klaar is, zou dit kunnen worden geïmplementeerd. De Kamer moet ermee rekening houden dat dit nog wel wat tijd vergt. Nadat het systeem klaar is, duurt de implementatie ook nog wel een jaar of drie. Volgend jaar hebben wij dit dus nog niet opgelost. Over dit nieuwe systeem zijn wij volop in onderhandeling.

Mevrouw Roefs en de heer Nicolai, meen ik, hebben de vinger gelegd bij het verschijnsel dat nog steeds zo veel verschillende inspectiediensten aan boord van de schepen komen. Met het ineenschuiven van de inspecties zijn wij bezig. Daar wordt aan gewerkt. Vorig jaar is daarmee begonnen en het is een project van drie jaar. Wij hebben dus nog twee jaar te gaan om dit helemaal voor elkaar te brengen. Het gaat dan om een goede frontoffice en daarachter de inspectiediensten. Zo wordt dat in elkaar geschoven. Wat nu al is afgesproken, is dat de IVW het toezicht doet van de arbeidsinspectie aan boord, de douane de lading coördineert en de havenbedrijven zorg dragen voor het coördineren van het schip. Nogmaals, het samenvoegen van de inspecties is nog niet afgerond. Wij hebben echt nog wel twee jaar nodig om dit klaar te krijgen. Het is daarbij van belang is om te bedenken dat in het geval van een echt specifieke expertise niet is te voorkomen dat daarop ook een dienovereenkomstig

specifieke inspectie plaatsvindt. Als het gaat om gevaarlijke stoffen, ontkomen wij er niet aan dat daarop specifieke controle plaatsvindt. Wij zijn denk ik goed op weg om dit probleem op te lossen.

Er is nog gevraagd of ik bekend ben met de inspecties van de GGD aan boord van passagiersschepen. Het specifieke van de GGD-inspecties is ons niet bekend. Wetend dat wij er op deze manier mee bezig zijn, zal de Kamer begrijpen dat dit een probleem is dat op termijn zo veel mogelijk opgelost zal zijn.

De heer Roemer heeft vragen gesteld over de Westerschelde. Hoe houden wij de Westerschelde veilig, vroeg hij. Inspecties brengen problemen aan het licht. Vervolgens moeten wij met die problemen aan de slag gaan. De vraag hoe wij verbeteringen kunnen aanbrengen op de Westerschelde is een onderwerp dat het bestek van dit AO toch wat te buiten gaat. Rijkswaterstaat is daarvoor een belangrijke partner. Ik kan de heer Roemer daarop op dit moment geen antwoord geven. Ik wil hem wel toezeggen om daarop terug te komen in een specifieke brief over de Westerschelde. Het is een belangrijk onderwerp.

De heer **Roemer** (SP): Daarvoor dank ik de staatssecretaris. Graag. Wij hebben een tijdje bijgehouden wat er alleen al in de media aan ongevallen, bijna-ongevallen en andere vervelende zaken op de Westerschelde werd gemeld. Dat is natuurlijk nog maar een beperkte hoeveelheid; alleen de ergere dingen halen de media. Wij zijn daar behoorlijk van geschrokken. Gelukkig komt heel veel van de inspectie af. Dat is een goed teken. Vervolgens is het van belang dat wij aan de constatering dat er zo veel onveilige situaties zijn, iets koppelen. De staatssecretaris zei dat terecht. Ik snap dat dit buiten de orde van deze agenda is. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris met een maatregelenpakket komt of in ieder geval met voorstellen om hier iets aan te doen. Dit baart mij namelijk wel veel zorgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker. Die zorgen deel ik met de heer Roemer. Zo kunnen wij aan de hand van datgene wat inspecties opleveren, naar beleid kijken en de goede maatregelen nemen. Ik zeg nogmaals toe dat ik hierop in een brief aan de Kamer terugkom. Voorzitter, ik denk dat ik hiermee op de specifiek aan mij gerichte vragen en onderwerpen heb gereageerd.

Nadere gedachtewisseling

De **voorzitter**: Ik stel een spreektijd voor van ongeveer anderhalve minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de heel duidelijke beantwoording. Ik kan daarmee in ieder geval goed uit de voeten. Ik begrijp dat er een brief komt over de outsourcing van toezicht en handhaving. Wij zullen daarover in de Kamer politiek van mening kunnen verschillen. Mijn fractie gaat het erom dat zij een totaalbeeld heeft van de visie van het kabinet, van wat er precies gebeurt en van de punten die zijn aangestipt door de sector, die zich hier en daar zorgen maakt. Ik moet eerlijk zeggen: ook bij de binnenvaart heeft outsourcing plaatsgevonden, maar daarover zijn de schippers tevreden. Dat is dus gewoon goed.

Eén vraag is niet beantwoord. Die ging over het visiedocument Luchtvaartoperationele bedrijven. Het is goed dat die visie er nu ligt. Waarom is er echter niet ook een toezichtplan voor luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens? Misschien heeft de minister deze vraag beantwoord, maar dat heb ik niet helemaal scherp. Zou de minister hieraan nog even aandacht willen besteden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de antwoorden. Ik vind het een heel goede zaak dat er gesprekken zijn met de branches die aan ons duidelijk hebben gemaakt dat er nog zaken te bespreken zijn. Ik ben zeer benieuwd wat daaruit komt. Een brief over outsourcing lijkt mij heel belangrijk. Wat mij daarbij bezighoudt, is dit. Zo'n Kiwa gaat de certificering of de vergunningverlening doen; dat weet ik niet precies. Om welke reden wil zo'n bedrijf dat doen? Het bedrijf heeft een winsttoogmerk. Je vraagt je af waar die winst dan vandaan moet komen. Dat vind ik een intrigerende vraag, waarop hopelijk in de brief antwoord komt.

Ik heb opgezocht hoe het zit met de GGD. De GGD heeft een nieuwe inspectiefunctie gekregen aan boord van schepen onder Nederlandse vlag. Hij moet namelijk het Ship Sanitation Certificate uitdelen. Dit heeft betrekking op de kwaliteit van voedsel voor de bemanning aan boord. Hiermee geef ik maar even aan dat je bijna achterovervalt van de inspecties die plaatsvinden.

De heer **Nicolaï** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister en staatssecretaris voor de in algemene zin heldere beantwoording. Tot nu toe heb ik als luchtvaartwoordvoerder de kans gezien om in elk debat de vliegtaks aan de orde te stellen. Ik had nog geen haakje gevonden, maar gelukkig zei de minister net behartigenswaardige dingen over de concurrentiepositie van Schiphol en het belang daarvan. Daarvoor complimenteer ik hem. Tevens zeg ik dat dit holle woorden zijn zolang die vliegtaks, die hypocriete nep-ecotaks, die alleen maar averechts werkt, bestaat.

Ik hoop dat zo'n mislukking als de minister is overkomen bij zijn collega's van VROM en van Financiën wat betreft de vliegtaks, zich niet zal voordoen bij de kostentoedeling van de veiligheid. Ik doe een beroep op de minister om dit in de lijn van zijn woorden nog eens nader met de minister van Justitie te bespreken met het oog op de concurrentiepositie enzovoorts.

Verder kan ik volstaan met te zeggen dat ik blij ben met de toezegging voor de brief over de verantwoordelijkheidsverdeling bij toezicht, handhaving en vergunningverdeling. Het zal duidelijk zijn wat de positie van de liberale partij hierbij is: hoe meer zelfregulering hoe beter. Hoe meer een sector zelf weet te regelen en hoe beter dat gaat, des te minder hoeft de regering sniveau te doen, mits de ultieme verantwoordelijkheid maar gewaarborgd is. Dat is de kern. Hoe regel je dat?

Ik ben ook blij dat wij binnen een maand een brief krijgen waarin zo precies mogelijk in getallen wordt aangegeven wat de veranderingen zullen betekenen, zodat wij de regering kunnen afrekenen – ik verwijs naar de eerste woorden van de CDA-collega – op de concrete vermindering van de administratieve lasten in de verschillende geïnspecteerde sectoren. Dit wil ik wel precies gemarkeerd zien; de voorzitter zal dit ook zeker concluderen als toezegging.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Na het pleidooi voor afschaffing van de vliegtaks dacht ik dat meteen het verhaal zou volgen dat wij niet aan de kilometerheffing moeten beginnen. De minister heeft misschien alleen net niet iets genoemd waaraan dat was te haken, maar ik vul het met liefde en plezier aan.

Ook na dit debat houd ik het gevoel dat bij de omvorming van de hele inspectie de bezuiniging op het personeel een doel op zich lijkt. Dat is het meest bij mij blijven hangen. De minister en de staatssecretaris hebben dat beeld niet weggenomen, integendeel. Ik twijfel eraan of ik hierover in een apart VAO iets zal zeggen dan wel of ik het direct bij de begrotingsbehandeling zal doen. Ik kan mij goed voorstellen dat het punt daar thuis hoort. Dat overweeg ik nog, maar dat is iets procedureels.

Alle signalen van buiten wijzen met name hierop. Mensen zeggen dat zij graag zouden willen, maar gewoon capaciteit tekortkomen om het daad-

werkelijk te doen. Dit staat los van de verbetering van het systeem om doelgericht te controleren, waar de SP achter staat.

Ik zal mij verder verdiepen in dat traject van drie jaar. De sturing is echt een zorgpunt. Ik hoop dan ook dat dit eerder komt. Vaak krijgen mensen meerdere inspecties aan boord, om maar een voorbeeld te noemen. Dan komt die dit controleren en dan komt die dat controleren. Daar moeten wij echt van af. Er moet echt een sturing zijn zonder dat er van vier of vijf departementen handtekeningen nodig zijn om iets te gaan doen. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor alle antwoorden op de individuele vragen. Met de meeste ben ik erg blij, bijvoorbeeld de antwoorden van de staatssecretaris over de handhaving en controle bij taxi's vanuit het buitenland. Ik denk dat het een heel goede zet is om daarover samen met de buurlanden te gaan praten. Dit neemt niet weg dat het tekort aan personeel om dit daadwerkelijk te blijven controleren, blijft staan.

Ik heb geen antwoord van de minister gehad over de controle bij de tunnels. Wellicht kan hij daarop nog even ingaan. Er zijn wel Europese regels gesteld voor de veiligheid van tunnels, maar hoe worden die in Nederland nageleefd en wordt er ook bekeken of dit overal lokaal goed is doorgevoerd? Dat was ongeveer de strekking van de vragen hierover. Ik kom op mijn laatste opmerking. De minister gaat uitvoerig in op de inspectie van de veiligheid van vliegtuigen, maar de inspectie heeft ook een rol bij de rechten van passagiers en dat wordt elke keer doorgeschoven. Het hoort bij een ander debat thuis, maar dit is wel een duidelijk signaal.

De **voorzitter**: Wellicht kan de minister ingaan op de vraag hoe hij de rechten van de passagiers ziet. Een korte opmerking daarover wil ik wel toestaan. Ik laat het graag aan de beoordeling van de heer Roemer over wanneer hij een eventuele motie zal indienen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Op de outsourcing komen wij terug. Daarbij gaat het om een visie op wat er gebeurt en waarom juist op dat terrein. Zoals ik heb gezegd, gaat het om terreinen met een beperkte discretionaire bevoegdheid. Daar kan gemakkelijker worden geoutsourcet. Wij kunnen dan ook ingaan op de vraag wat onze eigen controle-mogelijkheden zijn, zowel rond de prijsstelling, opdat het niet te duur wordt, als rond de kwaliteit, op basis van de contacten met het bedrijfsleven, de sector. Hoe kunnen wij die kwaliteit bewaken? Wat zijn de paardenmiddelen waarmee wij kunnen ingrijpen als het toch niet goed zou gaan? Als ultieme paardenmiddel heb ik het intrekken van het mandaat genoemd. Overigens heb ik er wel degelijk vertrouwen in dat het goed zal gaan. Natuurlijk kan ik niet treden in de bewegredenen van organisaties als Kiwa om in te schrijven op dit soort dingen. Wel kan ik een paar zinnen wijden aan het soort bedrijven dat dit soort werk kan doen en wat op dat punt in de markt te zien is.

Er zijn altijd een paar onderwerpen die mij doen terugdenken aan de lessen van de heer Van Haften, mijn vroegere leraar Latijn. Ten tijde van de Carthaagse oorlogen was er in de Romeinse senaat zo'n oude man die altijd zei: *Ceterum censeo Carthaginem delendam esse*. De twee «*ceterum censeo's*» zijn in dit geval natuurlijk de tickettaks en de kilometerbeprizing. Dat is de woordvoerders van harte gegund. Ik wil de heer Nicolai zelfs servicebereid ten dienste zijn, door zelf het woord «tickettaks» als eerste te noemen. Ik blijf zeggen dat de concurrentiepositie van de luchtvaart en dus ook de kosten in het algemeen ook voor dit kabinet een belangrijk uitgangspunt zijn. Bij keuzen voor de toekomst die gemaakt moeten worden, zijn dit belangrijke punten. Daarover zijn wij het met elkaar eens. Wij hebben de kostenmonitor niet voor niets. Die hebben wij doen toekomen aan de Kamer. Daaraan is te zien dat dit een punt van aandacht moet zijn.

Bij de zelfregulering moet de eindverantwoordelijkheid overeind blijven. Dat ben ik met de heer Nicolaï eens. Je moet kunnen ingrijpen, je moet de grote lijnen kunnen bewaken, juist om comfortabel meer zelfregulering in de dagelijkse praktijk toe te laten.

Ik heb de heer Roemer niet kunnen overtuigen. Wij hebben een verschillend beeld met betrekking tot de vraag of bezuinigen een doel op zich is, dan wel of het echt op een verantwoorde manier gebeurt, omdat je met minder mensen echt meer en beter kunt opereren. Bij debatten zal dit nog terugkomen. Ik zal iedere keer zo veel mogelijk met feiten gewapend proberen aan te tonen dat het kwalitatief wel goed gaat. Ik heb de ICAO aangehaald. Dat is een voorbeeld van een internationale vergelijking. Als wij hierover een vervolgdebat hebben, kan ik mij voorstellen dat ik ook de rangorde die andere inspecties hebben gescoord erbij haal, voor zover bekend. Wij hebben hierover toch een verschil van opvatting.

De heer **Roemer** (SP): Eén heel korte opmerking daarover. Het kan toch niet zo zijn dat Kamerleden wel zo veel signalen hierover van de inspectie zelf krijgen, en de minister niet?

Minister **Eurlings**: Als er signalen zijn, en met betrekking tot de taxi's heeft de heer Roemer die genoemd, dan moeten die worden gegeven. Hij kan van ons verwachten dat wij met een antwoord komen. Een verandering van systeem vergt veel van mensen. Dat zei ik al aan het begin. Ik heb heel veel respect voor de manier waarop de organisatie hiermee omgaat. Er is al heel veel veranderd onder Johan de Leeuw. Het is meer één inspectie geworden. Er is stevig gerationaliseerd. Er is al meer in de richting van systeemtoezicht gegaan. Ik heb echt respect voor de wijze waarop de organisatie deze veranderingen heeft opgepakt. Signalen zijn belangrijk. Dat wil nog niet zeggen dat ieder signaal ook altijd het juiste signaal is, en dat het inderdaad altijd om een capaciteitsprobleem gaat. Een verandering kan juist bewust zijn ingezet. Er kan bewust begonnen zijn om minder naast ieder vliegtuig te staan met een inspecteur. Dat kan een bewuste keuze zijn. Dit kan echter wel degelijk in de praktijk gepercipiëerd worden als: wij hebben niet genoeg mensen meer om het op de oude manier te doen. Daar stel ik tegenover dat het een bewuste keuze kan zijn om het niet meer op de oude manier te doen, omdat wij menen dat de nieuwe manier een betere manier is. Hierin lopen onze twee percepties uit elkaar, denk ik. Wij zijn echter zeker niet blind voor signalen. Sterker, een succesfactor van de inspectie van vandaag de dag is juist dat in de organisatie signalen goed worden gewisseld en dat er wat dat betreft een veel betere sfeer heerst dan een tijd geleden het geval was. Ik was de heer De Rouwe nog een antwoord verschuldigd op zijn vraag over de visie LOB. Een bredere visie over de LTB is naar de Kamer gekomen in september 2007. Die is voor zover ik weet niet geagendeerd. Ik kan hierop in het kort preciezer ingaan in de schriftelijke antwoorden die wij de Kamer op een paar andere terreinen doen toekomen. Ten slotte zeg ik iets over de veiligheid in tunnels. De inspectie ontwikkelt in samenwerking met RWS het toezicht op de infrastructuur. Dat is een breder toezicht dan het huidige. Er gelden bouwvoorschriften van de centrale overheid op de naleving waarvan moet worden toegezien, maar er moet ook operationeel worden toegezien. Bij het spoor worden bijvoorbeeld seinen en snelheden bekeken. Er wordt dus op verschillende manieren gecontroleerd. Uiteindelijk moet de veiligheidsverantwoordelijke het signaal geven dat de tunnel open kan. Wij kennen de situatie bij de tunnel in Roermond en de tunnel in Den Haag die ik gisteren mocht openen. Qua voorschriften zitten wij er wel bovenop in de randvoorwaardelijke sfeer.

De **voorzitter**: Aan de staatssecretaris zijn geen specifieke vragen gesteld. Ik geef haar het woord voor een slotopmerking.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Aan mij zijn geen specifieke vragen gesteld. Ik dank mevrouw Roefs natuurlijk hartelijk voor haar verduidelijking.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden.

Toezeggingen

- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe, de Kamer vóór eind oktober te informeren over de uitkomsten van het overleg met het KNV over de zorgen van de vervoerders. Daarbij worden de uitkomsten betrokken van het gesprek met het KNV over de hoogte en de proportionaliteit van boetes.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe, de Kamer te informeren over de richting van de kabinetsdoelstellingen voor de reductie van inspecties. Hierbij zal zo precies mogelijk worden ingegaan op de cijfers.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe, in de jaarplannen en jaarverslagen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat expliciet in te gaan op de (reductie van) inspecties, en op de aard en de aantallen hiervan.
- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zegt toe, de Kamer per brief te informeren over de aantallen en oorzaken van de onveiligheidssituaties op de Westerschelde en de maatregelen die hiertegen genomen zullen worden.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe, de Kamer per brief te informeren over de stand van zaken van de outsourcing van toezicht, handhaving en vergunningverlening. Hierbij zal ingegaan worden op de vraag op welke domeinen dit betrekking heeft, op de aard van de gunningen en op de middelen die de minister behoudt op dit terrein.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe, de Kamer per brief te informeren over de LTB.

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

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Deckers