

Vergaderjaar 2010–2011

**32 710 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2010**

**Nr. 6**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 9 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft over het jaarverslag 2010 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 32 710 XII, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

Deze vragen, alsmede de daarop 8 juni 2011 gegeven antwoorden, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

*Kunt u bevestigen dat het overleg met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, in tegenstelling tot wat in het jaarverslag over de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) is gemeld, nog niet is afgerond, dat de commissie zeer zeker niet akkoord is gegaan en dat er aldus nog geen afspraken zijn gemaakt over de volgende fase van het programma? Wanneer krijgt de Kamer de alternatieven voorgelegd?*

Ik kan bevestigen dat het overleg met de vaste Kamercommissie nog niet is afgerond. Zoals aangegeven in de vijfde voortgangsrapportage van 11 maart 2011 (32 404, nr. 35) over PHS, worden in de planuitwerkingsfase van PHS die na de vaststelling van de PHS voorkeursbeslissing door het kabinet op 4 juni 2010 van start is gegaan, alle PHS maatregelen nader uitgewerkt. Voor de goederenrouting in Oost-Nederland worden een aantal nadere studies uitgevoerd naar o.a. de lange termijn perspectieven voor het goederenvervoer, de mogelijkheden van binnenvaart en het verder intensiveren van het gebruik van de Betuweroute. Ook worden in het kader van een Milieu Effectrapportage de alternatieven voor de niet verder uit te werken korte boog bij Deventer onderzocht. De uitkomsten van deze studies zullen zoals door uw Kamer gevraagd medio 2012 met u worden besproken om een integraal besluit over de goederenrouting in Oost-Nederland te kunnen nemen.

In het overleg met uw Kamer over de PHS voorkeursbeslissing op 7 oktober en 4 november 2010 bleek brede steun te bestaan voor de frequentieverhogingen die PHS mogelijk maakt bij het reizigersvervoer. Daarnaast bleek een breed gedeelde zorg te bestaan over de gevolgen van het toenemende treinverkeer, met name goederenvervoer, voor de leefbaarheid rondom de spoorlijnen in met name Oost Nederland. De Kamer heeft haar zorg in een tiental moties vastgelegd die allen door mij zijn aangemerkt als ondersteuning van mijn beleid. De uitvoering van de moties maakt dan ook integraal onderdeel uit van de planuitwerkingsfase die momenteel doorlopen wordt. In de vijfde voortgangsrapportage staat per motie aangegeven hoe deze uitgevoerd wordt en wanneer de resultaten beschikbaar komen. Ik zal uw Kamer elk half jaar via een voortgangsrapportage van de voortgang van PHS op de hoogte houden.

2

*Zijn er cijfers beschikbaar over het personenvervoer per spoor en over de weg van geheel 2010 of van 2010 t/m het derde kwartaal? Zo ja, hoe waren de ontwikkelingen?*

In het Jaarverslag heb ik gemeld dat in de eerste helft van 2010 sprake was van daling van het aantal reizigerskilometers per spoor van 1,2 procent, met als verklaringen de economische ontwikkelingen en het winterweer begin 2010. Inmiddels heb ik van NS begrepen dat over geheel 2010 geen sprake is van krimp maar van stabilisatie, i.c. nulgroei.

Het aantal voertuigkilometers op het HWN bedroeg in 2010 62,8 miljard (DVS kwartaalmonitor van 19 januari 2011). Dit is 0,1 % minder t.o.v. 2009.

3

*Wat bedoelt u precies met het «informatiehuis water»?*

Het Informatiehuis Water is een op een 1 januari 2011 gestart samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, Het Waterschapshuis en het IPO dat gaat zorgen voor een meer efficiënte uitwisseling en verwerking van gegevens voor het waterbeheer. Zo kunnen de waterbeheerders hun diverse rapportageverplichtingen en andere werkprocessen met minder inspanning en kwalitatief beter uitvoeren. Het Informatiehuis Water

verlicht de het werk van de leveranciers en de gebruikers van de gegevens. Het Informatiehuis richt zich in eerste instantie op het thema waterkwaliteit (o.a. de Kaderrichtlijn Water; grondwater en oppervlaktewater). Stapsgewijs zal het Informatiehuis zijn activiteit uitbreiden naar het gehele waterbeheer.

4

*Wat is, gelet op de tegenstrijdige informatie op bladzijde 34 en 41 over het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 onder machinisten en baanwerkers, het juiste aantal op dit punt?*

Op pag. 41 (TK, vergaderjaar 2010–2011, 32 710 XII, nr. 1) staat in de tabel een foutieve vermelding van het aantal doden dat in 2010 viel onder treinpersoneel, baanwerkers en rangeerders. In 2009 viel er 1 dode (machinist treinbotsing Barendrecht). In 2010 zijn er geen doden gevallen onder het spoorpersoneel.

(Onder spoorpersoneel wordt verstaan: Alle personen van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die op het moment van het ongeval aan het werk zijn. Dit omvat het treinpersoneel (waaronder machinist en conducteurs) en de personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken (waaronder rangeerders en baanwerkers)

In de Trendanalyse 2010 (Trends in veiligheid van het spoorwegsysteem) die ik binnenkort naar de Kamer zal zenden treft u de juiste cijfers aan.

5

*Wat is de oorzaak van de overschrijding van 73 mln. aan artikel 32.03 «Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren»? Is dit te verklaren door de inzet van meer buitengewone opsporingsambtenaren?*

De overschrijding bedraagt € 73 000 en geen € 73 mln. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de uitgevoerde monitoren sociale veiligheid, die bij het opstellen van de begroting op dit onderzoeksartikel waren geboekt.

6

*Wat is de oorzaak van de afname met meer dan de helft van het aantal staandhoudingen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het busvervoer in de drie categorieën?*

De naleving in het busvervoer van voor IVW relevante wetgeving is goed, waardoor er minder inzet is geweest op wegininspecties cq staandhoudingen. Op basis van de resultaten van in 2010 uitgevoerde inspecties op internationale lijndiensten is er geen aanleiding voor intensiever toezicht. Bovendien is het aanbod van internationale lijndiensten afgenomen.

7

*Kunt u de kengetallen sociale veiligheid nader uitsplitsen? Wat waren de kengetallen sociale veiligheid in de grote steden in 2010?*

De kengetallen naar de sociale veiligheid van de reiziger komen uit de OV-klientenbarometer 2010. Een meer uitvoerige rapportage over de sociale veiligheid van de reiziger in het stads- en streekvervoer wordt door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) opgesteld en naar verwachting in juni 2011 gepubliceerd. In die rapportage worden verschillende uitsplitsingen gemaakt, o.a. per OV-autoriteit en per modaliteit.

De kengetallen naar de sociale veiligheid van het personeel komen uit een apart, tweejaarlijks onderzoek. De in het jaarverslag genoemde gegevens zijn de verzamelgegevens, die vooruitlopend op het opstellen van een rapportage aan mij beschikbaar zijn gesteld. Een rapportage met

verschillende uitsplitsingen zal, gelijktijdig met de reizigersmonitor 2010, door KPVV in juni 2011 worden gepubliceerd.

8

*Wanneer ontvangt de Kamer de adviezen over de zogenaamde risico top 5 in de binnenvaart, die begin 2011 worden uitgebracht?*

Het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV) is een onafhankelijke commissie die verbetervoorstellen doet aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de belangrijkste risico's in de binnenvaart (zgn. risico top 5). Sinds de oprichting in 2010 heeft het CBV twee verbetervoorstellen gedaan. Eén voorstel betreft het verbeteren van de kwaliteit van vervoersdocumentatie; dit voorstel wordt geïmplementeerd via reeds lopende trajecten. Het andere voorstel betreft een voorstel voor het terugdringen van het aantal ongevallen op de Nederlandse binnenwateren. Uitwerking hiervan verloopt via de begroting voor 2012.

9

*Kunt u aangeven wat de oorzaak is van de flinke stijging van het aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren?*

Deze stijging kan verschillende oorzaken hebben en kan ook te maken hebben met de verbeterde registratie. Om de oorzaken na te gaan en te bezien of het een incidentele danwel structurele stijging betreft is meer inzicht nodig in de ontwikkeling van het aantal significante ongevallen in de komende jaren. Overigens is voor 2010 geen sprake van een stijging van het aantal doden en/of gewonden.

10

*Kunt u aangeven wat de reden is van de neerwaartse bijstelling van de inspecties vergunningverlening Luchtvaart in de loop van 2010?*

De neerwaartse bijstelling van het aantal inspecties Luchtvaart is het gevolg van meerdere ontwikkelingen waarvan de belangrijkste zijn:

- Convenant met Schiphol over grondafhandeling, waardoor Schiphol meer zelf controleert en de IVW daarop toeziet;
- Ontvangen klachten inzake passagiersrechten boden voldoende basis voor de handhaving; aparte inspecties waren niet verder nodig;
- Faillissementen maatschappijen en afschrijving van bepaalde vliegtuigtypes.

11

*Om welke reden is er in 2010 219 mln. minder uitgegeven aan artikel 34.01.06 «weginfrastructuur voor het goederenvervoer» dan was begroot?*

In 2010 is niet 219 mln. minder uitgegeven maar € 219 000,-. De lagere uitgaven worden volledig veroorzaakt door minder kosten van het ambtelijk personeel voor weginfrastructuur voor het goederenvervoer

12

*Wat is uw inzet bij de besprekingen in internationaal verband met betrekking tot een Europese kilometerheffing (EETS)?*

Het kabinet heeft zich, nationaal en internationaal, uitgesproken tegen een kilometerheffing. De EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service) voert geen kilometerheffing in. De richtlijn regelt dat in de toekomst een bestuurder van een voertuig met één kastje (On-Board-Unit) op alle TEN-wegen in Europa, waar tol geheven wordt, kan rijden. De

EETS-richtlijn is al aangenomen en treedt op 8 oktober 2012 in werking voor vrachtovertuigen en op 8 oktober 2014 voor overige motorvoertuigen.

Nederland heeft al voldaan aan de verplichting een nationaal register van EETS Toldomeinen te publiceren.

Momenteel zijn er geen Toldomeinen in Nederland die onder de EETS richtlijn vallen.

13

*Zijn er consequenties verbonden aan het verwachte uitblijven van een significante verbetering van de prestaties van de Volkeraksluizen bij Zuid-Holland en Sluizen Terneuzen bij Zeeland, die ervoor zorgen dat de gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen niet voldoen aan de streefwaarden? Zo ja, welke?*

Ja. De indicator biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd. Op dit moment wordt niet voldaan aan de ambities die o.a. in de Nota Mobiliteit zijn neergelegd. Mijn ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart. Vrije doorvaart op de belangrijke vaarwegcorridors en vlot (en veilig) scheepvaartverkeer van en naar zeehavens is hierbij noodzakelijk. Voor beide sluizen lopen inmiddels verkenningen waarover via het MIRT over de voortgang wordt gecommuniceerd.

14

*In hoeverre is het realistisch en verstandig om vast te blijven houden aan de groeiambitie van vijf procent meer personenvervoer per spoor en nog geld te besteden aan het actieplan dat hiertoe strekt, gelet op het feit dat de werkelijke gerealiseerde groei steeds tegenvalt?*

Met de Midterm Review begin 2010 is teruggeblikt op de eerste twee jaar van het Actieplan dat een looptijd heeft van 2008–2012. Groei op het spoor is voor een belangrijk deel afhankelijk van externe factoren als bevolkingsgroei en de economie. De verwachting was toen dat de economische recessie ook zeker het komende jaar de groei zou drukken. Dit nam niet weg dat mijn voorganger ervoor heeft gekozen om de inzet en de energie van het actieplan met volle kracht voor te zetten om zo de trein nog aantrekkelijker te maken en de groei te faciliteren. Op 11 maart 2011 heb ik de Tweede Kamer met de Vijfde voortgangsrapportage «PHS en Actieplan Groei op het Spoor» geïnformeerd over de voortgang van het Actieplan «Groei op het Spoor». Hierin heb ik gemeld dat de vervoersgroei in de tweede helft van 2010 voor het hoofdrailnet is aangetrokken waardoor in 2010 dezelfde vervoersomvang is gerealiseerd als in 2009. Ik heb ook aangegeven dat ik in 2011:

- doorga met het stimuleren van het gebruik van de trein, door het uitvoeren van maatregelen uit het Actieplan. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen die ook in het regeerakkoord zijn genoemd, zoals het uitbreiden van P+R voorzieningen en fietsvoorzieningen.
- gezien de subsidietaakstelling uit het huidige regeerakkoord een aantal maatregelen stop waarvan ik het minst structurele effect verwacht. Dit waren onder andere de eenmalige kennismakings- en kortingsacties van NS.

Graag wijs ik u in het kader van de door uw aangenomen motie van de leden Grashoff, Bashir en Slob op mijn ambitie die ik heb ten aanzien van het spoor en het faciliteren van groei hierop. Hierbij benadruk ik het belang van openbaar vervoer en mijn inzet daarop. Ik vind dat de reiziger een keuze moet kunnen maken tussen verschillende modaliteiten. Voor het voldoen aan de vraag naar kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer zet ik mij daarom onder meer in op het investeringprogramma PHS, het

korte termijnpakket 2016 OV-SAAL en de knelpuntenlijst LMCA- regionaal spoor tot 2020 uit. Daarnaast streef ik in het kader van de beheer- en vervoerconcessie (en mijn jaarlijkse goedkeuring aan het beheer- en vervoerplan) naar een zo goed mogelijk product voor de reiziger. Tenslotte zet ik in op het beter benutten van de beschikbare capaciteit waarover uw Kamer in juni zal worden geïnformeerd.

15

*Waaruit bestond de boete die de NS opgelegd heeft gekregen?*

In het Jaarverslag heb ik gemeld dat NS conform de handhavingssystematiek een voorwaardelijke boete opgelegd heeft gekregen over 2010 voor het niet behalen van de afgesproken vervoerprestaties. Indien NS de prestaties over 2010 niet alsnog haalt moet zij de boete betalen. Zoals gemeld in mijn aanbiedingsbrief bij het vervoer- en beheerplan 2011 is de voorwaardelijke boete à € 2,025 mln aan NS opgelegd vanwege het niet behalen van de grenswaarden voor de prestatie-indicatoren.

Per 0,1% onderschrijding geldt cf. de vervoerconcessie voor het hoofd-railnet een voorwaardelijke boete van € 75 000. Naar aanleiding van de behaalde prestaties in de herstelperiode 2011 zal ik een definitief besluit nemen over deze boetes.

16

*Kan er, gelet op de duidelijke conclusies over de experimenten met gratis of goedkoop openbaar vervoer, op worden gerekend dat er geen belastinggeld meer wordt uitgegeven aan gratis of goedkoop aanbieden van openbaar vervoer?*

In het verleden is geparticipeerd in experimenten met gratis of goedkoop openbaar vervoer. Dit om leerervaringen op te doen. Die leerervaringen zijn opgedaan en vormen voor mij geen reden om verder in dergelijke experimenten deel te nemen.

Overigens ligt de bevoegdheid voor tarieven voor het stads- en streekvervoer bij de decentrale overheden. Zij kunnen, als zij dat willen, openbaar vervoerdiensten inkopen en gratis of goedkoop binnen hun gebied aanbieden

17

*Kunt u aangeven hoe het komt dat, in tegenstelling tot de andere kengetallen met betrekking tot klanttevredenheid over het regionaal openbaar vervoer, de waardering voor prijs sinds 2008 is gedaald en daarbij tevens aangeven in hoeverre de OV-chipkaart hierin een rol speelt?*

De oorzaak van een sinds 2009 afnemend klantoordeel op tarief is niet bekend. De klantenbarometer geeft enkel feiten en geen verklaringen.

18

*Kunt u aangeven in hoeverre de lichte stijging van de kengetallen met betrekking tot klanttevredenheid over het regionaal openbaar vervoer samenhangt met de aanbestedingsgraad, gelet op het feit dat er vooral een duidelijk verschil waarneembaar is tussen 2007 en 2008 en dat de aanbestedingsgraad in die jaren met twintig procent is gestegen? Kunt u een aantal concrete voorbeelden geven uit het regionaal openbaar vervoer waar na aanbesteding de kengetallen klanttevredenheid aanzienlijk zijn verbeterd?*

Aanbesteding heeft de afgelopen periode veelal geleid tot extra vervoer, toenemende frequentie en inzet van nieuw materieel. Dit kan leiden tot een hogere klantoordeel.

Concrete voorbeelden van verbetering klantwaardering bij nieuw aanbestede concessies:

Zuidtangent	2007 7,3	2008 7,5
Stadsvervoer Leeuwarden	2007 7,2	2008 7,5
Friese Waddeneilanden	2008 7,9	2009 8,5
Stadsregio Eindhoven	2008 7,1	2009 7,5
Voorne Putten Rozenburg	2009 7,3	2010 7,5

19

*Kunt u, gelet op de tegenstrijdigheid in de redenering over de gestegen pakkans en het hogere overtredingspercentage als gevolg van de gerichte aanpak, de Kamer op basis van feiten en cijfers informeren over de stand van zaken met betrekking tot controle, handhaving en naleving in de taxibranche?*

Er is geen sprake van een tegenstrijdigheid: een grotere effectiviteit van de gerichte controles op slecht nalevende bedrijven verhoogt het overtredingspercentage van controles en de pakkans voor slecht nalevende bedrijven. Met andere woorden: selectieve controles gericht op slecht nalevende bedrijven leveren hogere overtredingspercentages op dan aselechte controles gericht op alle bedrijven.

20

*Bent u bereid om, gezien het hoge overtredingspercentage en de daling van de absolute pakkans, toch bredere controles in te voeren in het taxivervoer?*

IVW kiest er bewust voor zich vooral te richten op de bedrijven met verhoogd risico. «Bredere» controles zouden noodzakelijkerwijs ten koste gaan van die gerichte aanpak en zouden een verhoging van de toezichtlast van goed presterende ondernemers opleveren.

21

*Hoe is het nu gesteld met de private investeringen in de Nederlandse zeehavens, gelet op de gedateerde cijfers op dit punt? Is er nog steeds een stijgende lijn te zien of is de crisis wel degelijk van invloed geweest op de investeringen?*

In 2008, waarover recent cijfers van het CBS bekend zijn geworden, was nog steeds sprake van een voortzetting van een stijgende lijn in de private investeringen in de Nederlandse zeehavens. De effecten van de crisis op deze cijfers zijn daarin echter nog niet duidelijk; de cijfers van het CBS over private investeringen in Nederlandse zeehavens in 2009 worden begin 2012 verwacht.

22

*Kunt u aangeven om welke reden het experiment voor een alternatieve maatregel 17, met betrekking tot verlengen van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures, niet is gestart? Wat is er na 5 mei 2011 gebeurd, toen de huidige maatregel 17 afliep? Wordt het experiment alternatief maatregel 17 alsnog gestart?*

De partijen aan de Alderstafel hebben nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop met maatregel 17 wordt omgegaan na 4 mei 2011. De afspraak is gemaakt dat de nachtprocedure tot 06.30 uur in de ochtend wordt toegepast, zolang het verkeersvolume dit toelaat. Op 22 maart jl. is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd in de brief over de voortgang van de Alderstafel Schiphol (Kamerstuk 29 665 nr. 162)

Vervolgens is op verzoek van de Alderstafel gekeken hoe dit juridisch kon worden ingepast. Het bleek dat een verlenging van de experimenteerregeling voor maatregel 17 niet meer mogelijk is, aangezien het experiment al een keer met een half jaar is verlengd; artikel 8.23a, vijfde lid, Wet luchtvaart bepaalt dat een experiment eenmaal met maximaal een jaar kan worden verlengd. Daarom is een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) nodig om het voor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wettelijk mogelijk te maken tussen 6:00 en 6:30 uur zowel nacht- als dagprocedures te hanteren afhankelijk van de drukte voor het verkeer. Zodoende wordt de hinder voor de omgeving van Schiphol zo laag mogelijk gehouden. Nog voor het aankomende zomerreces zal het ontwerpbesluit dat dit mogelijk maakt aan de Tweede Kamer worden gezonden en zal tevens de formele zienswijzenprocedure op het ontwerpbesluit van start gaan.

23

*Wat zijn de vorderingen bij de tender van de proeftuin Waterstof, gelet op het feit dat de tender nog geen resultaat heeft opgeleverd?*

Waterstof is voor de toekomstige energievoorziening van mobiliteit een oplossingsrichting dat aan belang toeneemt, gelet op de ontwikkelingen die zich momenteel in de internationale auto-industrie voltrekken: rijden op waterstof voor personenauto's wordt in 2015 productierijp geacht naast en aanvulling op elektrische auto's. Wat betreft niche toepassingen zoals bussen en vrachtauto's is de rol en positie van waterstof weliswaar veelbelovend maar nog minder uitgesproken uitgekristalliseerd als bij personenauto's het geval is. Ik onderzoek momenteel of en hoe de tender waterstof tegen de achtergrond van het hier bovenstaande het beste kan worden ingericht.

24

*Kunt u aangeven hoeveel aardgaspompen er waren ultimo 2009 en 2010 en naar verwachting ultimo 2011?*

Er komen steeds meer aardgaspompen bij in Nederland. De stand van zaken per 1 mei 2011 is 69 ([www.fuelswitsch.nl](http://www.fuelswitsch.nl)). Het Agentschap NL actualiseert deze gegevens in september 2011.

25

*Kan worden aangeven wat de daadwerkelijke verschillen zijn tussen bestaande wegdekken zoals Zeer Open Asphalt Beton (hierna: ZOAB) en de in voorbereiding zijnde nieuwe wegdekken tweelaags ZOAB en modieslab, zowel in geluid, duurzaamheid, investeringskosten en gebruikskosten?*

## 1. Geluid

De in de tabel weergegeven getallen hebben betrekking op een gemiddelde situatie op een rijksweg met een maximumsnelheid van 100 of 120 km/uur. Bij andere snelheden of andere verhoudingen tussen zwaar en licht verkeer kunnen de geluidreducties afwijken.

Geluidreductie tov DAB in dB	ZOAB	Tweelaags ZOAB	Tweelaags ZAAB fijne toplaag	Modieslab
Bij aanleg	4	6	7	6
Gemiddeld over levensduur	2 – 2,5	5	6	6

## 2. Kosten

Wanneer naar de aanlegkosten wordt gekeken is tweelaags ZOAB circa 20% duurder dan ZOAB. De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten zijn circa 70% hoger. Totaal over de levenscyclus bezien verhouden de kosten ZOAB, tweelaags ZOAB zich als 1:1,5.

Het product tweelaags zoab met fijne toplaag is, buiten toepassing in pilots, nog niet vrijgegeven door Rijkswaterstaat. Met tweelaags zoab met fijne toplaag en modieslab is nog maar beperkt ervaring. Er zijn geen betrouwbare kostenkennallen over deze wegdekken bekend.

Kosten tov DAB	ZOAB	Tweelaags ZOAB	Tweelaags ZAOb fijne toplaag	Modieslab
Bij aanleg	1	1,2	1,2	Nog onbekend
Gemiddeld over levensduur	1	1,5	Nog onbekend	Nog onbekend

## 3. Levensduur

De gemiddelde levensduur van tweelaags zoab, zoab en dab bedraagt respectievelijk 9, 11 en 12 jaar. De gemiddelde levensduur voor tweelaags ZOAB fijne toplaag en modieslab is op dit moment onbekend, gezien het thans alleen in knooppunt Oudenrijn is toegepast.

26

*Kan, met betrekking tot de stijging van de personele lasten bij het KNMI met 11,6 procent, gespecificeerd worden aangegeven hoe de posten en stijgingen zijn samengesteld, hoe het aantal fte zich heeft ontwikkeld, wat de noodzaak was van iedere overschrijding en hoe de ontwikkeling in 2011 zal zijn? Is de loonstijging conform de landelijke loonontwikkeling voor ambtenaren?*

### Personeel

Euro 1000	Begroot 2010	Realisatie 2010	Realisatie 2009
Personeel	30 745	34 327	34 419
Specificatie			
Loonkosten	28 533	30 385	30 276
Inhuur	225	1 346	1 752
Overige personeelskosten	1 987	2 594	2 391
Gemiddeld aantal fte	417,0	431,6	446,8
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		-3,4%	-1,4%
Loonsom per medewerker	65,5	70,4	67,8
Stijging salariskosten per medewerker		3,9%	6,2%

De personele kosten zijn hoger dan begroot. De stijging wordt veroorzaakt door de in de cao afgesproken loonstijging (3,4%; € 1,0 mln.), extra kosten voor medewerkers gefinancierd uit externe projecten (€ 0,4 mln. reiskosten en circa € 0,4 mln. salariskosten), hogere toelagen (€ 0,4 mln.) en hogere inhuur (€ 1,1 mln.).

27

*Kunt u ten aanzien van het KNMI aangeven wie heeft besloten tot hogere toelagen en inhuur? Wat zijn de totale salarislaster van de directieleden, in totaal en per functionaris, en hoe waren deze in het jaar 2009?*

De hogere toelagen betreffen toelagen voor onregelmatige diensten voor de meteorologen. Regels hiervoor zijn vastgelegd in de cao. Inhuur wordt (behalve in uitzonderingsgevallen) niet begroot. In principe moet de inhuur gefinancierd worden uit middelen die overblijven als gevolg van vacatures.

De salarissen van de directieleden zijn conform BBRA en vigerende functiewaardering. De salarissen 2010 zijn ten opzichte van 2009 gestegen als gevolg de in van de cao afgesproken loonindexatie.