

Vergaderjaar 2003–2004

29 378

Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 29 maart 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 15 januari 2004 inzake de geluidsisolatiwerkzaamheden rondom Schiphol (kamerstuk 29 378, nr. 5).

Tevens heeft de commissie bij brief van 19 februari 2004 (04/12/VW) een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris met betrekking tot het dossier «Geluidsisolatie van Schiphol».

De staatssecretaris heeft deze vragen, voorzien van een algemene inleiding, beantwoord bij brief van 26 maart 2004.

De commissie brengt van dit overleg verslag uit door openbaarmaking van de gewisselde stukken.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijkssbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentje Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

De vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat maakt zich in toenemende mate zorgen over de ontwikkelingen in het dossier «Geluidsisolatie van Schiphol». De recente informatie over de reikwijdte van de bouwfraudepraktijken hebben die zorgen verhevigd. Door middel van deze brief wil de commissie uiting geven aan die zorg en u vragen om uw mening over de stand van zaken.

In aanvulling en vooruitlopend op de bestaande procedure-afspraken (een schriftelijke vragenronde, eventueel gevolgd door een algemeen overleg) willen de leden van de commissie u daarom de volgende vragen voorleggen:

1. Ziet u aanleiding het dossier met een hogere urgentie te behandelen en de Tweede Kamer op korte termijn te informeren over de actuele stand van zaken?
2. Kunt u de Kamer informeren over alle informatie die bij u bekend is met betrekking tot mogelijke frauduleuze praktijken en/of kartelvorming in het dossier GIS?
3. Ziet u aanleiding om aanvullend onderzoek in te stellen, het lopende onderzoek van de Algemene Rekenkamer bij te stellen of nadere informatie in te winnen bij het Openbaar Ministerie?
4. Kunt u de Kamer nadere informatie doen toekomen met betrekking tot het verloop van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer? Kunt daarbij stilstaan bij de wijze waarop de onafhankelijkheid van het onderzoek is gewaarborgd, ook op het niveau van de personele invulling?

Graag ziet de commissie uw antwoord op zo kort mogelijke termijn tegemoet.

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

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de navolgende kamervragen die alle betrekking hebben op het project Geluidsisolatie Schiphol (GIS):

- a) 66 vragen van diverse fracties (25 februari 2004);
- b) 5 vragen van het lid Gerkens (23 december 2003 zie aanhangsel der handelingen II, vergaderjaar 2003–2004, nr. 1179);
- c) 4 vragen van diverse fracties (19 februari 2004).

ALGEMENE INLEIDING

Het project Geluidsisolatie Schiphol kenmerkt zich door een grote complexiteit. Voordat ik tot de beantwoording van de vragen overga, lijkt het mij juist een algemeen beeld te schetsen waarin ik de samenhang van factoren bij belangrijke, steeds terugkerende, discussiepunten GIS wil verduidelijken. De desbetreffende discussiepunten zijn:

1. Europese aanbestedingsprocedure;
2. Aantal woningen GIS 2;
3. Kostenontwikkeling:
 - Algemeen,
 - BM raming versus PRI raming,
 - Uitvoeringskosten,
 - Eenheidsprijzen,
 - Bouwfraude;
4. Kwaliteitscontrole;
5. Beheersmaatregelen GIS;
6. Afronding GIS 2;
7. Communicatie en informatie;
8. Artikel 77 Luchtvaartwet.

1. Europese aanbestedingsprocedure.

In de brief van 15 januari aan de sector (en in kopie naar de Tweede Kamer, zie bijlage 1) heb ik gemeld: «Ik heb in mijn beantwoording d.d. 18 februari 2003 van vragen van de Kamer aangegeven dat de aanbesteding overeenkomstig Europese aanbestedingsregels is verricht. Ik heb daarmee oog gehad op de procedure tot en met de gunning. Over de aanbestedingsprocedure is naar aanleiding van de vragen die de sector naderhand gesteld heeft een juridisch onderzoek gelast. De eerste bevindingen van dit lopend onderzoek bevestigen dat de aanbesteding overeenkomstig Europese aanbestedingsregels is verlopen. Mogelijk dat ten aanzien van wijzigingen en/of aanvullingen van gesloten overeenkomsten kanttekeningen kunnen worden geplaatst.»

Het genoemde onderzoek concludeert dat de initiële aanbesteding inderdaad overeenkomstig Europese aanbestedingsregels is verlopen. In 2001 is een aangepast contract met Arcadis afgesloten en zijn twee meerwerkopdrachten aan respectievelijk VOF dB2000 (in 2001) en Heddes Bouw (in 2002) verstrekt. (Dit zijn dezelfde adviseur en aannemers die betrokken waren in de tijd dat AAS verantwoordelijk was voor de uitvoering.) Hierbij heeft het Ministerie besloten om geen Europese aanbesteding toe te passen in verband met feitelijke spoed, het belang van de omwonenden, het voorkomen van discontinuïteiten in de uitvoering en het verlies van de bij de betrokkenen aanwezige vereiste kennis en ervaring. Het concept advies van de landsadvocaat geeft aan dat deze argumenten in juridische zin niet aangemerkt kunnen worden als «dwingende spoed» en «technische of artistieke redenen» zoals bedoeld in de Europese regelgeving. Hieruit volgt dat geen toereikende juridische grondslag kan worden aangewezen op grond waarvan Europese aanbesteding achterwege mocht blijven. Het concept advies van de landsadvocaat is gebaseerd op door PROGIS aangegeven feitelijke veronderstellingen. Gezien dat de desbetreffende feiten en omstandigheden door de Algemene Rekenkamer

worden onderzocht en dit onderzoek in enkele opzichten indringender kan zijn dan dat van PROGIS zelf, wordt met finalisering van de advisering door de landsadvocaat gewacht tot de rapportage van de Rekenkamer beschikbaar is gekomen.

Wel is het van belang te constateren dat het niet toepassen van de Europese aanbestedingsregels nog niet a-priori betekent dat hierdoor de prijzen hoger worden. Integendeel, het Ministerie heeft bij zijn afweging juist gepoogd om kostenverhoging te voorkomen. Immers, een Europese aanbesteding van het meerwerk zou geleid hebben tot tijdsvertraging en daardoor zeer waarschijnlijk tot kostenverhoging.

2. Aantal woningen GIS 2

Het aantal objecten (woningen, scholen, woonboten etc) gelegen binnen het isolatiegebied, dat wordt bepaald door de PKB Schiphol (dat wil zeggen binnen de zogenaamde S4S2 en 5P contouren van respectievelijk het 4- en 5-banenstelsel), bedraagt conform de prognose PKB ruim 17 000, waarvan circa 14 000 woningen. Alhoewel alle woningen voor mogelijke isolatie in beschouwing worden genomen (hetgeen kosten met zich meebrengt), worden uiteindelijk niet alle woningen daadwerkelijk geïsoleerd. De redenen hiervoor zijn: niet alle bewoners/eigenaars wensen isolatie, constructieve problemen, kosten van de isolatie worden hoger ingeschat dan de in de regelgeving opgenomen zogenaamde kostenbegrenzingswaarde en woningen die reeds in voldoende mate aan de isolatie voldoen.

In de raming die behoort bij de PKB is reeds rekening gehouden met een zekere uitval door uit te gaan van circa 11 000 daadwerkelijk te isoleren woningen.

Inmiddels is een groot aantal woningen geïsoleerd en kan een betere schatting gemaakt worden van het aantal te isoleren woningen binnen GIS 2. In het navolgende ga ik daar nader op in en wordt enige informatie gegeven waaraan in diverse kamervragen wordt gerefereerd.

In september 2003 is aan U de volgende prognose voor de datum van 1 november 2003 medegedeeld: «Het totaal aantal woningen dat in het kader van GIS 2 geïsoleerd wordt bedraagt 7047, waarvan 6362 per 1 november geïsoleerd. Daarbij werd gemeld dat in verband met lopende procedures, dan wel problemen bij de uitvoering, mogelijk circa 200 van deze 6362 woningen niet tijdig van isolatie voorzien zouden worden.» In overeenstemming met deze planning waren op 1 november 2003 totaal 6167 woningen geïsoleerd.

In het begin van 2003 ging ik er nog van uit dat GIS 2 totaal 9490 woningen zou omvatten. Echter, met de ingebruikname van de Polderbaan zijn de contouren, waarbinnen isolatie moet plaatsvinden, gewijzigd. Het nieuwe isolatiegebied is bepaald in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) dat in februari 2003 van kracht is geworden. Er zijn woningen die *wel* binnen het 5P isolatiegebied liggen, maar *niet* meer behoren tot het isolatiegebied dat wordt beschreven in het LIB. Een voorlopige analyse gaf aan dat het aantal woningen binnen GIS 2 hierdoor verminderde tot 7047 (zie hierboven). In de door RWS opgestelde zogenaamde PRI raming van oktober 2003 is een meer definitieve analyse gemaakt die aantoonde dat het aantal woningen weliswaar kleiner is dan 9490, maar wel groter dan 7047. Dit onder andere doordat er circa 650 woningen die niet meer geïsoleerd behoeven te worden, maar waarvoor reeds een overeenkomst voor isolatie was afgesloten voordat de consequenties van het LIB bekend waren. Inclusief laatstgenoemde woningen leidt dit tot een prognose van in totaal 8449 woningen die nog voor even-

tuele isolatie in aanmerking komen. Rekeninghoudend met een zekere uitval wordt verwacht dat er nog maximaal 1300 woningen resteren voor uitvoering binnen GIS 2.

Binnen het isolatiegebied dat wordt bepaald door het LIB liggen ook woningen die niet binnen de 5P contouren liggen en dus niet eerder voor isolatie in aanmerking kwamen. Deze woningen zullen worden behandeld in GIS 3. Overigens kan met de uitvoering van GIS 3 pas begonnen worden nadat de zogenaamde invoerfout hersteld is en de hiermede samenhangende aanpassing van het LIB is verwerkt.

3. Kostenontwikkeling

Algemeen

Relatief veel van de door u gestelde vragen hebben betrekking op de kostenontwikkeling van de tweede fase van het project Geluidsisolatie Schiphol (GIS 2). In het navolgende ga ik in op:

- De raming die in opdracht van AAS gemaakt is (BM raming) en als basis diende voor de uitvoering van de isolatie in de tijd dat AAS verantwoordelijk was voor de uitvoering, en in vergelijking daarmee;
- De door RWS opgestelde PRI ramingen, die gehanteerd worden sinds RWS verantwoordelijk is voor de uitvoering,
- Uitvoeringskosten GIS 2,
- Eenheidsprijzen,
- Bouwfraude.

BM raming versus PRI raming

In mijn correspondentie aan de Tweede Kamer van 24 september 2003 en in mijn brief aan KLM en AAS van 15 januari 2004, die in kopie u is toegestuurd, geef ik een uitsplitsing van de diverse isolatie activiteiten en de daarmede samenhangende kosten. Het GIS 2 project is één van deze activiteiten. Zoals vermeld in laatstgenoemde brief berustte de uitvoering van GIS 2 tot 2000 bij AAS en werden de kosten geraamd op 234 M€ («BM raming»).

Vanaf 2000 heeft RWS de uitvoering op zich genomen en zijn de kosten opnieuw geraamd volgens de PRI systematiek. Deze raming is in 2001 gepubliceerd en kwam uit op 409,7 M€ (prijspeil 2001, inclusief BTW en gebaseerd op circa 11 000 woningen). In mijn brief van 15 januari zijn de met GIS 2 samenhangende kosten geraamd op 398,7 M€ (prijspeil 2002, inclusief BTW)¹.

Uit het bovenstaande blijkt dat de grootste stijging in de raming van de kosten niet valt in de tijd dat RWS verantwoordelijk was voor de uitvoering, maar dat het grootste verschil zit tussen de initiële BM raming die ten tijde van de uitvoering door AAS is gemaakt en de eerste PRI raming van RWS.

De PRI ramingen gaan uit van een standaardsystematiek, waarbij een uitgebreide verantwoording wordt gegeven van de kosten en van de resultaten. Tevens wordt een risico analyse uitgevoerd en worden onzekerheidsmarges gehanteerd. De BM raming is een veel globalere raming van de kosten en is niet op dezelfde gedetailleerde wijze tot stand gekomen. Bovendien was er ten tijde van de opstelling van de BM raming nog geen inzicht in het prijsniveau dat resulteerde uit de aanbestedingen. De BM raming vormt geen realistische voorspelling voor de kosten van het complexe GIS2 project.

¹ In de meest recente RWS PRI raming is dit geactualiseerd tot 395,8 M€ (prijspeil 2003, inclusief BTW en gebaseerd op 8449 woningen).

Tot slot: ik verwacht dat de Algemene Rekenkamer in haar rapport nader ingaat op het verloop van het project met inbegrip van de raming van de kosten. Het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt medio 2004 verwacht.

Uitvoeringskosten GIS 2

Een deel van de GIS 2 kosten betreft het voorbereidende werk, zoals engineering, advisering, akoestisch bouwkundig onderzoek en het opstellen van overeenkomsten met eigenaren van woningen. Een ander deel betreft de kosten van de door aannemers uitgevoerde werkzaamheden, de uitvoeringskosten.

Met betrekking tot de uitvoeringskosten zijn de navolgende aspecten van belang:

- a) In de periode dat AAS verantwoordelijk was voor de uitvoering zijn in drie achtereenvolgende aanbestedingen (1997–1998) delen van het project gegund aan diverse aannemers. Het prijsniveau dat uit deze aanbestedingen volgt is de prijs die de markt op dat moment biedt. Dit prijsniveau komt niet per definitie overeen met het prijsniveau van de BM raming, met name omdat in deze raming onvoldoende detail is opgenomen en getwijfeld kan worden aan het realistisch karakter ervan,
- b) Naarmate het project vordert, kan een steeds nauwkeuriger schatting van de kosten gemaakt worden. De uitvoeringskosten worden nu geraamd op 264 M€ (RWS PRI raming 2003, prijspeil 2003 en inclusief BTW).

In mijn opinie is de prijsverhoging die tijdens het project is opgetreden het verschil tussen het resultaat dat tijdens aanbesteding is verkregen (genoemd bij a) en de uiteindelijke kosten zoals thans geraamd (en genoemd bij b). Dat verschil laat zich echter moeilijk kwantificeren omdat bij aanbesteding zogenaamde raamcontracten zijn afgesloten waarbij aannemers geselecteerd zijn op het prijsniveau van eenheidsprijzen en de doorwerking daarvan voor een aantal hypothetische referentiewoningen waarin een bepaald isolatiepakket wordt toegepast. In werkelijkheid heeft elke te isoleren woning haar eigen kenmerken die vaak niet overeen komen met de referentiewoningen. De uiteindelijke daadwerkelijke uitvoeringskosten kunnen derhalve pas aan het eind van het project bepaald worden nadat bekend is welke isolatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd om de in aanmerking komende woningen aan de wettelijke isolatie eisen te laten voldoen. De keuze voor deze raamcontracten komt voort uit de wens om de uitvoering van de isolatie werkzaamheden niet te vertragen door eerst voor alle in aanmerking komende woningen de engineering uit te voeren om daarna op basis van een gedetailleerde beschrijving per woning tot een aanbesteding te komen.

Eenheidsprijzen

Omdat in de raamcontracten niet de uiteindelijke uitvoeringskosten zijn opgenomen, richt de discussie over prijsverhoging zich veelal op de zogenaamde eenheidsprijzen.

Met betrekking tot de eenheidsprijzen wordt het volgende opgemerkt:

- De contracten met aannemers zijn tot stand gekomen door middel van vier aanbestedingen. In dit verband is met name de derde aanbesteding van belang die heeft geleid tot gunning aan vier aannemers.
- Na gunning in 1998 hebben in 1999 contractbesprekingen plaatsgevonden waarin sprake was van een groot verschil in omzetverwachtingen tussen de toenmalige gemandateerde opdrachtgever AAS en de genoemde vier aannemers. Daarnaast is geconstateerd dat

de uitvoering van de werkzaamheden vertraagd was. In de tijd dat de uitvoering bij AAS berustte zijn slechts enkele honderden woningen geïsoleerd terwijl de planning 3300 aangaf. Een en ander leidt met instemming van de opdrachtgever (AAS) tot combinatievorming van drie van de vier betrokken aannemers (Wilma, Dura, HBG) in een v.o.f., de VOF dB2000. Door de VOF vorming zou een deel van de kostenverhoging die veroorzaakt werd door een lagere omzet en door vertraging worden gecompenseerd. AAS komt met de VOF overeen dat de algemene opslagpercentages, in het bijzonder het percentage algemene bouwplaatskosten worden verhoogd, alsmede dat de drie betrokken aannemers de individuele eenheidsprijzen mogen verhogen met 2%.

- Nadat de uitvoering door RWS is overgenomen van AAS zijn in 2000 opnieuw prijsonderhandelingen gevoerd met de aannemers. De redenen voor deze prijsonderhandelingen, die in 2001 contractueel zijn overeengekomen met terugwerkende kracht tot het jaar 2000, waren:
 - a) Op overheidsniveau was besloten om bewoners in de gelegenheid te stellen warmte- en geluidsisolatie in samenhang uit te voeren. Weliswaar kwamen de extra kosten van de warmte isolatie niet ten laste van het isolatieproject, maar de aannemers moesten wel andere materialen (en dus andere eenheidsprijzen) gebruiken. Daarnaast bleek de koppeling van warmte- en geluidsisolatie toch tot een behoorlijke vertraging te hebben geleid, in verband met bijvoorbeeld wijziging van contracten met bewoners. Hierbij zij opgemerkt dat deze koppeling met name tot stand is gekomen om de bewoners in hun wensen tegemoet te komen.
 - b) De vertraging in het isolatieproject was zodanig dat de aannemers met prijsverhogingen werden geconfronteerd, die van dien aard waren, dat zij hun oorspronkelijk prijsniveau niet meer gestand konden doen. Ter illustratie: de glasprijzen waren significant gestegen en de spanning op de bouwmarkt in die tijd leidde tot relatief grote stijgingen van de bouwpreisen. De vertraging was opgetreden omdat inmiddels gebleken was dat het GIS 2 project een weinig seriematig karakter had en door het vermelde bij punt a.
 - c) De nieuwe prijsonderhandelingen maakten het mogelijk om voor de drie aannemers die betrokken waren bij de bouwcombinatie tot uniforme eenheidsprijzen te komen.
- De eerdergenoemde prijsonderhandelingen hebben in 2000 geleid tot een gemiddeld 13% hoger prijsniveau ten opzichte van het niveau voor aanvang van de prijsonderhandelingen. De bandbreedte van de verhogingen van de eenheidsprijzen is behoorlijk groot. Er zijn eenheidsprijzen waarvoor de prijsverhoging groter is en er zijn eenheidsprijzen waarvoor de prijsverhoging lager is.
- Daarnaast zijn de eenheidsprijzen in de loop der jaren verhoogd als gevolg van de zogenaamde prijsindexering. Hiervoor was contractueel de zogenaamde BDB index afgesproken.

In het volgende voorbeeld wordt het effect van deze stijgingen nader geïllustreerd:

Stel dat een artikel bij aanbesteding 100 Euro kost. Omdat deze 100 Euro door een openbare aanbesteding tot stand is gekomen, is dit de prijs die de markt op dat moment biedt. Door prijsindexering wordt dit bedrag verhoogd. Zo is tussen eind 1998 en 2000 een prijsindexering van 4,1% toegepast, hetgeen leidt tot een prijs van 104 Euro. Door de verhoging van de eenheidsprijzen (2% en 13%) komt de prijs uiteindelijk in 2000 uit op 120 Euro.

In uw vragen refereert u regelmatig aan een rapportage van de onderzoekers Brink Groep en Metz over de zogenaamde eenheidsprijzen. Deze onderzoekers komen tot de conclusie dat de eenheidsprijzen voor een

deel van het GIS 2 project (het onderzoek betreft de derde aanbesteding) wat betreft de VOF dB2000 circa 33% hoger liggen dan de onderzoekers normaal achten. Anders gezegd: de onderzoekers vinden de 120 Euro voor het artikel uit het bovenvermelde voorbeeld te duur. De door hen acceptabel geachte prijs ligt 33% lager (= 90 Euro). De resultaten van de onderzoekers vallen echter niet te rijmen met de werkelijkheid van 120 Euro die tot stand is gekomen door een openbare aanbesteding, een prijs-indexering en prijsonderhandelingen, waarbij er bovenvermelde redenen waren om deze prijsonderhandelingen te voeren. In aanvulling hierop vermeld ik dat een onderzoek van PRC Bouwcentrum in 2001 tot de conclusie komt dat de eenheidsprijzen niet buitensporig hoog zijn.

Niettemin heb ik de betrokken aannemers geconfronteerd met de resultaten van het Brink/Metz rapport en vindt voortgezet overleg plaats om te onderzoeken of er sprake is van een te hoog prijsniveau.

RWS PRI ramingen

In de RWS PRI raming van 2001 is rekening gehouden met de verhoging van de eenheidsprijzen zoals die in de vorige paragraaf beschreven is. De totale GIS 2 kosten worden in de PRI 2001 geraamd op 409,7 M€ (prijsspeil 2001, inclusief BTW en gebaseerd op circa 11 000 woningen). De PRI systematiek schrijft voor dat er rekening gehouden moet worden met onzekerheden. In verband daarmee is in deze raming aangegeven dat de totale kosten met 70% zekerheid zullen liggen tussen 365 en 455 M€.

In de PRI raming van 2003 zijn de totale kosten geraamd op 395,8 M€ (prijsspeil 2003, inclusief BTW en gebaseerd op 8449 woningen), waarbij is aangegeven dat de kosten met 70% zekerheid liggen tussen de 385 en 407 M€. De bandbreedte is ten opzichte van 2001 verkleind omdat in 2003 een beroep gedaan kon worden op een grotere ervaring met de inmiddels uitgevoerde isolatiewerkzaamheden.

Indien de bovenstaande bedragen gedeeld worden door het aantal woningen waarop de raming gebaseerd is en er wordt rekening gehouden met een prijsindexering van 9,7% tussen 2001 en 2003 dan liggen de isolatiekosten per woning volgens de 2001 raming tussen 36 400 en 45 400 Euro en volgens de 2003 raming tussen 45 600 en 48 200 Euro. De prijs per woning is in de 2003 raming hoger omdat er inmiddels verbeterd inzicht is in de omvang van de daadwerkelijk benodigde isolatiewerkzaamheden per woning.

Hierbij wordt opgemerkt dat de gemiddelde isolatiekosten per woning strikt genomen niet bepaald kunnen worden door de totale kosten te delen door het daadwerkelijk aantal geïsoleerde woningen. Alle woningen binnen het isolatiegebied worden in beschouwing genomen voor isolatie. Woningen, die uiteindelijk niet geïsoleerd worden, brengen toch kosten met zich mee (overleg met de bewoner/eigenaar en voor een deel van de woningen ook akoestisch en bouwkundig onderzoek).

Bouwfraude

In relatie tot GIS kan het volgende worden opgemerkt:

- Aan de aannemers is verscheidene malen gevraagd of er sprake is geweest van prijsafspraken tijdens het aanbestedingstraject. Deze vraag is in alle gevallen ontkennend beantwoord;
- Ik heb navraag gedaan bij de NMa. Daardoor is het mij bekend dat de NMa momenteel bekijkt of er aanleiding is onderzoek te doen naar de naleving van de mededingingswetgeving in dit kader.

Ik heb thans geen redenen om melding te doen bij het Openbaar Ministerie.

4. Kwaliteitscontrole

In de controle van de kwaliteit van de aangebrachte isolatie kunnen een aantal stappen worden onderscheiden. Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden worden in opdracht van de toezichthouder op de uitvoering metingen uitgevoerd (stap 1). Deze *proefmetingen* worden sedert 1999 uitgevoerd en hebben tot doel om tijdens de werkzaamheden te meten of de isolatiewerkzaamheden tot de gewenste resultaten leiden.

Daarnaast vinden er enige tijd na de oplevering van de geïsoleerde woningen *controlemetingen* plaats (stap 2). De wijze waarop deze controle wordt uitgevoerd staat voorgeschreven in de Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997 (RGV 97). Volgens de RGV 97 wordt van 1 op de 20 woningen de waarde van de geluidswering door middel van een vooraf beschreven meetmethode vastgesteld. De selectie van de te meten woningen worden ingevolge de RGV 97 door TNO uitgevoerd. De metingen worden niet door TNO zelf uitgevoerd. TNO houdt wel toezicht op uitvoering van de controlemetingen. Omdat de controlemetingen pas enige tijd na oplevering worden uitgevoerd lopen deze altijd achter t.o.v. het aantal in de voortgangsrapportages gereed gemelde woningen. Op 15 maart 2004 zijn 144 woningen op deze wijze gecontroleerd. Ik zal er voor zorgen dat de achterstand in controlemetingen eind 2004 is weggevoerd.

Uit de resultaten van de controlemetingen blijkt dat de meetresultaten voor de woningen die geïsoleerd zijn voor nachtisolatie in het algemeen voldoen aan de eisen. Uit de meetresultaten van de controlemetingen op de woningen die volledig (dag- en nachtisolatie) geïsoleerd zijn, blijkt dat in vele gevallen (26%) niet aan de isolatie eisen werd voldaan (dat wil zeggen dat de geluid demping die tijdens de metingen wordt gevonden in één van de geïsoleerde vertrekken van de woning meer dan 2 dB(A) afwijkt van de vereiste demping). Omdat dit resultaat sterk afweek van hetgeen bij de proefmetingen was gevonden is in december 2003 over dit onderwerp overleg gestart met TNO, dat een contra-expertise op de metingen heeft uitgevoerd. Recent is gebleken dat van de 26% afwijkingen de helft te wijten is aan niet correct uitgevoerde metingen. Voorts is inmiddels gebleken dat een belangrijk deel van de afwijkingen te wijten is aan kleine technische gebreken. Na correctie van de metingen en het verhelpen van de kleine gebreken zal 96% van de woningen voldoen aan de eisen, hetgeen een normaal patroon is. Van de resterende 4% afwijkingen wordt het probleem geanalyseerd om tot een oplossing te komen.

5. Chronologisch overzicht van maatregelen inzake de beheersing van het GIS 2 project

Sinds 2001	Opstellen en daarna jaarlijkse actualisatie van de door RWS opgestelde ramingen (zogenaamde PRI raming);
Begin 2002	Invoeren van verbeteringen in de bedrijfsvoering van Progis en het opzetten van nieuwe procedures en werkinstructies (Verbeterplan Financieel Beheer en Kwaliteitsplan);
Begin 2002	Aanscherping van de controle op de rechtmatigheid en doelmatigheid van de uitgaven (Inrichting Verbijzonderde Interne Controle en Technische Administratieve Inspecties);

Medio 2002	Verbetering van de wijze waarop consequenties van beleidswijzigingen in termen van tijd en kosten in kaart worden gebracht;
Medio 2002	Organisatorische aanpassingen in het primaire proces bij Progis, het aanbrengen van functie scheidingen bij de opzichters alsmede verbetering van het woningenbestand (PAS-systeem);
Medio 2002	Arbitrage tussen RWS en aannemer (VOF dB 2000) over de interpretatie van een aantal eenheidsprijzen. Uitkomst arbitrage: helderheid over toepassing van de eenheidsprijzen waarbij RWS op een aantal punten in het gelijk is gesteld;
Medio 2002	Het inrichten van een klachtenregistratiesysteem op basis waarvan een zogenaamde Red Alert list wordt bijgehouden voor isolatie objecten die speciale aandacht vereisen;
Medio 2002	Aanscherpen integriteitbeleid PROGIS met name inzake omgang met aannemers en adviseurs;
Begin 2003	Verbetering incassobeleid en afhandeling subsidies;
Medio 2003	Wijzigingen aangebracht, zowel aan RWS zijde als bij de beleidsdirectie, in het management dat verantwoordelijk is voor de aansturing en uitvoering van GIS 2;
Medio 2003	Opdracht RWS voor onderzoek door de Brinkgroep naar de hoogte van de gehanteerde eenheidsprijzen (conclusie onderzoek: 10 tot 20% te hoog o.b.v. marktprijzen);
Medio 2003	Gezamenlijke opdracht RWS en sector voor onderzoek door de Brinkgroep en Metz naar de hoogte van de gehanteerde eenheidsprijzen (conclusie onderzoek: 30–33% te hoog o.b.v. theoretische prijzen);
Medio 2003	Opdracht Staatssecretaris aan de Algemene Rekenkamer voor onderzoek GIS 2 (onderzoek loopt);
Medio 2003	Opdracht van de Staatssecretaris aan de Landsadvocaat voor onderzoek naar de wijze van aanbesteding van de contracten en de beheersing GIS 2;
Sept. 2003	Toelichting en presentatie van de rapportage van de Brinkgroep en Metz aan RWS, de aannemer (VOF dB 2000) en de sector;
Okt. 2003	Gesprek RWS met aannemer Heddes over uitspraken rapportage Brinkgroep & Metz.

Daarnaast laat ik mij periodiek informeren over het financieel beheer en over de voortgang van GIS 2 en maak ik een pas op de plaats met nieuwe aanbestedingen voor de afronding van GIS 2 (zie volgende paragraaf).

6. Afronding GIS 2

Ik heb besloten met de uitvoering van GIS 2 een pas op de plaats te maken en mij hierop eerst te beraden alvorens ik tot nieuwe aanbestedingen overga. Ik zal hierbij een afweging dienen te maken tussen de beoogde snelheid van de afronding van het GIS project, de toezeggingen aan de bewoners, de kosten die samenhangen met het (tijdelijk) stopzetten van het project en de financiële consequenties van wijzigingen in de uitvoeringswijze. Over de wijze van uitvoering voer ik thans overleg met de sector. Daarnaast wil ik, voor de 1300 nog te isoleren GIS 2 woningen, de consequenties in kaart brengen van de wijziging van het LIB (en daarmee het isolatiegebied) als gevolg van het herstel van de invoerfout.

7. Communicatie en informatie

In februari 2003 is de Tweede Kamer in antwoord op haar vragen geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering en de ontwikkeling van de kosten GIS. In juni 2003 is de Kamer schriftelijk op de hoogte gesteld over de acties die zijn ondernomen, zoals het onderzoek Algemene Rekenkamer. De vragen die naar aanleiding van die informatie werden gesteld zijn in september 2003 beantwoord. Met kamerstuk 29 200 XII zijn in oktober 2003 vragen en antwoorden terzake van GIS vastgelegd. Voorts heeft de Kamer GIS in het Algemeen Overleg van 28 oktober 2003 geagendeerd. In december 2003 heeft de Kamer het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet ontvangen en vervolgens heeft de Kamer brieven terzake GIS ontvangen in december 2003 en januari 2004.

Het geluidsisolatieproject kent een lange historie en het overleg tussen de sector en mijn departement over dit onderwerp heeft derhalve in een reeks van jaren plaatsgevonden. In mijn brief van 15 januari 2004 heb ik hierover informatie verschaft.

8. Artikel 77 Luchtvaartwet

In mijn correspondentie aan u d.d. 15 januari 2004, heb ik aangegeven dat ik groot belang hecht aan de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet. Volledigheidshalve sluit ik een kopie van de correspondentie bij (bijlage 1).

Gedetailleerde beantwoording van de vragen

ANTWOORDEN OP KAMERVragen UIT KAMERSTUKNUMMER 29 378-5.

1

Is het onderzoek dat door twee kostendeskundigen namens de sector en u is uitgevoerd naar de uitvoeringskosten inderdaad afgerond en wat zijn de conclusies?

Het onderzoek inzake de «Berekening verschil Verrekenprijzen dB2000 V.o.F» is op 10 september 2003 aangeboden aan de opdrachtgever. Het rapport «Berekening verschil Verrekenprijzen Heddes» is op 13 oktober 2003 aan de opdrachtgevers RWS en KLM verstrekt.

De conclusies van de onderzoekers zijn als volgt:

- a. Het onderzoek naar de bouwkosten van de dB2000 V.o.F. resulteert in een verschil op projectniveau van circa 33 % (ten opzichte van een theoretisch neutrale marktprijs);
- b. Het onderzoek naar de bouwkosten van Heddes, resulteert in een verschil in bouwkosten op projectniveau van circa 30 % (ten opzichte van een theoretisch neutrale marktprijs);
- c. De onderzoeken hebben betrekking op een deel van het Geluidsisolatie Project fase II. (zie algemene inleiding van deze brief). Extrapolatie van de resultaten naar het totale woningbestand van GIS II is niet reëel. In de algemene inleiding van deze brief wordt gerefereerd naar het bij a. vermelde onderzoek. Voor het bij b. vermelde onderzoek geldt een analoge redenering.

2

Kunt u aangeven hoe u de uitspraak van de Raad van State van 15 juni 2003 interpreteert met betrekking tot het Schadeschap?

Ervan uitgaande dat deze vraag betrekking heeft op het advies van de Raad van State van 15 juli 2003 over het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet, merk ik op dat door de Raad de mogelijkheid om kosten die voortvloeien uit uitspraken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol onder te brengen in de verrekeningssystematiek niet in twijfel wordt getrokken. De Raad merkt niet anders op dan dat uit de stukken niet direct duidelijk naar voren komt waarom deze kosten als niet-geluidgerelateerde kosten worden beschouwd. Door middel van het bedoelde wetsvoorstel wordt een apart tarief vastgesteld voor de niet-geluidgerelateerde kosten, waartoe ook behoort de doorberekening van de kosten die het gevolg zijn van op de luchtvaart betrekking hebbende uitspraken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol op grond van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol¹. Deze kosten worden aangeduid als niet-geluidgerelateerde kosten omdat het bij deze kosten voor het merendeel niet gaat om kosten die (direct) voortvloeien uit de isolatieprogramma's. De Luchtvaartwet biedt sedert 20 februari 2003 al wel de grondslag voor doorberekening van deze niet-geluidgerelateerde kosten, maar omdat tot op heden geen apart tarief daarvoor is vastgesteld, kunnen deze kosten niet daadwerkelijk worden doorbelast.

3

In 1997 is de sector akkoord gegaan met kosten voor GIS-2 van 234,3 mln euro. Hiervoor zouden 14 000 woningen worden geïsoleerd. Inmiddels is bekend dat slechts 7047 woningen worden geïsoleerd voor 398,7 mln euro (het bedrag dat GIS-2 volgens de laatste inzichten waarschijnlijk gaat kosten). Waardoor is het isoleren van een woning gemiddeld 3,3 maal zo duur geworden?

De door U genoemde 234,3 M€ betreft een raming. In de algemene inleiding van deze brief zijn de oorzaken vermeld die er toe leiden dat niet alle woningen geïsoleerd worden. Hiermede is bij de diverse ramingen reeds rekening gehouden.

Op grond van de RGV 97 zijn wel alle 14 000 woningen in beschouwing genomen voor isolatie. Dus ook voor woningen die uiteindelijk niet worden geïsoleerd, worden kosten gemaakt. Het is met name om deze reden niet correct om het door u genoemde bedrag te delen door het uiteindelijk aantal geïsoleerde woningen.

Voorts verwijs ik naar de algemene inleiding.

4a

Kan aangegeven worden hoeveel huizen GIS-3 omvat?

GIS 3 betreft circa 2700 woningen gelegen buiten de contouren S4/S2 en 5P. Dit zijn woningen die niet tot GIS 2 behoren. Daarnaast zal onderzocht worden of de reeds geïsoleerde woningen (GIS 2) in verband met de geluidsbelasting tengevolge van de Polderbaan voor zogenaamde bij-isolatie in aanmerking komen. Naar verwachting zullen uiteindelijk 3500 woningen voor nieuwe of bij-isolatie in aanmerking komen.

4b

Kan op postcodeniveau worden aangegeven om welke huizen het gaat?

De huizen die GIS 3 omvat zijn op postcodeniveau bekend. Zie echter ook het antwoord op vraag 5.

4c

Hoe hoog zijn de isolatiekosten per woning voor GIS-3?

¹ In verband met de nieuwe Schiphol-regelgeving is de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol recent gewijzigd, zie Staatscourant 2004, nr. 20.

Op grond van deze aantallen is in maart 2003 een kostennota volgens de bij RWS gebruikelijke PRI-systematiek opgesteld. De schatting voor het realiseren van de isolatie van de woningen volgens deze kostennota ligt met een kans van 90% zekerheid tussen M€ 81,7 en M€ 116,9. De kosten zijn in deze fase niet per woning uit te drukken.

4d

Kan aangegeven worden waardoor de kosten naar verwachting lager zullen zijn dan de kosten per woning in GIS-2?

Het is nog niet met zekerheid te stellen dat de kosten per woning zullen dalen bij GIS 3.

4e

Kan aangegeven worden hoe de geprognosticeerde kosten voor GIS-3 in de afgelopen jaren toegenomen zijn? Waardoor is deze toename te verklaren?

De kosten betreffen een eerste raming. Er is geen sprake van geprognosticeerde kosten. Met nadruk wordt er op gewezen dat de kostennota GIS-3 is opgesteld met zeer globale woninginformatie. Een meer gedetailleerde raming zal worden opgesteld nadat de omvang van het isolatiegebied is komen vast te staan (zie ook antwoord op volgende vraag).

5

Is het waar dat het aantal te isoleren woningen rond de Polderbaan in het kader van GIS 3 opnieuw moet worden bepaald? Waarom zijn de eerdere prognoses incorrect?

5

Het herstel van de zogenaamde invoerfout kan leiden tot een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving van Schiphol. Dit betekent dat mogelijk andere woningen voor isolatie in aanmerking komen dan thans valt te voorzien. In mijn brief d.d. 15 januari 2004 met kenmerk DGL 04.U00 078 geef ik daarom aan dat GIS3 van start zal gaan zodra is komen vast te staan welke woningen voor isolatie in aanmerking komen. Uiteraard betekent dit dat de isolatiekosten opnieuw geraamd zullen moeten worden.

6

Kan aangegeven worden hoe hoog de kosten voor het isoleren van woningen rondom een luchthaven zijn in het buitenland (Londen, Parijs, Chicago, Frankfurt etc)?

Het onderzoek »Benchmark Government Influence on Aeronautical Charges« door de UvA gepubliceerd in november 2003 geeft als isolatiekosten voor Frankfurt: M€ 76, Heathrow M€ 47, Gatwick M€ 0 en voor Charles de Gaulle en Orly samen M€ 10. De grootheden zijn onderling en met de Nederlandse situatie niet vergelijkbaar: bouwjaar, aantallen huizen en vereist beschermingsniveau lopen per land sterk uiteen.

7a

Waarom is de Tweede Kamer in de brief van 25 september 2003 (26 959, nr. 42) niet geïnformeerd over de hoogte van de rentekosten van 166,10 mln euro?

Ik heb u in mijn beantwoording van 25 september 2003 gewezen op het feit dat er naast de door mij genoemde kostenposten nog sprake is van rentekosten. Het bedrag 166,1 mln euro is niet door mij aan u gemeld

omdat dit bedrag een ruwe schatting betreft met factoren die nog niet (volledig) bekend zijn:

- de hoogte van de (jaarlijks) te maken uitgaven;
- de hoogte van de (jaarlijks) te ontvangen heffingen;
- welke uitgaven zijn door te belasten;
- wanneer gaat verhoogde heffing in;
- en de hoogte van het rentepercentage.

Een aantal van deze factoren is afhankelijk van goedkeuring van het wetsvoorstel inzake wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet. Overigens is genoemd bedrag gebaseerd op de veronderstelling dat de geluidsisolatie kosten door de luchtvaartsector worden terugbetaald in de periode tot 2015. Een terugbetaling die over een langere tijd zou worden uitgesmeerd zou een lagere heffing per jaar betekenen, maar zou wel een hogere rentelast met zich meebrengen.

7b

In het verleden is afgesproken dat de sector 234 mln euro zou betalen voor GIS-2 en dat geen rente zou worden betaald over de eerste 118 mln euro. Zijn er aanvullende afspraken gemaakt over de hogere rentekosten toen bleek dat kosten hoger uit zouden vallen? Zo nee, waarom niet?

Het bedrag van € 234 miljoen is een *raming* uit 1997 en geen afspraak. Op grond van artikel 77 lid 2 van de Luchtvaartwet wordt een heffing opgelegd aan de sector totdat de kosten als bedoeld in het eerste lid zijn voldaan (het principe «de vervuiler betaalt»). Dit impliceert dat alle kosten worden doorbelast, derhalve ook de rentekosten. Wel is door de minister in 1998, ter tegemoetkoming aan de luchtvaartsector, besloten dat tot en met 2006 geen rente betaald hoeft te worden over de eerste 118 M€ van het nog niet terug gevorderde bedrag. Nadat de uitvoering in 2000 door RWS was overgenomen van AAS is een nieuwe raming gemaakt die in 2001 gepubliceerd is. Vanaf dat moment is de sector regelmatig geïnformeerd over de reëlere ramingen inzake GIS 2 en de overige Schiphol projecten (woonschepen, geluid- en veiligheidsloopzone en schades). Aanvullende afspraken over hogere rentekosten zijn niet gemaakt omdat zoals gezegd uit artikel 77 reeds volgt dat deze kosten moeten worden voldaan.

7c

Hoeveel heeft de sector inmiddels terugbetaald?

Tot 1 januari 2004 heeft de sector M€ 100,9 terugbetaald voor GIS-2.

8a

Op welke wijze is de onderbouwing van de kostenposten gecommuniceerd met de sector?

De sector heeft steeds de meest recente RWS PRI-kostennota's ontvangen zodra deze beschikbaar kwamen (vanaf 2001 toen de eerste PRI-kostennota GIS-2 werd opgesteld). Deze PRI-kostennota's zijn zeer uitgebreide onderbouwde ramingen, waarin onder andere is opgenomen de scope van het project, een risicoanalyse, de opbouw van kostenposten en indien van toepassing een verschillenanalyse ten opzichte van de voorgaande kostennota.

In januari 2003 heeft de sector schriftelijk antwoord gekregen op door haar in januari 2003 gestelde vragen inzake GIS 2.

Vervolgens kwamen diverse gedetailleerde aanvullende vragen vanuit de sector waarop besloten is een aantal bijeenkomsten te organiseren bij

PROGIS met het doel alle vragen van de sector uitvoerig te beantwoorden.

Dit heeft onder andere geleid tot een d.d. 25 maart 2003 aan de sector aangeboden stuk waarin zeer uitvoerig is ingegaan op de vragen.

Hierna zijn nog diverse overleggen en briefwisselingen met de sector geweest waarin de kostenposten zijn behandeld.

8b

Kan aangegeven worden waarom de sector geen onderbouwing heeft ontvangen met een exacte weergave van de genomen maatregelen per woning?

Dit was vooraf niet mogelijk. Wel is voor de reeds behandelde woningen een dossier per woning bij PROGIS beschikbaar met de gerealiseerde maatregelen per woning.

9a

Hoeveel woningen en woonboten worden aangekocht in de veiligheids-sloopzone?

In de EV-zone (EV = externe veiligheid) worden 67 woningen aangekocht. Er zijn 13 woonboten in de EV-zone gekocht terwijl één woonark is verplaatst.

9b

Wie wordt eigenaar van de woningen en de grond?

Het Rijk is eigenaar van de woningen welke tot 20-2-2003 zijn aangekocht. De woningen worden enige tijd (variabel 1-2 jaar) na aankoop gesloopt. Domeinen zal deze grond in een later stadium verkopen. De gronden, behorende bij de woningen welke onder de Regeling Uitkeringen Beperkingengebied Schiphol door gemeenten worden aangekocht, komen in handen van de gemeenten.

9c

Hoeveel woningen worden gesloopt in de geluidszone?

In de geluidzone zullen 72 woningen worden aangekocht en gesloopt.

10a

Kan aangegeven worden waaruit de kosten van 97,4 mln euro voor het Schadeschap zijn opgebouwd?

De geraamde kosten voor het Schadeschap Schiphol van 97,4 mln euro zijn opgebouwd uit 2 componenten: de organisatorische kosten en de kosten van de uitkeringen van claims.

De organisatorische kosten voor de periode tot 2008 bedragen ca M€ 6,4 voor het secretariaat en ca M€ 12,7 voor de commissies, de (geraamde) kosten voor de claims bedragen M€ 78,3.

10b

Hoe groot zijn naar verwachting de uitkeringen ten gevolge van planschade en hoe groot zijn de uitkeringen naar verwachting ten gevolge van nadeelcompensatie?

Er is bij de bepaling van het mogelijke schadebedrag geen onderscheid gemaakt naar planschade en nadeelcompensatie. De totale kosten van de claims worden geraamd op 78,3 mln euro.

10c

Hoe groot is de overhead van deze organisatie?

Het secretariaat bestaat uit 4 vaste functionarissen, aangevuld met een variabel aantal externe krachten. De commissies, die de claims behandelen, zijn variabel in aantal en samenstelling.

10d

Tot wanneer kunnen verzoeken tot schadevergoeding worden ingediend en tot welke jaar worden deze kosten verhaald op de sector?

Wat betreft de termijn waarbinnen een verzoek tot schadevergoeding moet zijn ingediend, merk ik op dat het Schadeschap is opgericht voor de periode tot 2008. Tot dat moment kunnen schadevergoedingsverzoeken worden ingediend. De doorbelasting van planschadekosten aan de sector vindt op grond van artikel 77 Luchtvaartwet plaats tot de kosten zijn voldaan.

10e

Kan aangegeven worden welke juridische grondslag er is voor het verhalen van de planschade kosten op de sector (zie uitspraak van de Hoge Raad van 2-5-2003 in de zaak tegen gemeente Nunspeet)?

Bij de uitspraak van de Hoge Raad van 2 mei 2003 (gemeente Nunspeet) ging het om de vraag of de gemeente in een overeenkomst met een particulier mag vastleggen dat eventuele planschade die op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor rekening van de gemeente komt, via regres bij die particulier in rekening wordt gebracht. De Hoge Raad heeft vastgesteld dat de Wet op de Ruimtelijke Ordening weliswaar voorziet in het verhaal van bepaalde uit de uitoefening van een overheidstaak (zoals het vaststellen en wijzigen van een bestemmingsplan) voor de gemeente voortvloeiende kosten, maar dat zulks niet opgaat voor mogelijk verhaal van planschade. Ingevolge artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening blijven die kosten voor rekening van de gemeente. Alleen een wettelijke regeling zou daartoe expliciet een grondslag kunnen creëren. De grondslag voor het verhalen op de luchtvaartsector van planschadekosten die voortvloeien uit uitspraken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol, is neergelegd in artikel 77 van de Luchtvaartwet. Door middel van het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet wordt voorzien in een afzonderlijk tarief om deze kosten daadwerkelijk te kunnen doorbelasten. De doorbelasting van de planschadekosten die voortvloeien uit uitspraken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol heeft derhalve een grondslag in de wet en voldoet in die zin aan het arrest van de Hoge Raad.

10f

Kan aangegeven worden wat de Raad van State hierover heeft geschreven in zijn advies van 15 juli 2003?

De Raad van State gaat in zijn advies van 15 juli 2003 niet in op het arrest van de Hoge Raad. Wat betreft de opmerkingen van de Raad voor het overige verwijs ik naar mijn reactie op vraag 2.

11

Zal de sector – en zo ja vanaf wanneer – verantwoordelijk worden voor de verdere uitvoering van GIS-2 en GIS-3? Bent u nog steeds van mening dat de sector de uitvoering van het geluidsisolatieproject zelf ter hand kan nemen? Zo nee, waarom niet?

Zoals reeds vermeld in de algemene inleiding heb ik heb besloten mij hierop nog nader te beraden. Ik zal hierbij een afweging dienen te maken tussen de beoogde snelheid van de afronding van het GIS project, de toezeggingen aan de bewoners, de kosten die samenhangen met het stopzetten van het project en de eventuele financiële consequenties (besparingen, meerkosten) van wijzigingen in de uitvoeringsswijze.

Er is nog geen beslissing genomen over de organisatievorm bij de uitvoering van GIS-3. De mogelijkheden en onmogelijkheden van verschillende opties worden met de sector besproken.

12a

Hoe kunt u verklaren dat de eenheidsprijzen in de aannemings-overeenkomst van 15 december 1999 overeenkomen met het hoogste prijsniveau in de aanbidding van de aannemers (zie Financieel Dagblad 19 febr. 2002)?

U doelt waarschijnlijk op een artikel in het Financieel Dagblad van 19 februari 2004. Zoals uit de algemene inleiding blijkt zijn de aangepaste eenheidsprijzen pas toegepast vanaf 2000 en waren de gevoerde prijs-onderhandelingen gericht op koppeling van warmte- en geluidsisolatie en ontstane vertraging in het project. Met name de laatstgenoemde reden leidde er toe dat het resultaat van de prijsonderhandeling hoger ligt dan de gemiddelde eenheidsprijzen voor aanvang van de onderhandelingen. Voor administratieve efficiency is voorts overeengekomen om uniforme eenheidsprijzen te hanteren. Het gestelde in het FD dat het hoogste prijsniveau uit de aanbiddingen van aannemers is genomen is niet correct.

12b

Kan aangegeven worden waarom – ondanks het feit dat de aannemers een vof gevormd hebben – er geen sprake is van inkoopvoordelen?

De Vof vorming, die plaatsvond in de periode dat AAS verantwoordelijk was voor de uitvoering, had niet het oog op inkoopvoordeel maar had als oogmerk efficiëntie te bewerkstelligen nu bleek dat er vertraging in de uitvoering optrad en de omzetverwachting duidelijk lager lag dan bij aanbesteding werd verondersteld. In de algemene inleiding ga ik daar nader op in.

12c

Wat is fout gegaan in het onderhandelingsproces tussen de aannemers en de Staat over de eenheidsprijzen?

Het proces is correct verlopen. Voor het resultaat van de onderhandelingen verwijs ik u naar de algemene inleiding over kostenontwikkeling.

12d

Hoe kan het zijn dat de eenheidsprijzen – ondanks het schaalvoordeel – 33,6% liggen boven de in de bouw gehanteerde prijzen (rapport Metz en De Brink Groep)?

Zie algemene inleiding over kostenontwikkeling.

12e

Is er inmiddels overleg geweest met de aannemers over de hoogte van de eenheidsprijzen en zo ja, zijn deze naar beneden bijgesteld?

Op 12 september 2003 is de Vof dB2000 geconfronteerd met de resultaten uit het rapport «Berekening verschil Verrekenprijzen». Op 27 oktober 2003 is hierop door de VOF dB 2000 geantwoord. Op 13 november 2003 is

Bouwbedrijf Heddes met de uitkomsten uit het rapport «Berekening verschil Verrekenprijzen» geconfronteerd. Op 5 december 2003 heeft Heddes uitstel gevraagd voor de beantwoording. Voor de inhoudelijke reactie van de aannemers verwijs ik u naar de beantwoording van vraag 64. In de periode hierna heb ik overleg geïnitieerd met de sector met als doel de sector te betrekken bij het overleg met de aannemers. Tot op heden heeft dat nog niet geleid tot nader overleg met de aannemers. Ik streef er naar op korte termijn nader overleg met de aannemers te hebben.

12f

Is het voeren van prijsonderhandelingen met de partijen die reeds gewonnen hebben toegestaan?

Dat is onder de gegeven omstandigheden toegestaan.

12g

Waarom is het meerwerk niet openbaar aanbesteed?

Zie algemene inleiding Europese aanbestedingsprocedure en beantwoording van vraag 13.

13

De staatssecretaris heeft in de brief van 24 juni 2003 (26 959, nr. 35) aangegeven dat er juridisch onderzoek wordt uitgevoerd naar de aanbestedingsprocedure van wijzigingen en aanvullingen op reeds gesloten overeenkomsten. De Tweede Kamer zou over de uitkomst hiervan direct na het zomerreces worden geïnformeerd. Waarom is dit juridische onderzoek nog steeds niet afgerond (brief 15 januari 2004)? Wanneer en aan wie is de opdracht tot dit onderzoek gegeven en hoe luidt de opdracht? Wanneer is het onderzoek gereed? Waarom duurt het onderzoek vele maanden langer dan verwacht? Wat zijn de voorlopige uitkomsten van dit onderzoek?

Op 11 juli 2003 is de landsadvocaat verzocht nader inzicht te verschaffen in de aanbestedingsrechtelijke aspecten van de wijzigingen en/of aanvullingen die ten opzichte van de aanvankelijk aanbestede opdrachten met de aannemers en Arcadis zijn overeengekomen. Het concept advies was gereed op 11 november 2003. In mijn brief van 25 januari heb ik u geïnformeerd over het concept advies. Zoals in de Algemene inleiding over Europese aanbestedingsprocedure is vermeld zal het onderzoek pas worden afgerond na het beschikbaar komen van het rapport van de Algemene Rekenkamer.

14a

Kan aangegeven worden waarom de kosten van Arcadis voor de begeleiding van het project in 2003 vier keer meer zijn geweest dan begroot?

Met Arcadis is een nieuwe overeenkomst afgesloten onder meer in verband met een langere projectduur en het feit dat de werkzaamheden minder seriematig zijn dan bij aanvang van GIS 2 werd verondersteld. Overigens mag worden verwacht dat ook de Algemene Rekenkamer aan dit aspect aandacht zal besteden.

14b

Kan ingegaan worden op de contractvorm met Arcadis (uurtarief, raamovereenkomst, lumpsum etc.)?

De eerste overeenkomst met Arcadis was een prestatiecontract. Bij de wijzigingsovereenkomst werd het prestatiecontract verlaten en werd

overgegaan op een regie-plus contract, dat wil zeggen op basis van gewerkte uren tegen vastgestelde tarieven. De reden hiervoor is dat gebleken was dat de werkzaamheden maatwerk betroffen en geen serie-werk.

14c

Hoeveel is vanaf het begin van het project tot nu aan advieswerk uitgegeven?

Een bedrag van circa € 24,5 miljoen is aan advieswerk uitgegeven.

14d

Hoeveel was hiervoor begroot?

In de RWS PRI kostenraming 2002 is geraamd circa M€ 40.

14e

Is het waar dat het werk van Arcadis onderhands is aanbesteed?

Het oorspronkelijke contract met de rechtsvoorganger van Arcadis is gegund na een Europese aanbesteding. Dat contract is derhalve niet onderhands aanbesteed. De wijzigingsovereenkomst is niet Europees aanbesteed, zoals beschreven in de algemene inleiding van deze brief.

14f

Is dit in overeenstemming met Europese Richtlijnen over aanbesteding?

Ten dele, zie algemene inleiding.

14g

Is het meerwerk aanbesteed? Zo ja, betrof dit een openbare aanbesteding?

Ik neem aan dat u hier doelt op het vernieuwde contract met Arcadis. Zie hiervoor het antwoord op de vorige twee vragen en tevens de algemene inleiding over Europese aanbestedingsprocedure.

15a

Op welke wijze wordt er toezicht gehouden op de levering van de prestaties door Arcadis?

Door middel van een beheersplan en een controleprotocol. In het beheersplan worden de risico's van het project met de bijbehorende beheersmaatregelen beschreven. Daarnaast toetsen twee «technisch administratief inspecteurs», als onafhankelijke deskundigen, steekproefsgewijs diverse aspecten van de werkzaamheden van Arcadis.

15b

Bent u van mening dat het toezicht hierop voldoende is? Zo nee, welke maatregelen zijn genomen om het toezicht te verbeteren?

Zoals vermeld in de algemene inleiding heb ik verbeteringen ingevoerd om het toezicht op voldoende niveau te brengen.

16

Wat is het resultaat van de maatregelen die genomen zijn om het toezicht op het financieel beheer en het beheer zelf te verbeteren (zie antwoord op vraag 4, 26 959, nr. 42)?

De getroffen maatregelen ter beheersing van het GIS project zijn beschreven in de algemene inleiding van deze brief. Uit rapport van de accountantdienst over 2003 blijkt dat het financieel beheer in 2003 op orde is.

17

In hoeverre zijn er al kosten gemaakt die niet verhaald kunnen worden op de sector omdat artikel 77 van de Luchtvaartwet nog niet is aangepast? Hoeveel zullen deze niet-verhaalbare kosten nog oplopen voordat dit gewijzigde artikel van kracht wordt?

De voorgestelde wetswijziging voorziet in de mogelijkheid om de kosten die in verband met het gebruik van het vijfbanenstelsel worden gemaakt voor de zogenoemde sloopzones (externe veiligheid), woonschepen en de behandeling en uitbetaling van schadeclaims bij de sector daadwerkelijk in rekening te kunnen brengen. Deze kosten komen tot het moment waarop de wetswijziging in werking treedt voor rekening van de belastingbetaler. De uitgaven die tot en met 2003 zijn gemaakt en voor rekening van het Rijk komen, bedragen circa € 32 miljoen. De geraamde uitgaven voor de genoemde posten in 2004 bedragen circa € 16 miljoen.

18a

Hoeveel woningen zijn er inmiddels gereed?

Zie algemene inleiding van deze brief

18b

Hoeveel van deze woningen zijn inmiddels geïnspecteerd?

Voor algemene informatie over de kwaliteitscontroles verwijs ik u naar de inleiding van deze brief. Uit de daar gegeven informatie blijkt dat er proefmetingen worden uitgevoerd en enige tijd na oplevering van de woning steekproefsgewijs een controlemeting. De laatstgenoemde controlemetingen zijn in mei 2003 aangevangen. Inmiddels zijn tot 15 maart 2004 144 woningen gecontroleerd. Ik zal er voor zorgen dat de achterstand in controlemetingen eind 2004 is weggewerkt.

18c

Welke conclusies kunnen worden getrokken over de kwaliteit van de getroffen maatregelen?

Zie algemene inleiding over kwaliteitscontrole.

18d

Hoeveel van de gecontroleerde woningen voldeden niet aan de eisen?

Zie algemene inleiding over kwaliteitscontrole.

18e

Kunnen de onderzoeksresultaten naar de Tweede Kamer worden gestuurd?

De onderzoeksresultaten, zoals toegelicht in de algemene inleiding, worden nog verwerkt. Zodra deze zijn vastgesteld zullen zij u worden toegezonden.

19

Hoe kan het dat de het aantal woningen dat per 1 november 2003 gereed moest zijn – zoals aan de Tweede Kamer meegedeeld op 25 september 2003 – niet gehaald is? Wat is er in de tussenliggende weken gebeurd

waardoor de planning moest worden bijgesteld?

Het aantal is wel gehaald. Zie ook algemene inleiding aantal woningen GIS2.

20a

Uit hoeveel arbeidsplaatsen bestaat Progis?

Op 1 januari 2004 had PROGIS 34 formatieplaatsen.

20b

Hoeveel van deze arbeidsplaatsen worden opgevuld door externen?

Op 1 januari 2004 had PROGIS 22 formatieplaatsen die bezet werden door externen.

20c

Hoe is de onafhankelijkheid van Progis ten opzichte van de aannemers gewaarborgd, ook in personele bezetting?

Er is geen directe werkrelatie van PROGIS personeel met aannemers en iedere werknemer heeft een geheimhoudingsverklaring moet ondertekenen. Voor alle zaken uitstijgend boven de contractvoorwaarden, te weten alle zaken betreffende tijd en geld, is de directeur Realisatie Nieuwe Werken/RWS eindverantwoordelijk.

21

Kan aangegeven worden hoe en door wie de boekhouding van Progis wordt gecontroleerd? Welke rol heeft met ministerie hierin?

De boekhouding van Progis is een integraal onderdeel van de totale administratie van de directie Noord-Holland van de Rijkswaterstaat. De rijksbrede regelgeving en interne procedures zijn hierop van toepassing. Een en ander wordt zoals gebruikelijk gecontroleerd door de afdeling interne controle van deze directie en door de Accountantsdienst van het Ministerie.

Voorts worden er technische kwaliteitscontroles uitgevoerd door technisch administratieve controleurs.

22a

Op welke wijze heeft Progis toezicht gehouden op de aannemers?

Het toezicht op de aannemers verloopt via zogenaamde beheersplannen die bij de contracten zijn gevoegd.

22b

Hebben de beheersplannen naar behoren gewerkt? Hoe vaak was dit niet het geval?

Omdat gebleken is dat de beheersplannen te globaal waren zijn deze in juli 2002 aangescherpt. Deze aanscherping heeft met name betrekking op:

- de wijze waarop controles dienen te worden uitgevoerd en vastgelegd;
- de afhandeling van de door de aannemer ingediende termijnstaten;
- de bewaking van de doorlooptijden van het proces;
- en toetsing van de door de aannemers ingediende begrotingen en eindafrekeningen door onafhankelijke deskundigen.

In aanvulling daarop is een functiescheiding aangebracht door afzonderlijke opzichters aan te stellen voor respectievelijk het overleg met de

aannemer over de wijze van uitvoering op basis van het ontwerp en voor het daadwerkelijke toezicht op uitvoering van het werk

22c

Hoe controleert Progis of het door de aannemers afgeleverde werk aan de kwaliteitseisen voldoet?

Voor wat betreft de kwaliteitscontroles verwijs ik naar algemene inleiding van deze brief.

23

Zijn er indicaties dat er prijsafspraken zijn gemaakt tussen de aannemers?

Nee, zie algemene inleiding over het onderwerp bouwfraude.

24

Hoeveel woningen zijn in het verleden ten onrechte geïsoleerd (zie uitspraken minister Netelenbos tijdens het debat van 8 oktober 2001 over de wijziging van de wet Luchtvaart)? Welke gevolgen worden hieraan verbonden?

De discussie op 8 oktober 2001 ging over eventuele wijziging van de verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving. Op grond van wet- en regelgeving worden woningen geïsoleerd die binnen de 40 Ke-contour vallen. Als deze contour wordt gewijzigd is het mogelijk dat woningen die op basis van eerdere contouren reeds geïsoleerd zijn buiten de gewijzigde contour vallen.

25

Hoe wordt ten onrechte betaalde kosten alsnog verhaald op de aannemers? Wanneer gaat dit gebeuren?

Indien onrechtmatigheden worden geconstateerd bij de controle van de rekeningen, vindt geen betaling plaats. Onafhankelijke kostendeskundigen beoordelen iedere eindafrekening van iedere woning op toegepaste materialen en manuren. Indien onder ten onrechte betaalde kosten wordt bedoeld kosten als gevolg van prijsafspraken, dan wordt verwezen naar de algemene inleiding over bouwfraude.

26

Hoe beoordeelt u achteraf de keuze voor een organisatie van de GIS waarbij de opdrachtgevende partij niet zelf de betalende partij is?

Bij de aanvang van GIS 2 was AAS de uitvoerende instantie. In die periode liet de voortgang van de isolatie sterk te wensen over. In 1999 heeft de Raad van State bij de ontwerpwijziging van de Wet Luchtvaart negatief geadviseerd om de wettelijke taak tot isoleren bij de AAS te leggen. Dit betekent dat de Minister van V&W eindverantwoordelijk blijft voor de isolatie. In verband hiermede en de slechte voortgang die in de AAS tijd bereikt werd, heeft de Staat de uitvoering van het isolatie programma in 2000 zelf ter hand genomen.

27

In uw brief d.d. 24-9-2003 antwoordt u op vragen van de vaste commissie dat de sectorpartijen geïnformeerd worden over de voortgang van GIS-2. Kunt u aangeven op welke wijze de sector exact betrokken is en hoe verklaart u het ongenoegen bij de sectorpartijen over de informatievoorziening uwerzijds?

28

Waarom is de organisatie van het opdrachtgeverschap niet al eerder herzien conform het voorstel van de sector in de brief van 16 april 2003?

Ik heb ik op grond van signalen, waar o.a. ook de door u genoemde brief toe behoort, acties ondernomen. Onder meer is onderzoek gestart naar het prijspeil, de kwaliteit van de geluidsisolatie, de aanbestedingsprocedure, het financieel beheer en is de Rekenkamer gevraagd onafhankelijk onderzoek te doen naar de uitvoering van GIS. In afwachting van enkele onderzoeksresultaten vind ik het niet opportuun om thans de organisatie van het opdrachtgeverschap te herzien maar heb ik wel verbeteringen aangebracht in de bestaande organisatie. In de algemene inleiding geef ik u een overzicht van de maatregelen die genomen zijn voor de beheersing van het GIS project.

29

In uw brief d.d. 24-9-2003 maakt u melding van periodieke rapportages van Progis, de DG-RWS en Rijkswaterstaat zelf. Kunt u deze (maand- en/of kwartaal-)rapportages met terugwerkende kracht aan de Tweede Kamer toezenden?

De genoemde rapportages gaan in detail in op de GIS activiteiten en zijn bedoeld voor intern gebruik. Zo worden probleemgevallen op het niveau van de individuele bewoner beschreven en is informatie op het niveau van individuele medewerkers opgenomen. Het lijkt mij niet gepast om deze gegevens een wijdere verspreiding te geven.

30

In de brief van de sector van 23 oktober 2003 wordt naar twee brieven van ambtenaren van het ministerie/RWS aan de sector verwezen. Kunt u een afschrift van deze brieven aan de Tweede Kamer toezenden?

Volgens mij is er slechts sprake van één brief aan de sector. Deze brief d.d. 29 augustus 2003 met kenmerk DGL03.U02 152 is bijgevoegd, zie bijlage 2. (NB: de brief vermeldt bedragen die op dit moment zijn achterhaald).

31a

Kunt u het verschil uitleggen tussen enerzijds uw antwoord op vraag 5 van het lid Te Veldhuis (uw brief d.d. 18-2-2003, kenmerk DGL/03.U0048), waarin u stellig aangeeft dat er geen aanwijzingen zijn voor onrechtmatigheden bij de aanbestedingsprocedure en anderzijds uw toelichting op de aanbestedingsprocedure en het kostenniveau in uw brieven aan de heren Hartman en Cerfontaine (d.d. 15-1-2004, kenmerk DGL 04.U00 084, pagina 5)?

Het antwoord op de vraag van het lid Te Veldhuis heeft door de vraagstelling het oog gehad op de aanbestedingsprocedure tot en met de gunning. Naar aanleiding van vragen die naderhand zijn gesteld heb ik verder juridisch onderzoek gelast, waardoor het onderzoek een bredere scope kreeg dan het eerste onderzoek. Deze veranderde situatie heb ik weergegeven in mijn brief van 15 januari 2004. Voorts verwijs ik naar de algemene inleiding waar de Europese aanbesteding nader wordt besproken.

31b

In uw brief d.d. 24-9-2003 geeft u aan dat de aanbestedingsprocedure nogmaals is onderzocht, waarna alsnog aanwijzingen voor onrechtmatigheden aan het licht kwamen. Hoe verklaart u dat het eerste onderzoek

klaarblijkelijk ontoereikend was?

De term «onregelmatigheden» is niet door mij, maar uitsluitend door de vragensteller gehanteerd. Zoals hierboven aangegeven gaven nadere vragen reden tot juridisch onderzoek met een bredere scope. Het eerste onderzoek heeft zich beperkt tot «de aanbesteding tot en met de gunning» en was daarmee toereikend.

32

Is het Openbaar Ministerie inmiddels geïnformeerd of anderszins betrokken?

Zie de algemene inleiding van deze brief.

33

Hoe verklaart u de verschillen in de eenheidsprijzen (van respectievelijk 33,6 en 30,7 procent) tussen de bouwkosten van de VOF/de aannemer ten opzichte van de berekende bouwkosten volgens Metz en de Brink Groep? Kunt u daarbij ingaan op de diverse in het rapport genoemde oorzaken van het verschil?

Zie algemene inleiding over kostenontwikkeling.

34

Welke stappen heeft u exact ondernomen naar aanleiding van de uitkomsten uit de notitie «Conclusies Bouwkostenonderzoek GIS 2» van de Brinkgroep d.d. 28 januari 2004?

Ik vermoed dat deze notitie een in opdracht van de sector samengestelde interpretatie is van het rapport Brink/Metz. Ik heb de notitie niet ontvangen. Het rapport Brink/Metz wordt door mij integraal behandeld in de algemene inleiding. Zoals vermeld ben ik in gesprek met de aannemers over het prijsniveau.

35

Hoe verlopen de gesprekken die u met beide ondernemers bent gestart? Wat is het doel van deze gesprekken?

In de algemene inleiding ga ik in op het doel van de gesprekken. Voor het verloop van het proces verwijs ik u naar het antwoord op vraag 12e.

36

Liggen aan de contractering van de aannemers van Arcadis gunningsadviezen ten grondslag en zijn deze adviezen juridisch getoetst?

In 1998 is het «Plan van Aanpak Aanbestedingsbeleid» vastgesteld door een werkgroep (inclusief Arcadis) belast met het uitwerken van de aanbestedingsstrategie. De inschrijfsommen voortkomend uit de eerste en tweede inschrijfronde, werden door Arcadis als adviseur van de gemandateerde opdrachtgever Schiphol, beoordeeld. De opdrachten zijn, na advies van de tendercommissie gegund aan de aannemers. Ook bij de derde aanbesteding heeft de adviseur Arcadis, de eenheidsprijzen en de toeslagen getoetst en na advies van de tendercommissie gegund aan de aannemers. Alle contracten zijn juridisch getoetst.

37

Is er een integraal klachtenoverzicht, met beoordelingsrapport/contrainformatie beschikbaar?

Progis registreert in PAS (Project Administratie Systeem) en in een klachtenregistratiesysteem alle door bewoners geuite klachten. Naast de registratie van individuele klachten wordt ook met bewonersorganisaties regelmatig overleg gevoerd. Ernstige klachten worden bewaakt met een «Red Alert lijst». Deze lijst wordt wekelijks met de Projectdirecteur besproken en door een daartoe aangewezen medewerker Communicatie bewaakt en deze medewerker geldt voor de klager als specifiek aanspreekpunt. Indien noodzakelijk wordt de klager een contra-expertise aangeboden. Deze contra-expertise is voor beide partijen bindend.

38

Is er overwogen bewoners de keus te geven zelf als opdrachtgever te kunnen optreden? Zo ja, waarom is deze werkwijze niet gehanteerd?

Er is niet voor gekozen de bewoner als opdrachtgever te laten optreden, om te voorkomen dat het doel (= het bereiken van een zekere mate van isolatie) dat met de betreffende wet- en regelgeving werd beoogd, niet bereikt zou worden.

39

Volgens afspraken zou één op de twintig geïsoleerde woningen onderworpen worden aan een controlemeting. In uw antwoord op 25 september geeft u aan dat in totaal 5134 woningen zijn geïsoleerd. Dit betekent dat meer dan 250 controle metingen zijn uitgevoerd. Wat zijn de resultaten van deze controles? Wanneer is begonnen met de controle metingen? Welke maatregelen neemt u om afgekeurde woningen alsnog aan de eisen te laten voldoen?

Zie algemene inleiding en antwoord op vraag 18. Niet-goedgekeurde woningen worden hersteld waarbij de eisen en condities van de wet- en regelgeving in acht worden genomen.

40

Is er een eindafrekening per woning beschikbaar waarin helder en navolgbaar een verband wordt gelegd tussen gemaakte kosten en de verrichte inspanningen?

Ja, van iedere woning is een apart woningdossier beschikbaar waarin alle relevante documenten in zijn vastgelegd.

41

In de brief van de staatssecretaris aan de Kamer van 24 september 2003 geeft ze aan dat op 1 november van dat jaar 6362 woningen geïsoleerd zullen zijn en dat er dan nog 685 moeten (totaal van 7047). In de maandrapportage van RWS van eind vorig jaar staat dat per 1 december 2003 (dus een maand later nog dan in de eerdere prognose van september dat jaar) in totaal $4390 + 1673 = 6063$ woningen zijn opgeleverd. Met een maand extra tijd zijn dus 299 woningen minder opgeleverd dan voorzien in september. In uw brief van 15 januari wordt gemeld dat nog maximaal 1300 woningen op de markt moeten worden afgezet. Hoe verklaart u deze verschillen?

Zie de algemene inleiding aantal woningen GIS2. Uw constatering dat er in extra tijd minder woningen zijn gerealiseerd heeft te maken met de definitie van «oplevering» en «geïsoleerd». Indien de aannemer gereed is met zijn werkzaamheden dan is de woning geïsoleerd. Daarna vindt officiële oplevering plaats en wordt de woning in het systeem als opgeleverd beschouwd. Het kan dus zijn dat er op een gegeven moment meer woningen zijn geïsoleerd dan opgeleverd.

42

Het veel genoemde totaal van 7047 woningen lijkt in dezelfde maand-rapportage gestegen tot 8440 woningen. Wat is het juiste aantal en hoe verklaart u het verschil?

In de algemene inleiding van deze brief wordt hier nader op ingegaan.

43

Hoe verklaart u dat de prijzen van arbeidsloon en materiaalkosten boven het marktgemiddelde liggen, terwijl bij dit type megaklussen juist inkoopvoordelen eerder voor de hand liggen?

Ik neem aan dat u doelt op het Brink/Metz rapport. Hiervoor verwijs ik naar de algemene inleiding kostenontwikkeling en het antwoord op vraag 12.

44

Aannemer van Eesteren, betrokken bij de fraude in de utiliteitsbouw, is ook bij de uitvoering van GIS-2 betrokken. Welke consequenties of stappen verbindt u hieraan?

Genoemde aannemer is niet betrokken bij GIS2.

45

Baart het feit dat de totaalprijs sedert aanvang van het project met een factor 7 is verhoogd u zorgen? Kunt u duiden waardoor die prijsverhogingen zijn ontstaan? Zo ja, waar dient het rapport van de Algemene Rekenkamer dan nog toe? Zo neen, is dit geen reden om het project te staken tot nader order?

Zoals uit de algemene inleiding van deze brief blijkt is er geen verhoging van de totaalprijs met een factor 7. Voor wat betreft de prijsontwikkelingen verwijs ik u naar de algemene inleiding. De Algemene Rekenkamer doet een onderzoek naar de doelmatigheid en rechtmatigheid van de GIS2 uitvoering en zal naar verwachting ingaan op het verloop van het project door de jaren heen en inzicht geven in de omstandigheden die geleid hebben tot vertragingen en de daarmee samenhangende consequenties voor de kosten van GIS 2. De informatie zoals beschreven in de algemene inleiding is geen reden om het project te staken. Bij vraag 11 geef ik aan dat ik mij wel beraad op het nog niet aanbestede deel van het GIS project.

46

Kunt u verklaren waarom bij de oorspronkelijke raming van de kosten niet met een indexering is gewerkt voor inflatie en stijging van bouwkosten?

Conform voorschriften van het ministerie van Financiën dienen bedragen in de rijksbegroting op Hoofdstuk 12 altijd in een vast prijspeil te worden geraamd, dus zonder indexering.

47

Hoeveel van de kostenstijgingen in vergelijking met de oorspronkelijke prognose van 516 miljoen gulden kan uit inflatie worden verklaard en hoeveel uit gestegen materiaalkosten en hoeveel uit welke andere te onderscheiden factoren?

Voor een analyse van de betrouwbaarheid van de raming van 516 miljoen NLG verwijs ik naar de algemene inleiding van deze brief. In aanvulling daarop deel ik u mede dat binnen het geluidsisolatie programma wordt geïndexeerd voor uitvoeringskosten op basis van de indexcijfers van het Bureau Documentatie Bouwwezen (BDB). De index is samengesteld uit

loon, materiaalkosten, algemene kosten, winst en risico. De index heeft geleid tot de navolgende prijsverhogingen:

Per 1 januari 2000: 4,1%

Per 1 januari 2001: 5,2%

Per 1 januari 2002: 4,9%

Per 1 januari 2003: 4,8%

Per 1 januari 2004: 1,5%

48

U stelt in uw brief van 15 januari 2004 dat arbitrage is gevoerd over de toepassing van prijsafspraken waarbij u stelt dat dit heeft geleid tot een aanzienlijke kostenbesparing. Waar hebben die precies betrekking op en hoeveel kosten zijn er bespaard?

De bouwcombinatie VOF dB2000 heeft, als vervolg op een eerdere spoed-procedure bij de Raad van Arbitrage die nooit tot een vonnis heeft geleid, bij verzoekschrift van 21 november 2002 een spoed-bodemprocedure bij de Raad van Arbitrage voor de Bouw aanhangig gemaakt conform het bepaalde in artikel 20 lid 1 sub d van de statuten van die Raad. Ik ga ervan uit dat uw vragen betrekking hebben op laatstgenoemde procedure, die kort gezegd betrekking had op de wijze van toepassen van de overeengekomen eenheidsprijzen ten aanzien van:

1. dakpakketten;
2. schilderwerk;
3. kranen;
4. steigers;
5. vuilcontainers;
6. seriematige nieuwbouw dakkapellen;
7. kunststof kozijnen.

De uitkomst van deze spoedprocedure heeft uiteindelijk geleid tot een kostenbesparing van circa 3 à 4 miljoen euro.

49

Is het waar dat de voorzitter van de arbitragecommissie ook voorzitter is van de Raad van Bestuur van Ballast Nedam en dat de landsadvocaten daar mee akkoord zijn gegaan? Is het waar dat in de arbitrage niet is ingegaan op de vraag of de in rekening gebrachte eenheidsprijzen, indexeringen en opslagen al dan niet marktconform waren?

Het scheidsrechterlijk college in voornoemde (vraag 48) spoed-bodemprocedure is conform het bepaalde in artikel 10 lid 1 van de Statuten van de Raad van Arbitrage voor de Bouw, bij gebreke van een gemeenschappelijke voorkeur van partijen, benoemd door de voorzitter van die Raad. Partijen worden in beginsel niet in de gelegenheid gesteld om zich over die benoeming uit te laten. De voorzitter van de Raad van Arbitrage waakt bij de benoeming van de arbiters voor mogelijke belangenverstrengeling. Daarnaast worden arbiters zelf geacht een benoeming niet te aanvaarden indien naar hun oordeel sprake zou kunnen zijn van belangenverstrengeling. Het scheidsrechterlijk college dat in de spoed-bodemprocedure is benoemd bestond uit mevrouw mr. T. Rothuizen-van Dijk (voorzitter), de heer mr. Ir. J.J.W.M. Smeets en de heer ir. R.B. Schermer. Mr. Rothuizen-van Dijk is vice-president van het gerechtshof te 's Hertogenbosch en is geen voorzitter van de Raad van Bestuur van Ballast Nedam. De heer Schermer is tot 1996 voorzitter van de Raad van Bestuur van Ballast Nedam geweest, thans is hij commissaris bij dat bedrijf. Overigens is Ballast Nedam geen partij in de spoed-bodemprocedure.

Voorwerp van arbitrage vormde zoals gezegd in antwoord 48 de wijze van toepassen van de overeengekomen eenheidsprijzen. De vraag of die overeengekomen eenheidsprijzen marktconform waren is in de procedure niet aan de orde gekomen.

50

In hoeverre zijn aanvullende wensen van bewoners aangebracht aan woningen? Indien daar sprake van is, aan wie zijn de meerkosten in rekening gebracht

Bewoners kunnen voor eigen rekening behalve isolatie ook andere wensvoorzieningen laten aanbrengen in ruimten welke voor isolatie in aanmerking komen. Tevens kan voor woningen, waar volledige (dag – nacht) isolatie wordt aangebracht, optioneel het pakket worden uitgebreid met warmte-isolatie (DuBoGIS). De wensvoorzieningen worden door de bewoner betaald, de voorzieningen in het kader van DuBoGIS worden gefinancierd door de bewoner en de diverse subsidieverleners.

51

Hoe verklaart u de uitkomst van de benchmark Government Influence on Aeronautical Charges dat de kosten op Schiphol in de onderzochte periode het sterkst zijn gestegen van alle onderzochte luchthavens? En wat is volgens uw de oorzaak van de significant hogere kosten van geluidsisolatie op Schiphol dan die van Londen en Frankfurt?

Het bedoelde rapport concludeert inderdaad dat ten opzichte van 1999 de totale opbrengsten uit havengelden en heffingen op Schiphol, t.o.v. de overige onderzochte luchthavens, het sterkst zijn gestegen, namelijk met ca 38%. Op andere luchthavens varieert de stijging van 23% op Frankfurt tot 33% op Parijs Charles de Gaulle. Het rapport concludeert overigens ook dat de totale opbrengsten uit havengelden en heffingen op Schiphol in absolute zin niet hoog zijn in vergelijking met de andere genoemde luchthavens en dat het aandeel van de overheidsheffingen relatief laag is. De stijging op Schiphol vloeit mede voort uit het investeringsprogramma dat de luchthaven heeft uitgevoerd en de hogere kosten van security. De opbrengsten uit geluidsheffingen op Schiphol zijn sterk gestegen, maar vormen een beperkt deel (6%) van de totale opbrengsten. De geluidsisolatiekosten op Schiphol zijn significant hoger dan die op Londen en Frankfurt vanwege het intensievere langjarige geluidsisolatieprogramma in Nederland. Zie ook antwoord op vraag 6.

52

Wat is uw oordeel over de uitkomst van de benchmark Government Influence on Aeronautical Charges dat de proportionele stijging van de kosten op Schiphol consequenties heeft voor het level playing field voor de home carriers op Schiphol, in het bijzonder voor de KLM? Hoeveel waarde hecht u aan het level playing field en welke rol ziet u voor uzelf weggelegd bij het bereiken en/of behouden van die level playing field?

De KLM is inderdaad meer dan andere luchtvaartmaatschappijen gevoelig voor een dergelijke kostenstijging, omdat de KLM als home carrier het merendeel van de operaties op Schiphol uitvoert en omdat de KLM bij uitstek afhankelijk is van het transfersegment, met inherent lagere opbrengsten. Bezien op het totale pakket behoudt Schiphol een concurrerend prijsniveau. Deze conclusie is ook van belang voor de positie van de KLM.

Ik vind het van belang dat de overheid bij haar maatregelen rekening houdt met de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector. Voor een deel worden de concurrentievoorwaarden op Schiphol door de

overheid bepaald. Het gaat om overheidsregels en -maatregelen die gevolgen hebben voor de kostenniveaus van de bedrijven in de luchtvaartsector en/of de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het luchtvaart-product. Deze overheidsinvloed bestrijkt uiteenlopende terreinen en raakt de beleidsverantwoordelijkheden van diverse ministeries. In veel gevallen gaat het om EU-regelgeving en de implementatie daarvan door de nationale overheid. De overheidsheffingen op het gebied van geluidsisolatie, security en ATC, zoals in bovengenoemde benchmark onderzocht, vormen slechts een onderdeel van deze invloed. In verband met het economisch en maatschappelijk belang dat mijn ministerie hecht aan een goede bereikbaarheid door de lucht, is het belangrijk om vast te stellen in hoeverre de Nederlandse luchtvaartsector onder gelijke concurrentievoorwaarden kan opereren. Het project «Luchtvaart en Level Playing Field» van DGL beoogt de invloed van de overheid op de concurrentievoorwaarden in kaart te brengen. Wat de geluidsisolatiekosten betreft merk ik in dit verband op dat deze kosten voortkomen uit een Parlementaire besluitvorming waar besluiten zijn genomen over de groei van Schiphol en compenserende maatregelen ter bescherming van de omwonenden. Ik hecht groot belang aan het nakomen van deze afspraken.

53

Hoe ziet u de toekomstige organisatie en hoe kan daarbij met name de kwaliteitscontrole en prijsbeheersing beter vorm krijgen in uw ogen?

Ik heb talrijke maatregelen genomen om de beheersing van het project binnen de bestaande organisatie te verbeteren. Voor wat betreft de wijze van uitvoering van het nog niet aanbestede deel van GIS 2 en GIS 3 verwijs ik u naar de algemene inleiding van deze brief en de beantwoording van vraag 11.

54

Wat zijn de gevolgen van de lopende MER-procedure (naar aanleiding van de invoerfout) voor het gebied waarbinnen woningen geïsoleerd dienen te worden?

Zie antwoord op vraag 5.

55

Kunt u een geactualiseerde tabel (conform het antwoord op vraag 12 in uw brief d.d. 24-9-2003) de Kamer toezenden?

Zie algemene inleiding aantal woningen GIS

56

Op welke datum verwacht u GIS-2 te kunnen afronden?

Zoals ik in mijn eerder vermelde brief van 15 januari 2004 heb aangegeven vind ik dat GIS 2 zo spoedig mogelijk moet worden afgerond. Niettemin wil ik geen overhaaste beslissingen nemen en wil ik mij beraden op het nog aan te besteden deel van GIS 2.

57

Hoe beoordeelt u de plannen voor een pilot met alternatief opdrachtgeverschap, waarbij op goedkopere en efficiëntere wijze kan worden gewerkt? Zijn er eerder aan de sector toezeggingen gedaan met betrekking tot deze pilot? Wanneer zou de pilot kunnen beginnen?

Met de sector zijn besprekingen gaande over de toekomstige opties voor de uitvoeringsorganisatie GIS. Ook de door u bedoelde pilot behoort

daartoe. Door mij zijn geen toezeggingen in een eerder stadium gedaan. Zie ook antwoord op vraag 11 en vraag 53.

58

Wilt u de keuze om de wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet door- gang te laten vinden zonder de uitkomsten van het Algemene Rekenkamerrapport af te wachten, nader toelichten?

Met de nieuwe Schipholwet die per 20 februari 2003 van kracht is geworden, is een parlementair proces afgerond over een nieuw regiem voor Schiphol. Ten gevolge van deze Schipholwet, die onder meer wijzi- gingen van de Luchtvaartwet behelst, bevat artikel 77 Luchtvaartwet een wettelijke grondslag om alle kosten, inclusief niet-geluidgerelateerde kosten, die voortvloeien uit de nieuwe Schiphol regelgeving aan de luchtvaartsector door te belasten. Het thans voorliggende wetsvoorstel wijziging artikel 77 wijzigt niets aan deze systematiek, maar is noodzakelijk om de niet-geluidgerelateerde kosten ook daadwerkelijk te kunnen doorbelasten. Totdat de wijziging van kracht is komen deze kosten die met het nieuwe regiem voor Schiphol aan de sector waren toebedeeld, voor rekening van de belastingbetaler. Naar de tijd vordert worden deze kosten voor de belastingbetaler hoger, hetgeen ik een ongewenste situatie vind. Het rapport van de Algemene Rekenkamer dat medio 2004 verschijnt staat los van de wettelijke systematiek. Derhalve is er geen reden om de behan- deling van het wetsvoorstel te laten wachten op het rapport van de Alge- mene Rekenkamer

59

De Memorie van Toelichting bij uw voorstel voor de wetswijziging ten behoeve van artikel 77 geeft aan dat er een hardheidsclausule is opge- nomen om bepaalde posten niet in rekening te brengen bij de Sector ingeval volledige doorbelasting «een onbillijkheid van overwegende aard» wordt geacht. Wanneer zijn volgens u de kosten «onbillijk» van aard?

De vraag of de hardheidsclausule kan worden toegepast is afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Op voorhand kan niet worden aangegeven wanneer sprake is van onbillijke kosten. Dat zal van geval tot geval worden bepaald.

60

De hardheidsclausule biedt de mogelijkheid voor de Minister om achteraf te beoordelen of kostenposten al dan niet terecht kunnen worden doorbe- rekend. Wat is uw afweging geweest om de bevoegdheid dit zelf te kunnen beoordelen?

De keuze om de minister te laten beslissen over de mogelijke inzet van de hardheidsclausule vloeit direct voort uit het gegeven dat de Luchtvaartwet de minister aanwijst als verantwoordelijk voor de geluidsisolatie en de heffingen. Waar de wet taken en bevoegdheden attribueert aan een bestuursorgaan, dienen bevoegdheden als beslissen over toepassing van de hardheidsclausule, als logisch vervolg van de oorspronkelijke bevoegd- heden, door datzelfde bestuursorgaan te worden genomen.

61

Bent u van mening dat alle kosten van maatregelen aan de sector door belast dienen te worden? Wat is uw mening in dit verband over de opmer- king van de sector met betrekking tot het amendement Rosenmöller/ Tommel?

Ik ben van mening dat, conform de bedoeling van de wetgever met de nieuwe Luchtvaartwet, alle kosten van maatregelen aan de sector dienen

te worden doorbelast. Daar waar sprake is van onbillijkheid kan de hardheidsclausule uit het wetsvoorstel ter wijziging artikel 77 worden toegepast.

Over het tweede deel van uw vraag het volgende:

Vanaf de invoering van de geluidsheffing in de Luchtvaartwet in 1994 (wetsvoorstel nr. 19 631) is in artikel 77 lid 2 bepaald dat de heffing wordt geheven tot het moment waarop de kosten voor het luchtvaartterrein zijn voldaan. Dit impliceert dat alle kosten worden doorbelast. Tijdens de behandeling van een wetsvoorstel tot wijziging van onder meer artikel 26 Luchtvaartwet is in een amendement van de Kamerleden Rosenmöller en Tommel voorgesteld uitdrukkelijk in art. 26d Luchtvaartwet op te nemen dat de vergoeding voor de isolatiekosten kostendekkend dient te zijn (Tweede Kamer, vergaderjaar 1993 – 1994, 22 570, nr. 22).

Het amendement is niet overgenomen. Hieruit mag echter niet worden afgeleid dat de wet geen grondslag zou bieden voor een integrale, kostendekkende doorbelasting. Zoals gezegd volgt dit reeds uit artikel 77 lid 2 Luchtvaartwet. De in het amendement voorgestelde wijziging van artikel 26d Luchtvaartwet is daar niet voor nodig. Uit de Handelingen van de Tweede Kamer blijkt bovendien expliciet dat het uitgangspunt dat ten grondslag lag aan het amendement wordt onderschreven door de toenmalige Minister, maar dat deze er van af zag het amendement over te nemen vanwege de situatie rond het vliegveld Beek, waar was afgesproken dat de overheid (Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en VROM) zou bijdragen aan de kosten van isolatie.

Zie: Handelingen Tweede Kamer, 3 maart 1994, TK 57, 57–4300, en TK 57, 57–4291.

62

Wat betekent de wetswijziging voor de financiële meerjarenramingen?

De jaarlijkse ontvangsten uit heffingen zullen stijgen.

- Het huidige jaarlijks gelijkblijvende tarief voor GIS zal met circa 50% worden verhoogd van 155 gulden tot 105 euro waardoor de huidige jaarlijkse ontvangst van € 25 miljoen met circa € 12,5 miljoen zal stijgen tot € 37,5 miljoen. Dit is in de huidige meerjarenraming vanaf 2005 reeds structureel verwerkt.
- In het wetsvoorstel wordt voor de kosten ter uitvoering van de artikelen 8.31 (planschade en nadeelcompensatie) en 8.33 (kosten ten gevolge van het aanpassen van bestemmingsplannen aan het LIB) van de Wet luchtvaart een nieuw afzonderlijk tarief geïntroduceerd. Voor deze thans nog niet door te belasten kosten wordt een jaarlijkse ontvangst van circa € 15 miljoen verwacht. Dit is in de huidige meerjarenraming nog niet verwerkt.

63

In de brief wordt gemeld dat er een arbitragezaak is geweest tussen Rijkswaterstaat en de aannemerscombinatie dB-2000 over de interpretatie van een aantal eenheidsprijzen, hetgeen geleid heeft tot een aanzienlijke kostenbesparing. Welke eenheidsprijzen betreft het en hoeveel kosten zijn er bespaard? Wie heeft er zitting genomen in de arbitragecommissie en wat was de taakomschrijving?

Verwezen zij naar de beantwoording van vraag 48 en 49. Ten aanzien van de taakomschrijving van de Raad van Arbitrage kan worden opgemerkt dat zij gehouden is een uitspraak te doen omtrent de toepassing van de overeengekomen eenheidsprijzen, een en ander op basis van het inleidend verzoekschrift van de bouwcombinatie VOF dB2000 en met inachtneming van hetgeen partijen overigens mondeling en schriftelijk naar voren hebben gebracht.

64

Kan worden aangegeven wat de inhoudelijke reactie van de betrokken aannemer(s) was en wat het overleg op het punt van de 30% hogere eenheidsprijs heeft opgeleverd?

De aannemers hebben in de contacten aangegeven dat er geen prijsafspraken gemaakt zijn tijdens het aanbestedingstraject en dat de aanpassing van de contracten naar aanleiding van de onderhandelingen over de eenheidsprijzen (zoals bedoeld in de algemene inleiding van deze brief) juridisch op een correcte wijze tot stand gekomen zijn. Zoals vermeld bij vraag 12e zal nader overleg met de aannemers plaatsvinden.

65

U geeft aan dat de Staat in samenwerking met TNO momenteel de kwaliteit van de isolatie onderzoekt en beoordeelt. Hoe ver is TNO gevorderd met de controlemetingen en kunt u een overzicht geven van de resultaten uit de reeds verrichtte controlemetingen?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de algemene inleiding van deze brief.

66

Wat zijn de «lessons learned» waarover gesproken wordt met betrekking tot GIS 2?

De «lessons learned» worden op dit moment bij PROGIS geïnventariseerd en binnen de overheid en met de sector besproken. In afwachting van het rapport van de Algemene Rekenkamer is het nu nog te prematuur om uitspraken over te doen. Uiteraard zullen de «lessons learned» meegenomen worden bij de vormgeving van GIS 3.

ANTWOORDEN OP DE KAMERVragen VAN LID GERKENS, over mogelijke prijsafspraken voor het isolatieproject bij Schiphol.

1

Wat is uw mening over het bericht dat er prijsafspraken zijn gemaakt rondom het isolatieproject voor woningen bij Schiphol?

Zie de algemene inleiding van deze brief.

2

Kent u het rapport van Schiphol en KLM over prijsafspraken bij dit project? Zo ja, wat is uw mening hierover?

Ik heb dit rapport ontvangen. Het rapport bespreekt aspecten waar ik pas op kan reageren zodra het rapport van de Algemene Rekenkamer door mij ontvangen is. Voor wat betreft prijsafspraken verwijs ik u naar de algemene inleiding van deze brief.

3

Is het oprichten van een gezamenlijke vennootschap tegen de Europese aanbestedingsregels? Zo ja, waarom heeft u dit dan toegelaten?

Nee. De vragensteller refereert aan de vorming van de VOF dB-2000. Van strijd met Europese aanbestedingsregels is geen sprake, aangezien de combinatievorming na gunning plaatsvond en het voor de andere inschrijvers geen nadelige gevolgen heeft gehad. Bovendien was de vorming van een combinatie, mits toelaatbaar volgens mededingingswetgeving, bij inschrijving al mogelijk.

4

Wat is volgens u de reden dat de prijzen na aanbesteding tot zo'n 33% hoger liggen dan bij de inschrijving?

Zie algemene inleiding inzake kostenontwikkeling.

5

Onderschrijft u de uitspraak van KLM dat er sprake is van «falend overheidstoezicht»? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat gaat u eraan doen?

Signalen over de rol van de overheid bij de geluidsisolatie, waaronder het jaarverslag van de Algemene Rekenkamer in 2002, hebben mij doen besluiten om een aantal verbeteringen door te voeren (zie algemene inleiding) en een nader onderzoek door de Algemene Rekenkamer te laten uitvoeren. Zodra het rapport van de Algemene Rekenkamer binnen is, zal ik mijn mening vormen ten aanzien van de door u gestelde vragen.

ANTWOORDEN OP VRAGEN VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT.

De vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat maakt zich in toenevende mate zorgen over de ontwikkelingen in het dossier GIS. De recente informatie over de reikwijdte van de bouwfraudepraktijken hebben die zorgen verhevigd.

1

Ziet u aanleiding het dossier met een hogere urgentie te behandelen en de Tweede Kamer op korte termijn te informeren over de actuele stand van zaken?

Het GIS dossier wordt door mij al met zeer hoge urgentie behandeld. In de algemene inleiding van deze brief is nadere informatie vermeld inzake het onderwerp bouwfraude.

2

Kunt u de Kamer informeren over alle informatie die bij u bekend is met betrekking tot mogelijk frauduleuze praktijken en/of kartelvorming in het dossier GIS?

Zie de algemene inleiding over bouwfraude en het onderzoek van de NMa.

3

Ziet u aanleiding om aanvullend onderzoek in te stellen, het lopende onderzoek van de Algemene Rekenkamer bij te stellen of nadere informatie in te winnen bij het Openbaar Ministerie?

Zie algemene inleiding over bouwfraude. Ik zie voorshands geen aanleiding het onderzoek van de Algemene Rekenkamer bij te stellen.

4

Kunt u de Kamer nadere informatie doen toekomen met betrekking tot het verloop van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer? Kunt u daarbij stilstaan bij de wijze waarop de onafhankelijkheid van het onderzoek is gewaarborgd, ook op het niveau van de personele invulling?

Naar verwachting zal het rapport Algemene Rekenkamer medio 2004 worden gepubliceerd. Voor het tweede gedeelte van de vraag verzoek ik u zich tot de Algemene Rekenkamer te richten.