

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 27 maart 2020
Datum GS-besluit : 21 april 2020

Vragen nr. 33

Vragen van de heer **J. Dessing** en de heer **E.W.J. Jensen** (Forum voor Democratie) over '1000 miljoen extra nodig voor Zuidasdok'

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 27 maart 2020 door de leden van Provinciale Staten, de heer **J. Dessing** en de heer **E.W.J. Jensen** (Forum voor Democratie), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 26 maart bereikte ons het bericht dat het project Zuidasdok opnieuw vertraagd is en wederom duurder uit zal vallen. Volgens de [berichten op AT5](#) zou het project zo'n 1000 miljoen extra kunnen gaan kosten, wat de totale kosten op 2,7 miljard brengt. Dat is bijna het dubbele dan waar het project ooit op geraamd was (1,4 miljard). Ook zou het project pas in 2036 klaar zijn in plaats van 2028.

Naast het Rijk, de Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio is ook de Provincie Noord-Holland participant in dit project. Het totale subsidiebedrag, tot de oplevering van het project, zou vanuit de provincie circa €80.000.000 bedragen. In de Begroting 2020 stond al een subsidie van €28.600.000 (p. 291) opgenomen voor het Zuidasdok. Deze middelen zouden naar ons weten hoofdzakelijk worden ingezet om de OV-terminal te financieren.

Gezien het vorenstaande stellen ondergetekenden, namens de fractie van FVD NH, de volgende schriftelijke vragen:

INLEIDING ANTWOORDEN

Wij verwijzen u ook naar de brief en bijlagen die wij hebben gestuurd over de stand van zaken bij het project Zuidasdok van 31 maart 2020, [Brief GS aan PS over stand van zaken project Zuidasdok](#).

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Is GS op de hoogte van de vertraging en het dunder uitvallen van het project Zuidasdok?

Antwoord 1:

Ja, dat zijn wij.

Vraag 2:

Hoe beoordeelt GS de door minister Van Nieuwenhuizen verstuurde brief en het uitgevoerde onderzoek met betrekking tot het Zuidasdok?

Antwoord 2:

GS hebben, met de andere betrokken bestuurders, het advies van mw. Dekker integraal omarmd. We hebben de huidige scope en de doelstellingen van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd.

Vraag 3:

Ziet de Provincie Noord-Holland het Zuidasdok nog altijd als noodzakelijk project? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 3:

Ja, wij onderschrijven –net als alle partners– dat gegeven de huidige capaciteit op weg en spoor op en rond Amsterdam Zuid, nut en noodzaak van het project Zuidasdok buiten kijf staat. Mw. Dekker bevestigt dit in haar rapportage. Het project Zuidasdok moet voortvarend en volledig doorgaan omdat de capaciteitsuitbreiding voor zowel weg als spoor noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad. Mevrouw Dekker geeft aan dat voortvarendheid nodig is om te voorkomen dat vertraging in Zuidasdok de verbinding met toekomstige projecten (zoals uitbreiding Amsterdam Zuid met een derde perron) in de weg staat. Immers, er wordt gebouwd voor de toekomst. De opdrachtgevers omarmen het advies en de realisatie van het project gaat door, inclusief de OV-Terminal.

Vraag 4:

Hoe ziet GS haar eigen rol in het project Zuidasdok?

Antwoord 4:

De provincie Noord Holland is partner in het project Zuidasdok, maar neemt niet deel aan de projectorganisatie. In de Bestuursovereenkomst Zuidasdok is de rol van de provincie Noord Holland vastgelegd, waarbij veel belang hechten aan de bouw van een nieuwe OV-terminal. Daar is onze bijdrage ook voor bedoeld.

Vraag 5:

Is GS van mening dat zij medeverantwoordelijk zijn voor de verkeerde kostenraming en onrealistische planning van het project? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 5:

Wij zijn het niet eens met uw kwalificaties 'verkeerd' en 'onrealistisch'. Zie ook onze antwoorden bij de vragen 4 en 6.

Vraag 6:

Wie is er volgens GS verantwoordelijk voor de verkeerde kostenraming en uitloop van dit project?

Antwoord 6:

De uitloop van het project en de hogere kostenraming kennen meerdere oorzaken. De partners hebben gekozen voor een herijkingsfase om geen onomkeerbare verplichtingen aan te gaan voordat de maakbaarheid van het plan is vastgesteld. Uit de herijking is gebleken dat het project complexer en risicovoller is dan was voorzien. Daarnaast heeft de aannemer aangegeven het werk niet te kunnen en willen uitvoeren binnen de eerder gemaakte afspraken. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel (opeenvolgend) in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal (gelijktijdig). Daarmee wordt de complexiteit teruggedrongen en wordt de beheersbaarheid vergroot.

Vraag 7:

Is GS van mening dat bestuurders afrekenbaar moeten zijn op hun handelen?

Antwoord 7:

Ja.

Vraag 8:

Hoe verhouden de antwoorden op vraag 4 en 5 zich naar de mening van GS tot de afrekenbaarheid van bestuurders?

Antwoord 8:

Zie ons antwoord bij de vragen 4 en 6.

Vraag 9:

Vertragingen en significant hogere kosten zien wij niet alleen bij dit project. Denk bijvoorbeeld aan de Noord-Zuidlijn of (het onderhoud van) verschillende wegtunnels. Hoe is het volgens GS mogelijk dat dergelijke projecten vaak duurder uitvallen en vertraging oplopen?

Antwoord 9:

Wij kunnen dit niet beoordelen omdat genoemde projecten niet in opdracht van de provincie zijn uitgevoerd.

Vraag 10:

Is GS het met FVD eens dat het duurder uitvallen van dergelijke projecten zeer onwenselijk is en dat het opzetten van een realistischer (financieel) beleid en planning rondom dergelijke projecten noodzakelijk is? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 10:

Het is altijd onwenselijk dat een project duurder uit valt dan voorzien. Er is een herijkingsfase ingelast voordat de grootste werkzaamheden beginnen, zie ook ons antwoord bij vraag 6. De opdrachtgevers hebben mevr. Dekker gevraagd de scope en nut en noodzaak van het project te onderzoeken. Ze concludeert dat er geen verantwoorde versoeringen te vinden zijn en doet de aanbeveling om voortvarend door te gaan met de realisatie van het project. Ook blijkt uit de actualisatie van de kosten baten analyse dat doorgaan met het huidige project Zuidasdok voor de maatschappij als geheel meer baten dan kosten oplevert. Zie verder ook ons antwoord bij vraag 3.

Vraag 11:

Heeft de vertraging van het project Zuidasdok financiële gevolgen voor de provincie? Al dan niet specifiek voor de OV terminal? Indien ja, wat zijn deze gevolgen?

Antwoord 11:

Die vraag kan nog niet beantwoord worden. Rijk en regio gaan de komende periode in gesprek om de meerkosten zorgvuldig in beeld te brengen. In de tweede helft van 2020 wordt duidelijk of en zo ja wat de financiële gevolgen voor de provincie zijn.

Onze huidige bijdrage (€ 75 mln. prijspeil 2012) is een vaste bijdrage die jaarlijks geïndexeerd wordt tot het moment dat wij deze bijdrage storten. Onze insteek is altijd geweest om alleen een bijdrage te geven voor de OV-Terminal en geen risico's te lopen bij budgetoverschrijdingen. Wij moeten altijd instemmen met wijzigingen in de scope die gevolgen heeft voor het budget van de OV-Terminal.

Vraag 12:

Hoe gaat de provincie eventuele financiële tegenvallers met betrekking tot het Zuidasdok opvangen?

Antwoord 12:

Zie ons antwoord bij vraag 11.

Vraag 13:

Wat zijn de gevolgen van deze vertraging voor de mobiliteit van de inwoners van Noord-Holland?

Antwoord 13:

Het is ontegenzeggelijk een tegenvaller voor inwoners en reizigers in en om Amsterdam. Deze vertraging betekent dat inwoners en reizigers langer moeten wachten op een definitieve

oplossing. Wij zijn verheugd dat, gelet op het belang van snelle realisatie van de OV Terminal, de aanbesteding hiervan snel opgepakt wordt.