

2015Z11764

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *meer risico's voor de staat bij megaproject Zuidas* (ingezonden 18 juni 2015).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Meer risico's voor staat bij megaproject Zuidas»?¹

Vraag 2

In hoeverre klopt de stelling in het artikel dat de opdrachtgevers – Rijkswaterstaat (RWS), ProRail en de gemeente Amsterdam – meer risico's naar zich toe trekken dan tot nu toe gebruikelijk was? Wat is de aanleiding van dit besluit en hoe verhoudt zich dit tot de Aanbestedingswet, waarvan de evaluatie dit jaar dient te komen?

Vraag 3

Volgt dit besluit uit de kritiek van «grote bouwers» dat infrastructuurprojecten van Rijkswaterstaat te groot en te riskant zijn geworden? Zo nee, wat is dan de aanleiding geweest voor dit besluit? Wat is de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bij dit besluit?

Vraag 4

Geldt dit besluit alleen voor Zuidasdok of voor alle toekomstige infrastructuurele projecten? Zo ja, wat betekent dit voor de financiële (aansprakelijkheids)risico's die de staat loopt? Zo nee, waarom is dit besluit alleen genomen ten aanzien van het project Zuidasdok? Kan een overzicht worden gegeven van de consequenties van de beleidswijzigingen die

Vraag 5

worden aangekondigd in het artikel voor wat betreft nieuwe en bestaande aanbestedingen en contracten? Welke risico's komen voortaan bij de staat te liggen en waarom? Betekent dit een einde voor de zogenaamde Design, Build, Finance, Maintain and Operate (DBFMO)-contracten zoals we die nu kennen?

¹ NRC Handelsblad, 16-6-2015, <http://www.nrcq.nl/2015/06/16/meer-risicos-voor-staat-bij-megaproject-zuidas>

Vraag 6

Deelt u de mening dat een minimumprijs niet past in een sector met vrije marktwerking en kartelvorming juist in de hand kan werken? Wie zal deze minimumprijs vaststellen? Vindt u dit een rol van de overheid en heeft RWS voldoende kennis en deskundigheid om een dergelijke prijs te stellen?

Vraag 7

Kunt u een opsomming geven van de veranderingen in voorziene contractering voor het project Zuidasdok, welke financiële consequenties dat met zich meebrengt voor de staat en welke juridische risico's worden overgenomen? Wat betekent dit voor de reeds lopende aanbestedingscontracten? Wat betekent dit voor bijvoorbeeld de reeds bestaande DFBM-contractering voor de verbreding van de A15?

Vraag 8

Hoe zijn de risico's verdeeld over de drie opdrachtgevers, te weten RWS, ProRail en de gemeente Amsterdam? Is bekend wat de mogelijke financiële risico's van dit besluit voor de staat zouden kunnen zijn voor wat betreft het project Zuidasdok?

Vraag 9

Wat is de verklaring dat ondanks de gunstigere risicospreiding slechts twee partijen meedingen? In hoeverre is het gekozen middel dan een oplossing voor het geconstateerde probleem?

Vraag 10

Welke prikkels bestaan er nu nog om het project Zuidasdok tijdig en binnen budget af te krijgen, nu de tucht van de markt er niet meer is? Hoe moet in dit licht de uitspraak dat de opdrachtgever nu «echt in de keet» gaat zitten geduid worden? Is hier voldoende capaciteit en deskundigheid voor? Deelt u de mening dat dit de omgekeerde wereld is, door de tucht van de markt te vervangen voor de koffie in de bouwkeet? Zo nee, waarom niet? Welke prikkels worden er dan precies toegepast?