

INTERPELLATIEDEBAT SLOEWEG. (12-05-2016) Verzoek namens PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ) voor het houden van een Interpellatiedebat op d.d. 03-06-2016.

Aan : Commissaris van de Koning J.J.M. Polman
Onderwerp: Verzoek tot het houden van een 'Interpellatiedebat'.
Oostburg, d.d. 12-05-2016,

Geachte Commissaris van de Koning,

Langs deze weg dien ik, namens de Statenfractie van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ), een verzoek in tot het houden van een 'interpellatiedebat' met als onderwerp de Sloeweg.

Toelichting.

De beantwoording van art. 44 vragen van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ) door het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland aangaande de Sloeweg op 05-04-2016 en het niet aanleveren van alle op 11-04-2016 verzochte aanvullende informatie, is aanleiding voor onze Statenfractie om een verzoek aan u te richten voor het houden van een interpellatiedebat.

In afwachting van uw reactie, verblijven wij,

Hoogachtend,

Statenfractie PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ),
François Babijn, Fractievoorzitter

BIJLAGE:

VRAGEN (inclusief toelichting) INTERPELLATIEDEBAT Sloeweg.

Rapport Task Force Team Sloeweg d.d. 18 april 2015: „Maar er is nog een risico van geheel andere aard. Andere marktpartijen, al dan niet mede- inschrijvers op dit project, kunnen vorderingen instellen als er sprake is van een 'wezenlijke wijziging van de opdracht'. Dat kan een vordering tot schadevergoeding zijn, maar ook een vordering tot her aanbesteding van het Werk. Dat kan vérstrekkende (financiële) gevolgen hebben.”

Ook voormalig Projectgedeputeerde waarschuwde hiervoor: „Gedeputeerde Van Beveren antwoordt dat versoberen op dat moment moeilijk is, omdat je andere inschrijvers niet kunt passeren. Dan loopt je het risico dat één van hen bezwaar maakt.”

- 1. Waarom stelt uw College van Gedeputeerde Staten van Zeeland, in het licht van bovenstaande, dan toch willens en wetens aan Provinciale Staten van Zeeland een aantal keuzevarianten voor inzake het kruispunt Sloeweg, Bernhardweg en Westerscheldetunnelweg bij 's-Heerenhoek?**
- 2. Kan uw College bevestigen dat met toepassing van AEC-bodemas de oorspronkelijke variant, de stervariant, ongeveer 6 miljoen Euro goedkoper kan worden gerealiseerd?**
- 3. Waarom heeft de Statenfractie van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ) de op d.d. 11-04-2016 gevraagde stukken aangaande Rijkswaterstaat (RWS) niet mogen ontvangen; bestaan die stukken waarin RWS (naar uw bewering) zagezegd aangeeft de Sloeweg op termijn niet over te willen nemen van de provincie Zeeland indien er AEC-bodemas is toegepast überhaupt wel?**
- 4. Kan uw College verklaren waarom RWS momenteel zelf bij de aanleg van wegen nog steeds AEC-bodemas toepast (bijvoorbeeld rijksweg A9 rond Amsterdam), terwijl uw College dus beweert dat RWS op termijn de Sloeweg niet over wil nemen van de provincie Zeeland indien er bij de aanleg AEC-bodemas toegepast wordt?**
- 5. Samengevat: Met welk bewijs kan uw College hard maken dat RWS op termijn de Sloeweg niet over wil nemen van de provincie Zeeland indien er bij de aanleg AEC-bodemas toegepast wordt?**
- 6. Kan uw College uitgebreid motiveren waarom bij de aanleg van de Sloeweg het gebruik van AEC-bodemas door u wordt teruggedraaid c.q. uitgesloten en uw College bij de aanbesteding van de Tractaatweg het gebruik van AEC-bodemas op voorhand niet uitsluit?**
- 7. Kan uw College uitleggen waarom er bij de aanleg van het kruispunt Joure, de tegenhanger van ons Zeeuwse kruispunt, het gebruik van AEC-bodemas wel wordt toegestaan?**
- 8. In uw beantwoording van d.d. 07-03-2016 geeft uw College aan dat er geen AEC-bodemas is of wordt toegepast binnen onze provincie Zeeland; naar onze informatie is dat wel het geval (zie bijlage); graag vernemen wij van u wie het hier bij het rechte eind heeft.**

Ook geeft uw College aan: „Verder is vanaf januari 2014 de regelgeving t.a.v. de toepassing van AEC-bodemas aangepast. Hierdoor zijn de toepassingsmogelijkheden van dit materiaal beperkter geworden.”

9. (a) Waarop baseert Uw College dat? Het rapport van TAUW is gebaseerd op de nieuwste regelgeving. De toepassing van AEC-Bodemas wordt er niet door beperkt. Wel worden er stringentere voorwaarden gesteld aan ontwerp en uitvoering. Hiervoor zijn SIKB-protocollen ontworpen waarbij toetsing door onafhankelijke deskundigen belangrijk is. Eén en ander wordt gecoördineerd door de Advieskamer Bodembescherming. Deze Advieskamer heeft eerder een positief advies gegeven omtrent de toepassing van AEC-bodemas in de Sloeweg in de ontwerpen zoals toen voorgelegd. In die definitieve ontwerpen was het totaal aan toe te passen AEC-bodemas aangepast naar 800.000 ton; **(b) of is dit naar de mening van uw College onjuist weergegeven!?**

In diezelfde beantwoording spreekt uw College van beheerrisico's en afval dat bij een reconstructie tegen hoge kosten zal moeten worden behandeld.

10. Ontkent uw College hiermee dat de leverancier van AEC-bodemas de beheer/monitoringskosten voor zijn rekening wil nemen en dat het zogenaamde afval na bewerking weer hergebruikt kan worden?

N.B. Indien bij wegconstructies er weer AEC-bodemas wordt ontgraven moet dit beschouwd worden als afval etc. Dat is inderdaad zo. Dat geldt ook voor het asfalt wat dan gefreesd wordt. Ook voor het zand waarvan men zich wil ontdoen. Zelfs voor het openbaar groen. Maar in al die gevallen, dus ook voor AEC-bodemas, wordt er dan weer een goede toepassing gevonden als secundaire bouwstof, zoals freesasfalt wordt verwerkt in nieuw asfalt, geshredderd groen naar de compost, zand wordt opnieuw gekeurd en toegepast. Evenzo AEC-bodemas. Het komt niet voor dat AEC-bodemas als afval naar een verbrander /deponie wordt gebracht.

Een leuk voorbeeld daarvan is de ontmanteling van het hooggelegen deel van de A15 bij Rotterdam /Botlek, een aantal jaren terug. Al deze vrijkomende AEC-bodemas is weer in infrastructurele werken toegepast. Zo werkt men in Nederland. Werk met werk maken. Wat ook aardig is om te vermelden is dat na ontmanteling van deze A15 er uitgebreid bodemonderzoek heeft plaatsgevonden. U raadt het al. Geen bodemverontreiniging geconstateerd welke te herleiden is naar de AEC-bodemas.

Uw College schrijft verder: „Met het oog op een gewenste financiële bijdrage en de geplande overdracht van de N62 aan Rijkswaterstaat hechten wij er waarde aan de opvatting van Rijkswaterstaat te respecteren.”

11. Hoe hoog is die gewenste financiële bijdrage die uw College bij de geplande overdracht van de N62 verwacht van Rijkswaterstaat en op welke harde feiten baseert uw College die verwachting?

12. Denkt uw College onder een mogelijke schadeclaim (die in de miljoenen kan lopen) van de beoogde leverancier (Heros) van AEC-bodemas uit te komen door, zoals u stelt in uw beantwoording: „De Provincie heeft als opdrachtgever geen afspraken gemaakt met Heros ten aanzien van een afnameverplichting van AEC-bodemas. Dat is een zaak tussen aannemer en Heros.”? Graag uw uitgebreide (juridische) onderbouwing.

In uw beantwoording lezen wij verder: „De verwachting was dat er binnen het werk voldoende zand beschikbaar zou zijn om als ophoogmiddel te gebruiken. Uiteindelijk is er nog 90.000 m3 aangevoerd”.

13. Kan uw College uitleggen waarom er door een “inschattingsfout” uiteindelijk nog 90.000 m3 zand aangevoerd moest worden; werkt men niet met exacte berekeningen?

14. Tot slot wil de Statenfractie van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ) van uw College een nauwkeurig gespecificeerd financieel overzicht ontvangen aangaande het totaalbedrag dat de provincie Zeeland tot op heden had kunnen uitsparen door het gebruik van AEC/bodemas bij de aanleg van de Sloeweg toe te staan en in de toekomst nog zou kunnen besparen bij zowel de aanleg van de Sloeweg als de Tractaatweg.

15. Indien uw College, net als de Statenfractie van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ), tot de conclusie komt dat door het toestaan van het gebruik van AEC-bodemas bij zowel de aanleg van de Sloeweg als de Tractaatweg een enorme besparing kan worden gerealiseerd en een mogelijke schadeclaim kan worden voorkomen, is uw College dan bereid per omgaande uw beleid op dit punt aan te passen?

Statenfractie PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ),

François Babijn, Fractievoorzitter