

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
7 oktober 2004	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HKW/UP 2004/8403	-
Onderwerp	
Voortgangsrapportage 15 HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het 15^e Voortgangsrapport HSL-Zuid aan. Het rapport behandelt de verslagperiode 1 januari 2004 tot en met 30 juni 2004.

Ik maak van de gelegenheid gebruik u te informeren over een aantal belangrijke ontwikkelingen, die zich tussen het einde van de verslagperiode en nu hebben voorgedaan.

Risicoreservering

Zoals u kunt lezen in Voortgangsrapport 15 is het risicoprofiel van HSL-Zuid in de verslagperiode met € 9 miljoen gedaald. Mijn toezegging om dit najaar de risicoreservering te herijken levert het volgende beeld op:

	90%-waarde risicoprofiel	50%-waarde risicoprofiel
BR ¹	€ 210 mln.	€ 162 mln.
HSL-Zuid	€ 360 mln.	€ 275 mln.
Totaal	€ 570 mln.	€ 437 mln.

In de risicoreservering is nog € 594 mln beschikbaar. Er is dus meer dan 90% zekerheid dat met het beschikbare bedrag van € 594 mln kan worden volstaan. De fluctuaties die tot op heden nog steeds optreden (zoals de strepen op de geluidsschermen en de hechting van de brandwerende bekleding op de boortunnel) nopen tot een voorzichtige benadering.

¹ Zie hiervoor VGR 16 van de Betuweroute.

Ik acht het moment daarom nog niet gekomen om de risicoreservering terug te verminderen.

Geluidsschermen en vogels

De eerste werkpakketten voor het aanbrengen van de strepen zijn aanbesteed. De huidige inzichten leiden tot een neerwaartse bijstelling van de kostenprognose. Hoewel nog niet alles is aanbesteed, acht ik op dit moment een budget van € 15,6 mln. voldoende. Het verschil tussen de medio dit jaar uit de risicoreservering overgehevelde € 23 mln. en de huidige €15,6 mln. zal terugvloeien naar de risicoreservering.

Veiligheidsdossiers

In antwoord en aanvulling op de antwoorden op uw vragen van 28 juni 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar, 2003-2004, 22026, nr. 205), betreffende de voortgang van de veiligheidsvraagstukken HSL-Zuid, bericht ik u het volgende.

Al eerder heb ik mijn waardering uitgesproken over de wijze waarop het gesprek tussen de Staat en de betrokken overheden en hulpverleningsdiensten verloopt. De afgelopen periode is er constructief overleg geweest, dat ook resultaten heeft opgeleverd. Zoals verwacht, is voor het vraagstuk van de blusleiding op de Brug Hollandsch Diep voor betrokken partijen een bevredigende oplossing gevonden. Er zal een 'droge' blusleiding worden aangelegd.

Ten aanzien van de temperaturen waartegen een tunnel bestand moet zijn, de zogenaamde brandcurve, is op basis van onderzoek vastgesteld dat dit probleem eveneens opgelost is. Het onderzoek bevestigt dat de ontwerpspecificatie correct is; tunnels moeten intact blijven bij temperaturen tot 1000 °C.

Thans resteren er dus nog een tweetal vraagstukken: de 15 minuten brandwerendheid-eis in treintunnels en het ontspringrisico.

Er wordt nader onderzoek verricht naar een verbetering van de evacuatie van passagiers uit een brandende trein in een tunnel (de zogenaamde 15-minuten brandwerendheid-eis). Er is op basis van het onderzoek, dat in de afgelopen periode is verricht, al veel opgehelderd. Een groot aantal van de onderkende problemen is besproken en opgelost. Er zijn nog twee restpunten met betrekking tot de zelfredzaamheid van de passagiers, die dit najaar met de brandweer zullen worden besproken.

Het laatste vraagstuk betreft het ontspringrisico. Er is op dit dossier door Infrasppeed grote vooruitgang geboekt. Deze zomer heeft Infrasppeed haar veiligheidsonderbouwing voor ontspringrisico, de zogenaamde 'Derailment Safety Case', opgeleverd. Hierin voorziet Infrasppeed ontspringgeleiding op circa 40% van het traject. Momenteel ligt de Derailment Safety Case ter beoordeling bij de Independent Safety Assessor. Op een aantal punten is de onderbouwing van de voorgestelde maatregelen en de bijdrage die deze maatregelen leveren aan de reductie van het ontspringrisico, nog voor verbetering vatbaar. In het najaar van 2004 wordt de onderbouwing verder uitgewerkt.

Het onderzoek naar het gebruik van ontsparinggeleiding bij hogesnelheidslijnen elders in de wereld, is nog niet afgerond. Duidelijk is wel dat ontsparinggeleiding buiten Nederland op slechts zeer beperkte schaal wordt toegepast. Het eindrapport is begin oktober 2004 beschikbaar.

Tunnel Groene Hart

In Voortgangsrapport 15 is aangegeven dat er in maart 2004 hechtingsproblemen zijn ontstaan met betrekking tot de brandwerende bekleding in de boortunnel onder het Groene Hart. De aannemer Bouygues/Koop is gezamenlijk met de Directie HSL-Zuid op zoek gegaan naar oplossingen. Er bleken uiteindelijk twee opties voorhanden, namelijk:

1. 'Fendolite' met wapeningsnetje (een brandwerende bekleding wordt opgespoten in combinatie met een roestvrijstalen dunne wapening); en
2. het door Bouygues/Koop voorgestelde 'watermistsysteem'; een soort sprinklersysteem dat op basis van fijne waterspray brandwerend werkt.

Op basis van onderzoek door TNO en een beoordeling door het Steunpunt Veiligheid van de Bouwdienst RWS is gebleken dat de Fendolite-oplossing voldoet aan de geformuleerde functionele eisen. Dit in tegenstelling tot het watermistsysteem dat op een aantal punten niet, of althans in onvoldoende mate voldoet aan de geformuleerde functionele eisen.

De aannemer is van mening dat het watermistsysteem wel in voldoende mate voldoet aan de gestelde functionele eisen en weigert de Fendolite oplossing te realiseren. Dit contract geschil juridisch beslechten leidt tot een groot aantal maanden vertraging in de oplevering van de tunnel. De daarmee gemoeide kosten voor de Staat kunnen oplopen tot € 22 mln per maand. Ik heb daarom besloten tot het toepassen van de Fendolite oplossing met roestvrij stalen dunne wapening. Ik ga ervan uit dat met deze maatregel de planning kan worden gehaald en de boortunnel medio februari 2005 gereed kan zijn. De extra kosten van het aanbrengen van het Fendolite systeem bedragen voor de Staat per saldo circa € 15 mln. Dit bedrag zal aan de risicoreservering moeten worden onttrokken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs