

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
11 november 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
SDG/Productie/04-493	2040501710
Onderwerp	
Kamervragen brug Hollandsch Diep	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen gesteld door het lid Gerkens (SP) over de verzakking van een pijler bij de spoorbrug over het Hollandsch Diep.

1. Wat is uw mening over het bericht dat de HSL-spoorbrug over het Hollandsch Diep nu al blijkt te verzakken?
1. Op 5 oktober 2004 meldde de aannemer dat één van de pijlers, na een periode van stabilisatie, opnieuw was gaan zetting. Tot op heden is deze onverwachte zetting binnen toegestane marges gebleven.
2. Was u op de hoogte van deze problematiek? Zo ja, waarom heeft u de Tweede Kamer niet hiervan op de hoogte gesteld? Zo neen, waarom niet?
2. Ja. Op 5 oktober 2004 ben ik door de aannemer op de hoogte gesteld van het feit dat er met betrekking tot één van de pijlers sprake is van een onverwachte zetting. Daarop heeft de projectorganisatie HSL-Zuid overleg gevoerd met de aannemer en een aantal deskundigen over hoe de meetresultaten geïnterpreteerd moeten worden en de wijze waarop een belastingsproef wordt uitgevoerd. In de periode van 13 oktober 2004 tot en met 17 oktober 2004 is er een proef uitgevoerd om te onderzoeken hoe de pijler reageert als deze zwaarder wordt belast en of er als gevolg van de geconstateerde zetting mogelijk een probleem ontstaat.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Tot 13 oktober (en overigens tot op heden) bevindt de mate van zetting zich binnen de toegestane marges. Ik heb derhalve geen aanleiding gezien om u voor het AO van 13 oktober 2004 separaat te informeren.

3. Klopt het dat er een fout is gemaakt bij de fundering? Zo ja, wie is verantwoordelijk voor de fout? Zo neen, wat is dan de oorzaak van de verzakking?
3. De uitgevoerde belastingsproef met de vrachtwagens (zie ook antwoord op vraag 2) had tot doel te achterhalen of er sprake is van een probleem en zo ja, wat voor een probleem. De resultaten van de proef zijn op 21 oktober besproken met een expert (prof Verruyt van de TU Delft). Geconcludeerd is dat niet verwacht wordt dat de zetting gedurende de ontwerplevensduur de toegestane zettingmarge zal overschrijden. Er zijn dus geen maatregelen noodzakelijk.
4. Is het waar dat al eerder piepschuim is ingespoten om de verzakking tegen te gaan? Zo ja, is dit een afdoende methode? Wat wordt er gedaan tegen de huidige verzakking?
4. Nee, er is geen piepschuim in een pijler gespoten. Zoals ook blijkt uit het antwoord op vraag 3 is daar geen aanleiding voor maatregelen.

Er is wel piepschuim gebruikt voor het aanpakken van een heel ander probleem, namelijk het tegengaan van horizontale verplaatsingen bij de overgang van het vaste land naar de brug (de zogenaamde 'aanbrug', zie pagina 18 VGR 15). Dit heeft evenwel niets te maken met de zetting van de pijler.

5. Klopt het dat het Rijk de extra kosten voor het inspuiten van het piepschuim betaalt? Zo ja, waarom? Bent u van mening dat het Rijk verantwoordelijk is voor de huidige problemen met de fundering? Zo ja waarom? Zo neen, op wie gaat u de kosten verhalen?
5. Ten aanzien van de zetting van de pijler is geconstateerd dat er geen maatregelen behoeven te worden genomen. De kosten van de belastingsproef komen voor rekening van de aannemer.

Zoals reeds gemeld in het antwoord op vraag 4 is het aanbrengen van piepschuim in het landhoofd een maatregel om de horizontale verplaatsing tegen te gaan. De huidige contractuele eis is dat de horizontale verplaatsing minder dient te zijn dan 5 mm over een levensduur van 100 jaar. Op basis van nieuwe inzichten zijn deze eisen namelijk na contractsluiting aangescherpt van oorspronkelijk 10 mm naar 5 mm. Indien de horizontale verplaatsing tussen de 5 en 10 mm zal bedragen, zal de Staat dientengevolge de kosten van corrigerende maatregelen moeten dragen en in gevallen waarbij de verwachte verplaatsing groter of gelijk is dan 10 mm, zal de aannemer de kosten voor de maatregelen moeten dragen. Voor het landhoofd van de brug

Hollandsch Diep betekent dit concreet dat de Staat de kosten van het aanbrengen van het piepschuim betaalt.

6. Kunt u de veiligheid van de HSL garanderen, wetende dat een afwijking van slechts enkele millimeters van de brug een ongeval kan veroorzaken? Bent u bereid een onafhankelijk onderzoek naar de veiligheid te doen langs het gehele HSL-tracé? Zo nee, waarom niet?

6. Op het moment dat het HSL-Zuid tracé in gebruik wordt genomen, is dit veilig. Met betrekking tot het onderwerp 'veiligheid' worden vele (onafhankelijke) instanties betrokken en bij de beoordeling ingeschakeld. Deze instanties zijn: gemeenten, brandweer, Safety Committee, Inspectie Verkeer & Waterstaat, Independent Safety Assessors, notified bodies (onafhankelijke keuringsinstanties) en ProRail. Het proces om tot een veilige HSL te komen, verloopt in een constructief te noemen sfeer. Ik zie op dit moment geen aanleiding om aan dit proces nog iets toe te voegen.

7. Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

7. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs