

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

21 maart 2005

Bijlage(n)

1 (apart verzonden)

Ons kenmerk

RWS/SDGProd/2005/1233

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Voortgangsrapport 16 HSL-Zuid

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het zestiende voortgangsrapport HSL-Zuid aan. Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2004 tot en met 31 december 2004. Ik maak tevens van de gelegenheid gebruik u te informeren over een aantal belangrijke ontwikkelingen, die zich tussen het einde van de verslagperiode en nu hebben voorgedaan.

Naar aanleiding van de conclusies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten over de informatievoorziening over Grote Projecten aan de Tweede Kamer zijn, vooruitlopend op de Kamerbehandeling, de opzet van de rapportage en de hoofdstukindeling aangepast. Minder uitgebreid wordt ingegaan op de voortgang, terwijl de nadruk wordt gelegd op de risico's en de wijze waarop deze beheerst worden.

Risicoreservering

Zoals u kunt lezen in Voortgangsrapport 16 is het risicoprofiel van de HSL-Zuid in de verslagperiode met € 27 mln gestegen. Het risicoprofiel van de Betuweroute is met € 26 mln gedaald. Dit levert het volgende beeld op:

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

	90%-waarde risicoprofiel	50%-waarde risicoprofiel
BR ¹	€ 173 mln	€ 136 mln
HSL-Zuid	€ 356 mln	€ 302 mln
Totaal	€ 529 mln	€ 438 mln

In de risicoreservering is nog € 594 mln beschikbaar. Het lijkt derhalve zeker dat met het beschikbare budget van € 594 mln kan worden volstaan. De fluctuaties die tot op heden nog steeds optreden (zoals vertraging bij het aanbrengen van de brandwerende bekleding in de boortunnel en het moeten aanpassen van de fundering van de geluidsschermen aan de grotere dynamische krachten) nopen tot een voorzichtige positieve benadering. Ik ben voornemens om de te zijner tijd vrijvallende middelen van de risicoreservering te bestemmen voor investeringen in spoor.

Onttrekking risicoreservering 2005

In 2003 is met uw Kamer afgesproken dat bij benodigde onttrekkingen uit de risicoreservering vooraf de Kamer om toestemming wordt gevraagd. Per brief van 24 februari 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 213) is voor 2005 € 120 mln aan overheveling van verplichtingenruimte uit de risicoreservering gevraagd.

ERTMS-beveiligingssystemen

Inzake de koppeling van de ERTMS-beveiligingssystemen tussen Nederland en België heb ik u in mijn brief van 11 maart 2005 reeds geïnformeerd (kenmerk: DGP/SPO/U.05.00555). Door de keuze voor het Gatewaysysteem is een dreigende extra reistijdverlenging van twee minuten voorkomen. Nederland en België delen de extra kosten

Brandwerende bekleding in de Boortunnel

De ingebruikname door Infrasppeed van de westbuis van de Boortunnel was gepland op 14 februari 2005. Op 15 februari 2005 is de westbuis aan Infrasppeed ter beschikking gesteld. De ingebruikname van de oostbuis is vertraagd en zal medio april 2005 ter beschikking worden gesteld aan Infrasppeed. De vertraging van circa 6 weken wordt veroorzaakt door een onverwacht noodzakelijke revisie van het spuitmateriaal en door de complexe logistiek. De logistieke coördinatie tussen de verschillende aannemers in de tunnel levert meer moeilijkheden op dan werd verwacht. De vertraging zal leiden tot extra (versnellings-)kosten voor de Staat. Qua omvang betreft het hier enkele miljoenen. Momenteel worden de tijds Technische en financiële consequenties scherper in beeld gebracht.

Pijler van de brug over het Hollandsch Diep

Het bericht uit het dagblad de Dordtenaar van 28 januari 2004, dat bij het berekenen van de sterkte van een pijler van de brug over het Hollandsch Diep een rekenfout zou zijn gemaakt, is grondig onderzocht. De verantwoordelijke aannemer heeft opdracht gegeven aan het onafhankelijke instituut GeoDelft, om de principes van de

¹ Zie hiervoor VGR 17 van de Betuweroute.

berekening van het draagvermogen te toetsen en een onafhankelijke eigen berekening uit te voeren. In het rapport geeft GeoDelft aan, dat de berekening door de Bouwcombinatie Drechtse Steden correct is verricht. Het instituut accordeert de gebruikte principes en berekent een draagvermogen dat ligt boven de maximale belasting. Geconcludeerd wordt dat het draagvermogen van de pijlers en dus van de Brug Hollandsch Diep ruim voldoende is, waarbij rekening is gehouden met een maximale belasting. De projectorganisatie zal echter de stabiliteit van de pijler nauwlettend monitoren.

Dynamische belasting geluidsschermen

Ervaringen in Duitsland hebben tot nieuwe inzichten geleid over de belasting van de geluidsschermen door drukgolven. Een met hoge snelheid passerende trein veroorzaakt een kortstondige drukgolf die de geluidsschermen naast het spoor enkele seconden zwaar belast en daarna in enkele seconden weer ontlast. Uit de Duitse praktijk blijken deze dynamische belastingen hoger te liggen dan in een deel van de contracten met de onderbouwaannemers is opgegeven. Daardoor is het ontwerp op een aantal locaties nu niet sterk genoeg en kan er op den duur scheurvorming ontstaan met als uiteindelijk gevolg dat de funderingsconstructie en de geluidsschermen zullen bezwijken.

De projectorganisatie spant zich maximaal in om de verantwoordelijkheid en kosten van deze aanpassingen bij de onderbouwaannemers terug te leggen.

Het probleem moet nu aangepakt worden omdat Infrasppeed in mei 2005 moet starten met de plaatsing van de geluidsschermen. Vertraging van het plaatsen van de geluidsschermen heeft gevolgen voor de start van het testen in 2006 en de exploitatie in 2007.

De geschatte kosten bedragen € 8 à 13 mln. Dit zijn zowel kosten voor het nemen van de constructieve maatregelen aan de onderbouw, als maatregelen te nemen door Infrasppeed (revisie van het bovenbouwontwerp, onderzoek en monitoring en mogelijke versnellingsmaatregelen). Om de schade door anders dreigende vertraging zoveel mogelijk te beperken is, in dit geval, al met de uitvoering gestart.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs