

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 april 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG/2005/1375/7415	22026-216
Onderwerp	
Beantwoording aanvullende vragen naar aanleiding van de schriftelijke kamervragen van het lid Van Velzen over de dynamische belasting van de geluidsschermen van de HSL	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de aanvullende Kamervragen die zijn gesteld naar aanleiding van de schriftelijke Kamervragen van het lid van Velzen over de dynamische belasting van geluidsschermen van de HSL.

1. Kan een nadere toelichting worden gegeven op de ervaringen in Duitsland die geleid hebben tot nieuwe inzichten over de belasting van de geluidsschermen door drukgolven? In hoeverre is de situatie in Duitsland vergelijkbaar met die in Nederland?
1. Naar aanleiding van de Duitse ervaringen heeft Infraspeed opdracht gegeven voor het opstellen van het rapport genaamd "Infraspeed Basic Noise Barrier", over de belasting van de geluidsschermen door drukgolven. In dit rapport vermeldt Infraspeed dat de Duitse situatie vergelijkbaar is met Nederland en zij ook problemen voorziet bij de bevestiging van de geluidsschermen bij de HSL-Zuid. Er zou onvoldoende rekening zijn gehouden met de dynamische belastingen. De projectorganisatie HSL-Zuid heeft eind oktober 2003 dit rapport van Infraspeed ontvangen. Om duidelijkheid te krijgen over de effecten en gevolgen van deze dynamische belastingen langs de HSL-Zuid, is door de projectorganisatie een werkgroep van deskundigen samengesteld om vast te stellen met welke belastingen rekening moet worden gehouden. Dit heeft geresulteerd in het document "Belastingen op geluidsschermen HSL" van februari 2004. Uit het document blijkt dat de dynamische krachten door de drukgolf groter zijn dan de krachten waarmee de

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

onderbouwaannemers hebben gerekend. Omdat het hier om nieuwe feiten gaat is vervolgens de gehele constructie door de onderbouwaannemers geverifieerd, uitgaande van de berekeningsmethodieken van februari 2004. Daaruit is gebleken dat op een aantal locaties problemen worden voorzien met de fundering voor de geluidsschermen die conform het Tracébesluit moeten worden geplaatst.

In het laatste kwartaal van 2004 en begin 2005 hebben de onderbouwaannemers corrigerende maatregelen aan de funderingsconstructie ontworpen, welke nu zullen moeten worden uitgevoerd. Begin 2005 waren derhalve de gegevens (maatregelen en geschatte kosten) bekend.

2. Hebben de aanpassingen in de geluidsschermen gevolgen voor de projectplanning?
2. Door de aanpassingswerkzaamheden wordt ingegrepen op de door Infrasppeed geplande werkzaamheden, waardoor extra inspanningen nodig zijn om op schema te blijven.
Vooralsnog is het beeld dat de extra inspanningen voldoende resultaat zullen opleveren om vertraging te voorkomen.
3. Waaruit bestaat de maximale inspanning om de kosten van de aanpassingen bij de onderbouwaannemers terug te leggen?
3. De projectorganisatie HSL-Zuid doet er alles aan (middels het aanspreken van de aannemer) om de verantwoordelijkheid en de kosten van de aanpassingen neer te leggen bij de onderbouwaannemers, zo nodig middels juridische procedures. Op dit moment wordt in overleg met de landsadvocaat een strategie richting de aannemer bepaald. Hierop vooruitlopen zou de positie van de Staat ondermijnen. In een later stadium zal ik de Vaste Kamercommissie op de hoogte brengen.
4. Kunnen de geschatte kosten van € 8 a 13 mln nader worden uitgesplitst naar constructieve maatregelen en door Infrasppeed te nemen maatregelen?
4. De raming is € 8 tot € 13 mln. In deze raming zijn zowel de kosten voor de te nemen maatregelen aan de constructie van de onderbouw als de door Infrasppeed te nemen maatregelen bij de te plaatsen geluidsschermen opgenomen.
De extra kosten voor technische maatregelen bestaan onder andere uit het op sommige plaatsen versterken van de fundatie (betonwerk) en kosten voor extra materialen (bijvoorbeeld extra stijlen) ten behoeve van de geluidsschermen.

Door de aanpassingswerken wordt ingegrepen op de door Infrasppeed geplande werkzaamheden. Hierdoor zijn extra inspanningen nodig om op schema te blijven. Daarbij dient te worden gedacht aan re-engineering en mogelijke inefficiënties in de uitvoeringsplanning van Infrasppeed.

Een verdere uitsplitsing van de raming is momenteel nog niet te geven. De onderhandelingen met de aannemers worden nu nog gevoerd.

5. Hoe groot acht u de kans dat de meerkosten voor sterkere geluidsschermen bij de onderbouwaannemers kunnen worden teruggelegd als in de contracten rekening is gehouden met een lagere belasting?
5. De juridische positie van de Staat is geanalyseerd. De projectorganisatie zal zich maximaal inspannen om de verantwoordelijkheid en de kosten van de aanpassingen neer te leggen bij de onderbouwaannemers, zonodig middels juridische procedures.
6. Waarop is de prognose van risico's (nieuw) na de realisatiefase van € 22 miljoen gebaseerd? Waarom werden deze niet eerder voorzien?
6. De prognose van risico's na de realisatiefase is gebaseerd op de geïdentificeerde risico's door de projectorganisatie eind 2004. Het optimale streefbeeld is dat er op de aanvangsdatum een infrastructuur wordt opgeleverd die 100% 'risicovrij' is. De praktijk is echter dat bij elk project sprake is van restpunten en mogelijke risico's in de exploitatiefase, die voortvloeien uit de bouwfase. Tijdens de realisatiefase van het project worden risico's geïdentificeerd, waarbij afgewogen wordt of het nemen van beheersmaatregelen mogelijk is binnen de planning en of de kosten van de maatregelen opwegen tegen het risico. In het geval er maatregelen genomen worden kunnen deze doorlopen na oplevering van de lijn. Een voorbeeld hiervan is het monitoren van mogelijke horizontale verplaatsingen van de baan bij de HSL-Zuid.

Deze zaken zijn nu voor het eerst voor de periode na de oplevering van de infrastructuur geëxpliciteerd en gekwantificeerd. Overigens kunnen in de toekomst bij verdere oplevering van de onderbouw en tijdens de testfase deze restrisico's nog wijzigen.

7. De ingangsdatum is reeds met 22 maanden vertraagd. Uitstel van ingebruikname met 1 maand wordt geraamd op € 22 miljoen. Welke kosten betreft dit? Welke kosten zijn gemoeid met het nu ontstane uitstel?
7. De kosten van uitstel met 1 maand van de ingebruikname van de HSL-Zuid bestaan uit:

- Claim + beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed:	€ 16 mln
- Boete verschuldigd aan België:	€ 0,8 mln
- Mislopen vervoer opbrengsten	€ 4,6 mln

Ten aanzien van het uitstel dienen twee zaken te worden onderscheiden:

1. De oplevering van de infrastructuur;
2. De aanvangsdatum van het Vervoer.

Ad 1:

In Voortgangsrapportage 9 (1^e helft 2001) is gerapporteerd dat de planning sterk onder druk stond. De minister had in overleg met de Tweede Kamer, ingestemd met de wijziging betreffende de halfverdiepte open bak te Bergschenhoek. Uitvoering van

deze wijziging zou leiden tot een vertraging van 6 tot 9 maanden. Op basis van deze inzichten is in 2002 gebruik gemaakt van de optie in het Infrasppeed contract om de mijlpalen te verschuiven. Uiteindelijk heeft deze verschuiving € 10 mln gekost (VGR 9).

Daarmee is toen tijd gekocht die nu hard nodig blijkt te zijn. Indien destijds geen gebruik was gemaakt van deze contractuele optie, dan zouden de financiële consequenties (vertragingsclaims Infrasppeed) vele malen groter zijn.

Ad 2.

In de vervoersconcessie is de datum van 1 april 2007 overeengekomen. De aanvangsdatum van het Vervoer is ongewijzigd. Er is dus geen sprake van uitstel van de ingebruikname.

Conclusie: Er is geen sprake van uitstel van ingebruikname van de HSL-infrastructuur. Er behoeven geen vertragingskosten te worden betaald.

8. Waarom is, toen reeds bekend was dat er problemen zouden ontstaan met de sterkte van de geluidsschermen zo voortvarend daaraan voortgebouwd, zelfs ondanks de problemen met de vogels?

8. De omvang en de gevolgen van de problemen die zijn ontstaan als gevolg van de dynamische belastingen van de geluidsschermen waren onvoldoende inzichtelijk in 2004 toen het één en ander gesignaleerd werd. Daarom is een analyse gemaakt van zowel de voorgeschreven belastingen en richtlijnen, als de uitwerking van dynamica door de aannemers. Vervolgens zijn de werkelijk omvang en gevolgen van het probleem in beeld gebracht. Ten slotte is een onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen, waardoor maatregelen en consequenties pas eind 2004 en begin 2005 bekend waren.

Om de voortgang van het project te borgen werd niet ingegrepen in het uitvoeringsproces van de onderbouw.

De vogelproblematiek is van een geheel andere aard. Het aanbrengen van de streepjes op de glazen schermen van de A16, A4 en delen van de HSL-Zuid ten zuiden van Rotterdam, staat los van de maatregelen in het kader van de dynamica. Het merendeel van de geluidsschermen waar aanpassingen noodzakelijk zijn als gevolg van de dynamica problematiek moeten worden geplaatst door Infrasppeed. Infrasppeed heeft tegelijk met het bestellen van glas, de strepen op het glas besteld. De aanpassingen aan de funderingen worden thans uitgevoerd door de onderbouwaannemers. De geluidsschermen worden in mei 2005 door Infrasppeed geplaatst.

9. Hoe verhouden de minderkosten voor geluidsschermen voor aanpassingen ten behoeve van de vogelproblematiek zich tot de meerkosten die gemaakt zullen moeten worden aan diezelfde schermen voor de drukgolffproblematiek? Zijn er nu geluidsschermen die tweemaal vervangen worden?
9. Nee, er zijn geen geluidsschermen die vervangen moeten worden. Met betrekking tot de vogelproblematiek zal € 15 miljoen terugvloeien naar de risicoreservering. Voor de dynamica problematiek zal geld onttrokken moeten worden uit de risicoreservering.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs