

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/2005/1377/7420	-
Onderwerp	
Vragen over de brief inzake de onttrekking aan de risicoreservering voor het jaar 2005	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen die zijn gesteld naar aanleiding van de brief over de onttrekking aan de risicoreservering ten behoeve van de HSL voor het jaar 2005.

1. Kan een overzicht gegeven worden van de hoogte van de risicoreservering voor de HSL door de jaren heen, waarbij wordt vermeld: het beginbedrag, de onttrekking 2003, de prognose 2004, de onttrekking 2004, de prognose 2005 en het resterende risicoprofiel?
1. De risicoreservering voor de HSL-Zuid en de Betuweroute gezamenlijk bedraagt € 985 mln. Het risicoprofiel voor de HSL-Zuid is voor het eerst berekend begin 2002.

Onderstaand is het verloop van het risicoprofiel aangegeven:

Begin 2002	€ 691 mln
Eind 2002	€ 635 mln
Eind 2003	€ 571 mln
Eind 2004	€ 589 mln.

Voor 2003 werd verwacht dat € 174 mln uit de risicoreservering nodig zou zijn. De Kamer heeft daar op 1 juli 2003 mee ingestemd. Eind 2003 was hiervan € 77 mln verplicht. Het restant van € 97 mln is overgeheveld naar 2004.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Voor 2004 werd verwacht dat naast de overgehevelde € 97 mln nog € 90 mln benodigd zou zijn. Later is dat bedrag aangevuld met € 23 mln voor het oplossen van de “vogelproblematiek”. Op 29 juli 2004 heeft de Kamer hiermee ingestemd. Van het beschikbare bedrag is in 2004 € 165 mln verplicht. Het restant van € 45 mln is overgeheveld naar 2005. Van dit restant bedrag heeft € 20 mln betrekking op de “vogelproblematiek”.

In het totaal is thans € 287 mln voor de HSL-Zuid vrijgegeven uit de risicoreservering. Daarvan is € 242 mln verplicht. Aanvullend op de reeds overgehevelde € 45 mln is voor 2005 een bedrag van € 120 mln nodig uit de risicoreservering voor aan te gane verplichtingen.

Het resterende risicoprofiel bedraagt eind 2004 € 302 mln (€ 589 mln – € 287 mln). Dit is de 50% waarde. De 90%waarde bedraagt € 356 mln.

2. Vind u het in de geest van afspraken met de Kamer over verantwoording van de risico's vooraf, dat van de raakvlakrisico's (30 mln) maar € 3,5 mln gespecificeerd is? Bent u bereid deze risico's alsnog van een financiële specificatie te voorzien?

2. Specificatie raakvlakrisico's op hoofdlijnen:

Ontwerpaanpassingen bovenbouw	€ 17 mln
Aarding	€ 6 mln
Tunnelgebouwen	€ 3 mln
Veiligheidseisen	€ 3,5 mln
Fundering geluidsschermen	€ 10 mln
Afdekplaten en handrails	€ 3 mln
<u>Overige posten</u>	<u>€ 12,5 mln -/-</u>
Totaal raakvlakrisico's	€ 30 mln

De contracten met de aannemers zijn nog niet gesloten. De onderhandelingen over bovengenoemde zaken worden nu gevoerd. Nadere openbare specificatie lijkt derhalve niet wenselijk.

3. Betreffen de tegenvallers die vallen onder de kop “tegenvallers contracten” in alle gevallen risico's waar weliswaar rekening mee werd gehouden, maar waarvan het tijdstip vroeger lag dan ingeschat ten tijde van de onttrekking van € 90 mln? Of gaat het (ook) om nieuw opgetreden risico's? Indien sprake is van het laatste, welke risico's zijn die en welk bedrag hoort erbij?
3. In 2004 zijn enkele verplichtingen aangegaan op risico's welke bij de aanvraag van € 90 mln nog niet bekend waren. De grootste post betreft de kosten voor verhoging van de verzekeringspremie à € 4,2 mln. De overige nieuwe posten bedragen elk niet meer dan € 0,1 mln. Het overgrote deel van de onderwerpen die verplicht zijn of nog verplicht worden uit de € 90 mln was bij het aanvragen hiervan reeds bekend, maar treedt eerder op dan oorspronkelijk gedacht.

4. Kan binnen het thema “tegenvallers contracten” een uitsplitsing gegeven worden van het bedrag van € 11 mln aan tegenvallers? Kan per post aangegeven worden in hoeverre er alternatieven zijn voor de gekozen oplossing, welke dit zijn, welke bedragen met deze alternatieven gemoeid zouden zijn en waarom niet voor deze alternatieven is gekozen?
4. De posten zijn:
 - Verrekening van een contractuele optie (voor extra grondhoeveelheden door boven normale zettingen) in contract Noordelijk-Holland Noord ad € 3,0 mln. Hiervoor is geen alternatief mogelijk, van het gesloten contract kan niet worden afgeweken.
 - Calamiteitenweg ten behoeve van hulpdiensten à € 3,3 mln. Er is geen alternatief mogelijk.
 - Verhoging verzekeringspremie € 4,2 mln. Er is geen alternatief mogelijk. Indien de premie niet wordt betaald, is de Staat onvoldoende verzekerd.
 - Daarnaast wordt nog een post “overig” onderscheiden ten bedrage van € 0,5 mln.
5. Hoe hoog is het bedrag dat gemoeid is met de ophoging van de verzekeringspremie, welk bekostigd wordt uit de tweede tranche?
5. Het bedrag dat is gemoeid met de ophoging van de verzekeringspremie uit de € 90 mln bedraagt € 4,2 mln.
6. In uw brief van 21 maart 2005 spreekt u bij de risico's met betrekking tot de brandwerende bekleding van de boortunnel van een bedrag van “enkele miljoenen”. In uw brief van 24 februari jl. wordt bij planningsrisico's (+€ 16 mio) alleen gewag gemaakt van deze bekledingsproblematiek. Kan hieruit afgeleid worden dat deze problematiek geraamd is op +€ 16 mio? Zo ja, waarom dan verschil op dit punt gemaakt in beide brieven? Zo nee, wat is dan het bedrag en wat valt er dan wel allemaal binnen de planningsrisico's uit de brief van 24 februari.
6. In de brief van 24 februari 2005 wordt verantwoording afgelegd over de besteding van de € 90 mln. Hierin is gemeld dat de noodzakelijke aanpassingen voor de brandwerende bekleding nodig zijn om verdere vertraging te voorkomen. De kosten hiervan bedroegen per 8 november 2004 € 15 mln. Dat verklaart het leeuwendeel van de € 16 mln. De verwachting was toen dat de brandwerende bekleding in de boortunnel op tijd voor de start van de werkzaamheden van Infrasppeed aangebracht zou zijn.
In de aanbiedingsbrief van de VGR 16 wordt gemeld dat dit niet is gerealiseerd. Door problemen met de complexe aan- en afvoer van mensen, materiaal en materieel én defecten aan de spuitrobots zijn de werkzaamheden aan de Oostbuis met 6 weken vertraagd. Daardoor zijn er versnellingsmaatregelen nodig en zijn claims in verband met de ontstane vertraging ingediend. De hiermee gepaard gaande kosten zijn nog niet bekend, maar zullen naar verwachting enkele miljoenen euro's bedragen en worden uit de aangevraagde € 120 mln gefinancierd.

7. Worden de risico's ten aanzien van brandwerende bekleding in de boortunnel alleen onttrokken aan de risicoreservering 2004 of ook uit de € 120 mio + € 31 mio uit 2005? Indien dit laatste het geval is, volgens welke verdeling?
7. De kosten van de maatregelen voor de brandwerende bekleding zijn voor € 15 mln gemaakt in 2004 (2^e tranche: € 90 mln). Aanvullend is in maart 2005 nog € 1,1 mln verplicht (voor tijdelijke bouwkundige aanpassingen en twee tijdelijke bouwliften van 30 meter hoogte om een deel van de logistieke problemen op te lossen) uit de overloop van 2004. Voor 2005 worden nog extra kosten voorzien. Het gaat hier om kosten voor aanvullende versnellingsmaatregelen, die noodzakelijk geworden zijn door de ontstane vertraging in de werkzaamheden van het aanbrengen van brandwerende bekleding. Daarnaast zijn verdragingsclaims van zowel Bouygues/Koop als Infrasppeed niet uit te sluiten (zie ook vraag 6).
8. Bestaat de overloop naar 2005 van € 31 mio alleen uit al eerder geïdentificeerde risico's die in 2004 zouden worden afgedaan? Of zijn er nieuwe risico's bijgekomen? Zo ja, welke zijn dit, om welke bedrag gaat het?
8. Zoals ook in vraag 1 is aangegeven, bedraagt de feitelijke overloop vanuit 2004 geen € 31 mln maar € 25 mln. (Het restant van € 45 mln minus € 20 mln voor de vogelproblematiek).
In de laatste maand van 2004 zijn namelijk nog de volgende wijzigingen aangegaan die ten laste van de € 90 mln zijn gekomen:
- | | |
|---|----------------|
| 1. Afbouw van tunnelgebouwen Dordtsche Kil/ Oude Maas: | € 1,8 mln |
| 2. Maatregelen tegen horizontale verplaatsingen HSL-Baan Rijkswetering: | € 0,7 mln |
| 3. Plaatsen van afdekplaten kabelgoten Zuid-Holland Midden: | € 0,8 mln |
| 4. Verrekening contractuele optie Noordelijk Holland Noord: grondhoeveelheden boven aangenomen zettingen: | <u>€ 3 mln</u> |
| <i>Totaal afgerond</i> | € 6 mln |
- Uitgaande van de € 25 mln heeft € 15 mln betrekking op onderwerpen, welke onderdeel waren van de aanvraag van € 90 mln. Van de overige € 10 mln bevat € 5,8 mln met name onderwerpen welke als risico bekend waren, maar waarvan verwacht werd dat deze later zouden optreden. De verhoging van de verzekeringspremie à € 4,2 mln als gevolg van de verlenging van de looptijd van de contracten was een nog niet geïdentificeerd risico.
9. Hoe hoog is de met de aannemers overeengekomen index? Wanneer is deze overeengekomen? Waarom ligt deze boven de IBOI? Is dit indexeringsbedrag gebruikelijk binnen de GWW-Bouw.
9. Bij het sluiten van de onderbouwcontracten in 2000 is met de aannemers een methode van indexberekening overeengekomen. Alle contractwijzigingen en betalingen worden daarbij afgerekend op het prijspeil van de contracten: 1999. Deze bedragen worden vervolgens geïndexeerd naar het prijspeil van het moment van

betalen. De gehanteerde indexcijfers zijn een gewogen gemiddelde van een aantal algemeen gebruikelijke indexcijfers. Hierbij gaat het om indexcijfers voor lonen, beton, staal en dergelijke, zoals die worden gepubliceerd door CBS en CROW. Dit is een gebruikelijke handelswijze binnen de Bouwsector.

Met de in 2000 overeengekomen indexeringsregeling wordt de aannemer gecompenseerd voor prijsontwikkelingen. De IBOI is een algemene indexberekening voor overheidsinvesteringen vastgesteld door het CPB, waarvan de prijsontwikkeling niet gelijk hoeft te zijn aan die van de HSL-Zuid. Vanaf 1999 is het verschil tussen de contractuele index en de IBOI opgelopen tot 8% punt over de nog niet betaalde contractsommen. Indien de totale contractsom van de onderbouw in beschouwing wordt genomen dan bedraagt het totaal van het betaalde en het verwachte nog te betalen tekort minimaal € 100 mln. € 77 mln hiervan is betaald uit de oorspronkelijke post onvoorzien van het project. Het overige deel (€ 23 mln) dient uit de risicoreservering te worden betaald.

10. Is de € 47 mio voor tegenvallers contracten uit de prognose 2005 een net bedrag, m.a.w. is er gesaldeerd met de "meevallers", te weten het overschot kabels en leidingen (-€ 12 mio) en de bijdrage van de gemeente Breda (-€ 9 mio)? Zo ja, betekent dit dat er eigenlijk € 68 mio aan risico's binnen deze post optreden? Zo nee, hoe zit het dan?
10. Het bedrag is het saldo van mee- en tegenvallers. De bedragen zijn respectievelijk € 66 mln (meevallers) en € 113 mln (tegenvallers).
In de kamerbrief van 24 februari 2005 is € 21 mln aan meevallers benoemd. Dit betreft de twee grootste posten. Daarnaast zijn er nog 86 "kleinere" posten, in totaal goed voor een bedrag van € 45 mln.
11. Waarom worden de meevallers "Kabels en leidingen" en "bijdrage Breda" genoemd bij de risico's? Zijn dit geen reguliere meevallers op het HSL-budget? En betekent dit dus dat deze meevallers bij deze overgeboekt worden van artikel 3 IF naar artikel 1 IF? Of betreft het risico's die lager uitpakken dan waar eerder binnen de risicoreservering rekening mee is gehouden?
11. Het risicoprofiel van de HSL-Zuid bestaat uit bedreigingen en uit kansen (tegenvallers en meevallers). Die worden op dezelfde manier behandeld en zijn ondergebracht in het risicoprofiel. De aanvragen voor onttrekkingen uit de risicoreservering zijn de gesaldeerde bedragen.
12. Waarom kost het langer in stand houden van werkwegen extra geld? Hoeveel kost dit dan? Zijn er alternatieven en zo ja, wat kosten deze dan?
12. Bij het bezien hoe de eerder opgelopen vertraging in de onderbouw door Infrasppeed kan worden ingelopen, zijn verschillende alternatieven afgewogen. Gekozen is voor

het langer in stand houden van de werkwegen. De kosten daarvoor bedragen € 3 tot € 4 mln.

De onderstaande alternatieven zijn in ogenschouw genomen:

1. Niets doen aan de opgelopen vertraging. Infrasppeed kan de vertraging niet inlopen en zal 3 maanden later klaar zijn dan oorspronkelijk gepland. De kosten kunnen hierdoor mogelijk oplopen tot 3 maanden x € 22 mln per maand = € 66 mln.
2. Infrasppeed kan gebruik maken van de aanwezige werkwegen, om haar logistieke proces zodanig in te richten dat de vertraging ingelopen kan worden. Infrasppeed neemt de bestaande werkwegen over, onderhoudt deze wegen, betaalt de huur voor het terrein waar deze wegen op liggen en dient versnellingsmaatregelen toe te passen om de vertraging in te lopen. Infrasppeed hoeft dus niet zelf werkwegen aan te leggen, hetgeen 3 maanden scheelt.
3. In de planning van Infrasppeed is een proefopstelling voor de geluidsschermen opgenomen. De proefopstelling is een eis van de landelijke welstand om een beeld te verkrijgen van de verschijningsvorm van de schermen. De doorlooptijd van deze activiteit is ook drie maanden. De Staat kan Infrasppeed dwingen deze proefopstelling te laten vervallen. Dat leidt tot nieuwe risico's bij o.a. de aanvraag van vergunningen (mogelijke vertraging), het naar de Staat trekken van de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de schermen en nieuwe claims van Infrasppeed omdat zij haar proces niet zorgvuldig heeft kunnen doorlopen en daardoor fouten kunnen ontstaan.
4. De Staat kan ingrijpen in het logistieke proces van Infrasppeed. Dit heeft als consequentie dat de Staat ook de verantwoordelijkheid voor dit proces naar zich toe trekt en overneemt van Infrasppeed.

De Staat is niet bereid om de verantwoordelijkheid en de bijbehorende risico's van Infrasppeed aangaande de geluidsschermen over te nemen. Daarmee vervallen de alternatieven 3 en 4. Het gebruik van de bestaande werkwegen door Infrasppeed is goedkoper dan alternatief 1. Derhalve is alternatief 2 als voorkeursalternatief uitgewerkt.

13. Welk bedrag is gemoeid met de risicopost "spanningsluizen"? Zijn voor de gekozen oplossingen alternatieven voorhanden en/of overwogen? Zou hiermee een besparing te realiseren zijn geweest?
13. Voor de risicopost "spanningsluizen" was een bedrag geraamd van € 1,7 mln.

Infrasppeed dient spanningsluizen te ontwerpen en te bouwen om de overgang van het bestaande spoornet (1500 Volt) naar het HSL-spoor mogelijk te maken (25 KV). Volgens de contractuele eisen diende Infrasppeed bij het ontwerp rekening te houden met een opvolgtijd tussen de treinen van 3 minuten. De gekozen locatie bij Zevenbergschen Hoek leidde tot een probleem voor het bestaande hoofdspoornet bij Breda. Dit zou tot gevolg hebben dat bij storingen het bestaande spoornet geblokkeerd zou worden. Infrasppeed heeft de locatie van de spanningsluis inmiddels op haar kosten aangepast.

Bij Hoofddorp was een vergelijkbaar probleem. Door het oorspronkelijke Infrasppeed-ontwerp werd een NS trein, die 2 minuten achter de HSL-Zuid trein rijdt, gehinderd door het "vasthouden" van het laatste toegangssein tot het HSL-Zuid tracé. Infrasppeed claimde dat dit geen probleem kon zijn omdat er voor het HSL-Zuid tracé immers een 3 minuten opvolgtijd is geëist. ProRail heeft echter aangegeven dat de bestaande infrastructuur bij Hoofddorp is geprojecteerd met opvolgtijden kleiner dan 3 minuten. Handhaven van de huidige oplossing betekent dat er bij de uitvoering van de reguliere dienst problemen zullen ontstaan op het traject Schiphol - Hoofddorp. Om uit deze impasse te komen is er in overleg met Infrasppeed besloten de spanningssluis elders te projecteren. Zowel Infrasppeed als de Staat zullen bijdragen in de kosten die hiermee gepaard gaan. De verwachting is dat dit voor de Staat minder dan € 1 mln gaat kosten.

Voor dit risico zijn geen alternatieven voor handen. De keuze was het accepteren van mogelijke blokkades op het hoofdspoorlijnnet versus het verplaatsen van de spanningssluizen.

14. Welk bedrag is er gemoeid met de ontwerpaanpassingen in de bovenbouw?
14. Het bedrag dat is gemoeid met de ontwerp-aanpassingen in de bovenbouw bedraagt € 17 mln. Zie ook het antwoord op vraag 2.
15. Hoe kan het dat ten aanzien van de aarding de opgeleverd kwaliteit dezelfde is als is afgesproken, maar dat deze toch niet voldoet aan de eisen die Infrasppeed er aan stelt en ook recht op heeft? Is er bij het afsluiten van de contracten voor de onderbouw wel uitgegaan van dezelfde veiligheidseisen als bij de contracten met Infrasppeed? Zo ja, hoe kan er dan alsnog een verschil zijn ontstaan tussen de twee contracten? Zo nee, waarom schiet het veiligheidsniveau nu dan te kort?
15. Eind 1999 is om financiële redenen besloten een aantal zaken in de onderbouw-contracten anders te regelen. Daarbij zijn risico's door de staat teruggenomen, zijn zaken versoberd of naar het bovenbouwcontract overgebracht. Ook de Mechanische & Elektrotechnische (M&E) installaties zijn onderdeel van deze bekende raakvlakrisico's die zijn voortgekomen uit de splitsing van onderbouw en bovenbouw. In 2001 bleek dat bij het eruit halen van M&E installaties, ook de aarding die in het beton zou moeten worden opgenomen er was uitgehaald. Er zijn daarom aanvullende opdrachten aan de onderbouwaannemers verstrekt. Dat wat door de onderbouw-aannemers zou worden opgeleverd, bleek op een aantal punten significant van het aan Infrasppeed toegezegde af te wijken. Infrasppeed stelt zich op het standpunt dat qua veiligheid (vooral elektrocutie) aan haar contractueel overeengekomen eisen dient te worden voldaan. Een aanvullend bestek is opgesteld, om de werkzaamheden te laten verrichten die nodig zijn om de aan Infrasppeed op te leveren onderbouw te laten voldoen aan die veiligheidseisen.

16. Is de wijziging van de tunnelgebouwen niet een scopewijziging? Dient deze niet zoals elke scopewijziging van tevoren aan de kamer ter goedkeuring worden voorgelegd, met redenen omkleed inclusief financiële gevolgen en een voorstel voor een dekking ervoor. Kan deze informatie alsnog geleverd worden?
16. Het betreft hier geen scopewijziging, aangezien het afbouwen van tunnelgebouwen onderdeel uitmaakt van het realiseren van de HSL-Zuid.
Tijdens de contractonderhandelingen met de onderbouwaannemers in 1999 is om financiële redenen besloten een aantal zaken in de onderbouwcontracten anders te regelen. Er is versoberd, er zijn risico's door de staat teruggenomen en er zijn werkzaamheden naar het bovenbouwcontract overgebracht. Ook de tunneltechnische installaties en bijbehorende voorzieningen om prijstechnische redenen uit de aanbiedingen gehaalden in het bovenbouwcontract opgenomen. Bij de overdracht van de tunneltechnische installaties naar het bovenbouwcontract is de afbouw van de tunnelgebouwen niet geregeld. Dit is een van de uit het ingrijpen in de onderbouwcontracten voortgekomen raakvlakrisico's.
17. Op welke punten wijkt veiligheidsconcept A af van concept B? Waarom is er sprake van afwijkingen? Hoe hebben deze kunnen ontstaan? Wanneer is u gebleken dat er verschillen waren en dat deze consequenties zouden hebben voor de Staat?
17. Het doel van Beveiligingsconcept A is het bieden van een kader voor veiligheid waarmee het gehele vervoerssysteem HSL-Zuid, middels een integrale aanpak getoetst wordt aan de maatschappelijk vereiste en (acceptabele) veiligheidsnormen en de wettelijke kaders. Dit Beveiligingsconcept is in overeenstemming met het Integraal Veiligheidsplan (IVP) goedgekeurd. Beveiligingsconcept A vormt een referentiekader voor de verdere uitwerking van veiligheid in het vervoerssysteem HSL-Zuid. Deze uitwerking vindt plaats in de specifieke Beveiligingsconcepten delen B van het Beveiligingsconcept HSL-Zuid voor de afzonderlijke constructies.
- Er is in de delen B dus geen sprake van afwijkingen t.o.v. deel A, doch van een nadere en objectspecifieke uitwerking.
18. Hoe kan het dat de "zuigkracht" van voorbijrijdende treinen groter is dan destijds is berekend? Wie heeft deze berekening uitgevoerd? En waarom liggen de risico's hiervoor bij de Staat?
18. Uit ervaringen uit Duitsland is gebleken dat bij drukgolven met hogere belastingen op de funderingsconstructie rekening moet worden gehouden, dan in het verleden werd aangenomen.

De berekeningen voor de onderbouwconstructie zijn gemaakt door de onderbouwaannemers. Bij twee van de vijf onderbouwcontracten zijn de opgegeven dynamische krachten lager dan uit het document "Belastingen op geluidsschermen HSL" van februari 2004 blijkt. Bij de drie andere onderbouwcontracten, waar gewerkt is met richtlijnen, loopt met de aannemers een discussie over de interpretatie. De projectorganisatie zal zich maximaal inspannen om de verantwoordelijkheid en de kosten van de aanpassingen neer te leggen bij de onderbouwaannemers, zo nodig middels juridische procedures.

19. Kan de post planningsrisico's nader gespecificeerd worden? Waarom is het nodig om op voorhand een voorziening te treffen voor eventuele risico's?

19. De nadere specificering van de planningsrisico's is de volgende:

Inloopmaatregelen voor halen aanvangsdatum	€ 14 mln
Voorziening voor vertragingsclaims	€ 6 mln
Achteraf inboren van ankers	€ 11 mln
Testen	€ 6 mln
<u>Overige posten</u>	<u>€ 6 mln</u>
Totaal	€ 43 mln

De maatregelen zijn nodig zowel om de kans op vertraging te voorkomen als om met behulp van versnellingsmaatregelen opgelopen vertraging in te lopen.

20. Waarom is er nu alsnog een aanpassing nodig in de tunnelgebouwen? Waarom is deze niet opgenomen in het bestek dat destijds gemaakt is? Is dit destijds door de projectorganisatie over het hoofd gezien, is er sprake van een fout? Wat heeft u ondernomen om ervoor te zorgen dat dergelijke fouten niet meer optreden?

20. Zie het antwoord bij vraag 16.

21. Waarom blijkt nu pas dat er systeemintegratietesten uitgevoerd moeten worden? Zijn deze testen niet een logisch gevolg van het opknippen van de aanbesteding in een onderdeel aanleg-onderbouw, aanleg-bovenbouw en exploitatie? En waarom is hiervoor geen voorziening getroffen in de verschillende contracten?

21. Het uitvoeren van systeemintegratietesten is het gevolg van het opknippen van de aanbesteding in verschillende contracten. Het zijn testen, die in samenwerking met verschillende partijen uitgevoerd moeten worden en waarvoor de Staat verantwoordelijk is. Het feit dat deze testen uitgevoerd moeten worden is reeds lang bekend. De concrete inhoud van de testen, en daarmee de exacte planning van de testen was bij het contracteren echter nog niet bekend. Voor het uitvoeren van deze testen is nauwe afstemming met andere partijen noodzakelijk.

Deze afstemming vindt momenteel plaats. Op basis daarvan kunnen de definitieve afspraken worden gemaakt. In de contracten zijn bepalingen opgenomen om de uitvoering van de testen onderling af te stemmen. Het overgrote deel van de testen wordt daarom door en onder verantwoordelijkheid van de verschillende contractpartijen uitgevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs