

Vergaderjaar 2005–2006

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**Nr. 251**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2006

In de vertrouwelijke brief van 1 juni 2006, (kamerstuk 22 026, nr. 250) heb ik u gemeld dat als gevolg van zettingen nabij Rijpwetering in de gemeente Alkemade te grote horizontale verplaatsingen zijn ontstaan waardoor ingrijpende herstelwerkzaamheden aan de HSL-Zuid op deze locatie noodzakelijk zijn. Tevens heb ik aangegeven dat recent duidelijk geworden is dat de herstelwerkzaamheden ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de planning van het noordelijke deel van de HSL-Zuid.

In deze brief ga ik in op de ontstane problematiek en de consequenties hiervan voor de planning van de aanleg van de HSL-Zuid.

#### **Rijpwetering/planning**

In VGR 14 (pagina 34) is gemeld dat in de tweede helft van 2003 het risico van de horizontale verplaatsingen van de HSL-baan in beeld is gebracht. Op 14 plaatsen bleek sprake te zijn van een potentieel probleem. Voor deze plaatsen is een plan van aanpak opgesteld om dit risico nader te onderzoeken en te beheersen. Rijpwetering was een van deze locaties.

In dit kader is in 2003 en 2004 bij Rijpwetering door de aannemer een damwand geheid om de horizontale zettingen te beperken. Tegelijkertijd is destijds door GeoDelft onderzocht of aanvullende beheersmaatregelen genomen moesten worden. Dit onderzoek is getoetst door prof. Verruijt, een onafhankelijke deskundige. Uit onderzoek bleek dat, om de horizontale verplaatsingen tot het door de Staat gewenste minimale niveau van 5 mm terug te brengen, het ook noodzakelijk was om een deel van de grond te vervangen door lichter materiaal. De uitkomsten van de berekeningen van de horizontale verplaatsingen zijn erg gevoelig voor de wijze waarop de grondeigenschappen worden ingebracht in het berekeningsmodel. Maar ook zijn er grote verschillen tussen de verschillende berekeningsmodellen. De aannemer heeft ingestemd met de door de Staat voorgestelde berekeningswijze en het dragen van zijn deel van de kosten van de daaruit voortvloeiende additionele maatregelen. Dit onder de voor-

waarde dat het risico van toekomstige horizontale verplaatsingen groter dan 10 mm zou worden gedragen door de Staat. Dit is door de Staat geaccepteerd omdat met de genomen maatregelen de kans op te grote horizontale verplaatsingen tot een minimum terug zou zijn gebracht en de verwachting was dat verplaatsingen groter dan 10 mm zich niet zouden voordoen.

Overigens is op de overige locaties het risico bij de aannemer gebleven omdat met hen niet een soortgelijke overeenstemming kon worden bereikt als voor de locatie Rijpwetering.

Begin maart 2006 werd ik onaangenaam verrast door de melding van Infrasppeed dat bij het stellen van het spoor bij de zuidelijke terp bij Rijpwetering, bleek dat horizontale verplaatsingen van de HSL-baan waren opgetreden tot 30 mm terwijl de maximaal toegestane verplaatsing 5 mm bedraagt. De melding van Infrasppeed is op basis van meetresultaten van GeoDelft en Arcadis eind maart 2006 bevestigd. GeoDelft heeft tegelijkertijd op basis van hun expertise aangegeven dat zonder aanvullende maatregelen nog additionele horizontale verplaatsingen zouden kunnen optreden (40 á 80 mm) voor de resterende technische levensduur van de baan. Het gevolg is dat zonder aanvullende maatregelen niet met hoge snelheden gereden kan worden. Een situatie die voor mij uiteraard onacceptabel is.

Ik moet constateren dat ondanks alle ingeschakelde expertise de eerder genomen maatregelen in dit specifieke geval onvoldoende zijn gebleken.

Uit metingen is niet gebleken dat de problemen bij Rijpwetering zich ook op andere locaties voordoen. Dit biedt echter geen volledige garantie voor de toekomst.

#### *Extra maatregelen Rijpwetering*

Om de horizontale verplaatsing van de onderbouw te stoppen is begin mei 2006 in overleg met de aannemerscombinatie en mede op advies van GeoDelft en Fugro besloten om over een lengte van 500 meter een zware verankerde damwand aan te brengen. Deze werkzaamheden zijn op 15 mei jl. gestart en zullen naar verwachting 15 juli a.s. zijn afgerond. De kosten van de maatregelen aan de onderbouw worden geraamd op maximaal € 4 mln.

Naast maatregelen in de onderbouw zijn maatregelen in de bovenbouw noodzakelijk. De mogelijkheden om het spoor bij te stellen zijn op dit moment te beperkt. Daarom dient over een lengte van maximaal 800 meter het spoor te worden vervangen waarbij tevens een grotere nestbaarheid van het spoor wordt gerealiseerd. De directe kosten worden geraamd op € 8 mln. tot € 10,5 mln. Infrasppeed heeft aangegeven dat deze werkzaamheden circa 17 weken zullen gaan duren. Op dit moment laat ik onderzoeken hoe reëel de door Infrasppeed genoemde uitvoeringstijd is en of er versnellingen mogelijk zijn. Mogelijk kan de uitvoeringstijd met een aantal weken worden verkort. Het is echter op basis van de huidige inzichten nog te vroeg om daar van uit te gaan.

#### *Gevolgen voor de planning*

De gevolgen voor de opleverdatum van Infrasppeed zijn op dit moment nog niet exact vast te stellen. Dit is afhankelijk van de mate waarin het testprogramma van Infrasppeed doorgang kan vinden. De testen leveren de voor het opleveringsproces van Infrasppeed benodigde gegevens op. Eind juni wordt, op basis van de in de derde week van juni uit te voeren snelheidstesten, duidelijk of de geplande testen en het opleverproces van Infrasppeed doorgang kunnen vinden.

Hoewel ik ernaar streef om de geplande testen en daarmee het opleverproces van Infraspeed voor het noordelijke deel zo min mogelijk te verstoren, constateer ik dat er op dit moment sprake is van een verhoogd risico dat de opleverdatum van 1 oktober 2006 wordt overschreden. Mocht dit inderdaad zo zijn dan zal de Staat naast de eerder genoemde directe kosten van de maatregelen aan de bovenbouw ook de kosten voor het langere in stand houden van de Infraspeed-organisatie moeten betalen.

Contractueel gezien heeft de vervoerder HSA het recht om een half jaar voor de overeengekomen Aanvangsdatum (1 april 2007) commerciële vervoer testen uit te voeren op de HSL-Zuid. Dit betekent dat de HSL-Zuid per 1 oktober 2006 beschikbaar moet zijn voor testen van HSA.

Momenteel laat ik onderzoeken wat de gevolgen zijn voor de testplanning van HSA. Gedurende de periode dat de bovenbouw op het noordelijke deel gerepareerd moet worden, kan HSA in elk geval testen op het zuidelijke deel van de HSL – Zuid.

De gerezen problematiek bij Rijkswatering betekent een reëel risico voor de aanvangsdatum commercieel vervoer van 1 april 2007. De datum 1 juli 2007 waarop HSA haar dienstregeling wil starten met de tijdelijk in te zetten treinen komt door de problematiek bij Rijkswatering voorsnog niet in gevaar.

### **Aanvraag risicoreservering**

Op 20 april 2005 heeft de Kamer ingestemd met het verzoek tot overheveling van € 97 mln. uit de risicoreservering (3e tranche). Op dit moment is daarvan reeds € 67 mln. verplicht. De resterende verplichtingenruimte zal naar verwachting gedurende de zomermaanden worden verplicht. Om dit jaar de verder noodzakelijke maatregelen te kunnen nemen is op basis van het huidige inzicht naast de, bij de aanbiedingsbrief van VGR 18 aangevraagde € 40 mln. voor de instandhoudingskosten van de projectorganisatie HSL-Zuid nog € 35 mln. aan verplichtingenruimte benodigd uit de risicoreservering. De nog resterende verplichtingenruimte en de additioneel benodigde middelen voor 2006 zullen ingezet worden voor onder andere:

- versterking van de aanrijdbeveiliging bij de Fly-over Den Hoek;
- maatregelen als gevolg van horizontale verplaatsingen Rijkswatering;
- voorzieningen inzet- en oversteekplaatsen voor openbare hulpdiensten;
- afhandeling van wijzigingen in de bovenbouw als gevolg van raakvlakken met de onderbouw;
- aanvullende aardingsvoorzieningen viaducten;
- hogere verzekeringspremie als gevolg van geïndexeerde en gewijzigde contractsommen;
- afhandeling van maatregelen dynamische belasting van geluidsschermen;
- extra beheerkosten als gevolg van latere oplevering en acceptatie van de bovenbouw.

De tussentijdse verantwoording van de voor 2005 overgehevelde € 97 mln. en de nadere onderbouwing van de nu aangevraagde € 35 mln. zijn als bijlagen bijgevoegd.

Ik vraag u in te stemmen met het verzoek tot overheveling van € 35 mln. uit de risicoreservering.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

## Verantwoording 3e tranche (€ 97 mln.)

### Verantwoording en prognose 3e tranche € 97 mln.

Op 20 april 2005 is in het algemeen overleg met de vaste kamercommissie het verzoek tot overheveling van de derde tranche voor het jaar 2005 geaccordeerd. Hierbij is € 97 mln. overgeheveld voor een groot aantal maatregelen en is daarnaast € 23 mln. vanuit de begroting van Verkeer en Waterstaat beschikbaar gesteld voor het tekort op de Indexering.

De onderbouwing van de € 97 mln. was gebaseerd op informatie van januari 2005. Er is in de verdeling over de hoofdgroepen een beperkte verschuiving opgetreden. Op dit moment is in totaal € 67 mln. aan verplichtingen uit de derde tranche aangegaan.

Hoofdgroep	Accordering 20 april 2005	Actuele realisatie per 1 mei 2006	Prognose restant per 1 mei 2006	Totaal realisatie + prognose	Verschil
Tegenvallers contracten	€ 24 mln.	€ 27 mln.	-€ 4 mln.	€ 23 mln.	-/- € 1 mln.
Raakvlakrisico's	€ 30 mln.	€ 25 mln.	€ 9 mln.	€ 34 mln.	+ € 4 mln.
Planningsrisico's	€ 43 mln.	€ 14 mln.	€ 25 mln.	€ 39 mln.	-/- € 4 mln.
Beheerskosten	€ 0 mln.	€ 1 mln.	€ 0 mln.	€ 1 mln.	+ € 1 mln.
Totaal	€ 97 mln.	€ 67 mln.	€ 30 mln.	€ 97 mln.	€ 0 mln.

\* ook een aantal ontvangsten en overschotten is opgenomen in de prognose verplichtingen

#### *Prognose nog resterende verplichtingen 3e tranche*

##### *1. Tegenvallers contracten (-/- 4 mln.)*

Het gaat onder meer om:

- Versterking aanrijdbeveiliging bij Fly-over Den Hoek;
- Onvoldoende dekking BTW Rijkswegen a.g.v. meerwerk;
- Budget overschotten/Gunstig aanbesteding Railsystemen;
- Ontvangen subsidie voor gemaakte kosten ERTMS.

##### *2. Raakvlakrisico's (+ 9 mln.)*

Het gaat onder meer om:

- Maatregelen horizontale verplaatsing Rijkswetering (damwand);
- Vluchttrappen Doorgaand Spoorviaduct;
- Contractuele afhandeling wijzigingen raakvlakken onderbouw/bovenbouw (CCID);
- Voorzieningen a.g.v. diepere ligging halfverdiepte open bak (HVOB) Bergschenhoek;
- Extra werkzaamheden kabelkoker-afdekplaten in Boortunnel;
- Optimalisatie geluidsabsorberende maatregelen in toeritten;
- Budget overschot EMC maatregelen Railsystemen.

##### *3. Planningsrisico's (+ 25 mln.)*

Met het naderen van de opleverdata voor het noordelijk en zuidelijk deel is een aantal maatregelen genomen om de bovenbouw tijdig te realiseren.

Het betreft o.a. zaken als:

- Afhandeling versnellingsmaatregel bovenleidingsstelsel noord als gevolg van opgelopen vertragingen Boortunnel;
- Potentiële vertragingskosten en delay events op het noordelijk deel n.a.v. problematiek Rijkswetering;
- Claim Infraspied voor mitigatiekosten planning zuidelijk deel;
- Extra eisen Welstand vluchtgebouwen Tunnel Rotterdam Noordrand.

Additioneel is in 2006 **nog € 35 mln.** aan verplichtingenruimte nodig uit de risicoreservering.

Het verzoek tot overheveling vijfde tranche 2006 is als volgt onderbouwd:

Hoofdgroep	Prognose bedrag
Tegenvallers contracten	-/- € 19 mln.
Raakvlakrisico's	+ € 40 mln.
Planningsrisico's	+ € 9 mln.
Beheerkosten	+ € 5 mln.
Totaal (onzekerheid +/- 30%)	€ 35 mln.

Hieronder wordt per hoofdgroep aangegeven voor welke werkzaamheden de gelden benodigd zijn. Bedragen zijn alleen vermeld als er geen sprake is van onderhandelingsgevoelige informatie.

*Tegenvallers contracten € -/- 19 mln.*

- Onvoldoende dekking BTW Rijkswegen als gevolg van meerwerk
- Bijstelling verzekeringspremie op basis actuele contractsommen;
- Voorzieningen inzetplaatsen en oversteekplaatsen HSL-spoor;
- Afhandeling claims en scopewijzigingen met Infraspeed;
- Budget overschotten / Gunstige aanbesteding Railsystemen;
- Budget overschotten Overige bouw onderbouwcontracten;
- Afrekening stelpost IFS (te vorderen bedrag);
- Nog te ontvangen subsidie voor gemaakte kosten ERTMS.

*Raakvlakrisico's: € 40 mln.*

- Maatregelen Dynamische belasting geluidsschermen (o.a. meerwerk IFS);
- Maatregelen Bovenbouw Horizontale verplaatsing Rijkswateringen;
- Maatregelen EMC ter voorkomen beïnvloeding omliggende elektrische systemen;
- Installatie voor detectie van warmgelopen assen van treinen (Hot Box detectie);
- Maatregelen zijwind Brug Hollandsch Diep;
- Contractuele afhandeling wijzigingen onderbouw op bovenbouw (CCID);
- Extra voorzieningen aarding hoekijzers op viaducten.

*Planningsrisico's € 9 mln.*

- Achteraf inboren ankers geluidsschermen 2e batch;
- Verwachte kosten door Staat geïnitieerde testactiviteiten.

*Beheerkosten € 5 mln.*

Als gevolg van de latere oplevering van de infrastructuur van de HSL-Zuid zal een groter deel van de projectorganisatie langer in stand moeten worden gehouden. Hiermee was in de aanvraag van de vierde tranche voor VAT nog geen rekening gehouden. Om in ieder geval de periode tot eind 2006 te kunnen overbruggen wordt extra verplichtingenruimte voor VAT-kosten aangevraagd.