

Vergaderjaar 2002–2003

28 724

Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2003

Bij brief van 25 juni 2003 heeft de voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat mij verzocht om een nadere toelichting op mijn eerdere brief 23 juni 2003 (kamerstuk 28 724, nr. 9) inzake de risicoreservering voor Betuweroute en HSL-Zuid.

Vraag:

Welke besluiten bent u voornemens om in juli en augustus te nemen? Tot welke uitgaven zullen die besluiten leiden? Waar worden deze middelen aan besteed?

Antwoord:

Ik ben genoodzaakt om op korte termijn een deel van de Risicoreservering aan te wenden. Dit is nodig, omdat zoals ik u in mei in de 12e voortgangsrapportage HSL-Zuid (pag. 34, 2e alinea, regel 4 – 12) heb gemeld, medio 2003 de post onvoorzien volledig verplicht zal zijn.

Het aangevraagde deel van de risicoreserve heeft betrekking op de kosten van maatregelen die in de tweede helft van 2003 naar stellige verwachting moeten worden genomen. Dit leidt tot de in mijn brief van 23 juni genoemde verplichting van ruim € 170 mln. En het daarbij behorende kaseffect van ca. € 50 mln. in 2003.

De middelen zijn bedoeld om een groot aantal maatregelen te realiseren waarmee problemen worden voorkomen of verminderd.

De problemen die met de maatregelen worden aangepakt zijn naar een aantal hoofdoorzaken te onderscheiden.

Middelen 2e helft 2003 Risicoreservering

Oorzaak	Toelichting	Verplichting In € x mln.	kaseffect 2003
[A] Project-gegevens	De werkelijke situatie wijkt af van de contractuele uitgangspunten. De opdrachtnemers dienden daartoe correctieve maatregelen te nemen (zoals bijvoorbeeld het verwijderen van obstakels, het dieper aanbrengen van funderingspalen en het tijdens de bouw bemalen van bouwputten) te nemen.	39,6	24,7
[B] Vergunningen en grondverwerving	Er is bij de aannemers vertraging opgelopen doordat de overheid conditionerende werkzaamheden (zoals bijvoorbeeld vergunningen en grondverwerving) niet tijdig klaar had. Dit is o.a. veroorzaakt doordat omgevingspartijen bezwaren indienen of aanvullende eisen stellen aan het ontwerp. Hierdoor ontstond vertraging, waarbij de aannemer contractueel recht had op vergoeding voor stilstand dan wel kosten voor inloopmaatregelen.	18,4	12,8
[C] Contractuele opties en stelposten	In de contracten is een aantal optionele besparingen en stelposten overeengekomen en geprijsd. De besparingen zijn op voorhand verrekend met de contractsommen. Tijdens de uitvoering blijkt een deel van de opties niet realiseerbaar doordat de randvoorwaarden (zoals bijvoorbeeld hergebruik materialen en grond, goedkopere uitvoeringsmethodes) niet mogelijk bleken. Daarnaast pakken stelposten hoger uit doordat meer engineeringcapaciteit nodig is door scopewijzigingen (zoals bijvoorbeeld verdiepte bak Bergschenhoek, Welstand). Dit leidt tot bijbetalingen aan de opdrachtnemers.	31,1	18,6
[D] Raakvlakken tussen contracten	De contracten van de onderbouw zijn eerder gegund en in uitvoering gegaan dan het bovenbouwcontract. Daarnaast hebben de opdrachtnemers a.g.v. de gekozen contractvorm ruime ontwerpvrijheid. Dit heeft tot gevolg dat ontwerp oplossingen van de bovenbouw niet passen op de onderbouw of te laat beschikbaar zijn. Daarnaast sluiten de technische eisen vanuit beide contracten niet altijd aan, waardoor aanpassingen noodzakelijk zijn. De Staat draagt de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de contracten. Om grote claims van de opdrachtnemers of vertragings van het project te voorkomen, geeft de Staat opdrachten voor ontwerp wijzigingen. Deze beheersmaatregelen brengen kosten met zich mee.	17,5	7,5
[E] Vormgeving	Ten tijde van het sluiten van de onderbouwcontracten is een uitgangspunt gehanteerd voor de vormgeving van de HSL-Zuid dat nog verder uitgewerkt moest worden door de aannemers ten behoeve van de aanvraag van de bouwvergunningen. Hogere eisen dan gesteld in het basiscontract (mede met het oog op later door de overheid aangegeven kaders voor kwaliteit) leidend tot meerkosten (randelementen, geluidsschermen, tunnelgebouwen).	38,5	15,8
[F] Veiligheid	De gesloten contracten zijn gebaseerd op een veiligheidsconcept waarin eisen zijn opgenomen zoals brandzekerheid en evacuatiemogelijkheden. De hulpdiensten hebben een belangrijke adviesfunctie voor gemeenten (vergunningverleners). Tijdens de ontwerp- en bouw fase hebben hulpdiensten aanvullende eisen gesteld die tot aanpassingen in het ontwerp leiden (brandwerende bekleding, vluchtroutes, beveiligingsinstallaties). Dit leidt tot meerkosten.	19	7,5
[G] Gewijzigde wet- en regelgeving	In de gesloten contracten is opgenomen dat alle wijzigingen op vigerende wet- en regelgeving (zoals bouwstoffenbesluit) voor rekening en risico Staat zijn. Tijdens de uitvoering wordt de opdrachtnemer geconfronteerd met aangescherpte eisen in de wet – en regelgeving. Dit heeft tot gevolg dat bijvoorbeeld gebruik en hergebruik van geplande bouwmaterialen (teerhoudend asfalt/zand) niet meer mogelijk is. Hierdoor dient de opdrachtnemer duurdere materialen aan te schaffen, worden inkomsten van hergebruik misgelopen en moeten aangetroffen of toegepaste materialen worden verwijderd.	3,5	2,8
[H] Gewijzigde en/of ongedekte eisen lokale overheden en infra-beheerders	Lokale overheden en/of infra-beheerders stellen andere eisen dan waar rekening mee is gehouden in de contracten. Dit leidt tot meerkosten voor HSL-Zuid zoals zwaardere tractievoeding onderstations bestaand spoor, EMC maatregelen, MTM-systeem Rijkswegen, extra maatregelen bij wegafzettingen, instandhouding waterdoorgangen tijdens de bouw, beperking grondwateronttrekking tijdens de uitvoering, etc.	6,5	2,3
Totaal		174	92

Hoeveel verplichtingen er in de maanden juli, augustus precies moeten worden aangegaan is moeilijk exact aan te geven. In ieder geval gaat het om €37 mln verplichtingen (en €15 mln kasramingen) maar het precieze getal is heel moeilijk aan te geven. Gelet op de recesperiode – en de noodzaak om onmiddellijk te kunnen reageren – heb ik mijn voorstel gebaseerd op de rest van dit jaar. Ik stel mij voor om u begin september te informeren over de daadwerkelijk tot eind augustus aangegane verplichtingen.

Vraag:

Zijn de besluiten, die u minister aankondigt te zullen nemen, onomkeerbaar of kan de Kamer hier na het zomerreces nog op terugkomen?

Antwoord:

Ja, de besluiten zijn onomkeerbaar. Als de risico's zich voordoen moeten de bovenstaande maatregelen onmiddellijk worden genomen om te voorkomen dat gesignaleerde risico's zich extreem ongunstig ontwikkelen. Verder uitstel op zo'n moment betekent dat de aannemers de bouw voltooiën zonder de noodzakelijke wijzigingen. Dit heeft tot gevolg dat de Staat in een later stadium aanpassings- of herstelmaatregelen tegen hogere kosten dient te treffen of niet de nodige maatregelen treffen waardoor de indienststellingsdatum van de HSL-Zuid ernstig in gevaar komt. In dat laatste geval zijn de kosten voor de overheid enkele tientallen miljoenen per maand.

Vraag:

Wordt het oorspronkelijke bedrag, dat in 2003 van de risicoreservering zou worden aangesproken volgens de begroting thans overschreden? Zo ja, hoeveel bedraagt deze overschrijding? En ten koste van welke uitgaven gaat deze overschrijding?

Antwoord:

Ja, het bedrag voor 2003 wordt naar huidige inschatting met €49 mln overschreden, maar dat betekent dat geplande uitgaven voor deze post in latere jaren navenant lager worden. Deze tegengestelde mutaties die elkaar opheffen maken deel uit van de voorbereiding van de ontwerp begroting 2004. Daarbij is de vermoedelijke uitkomst van de uitgaven in 2003 op het gehele Infrastructuurfonds een element, waarbij het saldo van het Infrastructuurfonds een rol kan spelen.

Vraag:

Wordt door de toename van de uitgaven in 2003 het totaalbedrag van de risicoreservering overschreden? Zo ja, ten koste van welke andere uitgaven gaat dit?

Antwoord:

Nee, het totaal bedrag van de risicoreservering wordt niet overschreden en blijft derhalve €985 mln.

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