

Beton op route van de hsl-Zuid rot nu al weg



ANP

DEN HAAG

EDWIN VAN DER AA

De betonkwaliteit van meerdere tunnels op de snelle spoorlijn hsl-Zuid is ver onder de maat. Er blijkt ondeugdelijk materiaal te zijn gebruikt, wat de levensduur van de bouwwerken zwaar bekort. Zeer waarschijnlijk is er op meer plekken op het traject sprake van betonrot.

Op zes locaties van de hsl-Zuid is recent in opdracht van Prorail onderzoek verricht. De aanleiding was mosgroei op de Tunnel Rotterdam-Noordrand. Het vermoeden bestond dat het voegwerk niet in orde is, waardoor er vocht en kou in het beton kan komen en de constructie snel kapot zal gaan.

De resultaten van het onderzoek liegen er niet om: de 4 kilometer lange spoortunnel ten noorden van Rotterdam gaat de beoogde levensduur van 100 jaar zéker niet halen. Voor een aantal delen kan de wapening (het staal binnenin) zelfs al na 20 tot 40 jaar bloot komen te liggen.

Hoe dit kan? Het beton is te poreus en dus onvoldoende vorst- en vochtbestendig, zeggen experts. De reden: bij de productie is te veel vliegashoudend (een grondstof voor beton, red.) aan het cement toegevoegd. Kortom: er is sprake van een grove fabricagefout, die nu pas bovendien komt. En de mosgroei verergert het alleen maar.

Tunnels en bruggen

Het probleem met de Tunnel Rotterdam-Noordrand staat helaas

niet op zichzelf. Vier van de vijf andere onderzochte tunnels en bruggen in Zuid-Holland en Brabant blijken ook niet aan de norm te voldoen voor vorstbestendigheid. Bij drie objecten lijken de problemen zelfs veel ernstiger te zijn dan bij de tunnel ten noorden van Rotterdam.

Staatssecretaris Mansveld (Spoor) heeft na dit verontrustende rapport gelijk een onderzoek gelast naar de betonkwaliteit van alle bruggen en tunnels op de hsl-Zuid. Ze verwacht dat dit grootschalige onderzoek maximaal 2 jaar zal duren.

„Benadrukt moet worden dat het spoor veilig kan worden bereiden en dat voor de langere termijn maatregelen worden getroffen,” onderstreept Mansveld. De risico's op korte termijn zijn volgens Prorail onder controle.

Ondertussen wordt speciaal voor de Tunnel Rotterdam-Noordrand al gekeken naar de kosten van reparatie; die zullen niet gering zijn. Zo raden ingenieurs aan om een dure CO₂-dichte deklaag aan te brengen op de 'stempels' die de constructie feitelijk dragen, wat alleen al vele miljoenen gaat kosten.

Helaas is de garantie van de bouwers bij alle projecten inmiddels verlopen, waardoor de overheid een enorme strop tegemoet kan zien. Dat drukt weer op het budget van Prorail, die toch al een dreigend tekort van een half miljard heeft op toekomstige projecten.