

## Projectgeschiedenis

Het project Spoorzone kent een lange voorgeschiedenis. Die begint rond 1988, als NS – in het kader van de toekomstvisie Rail 21 – de eerste plannen ontvouwt voor een spoorverdubbeling in Delft, door op het bestaande viaduct een nieuw viaduct te plaatsen.

De projectgeschiedenis is te onderscheiden in 4 periodes:

- 1988-1992: onderzoek naar alternatieven
- 1993-1998: draagvlak voor tunnel groeit
- 1999-2004: tunnelproject wordt voorbereid
- 2005-heden: project van start

### Periode 1988-1992

#### Onderzoek naar alternatieven

##### 1988

- De toekomstvisie van NS (Rail21) gaat uit van viersporig maken van de lijn Amsterdam-Dordrecht. NS bekijkt de mogelijkheid van bovengrondse spoorverdubbeling in Delft. De gemeente is geen voorstander van bovengrondse verdubbeling, vanwege te verwachten overlast.

##### 1990

- Delft neemt de wens voor een spoortunnel op in het collegeprogramma.

##### 1991

- Delft laat stedenbouwkundige Frits Palmboom kansen en bedreigingen van spoorverdubbeling onderzoeken. De uitkomst van de studie: een viersporige tunnel is de enige duurzame oplossing.

##### 1992

- Uitwerking Rail 21: Delft wordt voorlopig niet viersporig in verband met de kosten. NS anticipeert op het beschikbaar komen van elektronische middelen om de capaciteit van het bestaande viaduct te vergroten.
- De Tweede Kamer stelt vragen over de aanpak van het knelpunt in Delft.

### Periode 1993-1998

#### Draagvlak voor tunnel groeit

##### 1993

- Het eindrapport van de Stuurgroep Ondergrondse Vervoersinfrastructuur verschijnt, na onderzoek van onder meer de 'case Delft'. Conclusie: een viersporige tunnel is de enige variant waarmee 'veel milieuwinst' is te behalen en die 'een aanzienlijke verbetering van de huidige situatie' oplevert.
- De Tweede Kamer verzoekt de regering om te bevorderen dat op termijn een duurzame viersporige oplossing in Delft tot stand komt.

## 1994

- Minister Maij van Verkeer en Waterstaat stelt een werkgroep in die de uitvoerbaarheid van een duurzame oplossing onderzoekt.

## 1995

- Rained concludeert dat viersporigheid in Delft uit het oogpunt van capaciteit na 2010 wenselijk wordt.
- In een motie verzoekt de Tweede Kamer om een integraal onderzoek naar een duurzame inpassing van het spoor in de gemeente Delft.

## 1996

- De eerste Nederlandse internetpetitie levert ruim 500 steunbetuigingen op voor de spoortunnel in Delft. De gemeente biedt deze petitie per mail aan aan minister Maij van Verkeer en Waterstaat.
- NS concludeert in een geluidsrapport dat het Delftse viaduct een uniek knelpunt is, omdat er geen plek in Nederland is waar een dergelijk hoge geluidsbelasting (tot 84 dB) ten gevolge van spoorwegverkeer op zoveel huizen staat.
- Delft laat een extern bureau onderzoeken of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsoverlast terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Conclusie: dat kan alleen door het volledig inpakken van het viaduct.
- De discussie over het tracé van de hogesnelheidslijn naar Amsterdam komt ten einde. De nieuwe verbinding komt niet over de Oude Lijn (wat een spoortunnel in Delft zeker noodzakelijk zou maken); een meerderheid in de Tweede Kamer geeft de voorkeur aan een nieuwe lijn, door het Groene Hart.
- De Tweede Kamer stelt dat de huidige situatie rond het spoorviaduct in Delft een onaanvaardbaar stedelijk klimaat oplevert. In een motie verzoekt de Kamer de regering te overleggen met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland om te komen tot een gezamenlijke aanpak, inclusief kostenverdeling, opdat in 1997 duidelijkheid kan worden geboden over de termijn waarop het viaduct kan worden vervangen door een tunnel en over de financiële bijdrage van het Rijk. De Kamer verzoekt verder de spoortunnel op te nemen in de verkenningstabel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Transport (MIT).

## 1997

- De Tweede Kamer verzoekt in een motie om een verkenning van de mogelijkheden om door combinatie van rijksgeld en private investeringen een hoogwaardige inpassing te bereiken van infraprojecten (zoals de spoortunnel in Delft).

## 1998

- De Spoorzone wordt geselecteerd als voorbeeldproject Stimuleringsregeling Intensief Ruimtegebruik (StIR) van het ministerie van VROM. Met het bedrag dat Delft hiervoor krijgt geeft de gemeente Joan Busquets opdracht in 1999 een stedenbouwkundige visie op de Spoorzone te maken.
- Provinciale Staten van Zuid-Holland verzoekt GS om alles in het werk te stellen om de spoortunnel in Delft naderbij te brengen, door er bij het Rijk op aan te dringen dat de tunnel er zo snel mogelijk moet komen én door een provinciale bijdrage voor de ontwikkeling van een stedenbouwkundige inpassing van de viersporige tunnel met meerwaarde.
- De Tweede Kamer vraagt de regering om door verschuivingen binnen het MIT geld vrij te maken voor de spoortunnel in Delft.

## Periode 1999-2004

### Tunnelproject wordt voorbereid

## 1999

- Het kabinet besluit om € 174 miljoen te reserveren voor de tunnel in Delft.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt de Kamer toe dat de verkenning van de spoortunnel Delft begin 2000 start.
- De gemeente begint met het aankopen van panden in de Spoorzone die op termijn moeten wijken voor de ontwikkeling van het gebied. Aan de Van Leeuwenhoeksingel gebeurt het aankopen actief: de gemeente benadert alle eigenaren met de vraag of zij willen verkopen. Aan de Houttuinen koopt de gemeente tot medio 2002 passief aan: alleen als een eigenaar zelf zijn eigendom aanbiedt.

# INFO

## 2000

- Het kabinet besluit tot een extra investering in de spoortunnel Delft, door € 136 miljoen uit het budget voor het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) hiervoor te bestemmen. Met het eerder gereserveerde bedrag heeft het Rijk zo'n € 310 miljoen uitgetrokken voor het tunnelproject.
- Uit de opbrengst van de verkoop van EZH-aandelen reserveert Delft, na een meningspeiling onder Delftenaren, een bedrag van € 8,6 miljoen voor de Spoorzone.

## 2001

- Gemeenteraad van Delft besluit tot een gemeentelijke bijdrage aan de spoortunnel van € 45 miljoen.
- Verkenning 'Rijswijk – Schiedam, Spoorzone Delft' is afgerond. Daarin is een eerste kostenraming opgenomen: tunnel en station kosten ca. € 500 miljoen.
- Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat besluit op basis van de resultaten het project Spoorzone Delft op te nemen in het planstudieprogramma spoor. "De verrichte studies bieden mij voldoende aanknopingspunten om te verwachten dat een planstudie tot een goed onderbouwd projectbesluit kan leiden. Ik zie mogelijkheden voor kostenbesparende tunnelontwerpen en een vergroting van de opbrengsten uit PPS of uit andere bronnen."
- De minister verzoekt Delft de planstudie ter hand te nemen, vanwege de nauwe relatie tussen de realisatie van de tunnel en de invulling van het binnenstedelijk gebied. Dit in samenwerking met ProRail (toen nog Railinfrabeheer). In de meerjarenbegroting van het Infrastructuurfonds is een bedrag gereserveerd voor de aanleg van een tunnel met een op de toekomst gericht viersporig profiel en daarin opgenomen het station. De minister stemt in met het voorstel van Delft om een milieueffectrapport te laten opstellen voor zowel de spoortunnel (niet verplicht) als de stedelijke ontwikkeling (wel verplicht).

## 2002

- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden en gemeente Delft tekenen de procesovereenkomst voor de Spoorzone.
- De PvdA-fractie in de Tweede Kamer stelt voor een fonds in te stellen voor leefbaarheid en mobiliteit, ter financiering van onder meer de spoortunnel in Delft.
- Bij de behandeling van het MIT dringt de Tweede Kamer er bij minister De Boer van Verkeer en Waterstaat op aan de bouw van de spoortunnel in Delft door te zetten. De tunnel is hard nodig, want het huidige viaduct door Delft is 'niet meer van deze tijd', aldus een van de Kamerleden.



## 2003

- Minister De Boer van Verkeer en Waterstaat verschuift op de begroting 24 miljoen van de spoortunnel in Delft naar het spoorproject in Dieren. De minister zegt toe dat het een tijdelijke maatregel is, en dat het geld voor Delft er na 2010 weer bij komt. Kamerleden benadrukken dat deze maatregel niet mag leiden tot vertraging in de uitvoering van het spoorproject in Delft.
- Onderhandelingen met private partijen resulteren in een bod voor de bovengrondse gebiedsontwikkeling.
- Presentatie van de Miljoenennota: het project Spoorzone dreigt ernstige vertraging op te lopen. Het kabinet wil prioriteit geven aan het onderhoud van bestaand spoor.
- Bewoners- en belangenverenigingen richten het actiecomité Spoortunnel Delft NU op. De actievoerders halen in een maand tijd ruim 10.000 handtekeningen op van medestanders. De petitie wordt aangeboden aan de Tweede Kamer, voor de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat.
- De Milieueffectrapportage wordt afgerond.
- Joan Busquets legt de laatste hand aan het stedenbouwkundig masterplan voor de Spoorzone.
- De Kamer verzoekt de minister in een motie om nu te beslissen over het reserveren van een bedrag van € 344 miljoen, uit te geven na 2010, om de spoortunnel mogelijk te maken. De motie Mastwijk wordt met algemene stemmen aanvaard. De minister zegt de motie te bespreken in het kabinet.

### 2004

- De regio (provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden, bestuurlijk Platform Zuidvleugel en gemeente Delft) onderzoekt mogelijkheid van aanbesteden en bouw van spoortunnel, binnen randvoorwaarden van motie Mastwijk. Het initiatief leidt tot een aanbod van de regio aan het kabinet.
- Het kabinet presenteert de Nota Mobiliteit, met de investeringsplannen voor de periode 2011-2014. Het kabinet wil hierin geen geld uittrekken voor de Spoorzone. Het project krijgt geen prioriteit; volgens het kabinet is het 'geen verkeer- en vervoerknelpunt op basis van de Nota Mobiliteit'.
- Minister Peijs meldt de Tweede Kamer dat ze alsnog bereid is de motie Mastwijk uit te voeren: de tunnel in Delft komt er toch.
- De gemeente start de procedure om het bestemmingsplan voor het gebied Spoorzone te wijzigen.

## Periode 2005-heden

### Project van start

### 2005

- Op het voorontwerp bestemmingsplan ontvangt de gemeente ruim 150 reacties (89 schriftelijk en 68 mondeling), mede na twee inloopbijeenkomsten over het project.
- Een aantal reacties leidt tot wijzigingen in de plannen, die zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.
- Op 5 oktober ondertekenen de ministers Peijs en Dekker een bestuurlijke overeenkomst met de gemeente Delft.



### 2006

- De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan Spoorzone vast en gaat akkoord met de oprichting van een Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone.
- De selectie begint van een architect voor het station/stadskantoor.
- Het traject van aanbesteding start voor de bouw van de spoortunnel, het ondergrondse station en de bovengrondse inrichting.
- Vier architectenbureaus presenteren schetsontwerpen voor de stationshal en het stadskantoor. De ontwerpen zijn van Mecanoo Architecten, Rudy Uytenga Architectenbureau, Soeters Van Eldonk en Dirk Jan Postel / Kraaijvanger • Urbis.
- De provincie keurt het bestemmingsplan Spoorzone goed.
- De architectenselectie voor het project stadskantoor/stationshal verloopt moeizaam. Na bezwaren van drie architecten trekt het Ontwikkelingsbedrijf het voornemen in om een vervolgoopdracht voor het ontwerp te gunnen aan twee architecten (Soeters en Uytenga) en kondigt een herbeoordeling aan.

### 2007

- Om te komen tot een architect voor het project stadskantoor/stationshal start een vervolgprocedure. Hieraan nemen de vier architecten deel die eerder een schetsontwerp hebben gemaakt. De vervolgprocedure wordt ingezet, omdat de procedure tot dan toe – ook na een herbeoordeling – geen winnaar heeft opgeleverd. In juli levert de procedure een winnaar op: Mecanoo Architecten.
- De raad van commissarissen voor het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone wordt benoemd, met Klaas de Vries als voorzitter.
- 'Camping Babylon' verrijst op het voormalige emplacementsterrein, als voorbode van de veranderingen die in het gebied op stapel staan.
- Het bestemmingsplan Spoorzone treedt in werking, nadat de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening heeft afgewezen.
- Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat trekt € 20 miljoen extra uit voor de spoortunnel. De bijdrage is bedoeld voor een 'toekomstvaste' aanleg van de tunnel rond de Kampveldweg en het terrein van DSM/Gist. In november trekt de minister nog eens € 40 miljoen extra uit, bestemd voor het ontgraven van de tweede tunnelbuis.

### 2008

- De gemeente Delft en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM bespreken de risicoverdeling van het project opnieuw. De gemeente droeg als gevolg van de afspraken in 2005 het grootste deel van de risico's voor de bouw van de (2-sporige) tunnel. Delft stelt die afspraak ter discussie als gevolg van het besluit van Verkeer en Waterstaat in 2007 om het tunnelproject uit te breiden.
- De Raad van State oordeelt dat het bestemmingsplan Spoorzone Delft voor het grootste deel in stand kan blijven: het bestemmingsplan is grotendeels onherroepelijk geworden voor onder meer voor de bouw van de spoortunnel en de herontwikkeling van het stationsgebied.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Delft zijn overeengekomen om samen een extra bijdrage te leveren aan de bouw van de spoortunnel in Delft. De samenwerking maakt het mogelijk om de spoortunnel te gaan bouwen: in ruwbouw voor vier sporen, met twee sporen direct operationeel. Op 9 juli beklinken de betrokken partijen de afspraken. Dit gebeurt nadat minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van VROM hiervoor een overeenkomst hebben getekend met burgemeester Verkerk en wethouder Koning. Ook over de risicoverdeling zijn nieuwe afspraken gemaakt: Verkeer en Waterstaat draagt nu het projectrisico van € 45 miljoen. Het risico dat de gemeente loopt bij de realisatie van de tunnel is nog maximaal € 5 miljoen.
- ProRail gunt op 18 juli de bouw van de spoortunnel aan de Combinatie CrommeLijn VOF. De opdracht bestaat uit de bouw van een spoortunnel, een ondergronds station, een parkeergarage langs de Spoorsingel, het bouwrijp maken van het gehele plangebied en de uitvoering van een groot deel van het masterplan. De kosten bedragen € 355 miljoen.

