

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2002

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2001

Naar aanleiding van het verzoek de stand van zaken van het project Spoorzone Delft inzichtelijk te maken (zie 28 000 A, nr. 10, vraag 30), deel ik u het volgende mede. De verkenning «Rijswijk – Schiedam, Spoorzone Delft» is afgerond. Ik heb op basis van de resultaten van de verkenning besloten het project «Spoorzone Delft» in het planstudieprogramma spoor op te nemen. De verrichte studies bieden mij voldoende aanknopingspunten om te verwachten dat een planstudie tot een goed onderbouwd projectbesluit kan leiden.

In de verkenning is een kostenraming voor een viersporige tunnel opgesteld. Deze raming dient in dit stadium van het proces met grote voorzichtigheid te worden gehanteerd. Een viersporige tunnel te Delft kost, inclusief station, naar verwachting € 500 miljoen (f 1 100 miljoen, prijspeil 2001). In de meerjarenbegroting van het Infrastructuurfonds is een bedrag van € 301 miljoen (f 664 miljoen, prijspeil 2001) gereserveerd voor de aanleg van een tunnel met daarin opgenomen het station. Daarnaast hebben de regionale publieke partijen Delft en Haaglanden een bijdrage aan het project Spoorzone Delft toegezegd van respectievelijk € 45 miljoen en € 11 miljoen. Ik zie verder mogelijkheden voor kostenbesparende tunnelontwerpen en een vergroting van de opbrengsten uit PPS of uit andere bronnen. Tijdens de planstudiefase ontstaat nauwkeuriger inzicht in de kosten van het project en in de financiële bijdragen van partijen aan het project.

Vanwege de nauwe relatie tussen de realisatie van een tunnel en de ruimtelijk-economische invulling van het binnenstedelijke gebied heb ik de gemeente Delft gevraagd de planstudie ter hand te nemen en samen met Railinfrabeheer uiterlijk januari 2003 een voorstel voor een projectbesluit voor te leggen conform de Spelregels van het MIT. In deze planstudiefase worden ook mogelijke PPS-constructies gezien, opdat bij het projectbesluit de meest kansrijke variant kan worden verkozen. Vooralsnog wordt gestreefd naar een start van de realisatie van het project in 2006.

De gemeente Delft heeft u onlangs een brochure aangeboden waarin zij aangeeft dat door een gefaseerde aanleg van de tunnel en met een extra financiële bijdrage nu met de realisatie van het project kan worden aangevangen. Gelet op de te doorlopen procedures (Spelregels van het MIT) moet nu worden toegewerkt naar een project-besluit. Conform de Spelregels worden de kosten en de baten in de planstudie nader uitgewerkt en afgewogen. Zoals reeds vermeld ontstaat eerst in deze fase een duidelijk inzicht in de beschikbare financiële bijdragen en de PPS-potentie. Ik wens het project dan ook aan het einde van de planstudie integraal af te wegen en niet nu over een deel van het project of een deel van de financiën te besluiten. Overigens zal Railinfrabeheer een gefaseerde bouw als variant in de planstudie betrekken.

Het voortouw voor het opstellen van de publiek-publieke procesovereenkomst voor deze fase van de studie ligt bij de gemeente Delft. De overeenkomst heeft enige tijd op zich laten wachten daar voor de fundamentele invulling van het proces moest worden vastgesteld of voor uitvoering van het project de Tracéwet van toepassing is. Inmiddels is in overleg met het ministerie van VROM geconstateerd dat de Tracéwet niet van toepassing is. Voor de aanleg van de spoortunnel bestaat op basis van het Besluit m.e.r. geen plicht tot het maken van een milieueffectrapport (MER). Wel bestaat voor de realisering van het stedelijk programma een m.e.r.-beoordelingsplicht. Gemeente Delft heeft vanwege de wederzijdse verwevenheid van het stedelijk programma en de tunnel, aangeboden de milieueffecten voor zowel de spoortunnel als de stedelijke ontwikkeling in kaart te brengen. Ik acht dit aanbod van de gemeente Delft een goede zaak en heb het aanbod daarom graag geaccepteerd. Nu kan de procesovereenkomst door alle betrokken overheden binnenkort, gestreefd wordt binnen acht weken, worden ondertekend.

Uw laatste vraag betreft het onderzoek naar benuttingsmogelijkheden. Conform het uitgezette beleid wordt in elke studie bekeken of benuttingsmaatregelen een verwacht capaciteitsprobleem het hoofd bieden. Een tunnel te Delft wordt echter te allen tijde gedimensioneerd op vier sporen. De benuttingsstudie levert waardevolle informatie over de termijn waarop in Delft vier sporen nodig zijn en over de inrichting van de overige delen van het traject Rijswijk-Rotterdam.

In het vertrouwen u met bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos