

Procesovereenkomst Spoorzone Delft

Partijen

1. De Minister van Verkeer & Waterstaat, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen "V&W";
2. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen "VROM".
3. De provincie Zuid-Holland, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.M. Norder, gedeputeerde, handelend als gevolmachtigde van J. Franssen, die deze volmacht verstrekt in zijn hoedanigheid van Commissaris van de Koningin van de provincie Zuid-Holland op grond van het bepaalde in artikel 176 van de Provinciewet juncto hoofdstuk 10 van de AWB en overeenkomstig het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 5 februari 2002, hierna te noemen "provincie Zuid-Holland";
4. Het stadsgewest Haaglanden, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar portefeuillehouder verkeer en vervoer de heer mr.drs. B.J. Bruins, daartoe, op grond van artikel 39, lid 5, van de Regeling stadsgewest Haaglanden 1995, gemachtigd, bij besluit van 6 februari 2002, door de voorzitter van het stadsgewest Haaglanden de heer drs. W.J. Deetman, hierna te noemen "stadsgewest Haaglanden".
5. De gemeente Delft, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door Ir. H. J. Grashoff, wethouder van de gemeente Delft, handelend als gevolmachtigde van Mr. H. M. C. M. van Oorschoot, die deze volmacht heeft verstrekt in zijn hoedanigheid van burgemeester van Delft op grond van het bepaalde in artikel 171 van de Gemeentewet en overeenkomstig het besluit van het College van burgemeester en wethouders van Delft van 22 januari 2002 nr. 02/001409, hierna te noemen "gemeente Delft";

Overwegen het volgende

Het huidige spoorwegviaduct voldoet vanuit een oogpunt van overlast voor omwonenden niet en beperkt vanwege de geluidsoverlast en de barrièrewerking de stedelijke ontwikkeling van het stationsgebied van Delft.

Bovendien blijkt op basis van de uitgevoerde Verkenningsstudie (Railned dd. 5 september 2000) dat toename van het aantal treinen na 2010 tot de behoefte leidt aan partiële viersporigheid tussen Rijswijk en Rotterdam, en dat voor de lange termijn (circa 2020) integrale viersporigheid tussen Rijswijk en Rotterdam CS noodzakelijk is.

Een tunnel met een op de toekomst gericht, viersporig profiel vormt de oplossing waarbij wordt bereikt dat de overlast is op te lossen, extra ruimte ontstaat voor hoogwaardige stedelijke ontwikkeling en het eventuele capaciteitstekort het hoofd wordt geboden. Dit geldt zowel het gebied in de directe omgeving van het huidige station als voor de emplacementterreinen ten zuiden van het stationsgebied.

Deze aanpak biedt een koppeling van de kansen om de overlast van het spoorvervoer te verminderen en tegelijkertijd de stedelijke omgeving een kwaliteitsimpuls te geven.

Door het besluit van V&W in juli 2001 om de aanleg van een tunnel met viersporig profiel en daarin opgenomen een station in Delft op te nemen in de Planstudietabel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), wordt het huidige tweesporige viaduct mede erkend als verkeers- en vervoersprobleem.

Er bestaat groot draagvlak in de Tweede Kamer voor ondergrondse ligging van het spoor in Delft.

Ook uit afspraken in het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) met het stadsgewest Haaglanden blijkt de politieke bereidheid tot realisering van een spoortunnel in Delft. Daarin wordt al aangeduid dat voor de realisering hiervan een procesovereenkomst wordt gesloten.

Partijen zien in dat de doelstelling van het project efficiënter te bereiken is door een intensieve samenwerking, in eerste instantie bij de planvoorbereiding, tussen de publieke partijen, dan dat iedere publieke partij haar verantwoordelijkheid separaat invult.

Het project Spoorzone past binnen de beleidskaders van het Nationaal Verkeer en Vervoer Plan (NVVP) en de 5^{de} Nota over de Ruimtelijke Ordening/2020.

Komen het volgende overeen:

1. Doel en reikwijdte van de procesovereenkomst

Deze overeenkomst heeft als doel de samenwerking tussen partijen te regelen van de planvoorbereiding betreffende de ontwikkeling van het project Spoorzone Delft. In deze overeenkomst worden daartoe de verantwoordelijkheden van alle partijen vastgelegd. Uitgangspunt is dat iedere partij in de samenwerking die bouwstenen aandraagt die tot het natuurlijk domein van die partij behoren (zie artikel 5, 6 en 9).

Met deze overeenkomst beogen partijen geen in rechte afdwingbare verplichtingen in het leven te roepen.

2. Projectomschrijving

De overeenkomst heeft betrekking op de integrale (boven- en ondergrondse) gebiedsontwikkeling van het project Spoorzone Delft. Het project omvat de aanleg van een tunnel van circa 2600 meter lang met viersporig profiel en met inbegrip van een station, en ook de aanleg van een busstation, de aansluiting van tramlijnen, de bouw van voorshands 325.000 m² bruto vloeroppervlakte (woningen en kantoren), parkeervoorzieningen en de (her-)inrichting van de openbare ruimte.

Als projectgebied geldt: omgeving van de Kampveldweg, de strook tussen de gevels aan de Spoorsingel en Phoenixstraat en tussen de gevels aan de Westvest en de

Westsingelgracht, het station en omgeving (Houttuinen, Van Leeuwenhoeksingel), en het - voormalig - stationsemplacement ten noorden en ten zuiden van de Irenetunnel).

3. Doelstellingen betrokken partijen voor het project Spoorzone Delft

Partijen spannen zich in om in nauwe samenwerking de volgende hoofddoelstellingen te realiseren:

- de geluidsoverlast van het vervoer op de spoorinfrastructuur te beperken;
- een hoogwaardige stedelijke ontwikkeling te realiseren; en
- een toekomstige uitbreiding van de spoorcapaciteit mogelijk te maken.

Partijen beogen bij de gezamenlijke realisering van het project Spoorzone te komen tot één plan voor het totale project: optimale afstemming van de tunnel met de bovenbouw en de stedelijke ontwikkeling, hoge kwaliteit in het gebied, kostenefficiënte oplossingen, geoptimaliseerde opbrengsten en zo beperkt mogelijke risico's.

Binnen het project hebben partijen de volgende eigen doelstellingen:

V&W:

Het verminderen van de geluidsoverlast die het vervoer op de spoorinfrastructuur veroorzaakt en het mogelijk maken van een capaciteitsuitbreiding op termijn. Gedurende de studie wordt duidelijk op welke termijn capaciteitsuitbreiding noodzakelijk is en de wijze waarop deze wordt vormgegeven. Te Delft wordt onderzocht het realiseren van een tunnel met viersporig profiel, een station en het strekken van de bocht in de stad Delft.

VROM:

Het bijdragen aan de uitvoering van het beleid in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020. Enerzijds betreft dit binnen de stedelijke context van Delft het bereiken van een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit en anderzijds het wegnemen van een groot knelpunt in de kwaliteit in de leefomgeving via aanzienlijke reductie van de bestaande geluidhinder en het waarborgen van de veiligheid. Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit kan worden bereikt door intensief ruimtegebruik via het integreren van functies en door het samenbrengen van de verschillende vervoersmodaliteiten in een efficiënte overstapmogelijkheid in het centrum van Delft.

Provincie Zuid-Holland:

Het ondersteunen van een kwalitatief hoogwaardige stedelijke ontwikkeling door het stimuleren van economische ontwikkelingen rondom het knooppunt van Openbaar Vervoer bij het station Delft.

Het verbeteren van de kwaliteit en het uitbreiden van het openbaar vervoer netwerk in de Zuidvleugel met een knooppunt in Delft.

Stadsgewest Haaglanden:

Het verbeteren van het regionale openbaar vervoer en de aansluiting ervan op het landelijk netwerk van railvervoer.

Gemeente Delft:

Het verbeteren van de kwaliteit in de leefomgeving in het gebied aan de rand van de binnenstad door het reduceren van de geluidsoverlast van het spoor.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Delftse binnenstad voor het openbaar vervoer.

Het herontwikkelen van het stedelijk gebied in het geografische hart van de stad met een hoog kwaliteitsniveau zoals gevisualiseerd in de stedenbouwkundige visie van 1999, met een goede mix van kantoren, woningen en andere functies.

Duurzame economische ontwikkeling van “Delft Kennisstad”

4. Beoogde resultaten van deze overeenkomst

Partijen stellen in deze fase tezamen een Nota van Uitgangspunten vast, waarin de technische, veiligheids-, programmatische, organisatorische en financiële randvoorwaarden zijn beschreven voor het realiseren van een tunnel, het station en de stedelijke ontwikkeling van het plangebied.

Deze Nota van Uitgangspunten is onderbouwd met haalbaarheidsstudies – financieel, bedrijfseconomisch, maatschappelijk, ruimtelijk-economisch, milieu, infrastructuur, technisch – en voorzien van een planning.

Bovendien is erin aangegeven op welke wijze de samenwerking met private partijen wordt aangegaan en welke taken en verantwoordelijkheden daarbij aan de afzonderlijke publieke partijen zijn toebedeeld.

De Nota van Uitgangspunten bevat dus alle benodigde informatie om tot besluitvorming te komen over de maatregelen die iedere partij zal nemen en -op basis van financiële ramingen, inclusief een kostenverdeling- over de financiële bijdragen die ieder van de partijen zal leveren.

Indien bij de interne besluitvorming van partijen blijkt dat de financiële dekking van het project onvoldoende is, wordt gezocht naar oplossingen. Dit is een iteratief proces dat zich herhaalt tot de Nota van Uitgangspunten en de financiële dekking op elkaar zijn afgestemd.

Partijen streven er naar bij (de voorbereiding van) de realisatie van het project samen te werken met private partijen, teneinde te komen tot een zo kostenefficiënt mogelijk plan met zo hoog mogelijke kwaliteit.

Om dit te bereiken zullen partijen bij de voorbereiding van de realisatie van de stedelijke ontwikkeling en van de tunnel in duidelijke kaders aangeven welke eindresultaten zij willen – onder meer bij het opstellen van het bestemmingsplan en in het functioneel programma van eisen van de tunnel. Bovendien zullen zij ruimte laten aan private partijen om binnen die kaders te komen tot een optimale afstemming van de tunnel en de stedelijke ontwikkeling en de meest efficiënte wijze van realiseren van die eindresultaten.

5. Planvoorbereiding

Partijen zullen samenwerken in de planvoorbereiding van het project Spoorzone Delft.

Partijen leveren vanuit de eigen verantwoordelijkheden, voor eigen kosten een bijdrage aan de planvoorbereiding.

Elke partij neemt na afloop op basis van de Nota van Uitgangspunten een besluit over deze stukken en ook over de (financiële) bijdrage van die partij aan de realisering van het project.

Met een positief besluit van partijen committeren partijen zich tot een bestuurlijke inspanning om de gekozen oplossing te realiseren.

Aan het einde van de planvoorbereiding geldt dat:

1. het definitieve tracé van de viersporige spoortunnel is uitgewerkt;
2. de eisen voor functionaliteit van de spoortunnel en het station zijn uitgewerkt;
3. het programma van eisen over de OV-knoop (busstation, tramlijnen) is uitgewerkt;
4. het programma van eisen over de veiligheid in de tunnel en het station is uitgewerkt;
5. het globaal stedenbouwkundig (master-) plan voor het te ontwikkelen gebied met daarin opgenomen kwalitatief hoogstaande vormen van intensief ruimtegebruik is uitgewerkt;
6. het aantal m2 bruto vloeroppervlakte, onderverdeeld over aantallen woningen en m2 kantoorruimte bekend is;
7. de randvoorwaarden voor het milieu zijn geformuleerd;
8. de toekomstige samenwerking tussen publieke en private partners voor de uitwerking van de definitieve (bouw-)plannen en de realiseringsfase in een PPS-model is uitgewerkt;
9. het plan van aanpak voor het doorlopen van de (wettelijke) procedures is opgesteld;
10. inzicht bestaat in de financiële risico's van het project;
11. uitzicht bestaat op een sluitende financiering van het project (inclusief een beslissing van VROM over de financiële bijdrage aan het project).

Alle eisen en voorwaarden over de hierboven genoemde 11 punten worden in de bovengenoemde Nota van Uitgangspunten vastgelegd. Partijen stellen gezamenlijk en ieder afzonderlijk deze Nota van Uitgangspunten vast.

6. Opdrachtverlening

Voor de spoorweginfrastructuur – de spoortunnel en het station – ligt de verantwoordelijkheid voor de punten 1, 2 en 4, als bedoeld in artikel 5, bij V&W.

Het uitwerken van punt 3, als bedoeld in artikel 5, vindt plaats onder verantwoordelijkheid van het Stadsgewest Haaglanden.

Het opstellen van een stedenbouwkundig plan - punten 5 en 6, als bedoeld in artikel 5 - is een verantwoordelijkheid van de gemeente Delft.

De andere punten zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen.

Het opstellen van de Nota van Uitgangspunten wordt door partijen opgedragen aan de Gemeente Delft in samenwerking met Railinfrabeheer B.V., gevestigd te Utrecht.

7. Financiële bijdrage van partijen aan de uitvoering van het project

Partijen hebben de navolgende financiële bijdragen in het vooruitzicht gesteld.

In 1998 is bij V&W een bedrag van €163 miljoen (f360 miljoen gulden) beschikbaar gekomen voor de bouw van de spoortunnel. Uit de fondsen voor het BOR is in 2000

nog eens €127 miljoen (f280 miljoen) aan dit bedrag toegevoegd. Totaal, met prijspeil 2001, is €301 miljoen, (f664 miljoen) opgenomen op de begroting van V&W in het MIT, gericht op uitvoering in de jaren 2006 en verder.

VROM onderzoekt de mogelijkheid van het verstrekken van een financiële bijdrage aan het project Spoorzone Delft uit het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK).

De provincie Zuid-Holland spant zich in het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel in voor het verkrijgen van een financiële bijdrage aan het project Spoorzone vanuit het Zuidvleugelfonds.

In 2000 heeft het stadsgewest Haaglanden binnen haar BOR-budget € 23 miljoen (f50 miljoen) gereserveerd voor het ontwikkelen van een compacte OV-knoop. Dit bedrag is opgebouwd uit een storting van de gemeente Delft in dit stadsgewestelijke fonds ter grootte van €11 miljoen (f25 miljoen) en €11 miljoen (f25 miljoen) van het stadsgewest Haaglanden.

In juni 2001 heeft de gemeenteraad van Delft het besluit genomen €45 miljoen (f100 miljoen) voor de ontwikkeling van het project Spoorzone ter beschikking te stellen, waarvan €11 miljoen (f25 miljoen) voor de OV-knoop.

Eerst bij de besluitvorming door partijen over de Nota van Uitgangspunten wordt een beslissing genomen over het daadwerkelijk beschikbaar komen van de financiële bijdrage van partijen.

Deze beslissing vergt instemming door de Tweede Kamer en beschikbaarheid van financiën op de begroting.

Partijen erkennen dat de nu toegezegde publieke middelen (inclusief een bijdrage uit een PPS) onvoldoende zijn voor de algehele realisering van het project en spannen zich gezamenlijk in om oplossingen te vinden.

8. Milieueffectrapportage

Partijen hebben geconstateerd dat voor de uitvoering van het project 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). Voor de realisering van het stedelijk programma bestaat een MER-beoordelingsplicht. Partijen besluiten, gezien de wederzijdse verwevenheid van het stedelijk programma met de spoortunnel, de milieueffecten voor zowel de spoortunnel als het stedelijk programma te bestuderen. De gemeente Delft neemt daartoe het initiatief.

9. Taken die uit deze overeenkomst voor partijen voortvloeien

V&W:

- Stelt vervoerskundige en civieltechnische randvoorwaarden vast t.a.v. de rijks(rail)infrastructuur,
- Voert de regie over alle aspecten betreffende de spoorweginfrastructuur en rijksbeleid inzake verkeer en vervoer en draagt zorg voor het tot stand komen

van het ontwerp en de technische voorwaarden en functionele specificaties voor de tunnel en het station.

VROM:

- Biedt inhoudelijke en coördinerende ondersteuning bij de planvorming voor de realisatie van dit voorbeeldproject voor intensief ruimtegebruik en toetst de relevante delen van de Nota van Uitgangspunten op ruimtelijke kwaliteit.

Provincie Zuid-Holland:

- Draagt binnen het wettelijk kader en de praktische mogelijkheden zorg voor een spoedige afhandeling van ruimtelijke plannen en vergunningen in hun onderlinge samenhang.

Stadsgewest Haaglanden:

- Stelt vervoerskundige en civieltechnische randvoorwaarden vast voor regionaal (openbaar) vervoer.

Gemeente Delft:

- Voert de regie over de stedelijke ontwikkeling en verricht om die reden het algeheel procesmanagement.
- Ontwikkelt het stedenbouwkundig plan en verricht stedenbouwkundige, bouwkundige, technische, vervoerskundige en milieutechnische studies.
- Organiseert het maatschappelijk debat, inspraak en participatie.
- Bereidt het bestemmingsplan voor.
- Voert de regie in de voorbereidingen van de PPS-constructie.

Partijen wisselen alle benodigde informatie uit.

10. Organisatie

Partijen richten gezamenlijk een stuurgroep op die de regie voert op hoofdlijnen over het gehele proces van de planvorming en totstandkoming van de PPS.

Daarnaast richten partijen een ambtelijke werkgroep op die de besluiten, te nemen in de stuurgroep, in onderlinge coördinatie en samenwerking voorbereidt en uitvoert.

In de Stuurgroep Spoorzone Delft zullen zitting nemen:

- Wethouder Duurzaamheid gemeente Delft (vz.)
- Directeur Programma's en Projecten gemeente Delft (secr.)
- Vertegenwoordiger op bestuurlijk niveau van V&W
- Vertegenwoordiger op bestuurlijk niveau van VROM
- Vertegenwoordiger op bestuurlijk niveau van PZH
- Vertegenwoordiger op bestuurlijk niveau van het Stadsgewest Haaglanden
- Vertegenwoordiger van het Kenniscentrum PPS

De stuurgroep zal in beginsel drie maandelijks vergaderen.

In de Ambtelijke Werkgroep Spoorzone Delft zullen zitting nemen:

- Projectmanager Spoorzone van de gemeente Delft (vz.)
- Assistent projectleider Spoorzone van de gemeente Delft (secr.)
- Vertegenwoordiger DZH RWS

- Vertegenwoordiger van Railinfrabeheer
- Vertegenwoordiger RPD VROM
- Vertegenwoordiger RO van provincie Zuid-Holland
- Vertegenwoordiger Openbaar Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden
- Vertegenwoordiger Kenniscentrum PPS

De werkgroep zal gedurende de eerste fase van de planstudie in beginsel maandelijks bijeen komen.

De werkgroep zal ter uitvoering van haar taak over kunnen gaan tot het instellen van diverse werk- en taakgroepen voor de uitvoering van specifieke taakopdrachten.

De kosten die gemoeid zijn met de invulling van deze overeenkomst dragen partijen zelf. Indien partijen aanvullende onderzoeken noodzakelijk achten, zal de gemeente Delft voor voorfinanciering ervan zorgdragen. In de stuurgroep wordt vastgesteld hoe de financiering wordt afgeregeld.

11. Planning

Partijen streven ernaar de Nota van Uitgangspunten in januari 2003 af te ronden en spreken de intentie uit op basis hiervan zo spoedig mogelijk besluiten te nemen. Deze tijdsspanne is relatief kort voor een complex project als de Spoorzone Delft, zodat van alle partijen een gerichte inzet benodigd zal zijn.

Partijen beogen een start van de bouwwerkzaamheden zo mogelijk medio 2006. Waar deelplannen eerder gestart kunnen worden (stationsgebied) zullen partijen hieraan optimaal bijdragen.

12. Looptijd van de overeenkomst

Deze overeenkomst treedt in werking vanaf de dag na ondertekening en eindigt na het behalen van de gestelde doelen of nadat partijen gezamenlijk hebben besloten tot ontbinding van de overeenkomst, bijvoorbeeld indien de eventuele onhaalbaarheid door partijen wordt vastgesteld dan wel andere inzichten daartoe aanleiding geven.

Ongeacht het hiervoor gestelde eindigt de overeenkomst van rechtswege op 1 april 2003, tenzij partijen voor afloop van de overeenkomst gezamenlijk, schriftelijk besloten hebben de overeenkomst te verlengen met een termijn van telkens ten hoogste 1 jaar.

Aldus overeengekomen en in vijfvoud ondertekend te Delft op 20 februari 2002

De Minister van Verkeer & Waterstaat,

T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, voor deze de
staatssecretaris van VROM,

J.W. Remkes

De Provincie Zuid-Holland,

J. M. Norder

Het stadsgewest Haaglanden

B. J. Bruins

De Gemeente Delft

H. J. Grashoff

