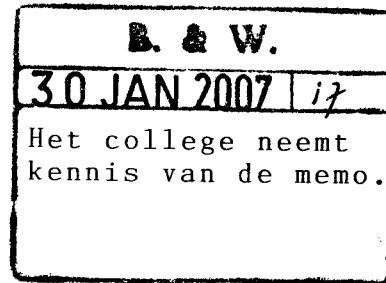


Spoorzone Delft

Doorkiesnummers:
Telefoon 219 7917

Aan:
De leden van de commissie Ruimtelijke Ordening
Afschrift aan



Memo

Datum
23-01-2007
Oms kenmerk

Onderwerp
Voortgang project Spoorzone

Opsteller
Barry Raymakers
Bijlage

Inleiding

Op 5 oktober 2005 ondertekenden de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM een bestuurlijke overeenkomst met de gemeente Delft. Daarmee gaven ze het startsein voor het project Spoorzone. Het project is nu volop in voorbereiding. Deze notitie geeft u een globale stand van zaken. In de vergadering van de commissie Ruimtelijke Ordening van 15 februari kunt u een uitgebreidere toelichting verwachten.

Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone

Voor het uitvoeren van het project is het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone BV (OBS) opgericht, waarin de gemeente samenwerkt met ProRail. De gemeenteraad heeft hiermee in februari 2006 ingestemd. Het voorstel is vervolgens voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, die het inmiddels hebben goedgekeurd. Het OBS is vervolgens op 5 oktober opgericht en functioneert feitelijk met ingang van 1 januari 2007.

Bestemmingsplan

Op 23 februari 2006 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Spoorzone vastgesteld. Op 17 oktober hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het bestemmingsplan ongewijzigd goedgekeurd. De gemeente heeft het plan vervolgens ter inzage gelegd van 7 november tot en met 18 december 2006. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid beroep in te stellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hier zijn 10 beroepen ingesteld, waarvan 1 met een verzoek om een voorlopige voorziening.

Aanbesteding spoortunnel

De aanbesteding van het project is in het voorjaar van 2006 gestart. Het aan te besteden werk omvat zowel de bouw van de spoortunnel met het ondergronds station en de parkeergarages, als de herinrichting van de openbare ruimte. ProRail – verantwoordelijk voor bouw en onderhoud van spoorwegen in Nederland – heeft in 2006 aannemers die belangstelling hebben voor het project uitgenodigd zich aan te melden. Op dit moment loopt het overleg met bouwcombinaties.

Er is voor gekozen de bouwmethode niet voor te schrijven, maar gegadigden door een *design and construct*-procedure ruimte te bieden voor

het uitwerken van alternatieven. De inschrijfperiode voor gegadigden eindigt op 30 maart. Na beoordeling van de biedingen kan het werk voorlopig worden gegund. Nadat alle benodigde vergunningen zijn verleend volgt half 2008 de definitieve gunning door ProRail, onder verantwoordelijkheid van het OBS Delft. Daarna kan de uitvoering onmiddellijk starten.

Stedenbouwkundig ontwerp en architectuur

Prof. Joan Busquets heeft in 1999 de basis gelegd voor het stedenbouwkundig ontwerp voor het gebied. Op basis van de visie die hij toen presenteerde is het masterplan Spoorzone gemaakt, dat de raad in oktober 2003 heeft vastgesteld. T.b.v. de aanbesteding van het inrichtingsplan openbare ruimte is het masterplan verder gedetailleerd. .

Knooppunt openbaar vervoer

Het ontwerp voor het OV-knooppunt wordt voorbereid. Voor het ondergrondse deel van het knooppunt (perronhal en fietsenkelder) werkt architectenbureau Benthem Crouwel het ontwerp uit.

De architectenselectie voor het stadskantoor met stationshal heeft nog niet geleid tot een keuze voor één architect. Het voornemen om een ontwerpopdracht voor het stadskantoor met stationshal te gunnen aan twee architecten is eind 2006 ingetrokken. Aanleiding voor dit besluit waren de aard en diversiteit van de bezwaren die architecten hebben ingediend tegen de gevoerde selectieprocedure. In 2007 moet een definitieve keus vallen voor een architect.

Verwerving

Voor uitvoering van de plannen moeten panden worden verworven in het stationsgebied (Van Leeuwenhoeksingel en Houttuinen) en – in mindere mate – in Voorhof-Noord (Mercuriusweg en omgeving Nijverheidsstraat). Aan de noordzijde van het gebied is de verwerving van het Bacinolgebouw noodzakelijk.

De gemeente is in 2000 begonnen met het aankopen van de panden in het stationsgebied, omdat toen steeds zekerder werd dat de tunnel er zou komen en de gemeente bewoners niet te lang in onzekerheid wilde laten. Het meeste onroerend goed is inmiddels in handen van de gemeente. Daartoe behoren ook de gronden en opstallen die in het bezit waren van NS Vastgoed. In het stationsgebied zijn vrijwel alle panden aangekocht op 3 woningen na. De aangekochte woningen worden tijdelijk verhuurd via woningcorporatie Duwo. Het voormalige PTD-complex is al langer in handen van de gemeente, en wordt eveneens tijdelijk verhuurd.

Over de aankoop van het Bacinolgebouw is de gemeente in overleg met DSM Gist, dat het pand in eigendom heeft. Het gebouw is tijdelijk in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw.

Platform Spoor

Met bewoners- en belangenorganisaties in de Spoorzone is een intensief contact, onder meer via het Platform Spoor. Dit platform functioneert sinds 1999 om informatie en standpunten uit te wisselen. Inmiddels is de opzet van dit overleg aangepast. Het platform is onderverdeeld in vier overleggroepen: drie voor te onderscheiden deelgebieden in de Spoorzone en een vierde overleg met ondernemersorganisaties. De organisaties die nu

zijn vertegenwoordigd in het Platform Spoor hebben alle een uitnodiging ontvangen om deel te nemen aan de nieuwe overleggen. Over deze wijziging is de raad in oktober geïnformeerd.

Planning

De uitvoering van het project Spoorzone (spoortunnel én nieuwbouw bovengronds) neemt ruim tien jaar in beslag.

De planning blijft erop gericht in 2008 te beginnen met de bouw van de spoortunnel. De haalbaarheid van deze planning hangt met name af van het verloop en het resultaat van de aanbestedingsprocedure.

In 2010 is de start van de bouw van het stadskantoor en de stationshal gepland. De stationshal en de eerste fase van het stadskantoor komen direct boven de spoortunnel. Zodra de tunnel in gebruik is en het oude spoor weg is (2012), wordt naast de tunnel een parkeergarage gebouwd en kan daarop het tweede deel van het stadskantoor worden gebouwd, op de locatie van de spoorbaan die vrijkomt.

De nieuwbouw in de Spoorzone kan voor een klein deel beginnen tegelijk met de bouw van de tunnel. De meeste woningen zullen later volgen. De laatste fase van de stedelijke ontwikkeling kan in 2019 klaar zijn.