

De voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 september 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2007/6862	2060723860
Onderwerp	
Kamervragen Spoortunnel Delft	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen over de Spoortunnel in Delft, gesteld door de leden Vermeij, Samson en Cramer.

1. Kent u het artikel "Uitsluitel spoortunnel Delft op 6 september"? ¹
1. Ja.
2. Herinnert u zich uw uitspraken tijdens het algemeen overleg netwerkaanpak op 5 juli 2007, waarin u aangaf dat het aanleggen van een volledige tunnelbak ten behoeve van vier sporen een belangrijk element vormt waar het de capaciteitsuitbreiding op het spoor tussen Rotterdam en Den Haag betreft? Herinnert u zich tevens uw uitspraken waarin u aangaf dat de meerkosten van het direct aanleggen van zo'n volledige tunnelbak relatief laag zijn, en dat het later aanleggen van zo'n constructie in elk geval duurder is?
2. Ja.
Voor de realisatie van het project is een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en het Rijk gesloten. Deze Uitvoeringsovereenkomst voorziet in de aanleg van een volledige tunnelbak. Het gaat dan om een vier sporige tunnelbak waarvan minimaal twee sporen zijn uitgegraven en ingericht.

¹ <http://www.ad.nl/denhaag/delft/article1598994.ece>

Door de aanleg van een tunnelbak waarin een derde en vierde spoor kunnen worden uitgegraven en ingericht zijn de additionele kosten als gevolg van het eventueel later besluiten tot vier sporige inrichting beperkt.

3. Heeft u de quickscan spoortunnel Delft zoals aangekondigd in het algemeen overleg Netwerkaanpak afgelopen zomer uitgevoerd? ² Zo ja, wat was daarvan de uitkomst? Ontvangt de Kamer de resultaten van deze quickscan op korte termijn, zodat de uitkomst in de aanbesteding nog kan worden meegenomen?
3. Ja. Uit de quick scan blijkt dat er op basis van de beschikbare prognoses en afhankelijk van het gehanteerd groeiscenario vroeg of laat een knelpunt optreedt wat betreft de zitplaatscapaciteit van het huidige materieel. Voor het oplossen van dat knelpunt zijn er meerdere oplossingsrichtingen te bedenken die uiteenlopen van uitbreiding van het aantal treinen en de infrastructuurcapaciteit tot enkel wijziging van lijnvoering en inzet van dubbeldekker en/of langere treinen. De quick scan wordt u toegestuurd met de eindresultaten van de LMCA.
4. Deelt u nog altijd de mening dat het goedkoper is en minder overlast veroorzaakt indien de spoortunnel constructie Delft meteen in eerste aanleg gereed wordt gemaakt voor vier sporen? Zo ja, wordt dit dan ook meegenomen in de aanbesteding waarvan de deadline in september aanstaande is vastgesteld?
4. Ja. Ik heb daarom besloten om nu reeds € 20 mln extra bij te dragen ten behoeve van kleine infrastructurele aanpassingen voor een toekomstvast invulling van de spoorcorridor Delft, zodat de eventuele aanleg van viersporigheid in de toekomst goedkoper is en minder overlast met zich meebrengt. Deze kleine infrastructurele aanpassingen voorzien, ten opzichte van de oorspronkelijke plannen, in een verlenging van de tunnel aan de noordzijde nabij het DSN terrein. Dat voorkomt dat in de toekomst, indien tot aanleg van vier sporigheid besloten wordt, de tunnel op dat moment moet worden verlengd en de kruisende wegen dientengevolge gereconstueerd moeten worden. De aanpassingen zullen worden meegenomen in de aanbesteding in september.
5. Hoe groot is het verschil in kosten tussen nu een tunnelconstructie voor vier sporen aanbesteden en dit later additioneel aanbesteden? Welke financiële constructies overweegt u?
5. Er wordt reeds een tunnelconstructie voor vier sporen aanbesteed. In aanvulling kan ik u wel mededelen dat het mij duidelijk is dat het uitgraven en inrichten van het derde en vierde spoor binnen die tunnelconstructie, met het nu beschikbare investeringsbedrag niet mogelijk is. Deze additionele kosten voor het gebruiksklaar maken van het derde en vierde spoor zijn substantieel.

² Kamerstuk 29 644, nr. 82

6. Moet, indien niet op zeer korte termijn (in september) gekozen wordt voor het aanbesteden van een tunnelconstructie voor vier sporen, er een nieuwe procedure worden gestart en zal de aanleg van de tunnel dan niet in 2012 maar veel later gereed zijn? Hoeveel extra kosten zijn aan deze vertraging verbonden? Wat zijn de gevolgen qua capaciteit voor het personenvervoer én goederenvervoer over het spoor? Acht u dit een reële optie?
6. Neen, er is namelijk een tunnelconstructie voor vier sporen aanbesteed. Als op een later moment besloten wordt om het derde en vierde spoor binnen die tunnelconstructie uit te graven en in te richten dan hoeft de aanbestedingsprocedure niet herstart te worden. Dit zal geen extra gevolgen hebben voor de capaciteit voor het personenvervoer én goederenvervoer over het spoor, omdat het uitgraven en inrichten van die sporen de treinenloop in de andere tunnelbuis niet hindert. Deze optie is overeengekomen met Gemeente Delft, ProRail en het Ministerie van VROM, en acht ik vooralsnog reëel
7. Bent u bereid deze vragen vóór 31 augustus aanstaande te beantwoorden in verband met de deadline voor de aanbesteding?
7. Ik heb de vragen zo snel mogelijk beantwoord.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings