

# Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	IenM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheidproblemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

**Oplossing** Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is voor 2020 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voorzien om spoorboekloos reizen mogelijk te maken. Vooruitlopend op het besluit tot spooruitbreiding wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

## Planning

Aanbesteding: 2007  
Gunning 4-sporige ruwbouw tunnel: 2008  
Start bouw tunnel: 2009  
Oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel: 2015  
Oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 453 mln (incl. BTW, van voormalig VenW en vaste bijdrage voormalig VROM). Bijdrage van derden: bijdragen vanuit provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en Gemeente Delft.

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidscontract Randstad. In 2005 is tussen Delft en het Rijk (voormalig VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, waarbij het risico is neergelegd bij Gemeente Delft. In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treinendeel van het project Spoorzone Delft door het Rijk teruggenomen. Moties: motie Van Heemst/Giskes, 98/99, 26 263 nr 39, motie Mastwijk c.s., 03/04, 29 200 XII, nr 88.

## Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën		•	•	•		
Pol./Best.			•			

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** in 2008 is uit een externe audit op het project Spoorzone Delft/spoortunnel gebleken dat het project een tekort kent. Voor de dekking van het tekort bij de directe kosten is in 2008 een oplossing gevonden, onder meer door additionele bijdragen van provincie Zuid-Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft, waarbij is afgesproken dat VenW zorg draagt voor de € 53 mln extra risicoreservering.

**2011:** als gevolg van scopewijzigingen en de uitloop van voorbereidende werkzaamheden is de oplevering van de spoortunnel met ruim één jaar vertraagd.

**2012:** oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het beschikbare budget volstaat niet om deze risico's te dekken. Tussen de betrokken partijen worden in 2012 afspraken gemaakt over de financiële consequenties. Na ingebruikname van de oostbuizen van de tunnel wordt het bestaande spoorwegviaduct afgebroken en worden tot 2017 de westbuizen van de tunnel gerealiseerd.