

Delft en de spoortunnel: ex-wethouder Rik Grashoff blikt terug

Verslag van Eric Burgers

Op 28 februari bereikte het project Spoorzone Delft een belangrijke mijlpaal: de eerste van twee spoortunnelbuizen en een gloednieuw treinstation werden onder de nodige belangstelling in gebruik genomen. Rik Grashoff, partijvoorzitter van GroenLinks, was van 1998 tot 2006 wethouder van Delft en medeverantwoordelijk voor belangrijke besluiten over project Spoorzone Delft. Tijdens een bijeenkomst van debatcentrum TOP Delft op 12 maart ging hij in op de voorgeschiedenis van het project, gevolgd door commentaar van Aad van Tongeren.

De discussie is gevoerd aan de hand van een aantal [stellingen](#).

Volgens Grashoff heeft het gemeentebestuur zich niet in het project verslikt. Dat door een economische crisis de voorziene vastgoedontwikkeling in het water viel, was niet te voorzien.

Gemeente Delft verkeert momenteel in economisch zwaar weer. Tegenvallende opbrengsten uit verschillende vastgoedontwikkelingen, waaronder die in de Delftse spoorzone, drukken op de begroting. Maar dat de financiële bijdrage die de gemeente levert aan de bouw van de spoortunnel en het ondergronds station een wezenlijke oorzaak zou zijn van huidige tekorten in de gemeentelijke kas is volgens Grashoff een misverstand.

Vier sporen

Grashoff laat de geschiedenis van project Spoorzone Delft in 1988 beginnen. In dat jaar meldt de NS zich bij de gemeente Delft met de intentie om de treinverbinding tussen Den Haag en Schiedam naar vier sporen uit te breiden. De maatregel maakt onderdeel uit van het beleidsplan "Rail 21". Het voorstel is om op het bestaande spoorviaduct een tweede viaduct te bouwen. Dit bracht het toenmalige stadsbestuur tot een fundamentele keuze tussen verzet tegen rijksbeleid, inclusief verlies aan invloed op de planvorming, en de mogelijkheid een eigen plan te trekken en zo de wijze van uitbreiding naar vier sporen te kunnen sturen. 'Dat er een keer vier sporen zouden komen was duidelijk. In 1988 maakt het stadsbestuur een breed gedragen keuze voor een tunnel als oplossing. Viersporigheid, ja, echter niet ten koste van als wel ter versterking van de kwaliteit van de stad.' In de programma's van achtereenvolgende colleges van b&w, van welke samenstelling dan ook, is een viersporige tunnel vervolgens telkens een uitgangspunt geweest, aldus Grashoff.

Nek uitsteken

In discussies over de HSL begin jaren '90 pleit gemeente Delft ervoor het tracé door Delft te laten lopen – de oude lijn is een van de door het Rijk bestudeerde varianten – en dit te combineren met de aanleg van een tunnel. Grashoff: 'In 1996 wordt de HSL door het Groene Hart gelegd, tunnel inclusief, en blijft Delft met het viaduct zitten. Ik heb altijd veel begrepen van besluitvormingsprocessen, maar van deze niets.' Intussen is in 1994 duidelijk geworden dat het Rijk geen tunnel in Delft wil en lijkt de gewenste uitbreiding naar vier sporen minder dringend. In dat jaar beseft het stadsbestuur dat ze 'ongelooflijk zal moeten trekken en sleuren en de nek zal moeten uitsteken om dit ooit voor elkaar te krijgen.'

Het CvB neemt een principebesluit om fl 100 mln. in het project te investeren. Helemaal geen vreemde redenering, zegt Grashoff, gezien de kans die de aanleg van een tunnel biedt om een centraal in de stad gelegen gebied te kunnen ontwikkelen. Delft kampt met woningverdunning – bewoners gebruiken meer vierkante meters waardoor een behoefte aan meer woonruimte ontstaat – en een nieuwbouwlocatie is er niet direct: 'Tanthof was af'. Om de binnenstedelijke voorzieningen op peil te houden was er behoefte aan nieuwe woningen. 'Er was ook een behoefte iets aan dat viaduct te doen en juist daar, naast de binnenstad, woningen te ontwikkelen.' Grashoff rekent voor dat nieuwbouw van 1500 woningen, zoals voorzien in het masterplan voor de Spoorzone (2003) van stedenbouwkundige Joan Busquets, anno 2015 € 5,7 mln. per jaar aan inkomsten uit het gemeentefonds en OZB zouden opleveren. 'Een belangrijke ontwikkeling, dus, voor de financiële gezondheid van de stad op de lange termijn, zeker als die stad geen alternatieven heeft. Hiervoor koos het college van b&w destijds, met zeer brede steun van de gemeenteraad.'

‘Alles klaar hebben staan’

Omdat in opeenvolgende studies van het ministerie van Verkeer en Waterstaat naar het spoor door Delft het viaduct in stand blijft, maar in de Tweede Kamer wel politieke steun is voor de Delftse ambitie, intensiveert de gemeente vanaf 1998 haar lobby, ook in de Tweede Kamer. Terwijl de gemeente lobbyt, (financiële) steun vindt bij de provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden en met ontwikkelaars in gesprek gaat over mogelijkheden voor publiek-private samenwerking, keert het tij bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Toenmalig minister Tineke Netelenbos blijkt wel ontvankelijk voor het tunnelinitiatief en is in 2002 bereid om, bij wijze van symbolisch gebaar, de eerste paal te slaan. ‘Als je wil dat het lukt, moet je alles klaar hebben staan’, benadrukt Grashoff. Ruimtelijke planvorming, afspraken met ontwikkelaars (in casu NS Vastgoed en Ballast Nedam) en politieke besluitvorming op verschillende niveaus komen allemaal parallel aan elkaar te lopen.

Risico's

Nadat in 2003 het masterplan Spoorzone Delft van Busquets in de gemeenteraad is vastgesteld, volgt in 2004, onder minister Karla Peijs, commitment van het rijk op één voorwaarde. Grashoff: ‘De rijksbijdrage is gefixeerd en als het ergens fout gaat is het risico voor Delft. Dat kan natuurlijk niet want dan is het project eigenlijk te groot voor Delft.’ Grashoff vertelt dat om het risico te beperken, in de bestuurlijke overeenkomst (2005) met het Rijk is opgenomen dat de scope van het project in bepaalde omstandigheden zou kunnen worden verkleind door een heel stuk van de tweede tunnelbuis te schrappen. ‘Dit was de grootste en belangrijkste risicobeheersingsmaatregel.’ In 2008 zijn in overleg met toenmalig minister Eurlings de met de bouw van de spoortunnel en het ondergronds station gepaarde risico's weer bij het Rijk komen te liggen, op voorwaarde dat Delft bovenop de fl 100 mln. = € 45 mln. nog eens 5 mln. eigen geld zelf zou investeren. Grashoff stelt dat gemeente Delft weleens veel hogere bedragen in de schoenen krijgt geschoven, omdat bijdragen van partners zoals de provincie, Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam niet apart worden benoemd.

Tegenvallers

Dat vervolgens door een economische crisis het perspectief op ontwikkeling rigoureus verandert, waardoor de raamovereenkomst met de ontwikkelaars NS Vastgoed en Ballast Nedam wordt ontbonden, had in 2005 niemand kunnen voorzien, betoogt Grashoff. Dat grondwaarden zijn gedaald en de gemeente schade oploopt als gevolg van onder meer tegenvallende inkomsten en verschuldigde rente staat buiten kijf. ‘Wel betwijfel ik of het verstandig was, in 2012, om de voorgenomen bouw van 1500 woningen naar 1200 woningen terug te brengen.’ Dit gebeurde in het kader van de keuze voor een andere, meer flexibele ontwikkelingsstrategie door de gemeente, met onder meer ruimte voor particulier initiatief. Over de investering in een nieuw gemeentelijk stadskantoor (circa € 82 mln.) in de spoorzone, waarin de stationshal is geïntegreerd, zegt Grashoff: ‘Of je een stadskantoor bouwt of een spoorzone ontwikkelt, zijn twee aparte beslissingen. Als je een stadskantoor gaat bouwen, hadden wij besloten, is dit verreweg de beste plek. Als ik nu terugkijk, en had geweten wat de stad in financiële zin zou overkomen, zou ik hebben gezegd: een commercieel kantoor of woningbouw kan ook werken.’

Kanttekeningen

Aad van Tongeren, Delfts gemeenteraadslid van 1997 tot 2014, stelt in een reactie dat het uitgangspunt altijd is geweest dat de gemeentelijke investering in de tunnel gedeeltelijk zou worden terugverdiend met opbrengsten uit grondexploitatie en OZB. ‘Dat geld hadden we niet, we hebben het wel begroot en naar voren gehaald. Gemeente Delft betaalt momenteel circa € 10 mln. per jaar aan het Rijk.’ Dit gebeurt op basis van een vaste bijdrage van € 117 mln. aan het project van gemeente én partners. ‘De teller staat nu op circa € 85 mln.’ Delft heeft dus nog wat af te lossen ‘terwijl er voorlopig een jaarlijks tekort op de begroting staat.’ Het project is daarmee geen oorzaak van de huidige omstandigheden, betoogt Van Tongeren, maar speelt vanwege de onomkeerbaarheid van de financiële verplichtingen wel een substantiële rol in de huidige bezuinigingsopgave. Van Tongeren noemt als kritische factor in de besluitvorming over een project van deze omvang ook het belang van heldere

informatievoorziening: 'Een groot deel van de gemeenteraad heeft in 2007 heel veel moeite moeten doen om alle informatie die je nodig hebt om een goed besluit te kunnen nemen, boven water te krijgen.'

Grote groeilocatie

Ter afronding is er gelegenheid voor een blik in de toekomst. Een aantal stellingen dient als kapstok. Een ervan betreft het stedenbouwkundige programma. In hoeverre komt de ontwikkeling van de spoorzone als regionale toplocatie programmatisch tot zijn recht? Grashoff beschouwt verdichting aan de noordelijke kant van het gebied, rondom het station, als een kansrijke optie. 'Op zo'n manier dat dit toegevoegde waarde heeft voor de diversiteit van functies.' Paul van der Grinten vraagt zich af of hiervoor ruimte is binnen de kaders van de stedenbouwkundige planvorming en op een bij Delft passende maat en schaal. Joost Schrijnen betoogt dat de aanleg van de spoortunnel in feite een van de projecten is waarmee de onderliggende infrastructuur van de Zuidvleugel vorm krijgt, en dat de programmering van de spoorzone dus een bovenlokale aangelegenheid zou moeten zijn. 'De discussie moet door én met de gemeente, én de TU Delft, op dat niveau worden gevoerd. Dan is er opeens heel veel ruimte en is Delft de grote groeilocatie van het midden van de Zuidvleugel.' Gé Kleijweg, ondernemer vraagt: 'Er wordt constant bevestigd dat we als Delft in grote lijnen een goede beslissing hebben genomen. We hebben een prachtig ov-knooppunt. Er is ruimte in de stad om te ontwikkelen. We moeten onszelf gaan verkopen, de markt opzoeken. Hebben we daarvoor capaciteit? Hoe maken we energie in de stad? Als je vandaag wethouder zou zijn van Delft, hoe pak je dat aan?' Grashoff: 'Ik zou op zoek gaan naar inhoudelijk en bestuurlijk creatieve mensen, mensen die ingangen hebben, en kijken of je dit gebied in Delft zou kunnen versterken op zijn inhoudelijke invulling. Dan zou ik zoeken naar mogelijkheden voor verdichting. Ik zeg niet ik ze per se zou vinden, maar ik denk dat ze er zijn. Wat voor soort initiatieven zou je naar je toe kunnen trekken: uit de markt of eventueel door Aboutaleb te stalken en te zeggen: steun dit plan, dat heb je in het verleden ook gedaan, dat deden jouw voorgangers ook.'

Dit verslag is ook opgenomen in

<http://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikel/16795-delft-en-de-spoortunnel-ex-wethouder-rik-grashoff-blikt-terug>