

**Design and destruct,  
De bouw van de spoortunnel in Delft**

Dr. Enne de Boer  
TU Delft, Fac. CiTG, Afdeling Transport en Planning  
e.deboer@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
25 en 26 november 2010, Roermond**

## **Samenvatting**

### *Realisatie van toekomstwaarde door het uitvlakken van de geschiedenis?*

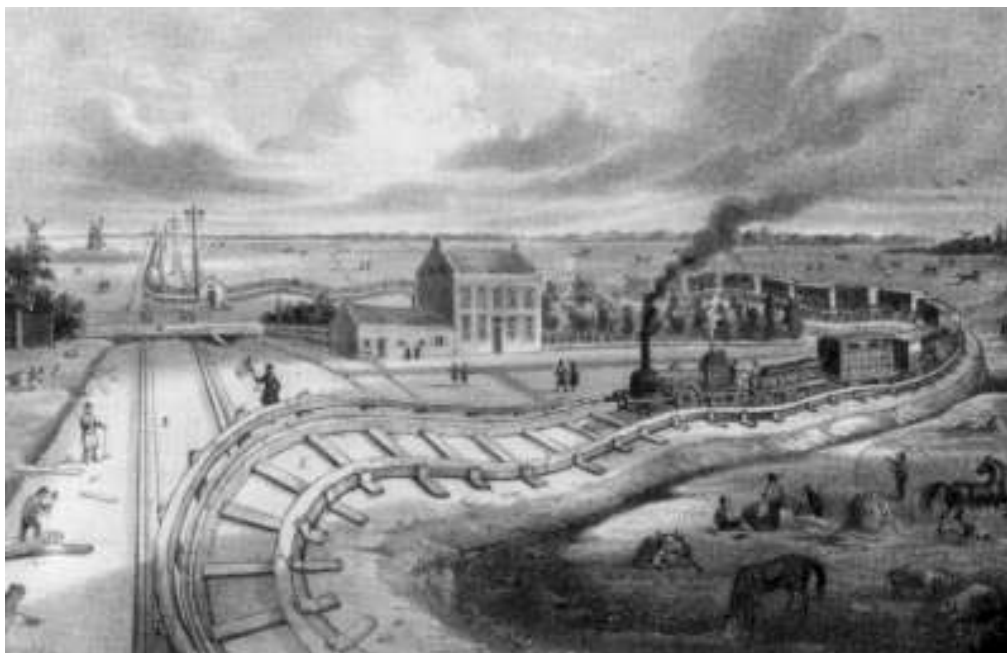
In Delft wordt een viersporige spoortunnel gebouwd. Die moet het bestaande dubbelsporige viaduct vervangen. De historische tracering van de lijn is curieus, vlak langs de binnenstad met een knik voor het station. De stad heeft dat zelf gewild, maar met de uitbreiding van de stad en van het weg- en treinverkeer werd de lijn een obstakel. Ze werd in 1965, weer op verzoek en op kosten van de stad, op viaduct gebracht. Begin jaren negentig vond men de milieuhygiënische overlast dusdanig dat de stad een geluidscherm wilde plaatsen. Dat werd door aanwonenden verworpen vanwege het verlies aan uitzicht. Nu wordt deels vanwege de overlast en mede op kosten van de stad een tunnel tot stand gebracht, omdat niet langer door het Ministerie ontkend wordt dat vier sporen wenselijk zijn.

De westelijke rand van de binnenstad werd en wordt in alle stadia aangetast of tenminste ingrijpend van karakter veranderd. De hele zone tussen de binnenstad en de afbuigende lijn wordt herontwikkeld, inclusief het oude NS-emplacement en verouderde bedrijventerreinen in de zuidelijke spoorzone. De pretentie daarbij is een betere integratie tussen de binnenstad en de wijken ten westen ervan. Het is een zonderling staaltje van vervoersplanologie. Voor de bezoeker van de stad is de overgang van Oude Delft via Barbarasteeg naar Westvest een cultuurschok. Zou de treinreiziger daarom zo slecht worden geïnformeerd over de werkzaamheden en hun doel?

## 1. Ideaal: een station voor de poorten van de stad

De spoorwegen boden in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw uitzicht op economisch herstel van de bediende gebieden. Toen de 'oude lijn' van Amsterdam via Den Haag naar Rotterdam doorgetrokken werd kreeg Delft vanzelfsprekend een station. De lijn zou in een rechte lijn van Den Haag naar Rotterdam getraceerd worden. Dat impliceerde een afstand van 500m van station naar (binnen)stad. Delft meende dat daardoor de bijdrage aan haar economische ontwikkeling onvoldoende zou zijn. Men kreeg het voor elkaar dat de lijn direct langs de westelijke stadsgracht werd met een station pal voor de Waterslootspoort. Het tracé moest vlak daarvoor afbuigen naar het zuiden omdat militaire werkplaatsen de weg versperden. Voor het gemak werd de imposante poort gesloopt. De stad maalde niet om die oude troep en men kon de onderhoudskosten eigenlijk niet dragen.

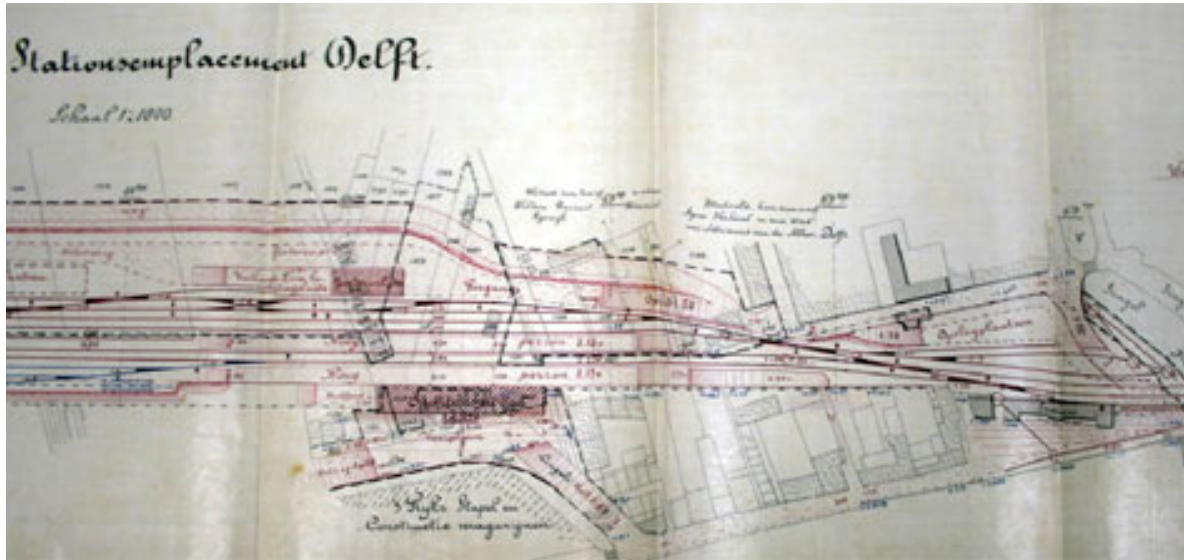
Bij de aankoop van de benodigde gronden deed zich een legendarisch conflict voor. De kersverse eigenaar van een huis met een toegangsweg die het tracé kruiste (het Laantje van Van der Gaag) vroeg een exorbitant bedrag voor de benodigde strook grond. Daarmee wilde Crommelin (burgemeester van Santpoort?) de HIJSM dwingen om een station bij Heemstede te openen. Men ging daar niet op in en legde een noodspoor achter het huis langs. Het trok veel bekijks. Crommelin gaf het toen maar op. Het weggetje vanaf de Schiekade heet nog steeds Crommelinlaan. De bedrijfsbebouwing is in de jaren negentig vervangen door woningen. Nu ligt parallel aan de Crommelinlaan de Laan van Van der Gaag. Geschiedvervalsing!



Figuur 1. De 'kromme lijn' op ca. 500m ten zuiden van station Delft 1847 (deze en andere figuren zijn ontleend aan de voortreffelijke site [www.spoorzonedelft.nl](http://www.spoorzonedelft.nl)).

Al spoedig moest worden vastgesteld dat de ruimte voor de Waterslootspoort te krap was en bovendien blokkeerden stilstaande treinen de belangrijke wegverbinding langs de Buitenwatersloot.

Het duurde echter tot 1881 voordat de HIJSM bereid was over te gaan tot verplaatsing van het station naar het Zuiden. Voor de bouw moesten woningen aan de Houttuinen worden gesloopt. Figuur 2 geeft een beeld van de verplaatsing. Uiterst rechts het eerste stationsgebouw en linksonder in rood het geplande nieuwe gebouw. Dit neorenaissance gebouw staat nog steeds.



Figuur 2. Geplande veranderingen in het Delftse stationsemplacement ca. 1883, weergegeven in rood.

## 2. De spoorlijn een obstakel voor het kruisend verkeer

Een tijdlang functioneerde de lijn in deze ligging prima. Ten noorden en ten zuiden van de binnenstad ontwikkelden zich industrieën, die soms van zowel water als spoorweg toegankelijk waren. Ter hoogte van de binnenstad ontwikkelde zich woonbebouwing. Deze stedelijke ontwikkelingen zorgden voor een gestage groei van het verkeer. Omstreeks 1950 waren wegverkeer en treinverkeer dusdanig gegroeid, dat de spoorwegovergangen hinderpalen voor het interne verkeer werden.

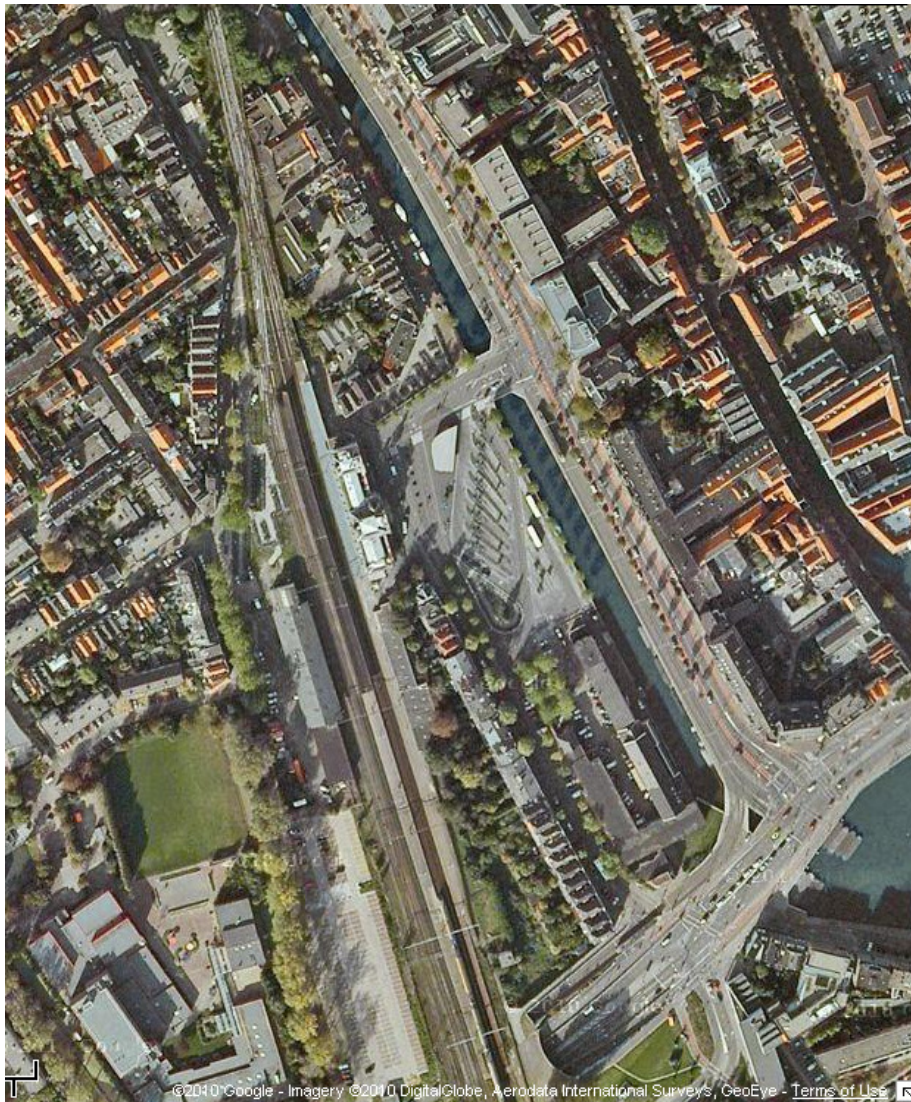
De stad wilde een 'luchtspoor' ten noorden van het station en een tunnel voor kruisend autoverkeer ten zuiden van het station, de Irenetunnel in de nieuwe Westlandseweg.

De Westlandseweg sloot via een weg over de zuidelijke stadswallen aan op een geplande noord-zuid-verbinding door de binnenstad, conform het Komplan '56 van prof. Froger. Die is er nooit gekomen. In plaats daarvan is de weg via de Sebastiaansbrug haaks aangesloten op de weg door de TU-wijk ten zuiden van de binnenstad. De laatste middeleeuwse stadsuitbreiding met een gracht als de Gasthuislaan werden wel platgeslagen en herontwikkeld.

De spoorwegen waren bereid tot ongelijkvloerse oplossingen, omdat men het treinverkeer wilde intensiveren. De werkzaamheden begonnen in 1953.

Er werd een viaduct gebouwd van de noordrand van de binnenstad tot de oorspronkelijke stationslocatie aan de Watersloot. Daarvoor werd het oorspronkelijke tracé aangehouden. Dat betekende dat een tijdelijk spoor moest worden aangelegd. Daarvoor werd de stadsgracht gedempt. Niet gedocumenteerd in de geraadpleegde bronnen is wat en

passant en later gebeurde. De negentiende-eeuwse bebouwing op en aan de resten van de stadsmuur werd gesloopt, inclusief een paviljoen van de studentensociëteit Phoenix. Na voltooiing van het viaduct (1965) werd een weg (de Phoenixstraat) aangelegd met parallel een vrije trambaan, die uiteindelijk de TU-wijk een railaansluiting moet bieden. De westrand van de binnenstad verloor daarmee een stuk fysieke en visuele beslotenheid.



Figuur 3. Station Delft en directe omgeving ca. 2007. Tussen het spoor en de stadsgracht is inmiddels alles behalve het stationsgebouw gesloopt.

### **3. Het viaduct een bron van milieuhinder**

Minder dan twee decennia na de bouw (voltooid 1965) ontstond zowel aan de spookant als aan de stadskant onvrede met het viaduct.

Aan de spookant ontstond de behoefte aan een verdubbeling van de lijn, teneinde intensivering van het treinverkeer in het kader van Rail21 mogelijk te maken. Zowel de 'oude lijn' (Amsterdam – Rotterdam – Dordrecht) als de lijn van Amsterdam naar Eindhoven zouden daartoe verdubbeld moeten worden, de laatste deels in het kader van een HSL-Oost. Het sprak vanzelf dat men daarbij de hoogteligging van de bestaande

sporen ongemoeid wilde laten vanwege de kosten van aanpassing daarvan. Het voorstel voor verdubbeling van het viaduct wees Delft van de hand. Het viaduct was een bron van milieuhinder geworden.

De belasting aan de gevels bedroeg 84 dB(A). Daarmee was het, gelet op het aantal belaste woningen de ergste situatie in het netwerk. Niet alleen geluidhinder vormde een probleem. Slijpsel van het spoor sloeg neer op geparkeerde auto's en de ontlasting van de treinreizigers verspreidde zich vrijelijk. Men moest het toiletpapier uit de bomen halen.

De Wet Geluidhinder maakte sanering op rijkskosten mogelijk. De stad ontwikkelde voorstellen voor een geluidscherm op het viaduct. Deze werden door de bewoners resoluut verworpen. De panden telden nogal wat bovenwoningen met uitzicht over het viaduct heen. Dat zou verloren gaan door het scherm.

De auteur was aanwezig bij de voorlichtingsbijeenkomst. De sfeer werd grimmig. De presentator werd dermate onvriendelijk bejegend, dat hij overging in een spottende trant. Zijn commentaar bij een van de plaatjes: 'Je kunt nog zien hoe laat het is', omdat tenminste de wijzerplaat van de Oudekerkstoren zichtbaar zou blijven.

#### **4. Als zelfs Rijswijk een tunnel krijgt ...**

Spoorwegprojecten ontmoetten tot verbijstering van de verantwoordelijken overal tegenstand, met name vanwege de doorsnijding van bestaande (stads)landschappen. Zelfs bij spoorverdubbelingen was de weerstand groot, mede omdat de resterende lokale verbindingen ongelijkvloers moesten worden. Her en der wilde men dat de hele boel, inclusief het lokale station ondergronds zou gaan. Het beleid haar daar niet op en mee gerekend.

De auteur ontwikkelde op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een beoordelingskader voor de inpassing van spoorwegprojecten onder de titel 'Rotzooi stop je onder de grond' (De Boer 1997). In drie case studies werd op basis daarvan de besluitvorming over drie tunnels beoordeeld. Rijswijk was een van de cases (De Boer 1999).

In Rijswijk was de stedelijke structuur voorbereid op een viersporige spoorlijn, inclusief ruimte voor twee eilandperrons. In eerste instantie werden slechts twee sporen aangelegd. De kruisende verbindingen werden, zoals de belangrijke Churchillaan ten zuiden van het station, werden gelijkvloers uitgevoerd. Dat had men achteraf gezien niet moeten accepteren. De gemeente wenste met name deze weg op het maaiveld te handhaven. Daarom verlangde zij de constructie van een tunnel, waarin ook het station zou moeten verdwijnen. NS had een viersporig station nodig voor de uitvoering van de nieuwe dienstregeling, maar kon leven met een reductie tot twee sporen voor de kruising met de Churchillaan. Daardoor kon de overweg gehandhaafd worden. Rijswijk verwierp daarop de complete spoorverdubbeling. Den Haag haalde tot algemene verbazing bakzeil omdat men groot belang hechtte aan frequenter treinverkeer.

Minister Jorritsma weigerde categorisch aanleg van een tunnel in Delft, maar haar opvolger Netelenbosch toonde zich in het kader van het 'Bereikbaarheidsplan Randstad' bereid een belangrijke bijdrage te leveren. Zie 'Factsheet projectgeschiedenis Spoorzone Delft.pdf'.

Uiteindelijk wordt in een eerste fase een dubbelsporige tunnel aangelegd met een ondergronds station. In een latere fase wordt een tweede buis met nog twee sporen aangelegd. De spoorzone wordt dus twee keer op zijn kop gezet....  
 Figuur 3. toont de driehoek tussen bestand spoor, stadsgracht en Westlandseweg. Karakteristieke 19<sup>e</sup>-eeuwse bebouwing vond men ten noorden van het station (Stationsplein en Houttuinen) en ten zuiden ervan (Anthonie van Leeuwenhoeksingel).



Figuur 4. De te herontwikkelen zone.

Figuur 4 toont het gebied dat wordt herontwikkeld. Bij de gekozen ligging van de brede spoor/stationstunnel, ruwweg de groene zone, sneuvelt de bestaande bebouwing onvermijdelijk. Het gebied ten zuiden van de Westlandseweg bestaat vrijwel uitsluitend uit verouderde bedrijfsbebouwing.

Met dat al wordt de geschiedenis van het gebied aan de westrand van de binnenstad wel radicaal uitgewist. Had de lijn destijds toch gewoon in een rechte lijn van Den Haag naar Rotterdam aangelegd! Hoewel, nergens anders heb je zo'n voortreffelijke spoorontsluiting van een kostelijke binnenstad. Op een loopafstand van pakweg 100 meter ligt de Oude Delft, de schitterende oorspronkelijke as van de stad.



Figuur 5. Wat gebeurt hier in vredesnaam?

## 6. informatie voor de treinreiziger

Het gebied voor het Delftse station is jarenlang een bouwput. Wie aankomt op station Delft vraagt zich af wat daar gebeurt. Dat mag hij kennelijk niet weten. Dit is duidelijk geen project van NS-Reizigers.

Bij de toegangen tot het station via de voetgangerstunnel hangen wisselende spandoeken. De belangrijkste tot nu toe waren die over de verplaatsing van het busstation en de wanden-dak-methode. Daarbij wordt de spoorzone site altijd genoemd. Wordt men geacht mobiel internet te hebben?

Men zou op de reiziger gerichte flyers kunnen maken. In de vrijwel ongebruikte stationshal zou men een tentoonstelling kunnen inrichten. Daar zou men ook aandacht kunnen besteden aan de fasering van werkzaamheden. Dat gebeurt op de site niet eens.



Aan de overkant van de gracht is in het stadskantoor het voorlichtingscentrum 'Delft bouwt'. Daar wordt niet eens naar verwezen.

Is dit project uitsluitend bedoeld voor omwonenden?

### **Literatuur**

De Boer, E. 1997, Rotzooi stop je onder de grond, ontwikkeling van een kader voor de inpassing van railprojecten, TU Delft, Faculteit Civiele techniek, 56 blz.

De Boer, E., 1999, De spoortunnel Rijswijk, ontwikkeling en beoordeling van alternatieve hoogteliggingen, een case study in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, TU Delft, Faculteit Civiele Techniek, 19 blz.

Busquets, J. 2003, Towards an urban master plan for spoorzone.

Gemeente Delft, 2006, Spoorzone bestemmingsplan, 253 blz.

Van der Vlis, I., 2004, De Delftse Stationsbuurt, wonen, leven en werken naast het spoor, Gemeentearchief Delft, 183 blz.

[http://www.spoorzonedelft.nl/Het\\_project/Spoorzone\\_in\\_beeld/Thema/Spoorsingel.aspx](http://www.spoorzonedelft.nl/Het_project/Spoorzone_in_beeld/Thema/Spoorsingel.aspx)