Raadsbesluit

Rijswijk

Datum besluit B&W	18 mei 2021
Forumverg. d.d.	10 juni 2021
Agendapunt nr.	(nummer)
Portefeuillehouder(s)	A.F.M. van de Laar - Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, Duurzaamheid en Stadsbeheer
Redacteur	S. Bisseswar
Doorkiesnummer	(070) 326 11 14
Domein / Team	
Corsanummer	21.044473

Aan de Raad,

1. Onderwerp
   Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen onderstation Wilhelminapark

2. Voorstel
   1. een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen (ontwerp-vvgb) af te geven inzake de door burgemeester en wethouders voorgenomen afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de realisatie van een onderstation in het Wilhelminapark;
   2. dat, in het geval er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp-vvgb geacht wordt definitief te zijn.

3. Inleiding

Op 12 juni 2020 is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend door Prorail B.V. voor de realisatie van een onderstation in het Wilhelminapark. Aanleiding voor de aanvraag is de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) die op 4 juni 2010 door het kabinet is genomen. Een van de doelstellingen van PHS is de realisatie van hogere frequenties in het reizigers- en goederenvervoer op 9 trajecten. Om de toekomstige lijnvoering van voldoende energie te kunnen voorzien op het Schiphol-Rotterdam, is het nodig om het schakelstation in het reeds aanwezige ‘combi-gebouw’ in het Wilhelminapark te vervangen door een onderstation.

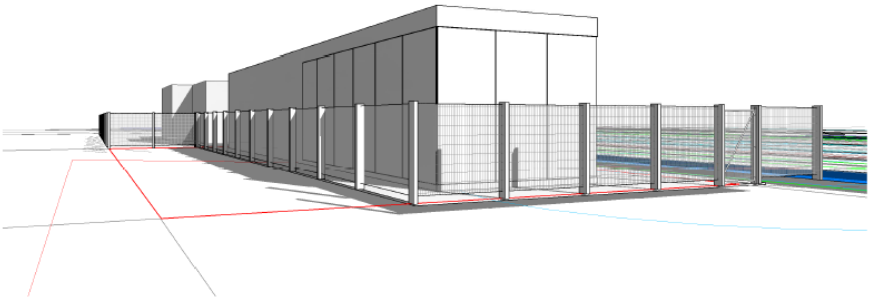
Programma Hoogfrequent Spoor vraagt om per 1 december 2021 voldoende tractie energie te leveren op het traject Schiphol- Rotterdam om de stap naar de 10 minuten dienstregeling mogelijk te maken. De intercity’s gaan rijden vanaf de dienstregeling 2022. Deze zullen niet stoppen op station Rijswijk. Zodra alle randvoorwaardelijke projecten, waaronder de viersporigheid Rijswijk-Delft Campus is voldaan zullen de 5^{e} en /6^{e} Sprinter tussen Den Haag Centraal en Dordrecht in Rijswijk stoppen. Dit zal naar verwachting vanaf de dienstregeling 2025 zijn. Per uur zullen er dan 2 extra sprinters van Den Haag Centraal naar Dordrecht rijden vice versa. Hierdoor wordt Rijswijk beter verbonden met Rotterdam en Den Haag.

De projectlocatie is gelegen in het Wilhelminapark in de gemeente Rijswijk. De locatie bevindt zich ten zuidoosten van de Rijksweg A4 en ten noordwesten van de in aanbouw zijnde woonwijk Rijswijk Buiten.

Figuur 1 Huidige situatie (onderstation omcirkelt) (Google Maps)

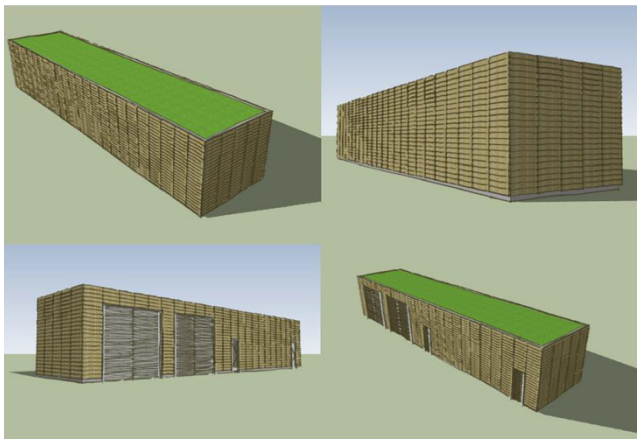
In bovenstaand figuur is op een luchtfoto met rode markering aangegeven waar het huidige combigebouw zich bevindt, met daarin het relaishuis, schakelstation, een omvormerruimte en de inkoopruimte. Het huidige combigebouw is bereikbaar via de openbare weg de Bosgang in het Wilhelminapark en is weergegeven met rode markering. Met blauwe markering is de locatie voor het nieuwe onderstation aangegeven. De locatie is technisch gezien de meest optimale locatie, omdat er gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur om het onderstation aan te kunnen sluiten.

In de toekomstige situatie is het voornomen op de projectlocatie een nieuw onderstation te bouwen met een omvang van 22 m x 5 m x 4,25 m (lxbxh) meter waaruit een oppervlakte van 110 m2 volgt. In het gebouw zijn aan de oostkant twee tractietransformatoren aanwezig, aan de westkant van het gebouw bevinden zich de overige toestellen en apparaten. Het onderstation heeft geen parkeerplaatsen nodig omdat deze reeds aanwezig zijn bij het combigebouw. Rondom het gebouw komt een omheining zodat het terrein niet kan worden betreden door onbevoegden.



Figuur 2 3D-model onderstation Rijswijk

In de uitwerking van het uiterlijk van het onderstation zijn landschap en ecologie als uitgangspunten gehanteerd voor de ontwerpkeuzes.



Figuur 3 Vormgeving onderstation

Er is gekozen om het onderstation een ander uiterlijk te geven dan het bestaande gebouw. Het bestaande gebouw is een grijs betegeld gebouw en is een magneet voor graffiti en lijkt geen directe relatie met het park aan te gaan. In de uitwerking van het nieuwe gebouw is landschap en ecologie als uitgangspunt voor de te nemen ontwerpkeuzes genomen. Door het gebouw met het hout te bekleden gaat het gebouw zoveel mogelijk in de omgeving op. Waar mogelijk wordt deze gevelbekleding gecombineerd met voorzieningen welke gericht zijn op de in de omgeving voorkomende vleermuizen, vogels en insecten (natuur-inclusief bouwen). Uitgangspunt is dat hier het karakter van de het park wordt doorgezet zodat er alleen gebiedseigen beplanting groeit. Het dak zal in ieder geval bijdragen aan de leefomgeving van insecten en vogels. De stammen kunnen ook gebruikt worden om aan of nabij het gebouw schuilmogelijkheden voor marterachtigen die in het gebied voorkomen, te verlenen.

Het bouwplan is strijdig met het geldende bestemmingsplan en daarom is een uitgebreide Wabo-procedure van toepassing op de aanvraag. Onderdeel daarvan is een door de raad af te geven (ontwerp-)vvgb. Bij het initiatief is een vereiste ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Er zijn diverse (milieu)planologisch aspecten bekeken en onderzocht. Uit deze onderzoeken komen geen belemmeringen naar voren.

4. Beoogd effect
De doelstelling van het voorgestelde besluit is gericht op het verkrijgen van een ontwerp-vvgb en als er geen zienswijzen worden ingediend, ook van een definitieve vvgb. Met een definitieve vvgb kan vervolgens de aanvraag voor de omgevingsvergunning, welke afwijkt van het bestemmingsplan worden verleend.

5. Argumenten

<u>Voorstel punt 1</u>
Het kabinet heeft de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)opgenomen. Een van de doelstellingen van PHS is de realisatie van hogere frequenties in het reizigers- en goederenvervoer op 9 trajecten. Om de toekomstige lijnvoering van voldoende energie te kunnen voorzien op het traject Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Schiphol-Rotterdam, is het nodig om 3 schakelstations te vervangen door onderstations, waarvan 1 is gelegen binnen de gemeente Rijswijk.

In de Stadsvisie wordt benoemd dat uitstekend openbaar vervoer van belang is. Alle wijken dienen goed met elkaar verbonden te zijn middels het openbaar vervoer, maar ook de ontsluiting met de regio Rotterdam en Den Haag wordt hierin genoemd. De aanleg van het onderstation levert hier een bijdrage aan. Daarnaast wordt in de Structuurvisie Mobiliteit een drietal trends genoemd: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor het thema bereikbaarheid is onder andere de ambitie “optimaliseren openbaar vervoer” gedefinieerd: ‘Onze ambitie is een groei van het aandeel openbaar vervoerreizigers in de regio ten koste van het aandeel reizigers met de auto.’ Door de realisatie van het onderstation wordt de capaciteit op het spoor tussen Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Schiphol-Rotterdam vergroot van 4 intercity’s per uur per richting naar 6 intercity’s per uur per richting . Hierdoor sluit het voorgenomen initiatief goed aan op het beleid van de gemeente Rijswijk.

<u>Voorstel punt 2</u>
Met het voorgestelde proces hoeft de definitieve vvgb niet opnieuw te worden voorgelegd aan uw raad, indien er geen zienswijzen worden ingediend. Dit levert tijdswinst op en voorkomt administratieve druk.

6. Kanttekeningen
Het plan kent de volgende aandachtspunten:
   - Voordat de graafwerkzaamheden van start kunnen gaan, dient een verkennend archeologisch te worden uitgevoerd. Dit onderzoek wordt vervolgens aan de gemeente ter goedkeuring voorgelegd alvorens met de werkzaamheden wordt gestart;
   - Ten behoeve van de bouw van het onderstation was het noodzakelijk om 21 bomen te rooien. Na onderzoek naar de bomen en de aanwezigheid van nestjes en schuilplaats voor dieren in spleten in de bomen, is een omgevingsvergunning aangevraagd om deze bomen te verwijderen. De vergunning is verleend en de bomen zijn reeds voor het huidige broedseizoen verwijderd. In overleg zal de herplant van bomen, in het Wilhelminapark plaatsvinden.

7. Financiën
Het is gebruikelijk om een anterieure overeenkomst op te stellen tussen beide partijen om onder andere ambtelijke proceskosten te verhalen. Echter past de bouw van het onderstation niet onder de bepalingen zoals bedoeld in art. 6.2.1 Wet ruimtelijke ordening voor het sluiten van een anterieure overeenkomst. Tegemoetkoming van de kosten zal plaatsvinden via het heffen van leges, zoals beschreven in artikel 2.3.3.3. van de legesverordening. Verder zal voor de realisatie van het onderstation een koopovereenkomst worden afgesloten met Prorail B.V. De verkoopovereenkomst zal zo snel mogelijk ter goedkeuring naar het college worden gestuurd.

8. Vervolg
Na het afgeven van de ontwerp-vvgb wordt deze samen met de ontwerp-omgevingsvergunning voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan gedurende deze termijn zienswijze indienen. Wanneer tijdens de terinzagelegging zienswijzen worden ingediend dan wordt het plan opnieuw ter besluitvorming voor de definitieve vvgb aan u raad voorgelegd. Als er geen zienswijzen worden ingediend dan wordt de ontwerp-vvgb geacht definitief te zijn. Het college van burgemeester en wethouders is, nadat de vvgb is afgegeven, bevoegd om de uiteindelijke omgevingsvergunning te verlenen. Na het verlenen van de omgevingsvergunning is er nog de mogelijkheid voor belanghebbenden om beroep bij de Rechtbank en hoger beroep bij de Raad van State in te stellen.

9. Communicatie

De voorgenomen projectlocatie bevindt zich naast de spoor in het Wilhelminapark. De dichtstbijzijnde woning bevindt zich op een afstand van ten minste 250 meter van de locatie. Daarom worden er geen effecten verwacht op het woon-en leefklimaat. Om deze reden is ervoor gekozen om af te zien van de inspraakprocedure. Bovendien is dit technisch gezien de meest geschikte locatie en is er weinig ruimte voor wijzigingen. Wel ligt aan de overkant van het spoor een volkstuinencomplex. Hier is een brief naar verstuurd. Naar aanleiding hiervan waren er geen verdere vragen. De vereniging wordt door Prorail geïnformeerd als de ontwerpomgevingsvergunning en ontwerp-vvgb ter inzage liggen en de werkzaamheden starten.

De ontwerp-vvgb wordt samen met de ontwerp-omgevingsvergunning voor een periode van zes weken ter inzage gelegd bij de balie Publieksvoorlichting. Tevens zijn de stukken terug te vinden op de gemeentelijke website en op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Vooraf wordt dit bekend gemaakt door middel van een publicatie in Rijswijk RegelRecht en in de Staatscourant.

10. Bijlagen

Ruimtelijke onderbouwing

Burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester (wnd),
P.M. Schuit	mr.drs. G.A.A. Verkerk

Raadsbesluit **(vervolg)**

Rijswijk

De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 18 mei 2021
Gelezen het voorstel van
d.d.18 mei 2021, nr. 21-029

B E S L U I T :

1. een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen (ontwerp-vvgb) af te geven inzake de door burgemeester en wethouders voorgenomen afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de realisatie van een onderstation in het Wilhelminapark;
2. dat, in het geval er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp-vvgb geacht wordt definitief te zijn.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 18 mei 2021

De gemeenteraad,

de griffier,	de voorzitter,
J.A. Massaar, bpa	mr.drs. G.A.A. Verkerk