

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Stadsbeheer

De Raad

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft station Rijswijk

datum
bijlage(n)

1. Inleiding

Het stationsgebouw aan het Generaal Eisenhowerplein is gemeentelijk vastgoed, dat dagelijks en meerjarig door de gemeente wordt beheerd en onderhouden. Na de realisatie van dit vastgoed en openbare (buiten)ruimte, ruim twintig jaar geleden, zijn afspraken gemaakt met de twee andere eigenaren / beheerders NS Vastgoed en ProRail. Zij zijn verantwoordelijk voor een aantal andere voorzieningen, zoals de perrons, nooduitgangen, technische installaties en het vastgoed aan het Piramideplein. Een en ander in goede samenwerking en met de afspraak om elkaar waar nodig bij te staan. Met deze brief informeren wij u over twee ontwikkelingen.

Toekomst van station Rijswijk (Piramideplein en Generaal Eisenhowerplein)

Omdat NS en ProRail over het algemeen het eigendom, beheer en onderhoud van dergelijk vastgoed en voorzieningen tot hun kernactiviteiten rekenen, is in deze collegeperiode het gesprek gevoerd over mogelijkheden van overdracht en de toekomst van het station. Dit betekende concreet dat de planning van grootschalig onderhoud aan de zijde van het Generaal Eisenhowerplein door ons is vertraagd en er gekozen is voor strikt noodzakelijke reparaties.

Het gesprek over overdracht en de toekomst van het station is begin 2022 naar een ander niveau getrokken. Er is een nieuwe aanpak gekozen (bekend als "handelingsperspectief"), die meer toekomstgericht is dan alleen de overdracht van vastgoed. De inzet is een beter functionerend station, openbare ruimte en openbaar vervoerknoop, om tegemoetkomt te komen aan de toekomst van dit belangrijke ontwikkelgebied. Het station en de openbaar vervoerknoop zijn immers de schakel in de mobiliteit van het Havenkwartier, Bogaard Stadcentrum en Kesslerpark. In het aangenomen amendement bij het onlangs vastgestelde ontwikkelkader Kesslerpark is dit ook benoemd: de ambities gekoppeld aan het vastgestelde Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vragen om een mobiliteitssprong via het STOMP-principe (het stimuleren van lopen, fietsen en het openbaar vervoer). Het "handelingsperspectief" hangt hier inherent mee samen. Bij bovengenoemd proces wordt samengewerkt tussen gemeente, NS, ProRail, MRDH, HTM en EBS. Vanuit een "handelingsperspectief" waar de partijen zich achter scharen, ontstaat een Startbeslissing, Samenwerkingsovereenkomst en aanmelding in een subsidieprogramma. Dit vervolgproces en wat daar aan tijd, geld en bemensing voor nodig is, wordt opgetekend in een bestuurlijke opdracht, die aan het volgende college wordt voorgelegd.

Noodzakelijk onderhoud

Intussen is wel gebleken dat noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden niet langer vooruit geschoven kunnen worden en dat we niet kunnen volstaan met kleine reparaties. Er zijn werkzaamheden nodig voor de bereikbaarheid en veiligheid van reizigers. Hieronder geven we inzicht in de noodzakelijke onderhoudsmaatregelen en de consequenties.

Het stationsgebouw is gebouwd in 1996 en sindsdien is er met regelmaat klein onderhoud uitgevoerd. De buitenruimte is afgelopen jaren een aantal malen aangepast, zoals door het toevoegen van groen, verlichting, zitelementen, een fietsenstalling en een reconstructie van het voorplein. Nu het gebouw zelf 25 jaar oud is, is het niet onlogisch om groter onderhoud en/of renovatie uit te laten voeren. Behalve dat de reizigers zich prettig moeten kunnen voelen in het station en omgeving (schoon, heel, veilig), met voldoende voorzieningen, is het belangrijk dat technische installaties betrouwbaar zijn. In de praktijk hebben we moeten constateren dat er op korte termijn maatregelen nodig zijn, die ingrijpender zijn dan eenvoudig klein onderhoud.

We zijn verantwoordelijk voor een goede toegankelijkheid van de perrons aan de zijde van het stationsgebouw aan het Generaal Eisenhowerplein. Daarvoor zijn in 1996, naast de trappen, ook roltrappen en liften gebouwd. De roltrap naar spoor 1 en 2 is sinds augustus buiten gebruik en de roltrap naar spoor 3 en 4 sinds november. De liftintercom van de lift naar spoor 1.2 werkt gebrekkig, waardoor deze lift buiten dienst gesteld zou moeten worden. De technische installaties van de twee roltrappen en liften hebben groot onderhoud nodig om de betrouwbaarheid te vergroten. Daarnaast is er een acuut veiligheidsrisico doordat er tegels boven op het spoor kunnen vallen.

Stadsbeheer heeft in 2021 een update gemaakt van het MeerjarenOnderhoudsPlan (MJOP). Hieruit komt naar voren dat de installaties gemoderniseerd dienen te worden en dat de buitengevel boven het spoor loszittende tegels heeft. Deze loszittende tegels vormen een direct veiligheidsrisico en heeft de hoogste prioriteit. Omdat de tegels zich boven het spoor bevinden, is er intensief contact met de verschillende partijen zoals Prorail en Volkerrail om te kijken hoe we de gevaarstelling op korte termijn weg kunnen nemen, de inschatting van het risico en de snelheid van de reparatie is iets waar de spoorse partijen zich over uit moeten spreken, de gemeente kan deze inschatting niet maken. De komende weken werkt Visser en Smitsbouw aan een plan om vanaf mei (grote afschakeling spoor) een steiger over de volle breedte te plaatsen zodat er ook tijdens de dienstregeling aan de muur/gevel gewerkt kan worden, hierbij is de gevaarstelling van de vallende tegels weggenomen. Naast de vallende tegels is de muurconstructie niet in beste staat, deze is onvoldoende verankerd. Zodra de steiger geplaatst is wordt de constructie beoordeeld en wordt een definitieve oplossing gezocht. De planning en uitvoering is nog niet definitief omdat er nog onderzoeken lopen naar de haalbaarheid voor het plaatsen van de steiger. We verwachten dit binnen enkele weken te vernemen.

Levertijden

De fabrikant van de roltrappen Kone heeft momenteel een lange levertijd op materialen voor de roltrappen. Door de coronacrisis hebben klanten nauwelijks geïnvesteerd, maar inmiddels nemen deze weer toe. Alle wereldwijd benodigde onderdelen worden in Zweden gemaakt en iedere roltrap is anders. De huidige leverdatum/hersteldatum is november 2022. Bij Kone hebben we aangedrongen om te versnellen maar het enige wat versnellend kan werken is het transport van de onderdelen per vliegtuig in plaats van per boot, daaraan zijn aanzienlijke kosten verbonden. De leveringstijd kan dan verkort worden met 4 weken.

Voor deze verbeteringen werken we effectief samen met NS, die als partij veel ervaring inbrengt en als exploitant van het spoor belang heeft bij een veilige situatie voor de bedrijfsvoering. Samen met NS en ProRail vinden we veiligheid en toegankelijkheid belangrijk.

2. Gevolgen en/of vervolgtraject

Communicatie

We gaan op locatie communiceren waarom de roltrappen buiten werking zijn en voor welke periode (verwachte periode is tot eind 2022). De communicatie vindt in overleg met de NS en Prorail plaats.

Financien

In onze financiële verordening hebben we opgenomen dat het college de raad vooraf informeert over afwijkingen vanaf €100.000 en pas een besluit neemt nadat de raad in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en bedenkingen in te brengen.

Uitzondering op de verordening kan wanneer er zich een bijzondere (nood)situatie voordoet. De loszittende tegels vormen een dusdanig gevaar dat wij van oordeel zijn dat er sprake is van een bijzondere situatie die het rechtvaardigt dat met gebruikmaking van lid 4 van artikel 6 van de Financiële verordening middelen beschikbaar worden gesteld voor het uitvoeren van de herstelwerkzaamheden. De

verantwoording zal in dit geval via de 1^e halfjaarrapportage plaatsvinden. Tevens hebben we opdracht gegeven voor het bestellen van de onderdelen voor de renovatie van de roltrappen.

Hieronder geven we inzicht in de geschatte kosten voor de komende 3 jaar:

werkzaamheden 2022	investering	afschrijvingstermijn	jaarlijkse afschrijving	rentelast (1%) 2023	2023 kapln	rentelast (1%) 2024	2024 kapln	rentelast (1%) 2025	2025 kapln
Vervanging gevelbekleding	€ 415.000	25 jaar	€ 16.600	€ 4.150	€ 20.750	€ 3.984	€ 20.584	€ 3.818	€ 20.418
vervangen verlichting centrale hal	€ 15.000	20 jaar	€ 750	€ 150	€ 900	€ 143	€ 893	€ 135	€ 885
Reviseren roltrappen fase 1	€ 138.000	15 jaar	€ 9.200	€ 1.380	€ 10.580	€ 1.288	€ 10.488	€ 1.196	€ 10.396
reviseren liften	€ 95.000	15 jaar	€ 6.333	€ 950	€ 7.283	€ 887	€ 7.220	€ 823	€ 7.157
werkzaamheden 2023	investering	afschrijvings- termijn	jaarlijkse afschrijving	rentelast (1%) 2023	2023 kapln	rentelast (1%) 2024	2024 kapln	rentelast (1%) 2025	2025 kapln
Reviseren roltrappen fase 2	€ 300.000	15 jaar	€ 20.000	€ 0	€ 0	€ 3.000	€ 23.000	€ 2.800	€ 22.800
werkzaamheden 2024	investering	afschrijvings- termijn	jaarlijkse afschrijving	rentelast (1%) 2023	2023 kapln	rentelast (1%) 2024	2024 kapln	rentelast (1%) 2025	2025 kapln
Vervangen verlaagd plafond	€ 65.000	20 jaar	€ 3.250	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 650	€ 3.900
vervangen dakbedekking	€ 80.000	30 jaar	€ 2.667	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 800	€ 3.467
vervangen vloertegels centrale hal	€ 82.000	20 jaar	€ 4.100	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 820	€ 4.920
					2023	2024	2025		
totale last op de begroting					€ 39.513,33	€ 62.184,50	€ 73.942,33		
Onderhoudswerkzaamheden					2023	2024	2025		
Reinigen glazen piramide (onderhoud)					€ 0	€ 60.000		€ 0	
diverse onderhoudsmaatregelen					€ 0	€ 0		€ 30.000	

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester (wnd),

P.M. Schuit

mr.drs. G.A.A. Verkerk