

Aan
Presidium

Van
College B&W

Datum

Kopie

Betreft
Project tweede lift station Duivendrecht

1. Geschiedenis en achtergrond

Gemeente Ouder-Amstel lobbyt al meer dan 10 jaar voor de plaatsing van een tweede lift bij station Duivendrecht aan de dorpskant. Deze is zeer gewenst omdat minder validen en andere gebruikers uit Duivendrecht in de huidige situatie een omweg van meer dan 1 km moeten maken om gebruik te kunnen maken van de lift bij de hoofdentree van het station.

Pro Rail beslist over de sporen en stations namens het Rijk. Pro Rail beslist dus over een extra lift. Lange tijd was het antwoord van Pro Rail dat er geen wettelijke verplichting bestaat om een tweede lift te realiseren bij dit station en dat er daarom geen budget voor was. Het is correct dat een wettelijke plicht hiertoe ontbreekt zodat ook de standaard financiering die Pro Rail ontvangt van het Rijk niet voorziet in middelen hiervoor.

Circa 2 jaar geleden kwam er verandering in de opstelling van Pro Rail. Voor het eerst werd erkend dat een tweede lift gezien het bijzondere ontwerp van het station nodig is om de toegankelijkheid voor minder validen op acceptabel niveau te brengen en het reizigerscomfort te verbeteren. Vervolgens is ook de Vervoersregio (VRA) benaderd om te zien welke rol zij hierin zou willen spelen. De VRA bleek vanuit haar doelstellingen beter benutten van OV en verbeteren reizigerscomfort ook bereid om zich mede in te spannen en het project "tweede lift station Duivendrecht" ontstond.

De eerste stap in het project is geweest dat Pro Rail en de VRA elk een klein budget beschikbaar hebben gesteld voor een verkennende studie naar de mogelijkheden om een extra lift te plaatsen en het reizigerscomfort te bevorderen. Er zijn veel technische eisen en andere randvoorwaarden zoals sociale en fysieke veiligheid waaraan moet worden voldaan, zodat deze studie een technisch karakter had. In deze studie is de locatie voor de extra lift bepaald en bleek dat het opschuiven van de bestaande toegangspoorten nodig is om een veilige ontruiming van het station bij calamiteiten te borgen. Ook bleek dat zowel Pro Rail als VRA het reizigerscomfort wilden verbeteren door het plaatsen van een overkapping boven de te verplaatsen toegangspoorten.

Op basis van deze studie is begonnen met het zoeken naar financiering in bronnen bij het Rijk en de VRA. Pro Rail en VRA zijn op basis van deze studie ook bereid gevonden om nogmaals een budget beschikbaar te stellen voor een uitwerking van de studie in een Voorlopig en een Definitief Ontwerp. Het doel hiervan was om het plan zodanig uit te werken dat financiering voor de realisatie ervan gezocht en geborgd zou kunnen worden bij het Rijk en de VRA. Het doel was ook om de omgeving te kunnen informeren en raadplegen.

Gemeente heeft in dit ontwerpproces gestuurd op zo spoedig mogelijk naar buiten treden. Pro Rail en VRA wilden dit pas doen als er serieus zicht zou zijn op de benodigde financiering. Dit zicht kwam er met behulp van het Voorlopig Ontwerp en dit betekende ook dat het mogelijk werd om naar buiten te treden.

De eerste stap hierin was een overleg tussen Kerk en ProRail, dit was nodig vanwege het medegebruik van het plein voor parkeren. Ook werd de informatie bijeenkomst voorbereid waar inwoners en andere belangstellenden geraadpleegd zijn op basis van het concept-definitief ontwerp. Dit is gedaan tijdens een bijeenkomst op 7 februari in de kleine Kerk in Duivendrecht voor omwonenden (zie punt 3). De doelgroep reizigers is benaderd door hen aan te spreken bij de trappen en hun mening te vragen.

2. Organisatie en financiering van het project

Omdat er geen wettelijke taak is om een tweede lift te realiseren en omdat wij als gemeente erom hebben verzocht deze wel te gaan plaatsen is er voor Pro Rail sprake van een zogenaamd "derdenwerk". Bij een "derdenwerk" is het noodzakelijk dat de verzoeker (hier dus de gemeente) formeel als opdrachtgever voor Pro Rail optreedt.

Deze juridisch noodzakelijke inrichting van het proces zegt niets over de financiering van het project. Deze financiering komt voor meer dan 90% van Pro Rail en VRA samen. De totale kosten van het project worden eveneens voor meer dan 90% bepaald door de lift. Minder dan 10% van de investering is nodig voor de aanpassingen in de omgeving, dus het (ver)plaatsen van de toegangspoorten, fietsenrekken en overkapping.

3. Stand van zaken

Op dit moment wordt door gemeente, Pro Rail en VRA overleg gevoerd over de input vanuit de raadpleging van inwoners, reizigers en anderen. Voor de lift zelf is de steun unaniem. Uit de raadpleging bleek dat een meerderheid van de aanwezigen tegen de luifel is. Het belangrijkste punt van aandacht in het overleg dat moet leiden tot de eindversie van het definitief ontwerp zijn dus de maatregelen ten behoeve van het verplaatsen van de toegangspoorten waaronder de overkapping.

Indien mogelijk wordt de input verwerkt in het plan. Of en in welke mate dit mogelijk is wordt persoonlijk teruggekoppeld als er gegevens zijn achtergelaten die dit mogelijk maken. Ook wordt een algemene terugkoppeling gepubliceerd op de website.

4. Vervolgstappen

Voor realisatie van het project is een omgevingsvergunning nodig. Deze zal worden aangevraagd. Deze aanvraag wordt beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen welstandscommissie). Deze commissie baseert zich hierbij op het beleid van de gemeente zoals dat door de raad is vastgesteld in de Nota Omgevingskwaliteit. De commissie geeft een advies over het bouwplan zelf en over de inpassing in de omgeving. Hierna kan de omgevingsvergunning volgens de wettelijke procedures hiervoor worden verleend. In die procedure kan bezwaar worden gemaakt.

De afspraken over de financiering en realisatie zullen worden geformaliseerd in een overeenkomst. Hierin wordt ook de organisatiestructuur van het project nogmaals bekeken en vastgelegd.

Voor het plaatsen van de lift en het uitvoeren van de bijbehorende maatregelen is het stilleggen van het treinverkeer noodzakelijk. De bedoeling is om de realisatie van het project in 2024 te laten plaatsvinden. Dit komt goed uit omdat er dan al diverse andere werkzaamheden aan en om het station uitgevoerd moeten worden. Daarvoor wordt het treinverkeer al enkele dagen stilgelegd. Om overlast zoveel mogelijk te beperken, zowel

voor de omwonenden als voor de reizigers, wordt getracht de realisatie van het project in diezelfde periode te plannen.