

Emmen, 13 februari 2021

Geachte heer [REDACTED].

De regelgeving m.b.t. hellingbanen bij stations is, wat betreft de maximaal toegestane lengte, in al die jaren niet veranderd.

In OVS 00229-V001 die gold vanaf 01-02-2016 bedroeg de maximaal toegestane lengte 200 meter.

In OVS 00229-V002 die geldt vanaf 01-04-2020 bedraagt de maximaal toegestane lengte 200 meter.

Deze beperking in lengte betreft geen advies, is geen voorstel maar is een eis.

EIS-002982

De letterlijke tekst luidt als volgt:

Is er sprake van meer dan één hoogteverschil in dezelfde route van ontvangstdomein naar perron of van perron naar perron? Dan mag de totale *lengte* van de gezamenlijke hellingbanen maximaal 200 meter bedragen.

Op 8 augustus 2014 verscheen van de hand van Movares m.b.t. Emmen Zuid – Realisatie 2^e spoor en perron de Ontwerpverantwoording in de vorm van een Variantenstudie Stations & Transfer.

Dit rapport omvat een nadere studie naar de transferoplossingen met als doel om binnen een zo gunstig mogelijke prijs-prestatie verhouding een gedegen, brede onderbouwing te leveren voor de verschillende transfermogelijkheden.

Over de “oplossing” die nu in praktijk dreigt te worden gebracht wordt in deze gedegen en breed onderbouwde studie het volgende geschreven:

De mogelijkheid bestaat om niets toe te voegen en om te lopen via de bestaande tunnel. Omdat de omloopafstand dan onacceptabel lang (ongeveer 400m) is, zijn vervolgens de volgende type stijgpunten beschouwd die gerealiseerd kunnen worden in de huidige onderdoorgang “Nieuw Amsterdamsestraat”:

- Trappen
- Liften
- Hellingbanen

In dit rapport, op pagina 9 dus, wordt de “oplossing” die nu in praktijk dreigt te worden gebracht omschreven als “onacceptabel” en wordt verder in alle ontwerp-varianten een lift aan de noordzijde opgenomen.

In de periode tussen 8 augustus 2014 en september 2019 moet zich op transfer gebied een gigantische ommekeer hebben voorgedaan wil een ontwerp dat de stempel draagt “onacceptabel” worden verheven “uitverkoren”.

Altijd en overal bouwen politici, ambtenaren en ProRail ontsnappingsclausules in. Te pas en te onpas nemen deze lieden de ontsnappingsroute en wassen nadien hun handen in onschuld. Dat zal nu ook wel weer blijken het geval te zijn. Maar in dit (schokkende) geval schuift de Provincie Drenthe door klakkeloos akkoord te gaan met een koerswijziging van 180° wel achteloos de groep mindervaliden en slecht ter been zijnde medemens volledig aan de kant. En dat terwijl de Provincie Drenthe met de mond belijdt te werken aan een inclusieve mobiliteit en een inclusieve samenleving.

En overheid-breed heeft de overheid, dus inclusief provinciaal niveau, zich tot doel gesteld om elk station zelfstandig toegankelijk te laten zijn voor mindervaliden.

Daarom vraag ik met een beroep op de WOB de aan deze beslissing ten grondslag liggende beraadslagingen / documentatie / gespreksverslagen op. Want de Provincie zal, zo mag ik aannemen, haar instemming niet licht hebben gegeven. Bij een zo schokkende ommekeer heeft de Provincie zich ongetwijfeld uitgebreid laten informeren over de aan deze wijziging ten grondslag liggende beweegredenen en ook getoetst hebben of de voorgeschreven procedures zijn gevolgd.

Want ProRail mag, zo heb ik gelezen, zelf besluiten om zichzelf ontheffing te geven als niet voldaan kan worden aan de eisen uit de OVS. Deze dispensatie dient onderbouwd te worden en wordt na beoordeling intern ProRail door het hogere management voor akkoord ondertekend.

Het lijkt mij een vrijwel onmogelijke opgave om, aangezien zich geen gigantische ommekeer op transfer gebied heeft voorgedaan, een steekhoudende onderbouwing voor deze beslissing te kunnen overleggen. Maar laat ik maar niet al te zeer op mijn conclusie vooruit lopen.

Met vriendelijke groet,

A grey rectangular box redacting the signature of the sender.