Provinciale Staten

Provincie Zeeland

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 25 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland **2001 nummer 19 .**

Vragen ingevolge artikel 25 van het reglement van orde van de fractie van de PvdA inzake praatpalen op de Zeelandbrug

(ingekomen **8 december 2000**)

1. Is in overleg tussen provincie en ANWB over het vernieuwen en plaatsen van deze praatpalen besproken waar ze zouden komen en hoe ze bereikbaar zouden zijn voor mensen met autopech en waren daarbij ook mensen met een functiebeperking en ouderen in beeld.

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. en 2. In het kader van de landelijke vervanging van het oude type praatpalen door een nieuw type, is er overleg geweest met de ANWB en KPN Telecom. De verantwoordelijkheid van de ANWB is beperkt tot het functioneel gebruik van de praatpalen, met andere woorden de operationele kant van de meldkamer. Overigens komt het merendeel van de meldingen bij de ANWB binnen via mobiele telefoons. KPN Telecom is de leverancier van de praatpalen en is verantwoordelijk voor de technische aansluiting.
Thans staan op de Zeelandbrug nog de oude praatpalen op de locaties waar ze altijd gestaan hebben. In 2001 is de vervanging door het nieuwe type voorzien, op de aansluitpunten van de oude praatpalen.
De verantwoordelijkheid voor de locatiekeuze berust bij de wegbeheerder. Overwogen is om eventueel de praatpalen niet te vervangen, omdat tegenwoordig steeds meer weggebruikers een mobiele telefoon tot hun beschikking hebben. Op andere provinciale wegen dan de N256 staan dan ook geen praatpalen. Omdat de Midden-Zeelandroute een hoge verkeersintensiteit kent en er bovendien op de

statenstukken

			Zeelandbrug geen uitwijkmogelijkheden zijn voor gestrande voertuigen, is er gekozen voor vervanging van de praatpalen op de brug. Langs autosnelwegen plaatst de Rijkswaterstaat praatpalen om de twee kilometer. Op de Zeelandbrug is gekozen voor 8 praatpalen, dus elke 600 m een praatpaal. Een gestrande automobilist ziet dus welke praatpaal het dichtstbij is.
2.	Als er geen overleg hierover was, waarom is dit dan niet gebeurd.		
3.	Bent u van plan de praatpalen naar beter bereikbare plaatsen te verplaatsen (bijvoorbeeld aan barrierkant van het fietspad) of gaat u hiervoor een andere oplossing zoeken en, zo ja, welke en houdt u dan wel rekening met genoemde groepen.	3. en 4.	De bereikbaarheid van de praatpalen is in de nieuwe situatie vergelijkbaar met de oude situatie. In de oude situatie moest men onder de bovenregel van de leuning door, over de geleide-railplank klimmen. In de nieuwe situatie moet men via traptreden in de barrier over de barrier klimmen, waarbij men steun heeft aan de leuning op de barrier. De barrier is 90 cm hoog; de leuning in de oude en de nieuwe situatie is 1,20 m hoog. Overigens zijn de traptreden in de barrier een speciale voorziening, die normaal niet in barriers voorkomt. Mensen met een functie-beperking konden in de oude situatie en kunnen ook nu niet over de scheiding van hoofdrijbaan en fietspad komen. Deze mensen zijn aangewezen op hun eigen mobiele telefoon of op behulpzame medeweggebruikers die hun diensten aanbieden. Dit is vergelijkbaar met situaties langs autosnelwegen waar ook praatpalen achter geleiderail staan en vergelijkbaar met meerdere tunnels. Gegeven het beperkte dwarsprofiel van de brug en de aansluitpunten van de praatpalen, is er geen andere oplossing. De gesuggereerde locatie op het fietspad vlak achter de barrier is voor

fietsers onveilig. Bovendien is een praatpaal op deze plaats ook voor mensen met een functiebeperking niet veilig te gebruiken, immers zij moeten dan op de hoofdrijbaan, in het autoverkeer staan.
Zoals al vermeld, komt het merendeel van de meldingen bij de ANWB binnen via mobiele telefoons.

4. Op welke termijn gaat u dit probleem oplossen.

5. Gaat u in de toekomst, bij dergelijke aanpassingen of nieuwe ontwerpen, rekening houden met mensen met een functiebeperking. De provincie Zeeland heeft tenslotte als eerste in Nederland, unaniem, de standard rules van de VN aangenomen.

5. Een nieuw te bouwen lange brug zal waarschijnlijk een ruimer dwarsprofiel krijgen, zodat er ruimte is voor het parkeren van een gestrand voertuig. Als er in dat geval nog praatpalen komen, zullen deze volgens de landelijk gehanteerde richtlijnen weer achter een voertuigkering komen, omdat deze evenals lichtmasten, portalen en verkeersborden aanrijd-gevoelige obstakels zijn.
Hoewel in principe bij nieuwe ontwerpen rekening gehouden wordt met mensen met een functiebeperking, is dat helaas niet in alle gevallen haalbaar.
Een goede technische oplossing op dit moment is denkbaar via een 24-uurs camerabewaking van de brug.
Een goede oplossing ontstaat vanzelf bij een verdergaande verbreiding van mobiele telefoons.

MIDDELBURG, 19 december 2000

Namens de fractie van de PvdA,
M.B. de Koster
S.P. de Paauw

Gedeputeerde staten,
L, COPPOOLSE, wnd. voorzitter
MR. DRS. L.J.M. VERDULT, griffier