

Vragen Commissie	Antwoorden
Vragen van: FVD Statenvoorstel Project N290 Traverse Kapellebrug definitief ontwerp-eindefasedocument-projectplan - 135634	
<b>FVD</b>	
Belanghebbenden die vragen hebben gesteld tijdens Teams bijeenkomsten hebben weliswaar antwoorden op vragen gekregen, maar op 2 <sup>e</sup> termijn reacties/vragen van de belanghebbenden is nooit meer gereageerd door de provincie. Waarom is dat en wordt er op die reactie/vragen nog een terugkoppeling gegeven aan die belanghebbenden?	Alle vragen die gesteld zijn tijdens de digitale informatiebijeenkomst zijn beantwoord. Dit is weergegeven in de vraag en antwoord rubriek op de website van het project. Alle vragen die via de mail aan de provincie zijn gesteld zijn ook beantwoord. Ons zijn geen onbeantwoorde vragen bekend.
Er wordt wederom gebruik gemaakt van de methode “Maatschappelijk Verantwoord Inkopen” met de uitleg dat dit bedoeld is om de wereld tot “een betere plek” te maken in 2030. Wat beschouwt de Provincie Zeeland als “een betere plek”? Wanneer is PS inhoudelijk geïnformeerd door GS over het hoe en waarom van deze “betere plek”?	De Provincie Zeeland levert een bijdrage aan het bevorderen van welzijn en welvaart in de wereld door te voldoen aan de beleidsdoelen van Maatschappelijk verantwoord Inkopen. Het Plan Maatschappelijk verantwoord Inkopen 2021 – 2024 is door GS vastgesteld en betreft de bedrijfsvoering. Het plan sluit aan bij het inkoop- en aanbestedingsbeleid, coalitieakkoord 2019-2023 Samen verschil maken en de Economische Agenda.
Waarom wordt er telkens weer reclame gemaakt voor Sustainable Development Goals?	De Sustainable Development Goals zijn genoemd in Plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen dat is vastgesteld door GS in april 2021 en zijn als zodanig richtinggevend voor het provinciale inkoop- en aanbestedingsbeleid.
Wat heeft het streven naar een inclusiever Zeeland (blz. 13) te maken met het project Traverse Kapellebrug?	Dat is nu nog niet te beantwoorden aangezien de gunningcriteria nog niet definitief zijn vastgesteld. Sustainable Development Goals (SDG's) die relevant kunnen zijn voor een project (kunnen) worden meegenomen. SDG's die geen relatie hebben met de aard van de opdracht vanzelfsprekend niet.
Wat zijn de besparingen dan wel meerkosten als gevolg van het gebruik van de methode MVI op het project Traverse Kapellebrug?	Dat is nog niet bekend. Het is bij dit soort projecten zeer ongebruikelijk om te gunnen op het criterium “Laagste Prijs”. In plaats daarvan wordt de Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV) gebruikt om de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) te bepalen. Boven een

Vragen Commissie	Antwoorden
Vragen van: FVD Statenvoorstel Project N290 Traverse Kapellebrug definitief ontwerp-eindefasedocument-projectplan - 135634	
	opdrachtwaarde van 1,5 miljoen euro wordt, op basis van het MVI-beleid, de Milieu Kosten Indicator (MKI) gebruikt en is een manier om duurzaamheid vorm te geven in een aanbesteding. MKI is een rekenkundige methode om te bepalen hoe milieuvriendelijk een geboden oplossing is van een inschrijver.
De nieuwe weg wordt ong. 5,90 meter breed. Dit is veel smaller dan de huidige breedte, die soms ook al tot problemen met de doorstroming leidt. Vrachtwagens zijn max. 2,5 m breed (incl. spiegels 2,90); ondanks geplande uitvoegstrookjes: er is een veel grotere kans dat passerende vrachtwagens elkaar raken of met andere voertuigen in aanraking komen als gevolg van het voorstel om een (bewust te) nauwe slingerweg aan te leggen. Zijn de gevolgen van deze keuze in kaart gebracht? Graag een risico-inschatting en indicatie van aantal ongelukken en hoogte financiële schades van deze keuze.	De breedte van de weg is conform de ASVV 2021 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW. Een risico-inschatting is niet aan de orde omdat de inrichting voldoet aan de richtlijnen.
Als er gebruik wordt gemaakt van wegafscheidingen in de vorm van "stoepranden" worden dan rechte randen gebruikt die velgen en banden kunnen beschadigen (met als gevolg kapotte wielen en verhoogde kans op ongelukken) of schuinoplopende randen?	Naast de rijbaan zullen binnen de bebouwde kom schuin oplopende banden gebruikt worden.
Wat is de maximale doorstroming van de huidige Traverse en wat gaat de maximale doorstroming als gevolg van het bestaande ontwerp worden?	Met dit ontwerp is de capaciteit volgens de het handboek wegontwerp van het CROW 1800 voertuigen per uur per rijrichting.
Aan de zijkant van de weg (westzijde) liggen rioolputten met deksels; voertuigen rijden over die deksels wat een enorme geluidsoverlast gaat veroorzaken. Is de veiligheid hiermee gediend? Bewoners hebben dit aangekaart, maar zonder resultaat. Is een ander ontwerp mogelijk waarmee geluidsoverlast wordt verhinderd?	De gemeente Hulst gaat een nieuw HWA-riool aanleggen vanaf de Brouwerijstraat naar de Roskamstraat. De putdeksels komen in het hart van de rijstrook of onder het fietspad te liggen, waardoor voertuigen er niet met hun banden overheen rijden.
Bewoners aan de westzijde hebben een probleem om op de Gentsevaart te komen. Het uitzicht wordt sterk belemmerd door bomen. Gaan er in het kader van dit project bomen gerooid worden en/of ander groen verloren en zo ja, wat is het herbeplantingsplan?	Het uitgangspunt is dat zoveel mogelijk groen behouden wordt. Aan de westzijde zijn er naar verwachting drie bomen die gekapt moeten worden. Ruimte voor herbeplanting is nauwelijks aanwezig. Het eventueel groen

Vragen Commissie	Antwoorden
Vragen van: FVD Statenvoorstel Project N290 Traverse Kapellebrug definitief ontwerp-eindefasedocument-projectplan - 135634	
	uitvoeren van tussenbermen en de groenstrook ter hoogte van de Roskamstraat moet nog worden uitgewerkt.
Vrachtwagens moeten telkens afremmen en weer optrekken met als gevolg luchtvervuiling en geluidsoverlast. Wat zijn de maatregelen in dit concept waardoor deze hinder wordt vermeden?	Het definitief ontwerp is erop gericht dat je met een constante snelheid, niet harder dan 50 km/h, door Kapelleburg kan rijden.
Ondanks aandringen van verschillende fracties in PS en vele belanghebbenden is een veel veiligere fiets-looptunnel niet opgenomen in het ontwerp. Waarom niet en kan een tunnel alsnog als alternatief meegenomen worden in een het ontwerp zodat PS hier met alle feiten op tafel zelf een afweging kan maken?	GS hebben naar aanleiding van het onderzoek door RHDHV naar de mogelijkheden voor de aanleg van een tunnel voor fietsers en voetgangers besloten geen tunnel aan te leggen. Dit besluit en het bijbehorende onderzoeksrapport is behandeld in de commissie economie van 11 maart 2022.
Zijn er simulaties uitgevoerd m.b.t. het afslaande verkeer naar supermarkt Mangnus? Zo ja, zijn die uitgevoerd incl. het verkeer dat weer van de supermarkt de Traverse op wil rijden (zowel richting Hulst als richting België)?	Ja, deze simulaties zijn uitgevoerd en het afslaand verkeer kan deze afslaande bewegingen binnen het ontwerp maken.