

Voortgangsrapportage Provinciale Staten

Project: N290 Traverse Kapellebrug

Algemeen			
Periode	Augustus/september/oktober 2021	Datum	9-11-2021
Status	Definitief		

Korte omschrijving van het project	De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost Zeeuws-Vlaanderen. De weg sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen en leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug. Het project betreft het deel van de N290 door Kapellebrug en heet de Gentsevaart. De Gentsevaart gaat door de bebouwde kom en noemen we daarom ook wel de Traverse Kapellebrug. De Traverse Kapellebrug zit constructief aan het einde van de levensduur en wordt daarom volledig gereconstrueerd. Er komt zodoende een nieuwe weg op de bestaande locatie. Deze omstandigheid biedt de mogelijkheid om de weg binnen de kom van Kapellebrug opnieuw in te richten. De Gentsevaart is een drukke weg door Kapellebrug met veel woningen en bedrijven langs beide kanten. Door de verkeersdruk en het vrachtverkeer wordt door omwonenden hinder ondervonden en zijn er onveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg wordt ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid en het beperken van de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Met deze verbeteringen wordt ook een positieve bijdrage geleverd aan de leefbaarheid in Kapellebrug.
Achtergrond	De reconstructie van de Traverse Kapellebrug komt voort uit het feit dat de weg constructief aan het einde van de levensduur zit. Het project richt zich dan ook op het opnieuw inrichten van de weg op de bestaande locatie in de huidige functie als gebiedsontsluitingsweg. Het is behoorlijk druk op de Gentsevaart in Kapellebrug en er wordt te hard gereden. Door de nabijheid van bedrijventerreinen in de gemeente Hulst en de Antwerpse haven is er ook veel vrachtverkeer. In het weekend gaan veel dagjesmensen via de N290 boodschappen halen. Door de drukte in combinatie met te hard rijden wordt er in Kapellebrug regelmatig geluidsoverlast ervaren en is het tegelijkertijd onveilig voor voetgangers en fietsers om de weg over te steken. De reconstructie heeft niet tot doel om de verkeersintensiteit te beïnvloeden. Wel zijn de gevolgen van verkeersdruk en te hard rijden zoals verkeersonveiligheid en geluidhinder nadrukkelijke aandachtspunten in het verkeerskundig ontwerp en bij de verdere uitwerking naar het Definitief Ontwerp. Om de verkeerssituatie in Kapellebrug aan te pakken gaat de Provincie samen met de gemeente Hulst de Gentsevaart vanaf de Belgische grens tot aan de kruising Gentsevaart/Molenstraat reconstrueren. De kern van het project bestaat uit de volgende onderdelen: • Aanleg fiets- en voetpaden aan beide zijden van de weg • Aanleg van een nieuwe rotonde bij de aansluiting Molenstraat • Aanleg verkeerseilanden voor veiligere fiets- en voetgangersoversteekplaatsen • Aanleg overige snelheid beperkende elementen

	• Optimaliseren van aansluitingen met andere straten (Roskamstraat en Brouwerijstraat) • Vernieuwing van het gemeentelijk riool Ook wordt waar mogelijk ingezet op duurzaamheid en het benutten van meekoppelkansen.
--	--

Relevante besluiten	GS	• GS besluit van 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.
	PS	• PS besluit van 29 mei 2020: Vaststellen Voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project en het beschikbaar stellen van een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen. • PS besluit van 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase.

Betrokkenen	
Bestuurlijk opdrachtgever	dhr. A.J. van der Maas
Ambtelijk opdrachtgever	dhr. Drs. L.M.L.M. Prevaes
Projectleider	dhr. M. Schaap
Voortgang algemeen	Het project bevindt zich in de definitie- en ontwerpfase. In deze fasen worden het projectplan en het Definitief Ontwerp opgesteld en ter vaststelling aan PS voorgelegd. In samenhang met de faseovergang is het projectteam gewijzigd van samenstelling en uitgebreid. De komende periode zal het team waar nodig nog verder uitgebreid worden. Onder meer naar aanleiding van een brief van de Dorpsraad Sint Jansteen en de behandeling van de startnotitie in de commissie economie van 2 juli 2021, is door een extern bureau gestart met een onderzoek naar de mogelijkheid om een tunnel voor fietsers en voetgangers aan te leggen ter hoogte van de Roskamstraat. Ten behoeve van dat onderzoek is een eerste verkeerstelling verricht en wordt een tweede telling voorbereid. Om te komen tot een Definitief Ontwerp worden een landmeetkundige inmeting en opname verricht waarmee de huidige situatie nauwkeurig (in 3D) in kaart wordt gebracht. De gegevens uit deze metingen worden gebruikt om te bepalen in hoeverre het verkeerskundig ontwerp past in de huidige situatie. Verder heeft er afstemming plaatsgevonden met de verkeerscommissie van de gemeente Hulst en worden er gesprekken gevoerd met diverse stakeholders. De netbeheerders hebben aangegeven dat de doorlooptijd voor de aanpassing van de kabels en leidingen wordt ingeschat op anderhalf jaar vanaf het moment dat er een definitief ontwerp beschikbaar is. In november wordt overlegd met de netbeheerders over de planning van het werk aan kabels en leidingen en eventuele mogelijkheden om de doorlooptijd terug te dringen.

Voortgang projectfase	Perc gereed	Begin	Eind
Initiatiefase	100%	Mei 2020	Juli 2021
Definitiefase	25%	Juli 2021	n.t.b.
Ontwerpfase	10%	Juli 2021	n.t.b.
Vorbereidingsfase	0%	n.t.b.	n.t.b.
Realisatiefase	0%	n.t.b.	n.t.b.
Nazorgfase	0%	n.t.b.	n.t.b.

Beheersaspecten	Status	Toelichting	
Geld		vorige status:	
		Met het vaststellen van de Voorjaarsnota van 2020 door PS is voor het project een investeringskrediet ter beschikking gesteld van € 5,6 miljoen. Dit is inclusief € 0,6 miljoen voor het aantrekken van benodigde capaciteit. Het investeringskrediet wordt na oplevering van het project in 35 jaar afgeschreven. De gemeente Hulst draagt ook nog € 200.000 bij aan het project. Daarnaast zijn de kosten voor het vervangen van de riolering ook voor de gemeente. Het investeringskrediet is aangevraagd op basis van een eerste raming op grond van het verkeerskundig ontwerp. Deze raming kwam uit op een bedrag van € 4.466.000. Bij een dergelijke raming op hoofdlijnen wordt ook rekening gehouden met een bepaalde bandbreedte. In dit geval betreft de bandbreedte + en - 25%. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een tunnel voor fietsers en voetgangers aan te leggen ter hoogte van de Roskamstraat. In bovengenoemd investeringskrediet is geen rekening gehouden met de aanleg van een dergelijke tunnel.	
Organisatie		vorige status:	
		Voor dit project wordt uitgegaan van een intern projectteam met eventuele externe ondersteuning op onderdelen. De verwachting is dat het projectteam vanaf december 2021 volledig bezet zal zijn en daarmee is afgestemd op de benodigde capaciteit en competenties om de definitie- en ontwerpfase af te kunnen ronden. Bij de overgang naar de voorbereidingsfase zal er wederom apart aandacht worden besteed aan de samenstelling van de projectorganisatie.	
Risico's		vorige status:	
		Voorafgaand aan het opstellen van deze rapportage is een brede risico inventarisatie gehouden. De risico's zijn vervolgens vastgelegd in het risicomanagementsysteem NARIS en worden gedurende de looptijd van het project voortdurend geactualiseerd. De belangrijkste risico's in deze fase van het project zijn: • Wensen vanuit de omgeving en stakeholders die niet zijn meegenomen in de scope van het project. • Nieuwe inzichten naar aanleiding van nadere detaillering van het verkeerskundig ontwerp. • Meer tijd nodig voor de afstemming met stakeholders .	

Kwaliteit		vorige status:	
		Met de beoogde maatregelen die zijn opgenomen in het verkeerskundig ontwerp is het de bedoeling om op diverse vlakken de kwaliteit (van de leefomgeving) te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, zoals: • Het reduceren van geluidsoverlast, door gebruik van geluidreducerend asfalt en het reduceren van de gemiddelde snelheid. • Het reduceren van trillingen door constructieve maatregelen en het reduceren van de gemiddelde snelheid. • Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers door de aanleg van fiets- en voetpaden aan beide zijden van de weg en nieuwe verkeerseilanden voor veiligere oversteekplaatsen. Dit is tevens gunstig voor de doorstroming van het verkeer. In de definitiefase worden nog mogelijke extra maatregelen met betrekking tot duurzaamheid en meekoppelkansen bepaald. Een belangrijke factor bij de reconstructie van de Traverse Kapellebrug is de geringe (fysieke) ruimte op en langs het traject om grote wijzigingen door te voeren ten opzichte van de huidige situatie. Dit beperkt ook de mate waarin de kwaliteit verbeterd kan worden.	
Informatie		vorige status:	
		Minimaal ieder kwartaal wordt gerapporteerd over de voortgang aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever. Provinciale Staten worden driemaandelijks geïnformeerd via de reguliere voortgangsrapportages grote projecten en bij fase overgangen. Bij majeure tussentijdse ontwikkelingen, die invloed hebben op de scope van het project, worden GS en PS separaat geïnformeerd buitenom reguliere rapportage momenten. Vanuit het project onderhouden we constructief contact met de omgeving. De afgelopen rapportageperiode is ook in gesprekken met diverse stakeholders informatie over het project uitgewisseld. In samenspraak met de gemeente worden ook voorbereidingen getroffen voor informatiebijeenkomsten voor omwonenden. Er wordt ook gewerkt aan informatievoorziening via de website zeeland.nl	
Tijd		vorige status:	
		In de startnotitie is een inschatting van de doorlooptijd per projectfase opgenomen waarbij de einddatum van het project is ingeschat op december 2022. Een nadere uitwerking van de planning moet nog worden gemaakt. De planning wordt onderdeel van het projectplan en voorgelegd aan Provinciale Staten. Gezien het belang van het project is de inzet om de doorlooptijd van het project zo kort mogelijk te houden. Bij de verdere uitwerking van de planning moet echter wel rekening worden gehouden met diverse factoren. Zo zijn bijvoorbeeld keuzes over de uitkomst van onderzoek naar een tunnel voor fietsers en	

		voetgangers en de uitkomsten van de consultatie van de omgeving van invloed op de planning. Voor andere onderdelen van het project is de provincie ook afhankelijk van de planning en voortgang van derden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanpassing van de riolering door de gemeente en de aanpassing aan kabels en leidingen door netbeheerders. In de vorige rapportage is gemeld dat de doorlooptijd voor het werk aan kabels en leidingen nu wordt ingeschat op anderhalf jaar vanaf het moment dat er een definitief ontwerp beschikbaar is. In november wordt overlegd met de netbeheerders over de planning en eventuele mogelijkheden om de doorlooptijd te verkorten. Meer duidelijkheid over de doorlooptijd en einddatum van het project is daarom pas te geven zodra het definitief ontwerp gereed is.
--	--	---



volgens planning



dreigt te overschrijden



planning overschreden