

## Voortgangsrapportage Provinciale Staten


### Project: N290 Traverse Kapellebrug




Algemeen			
Periode	mei/juni/juli 2021	Datum	31-8-2021
Status	Definitief		



<b>Korte omschrijving van het project</b>	<p>De Traverse Kapellebrug zit constructief aan het einde van de levensduur en wordt daarom volledig gerenoveerd. 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.</p> <p>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 van geluid en trillingen ondervonden en zijn er onveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg wordt met name ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid en het beperken van de hinder. Deze verbeteringen komen de leefbaarheid in Kapellebrug ten goede.</p>
<b>Achtergrond</b>	<p>Het volledig renoveren 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.</p> <p>Het is behoorlijk druk op de Gentsevaart (N290) 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.</p> <p>Omdat het een renovatie betreft heeft het project niet tot doel om de verkeersintensiteit te beïnvloeden. Wel zijn de gevolgen van verkeersdruk en te hard rijden zoals verkeersonveiligheid, geluidhinder en trillingen nadrukkelijke aandachtspunten in het voorlopig schetsontwerp en de verdere uitwerking.</p> <p>Om de verkeerssituatie in Kapellebrug aan te pakken gaat de Provincie samen met de gemeente Hulst de Gentsevaart (N290) vanaf de Belgische grens tot aan de kruising Gentsevaart/Molenstraat reconstrueren. De kern van het project bestaat uit de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aanleg fietspaden en trottoirs aan beide zijden van de weg</li><li>• Aanleg van een nieuwe rotonde bij de aansluiting Molenstraat</li><li>• Aanleg verkeerseilanden voor veiligere fiets- en voetgangersoversteekplaatsen</li><li>• Aanleg overige snelheidbeperkende elementen</li><li>• Optimaliseren van aansluitingen met andere straten (Roskamstraat en Brouwerijstraat)</li><li>• Vernieuwing van het gemeentelijk riool</li></ul> <p>Ook wordt waar mogelijk ingezet op duurzaamheid en het benutten van meekoppelkansen bijvoorbeeld op het gebied van klimaatadaptatie.</p>

<b>Relevante besluiten</b>	GS	<ul style="list-style-type: none"> <li>GS besluit van 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.</li> </ul>
	PS	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>

<b>Betrokkenen</b>			
Bestuurlijk opdrachtgever	dhr. A.J. van der Maas		
Ambtelijk opdrachtgever	dhr. Drs. L.M.L.M. Prevaes		
Projectleider	dhr. M. Schaap		
<b>Voortgang algemeen</b>	<p>In afgelopen periode is gewerkt aan het opstellen van de startnotitie. Op 23 juli 2021 hebben PS ingestemd met de startnotitie waardoor het project is overgegaan van de initiatiefase naar de definitie- en ontwerpfase. In de definitie- en ontwerpfase wordt het projectplan opgesteld dat vervolgens ter vaststelling aan PS wordt aangeboden. In samenhang met de faseovergang is het projectteam gewijzigd van samenstelling en is het team ook uitgebreid met onder meer een omgevingsmanager. De komende periode zal het team waar nodig nog verder uitgebreid worden.</p> <p>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 nader onderzoek naar de mogelijkheid om een tunnel voor fietsers en voetgangers aan te leggen ter hoogte van de Roskamstraat. Ten behoeve van dat onderzoek worden er momenteel tellingen verricht.</p> <p>Om te komen tot een definitief ontwerp worden een landmeetkundige inmeting en opname verricht waarmee de huidige situatie nauwkeurig in kaart wordt gebracht. De uitvoering van de metingen wordt gestart en zal de komende periode nog worden voortgezet.</p> <p>Verder zijn de netbeheerders aangeschreven om inzicht te krijgen in de planning voor het werk aan kabels en leidingen.</p>		
<b>Voortgang projectfase</b>	<b>Perc gereed</b>	<b>Begin</b>	<b>Eind</b>
Initiatiefase	100%	Mei 2020	Juli 2021
Definitiefase	0%	Juli 2021	n.t.b.
Ontwerpfase	0%	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.

<b>Beheersaspecten</b>	<b>Status</b>	<b>Toelichting</b>	
Geld		vorige status:	n.v.t.
		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	

		<p>nog € 200.000 bij aan het project. Daarnaast zijn de kosten voor het vervangen van de riolering ook voor de gemeente.</p> <p>Het investeringskrediet is aangevraagd op basis van een eerste raming op grond van het voorlopig schetsontwerp. 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%.</p> <p>In de definitie- en ontwerpfase wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een tunnel voor fietsers en voetgangers aan te leggen ter hoogte van de Roskamstraat. In het beschikbare investeringskrediet is geen rekening gehouden met de aanleg van een dergelijke tunnel.</p>		
Organisatie		<table border="1"> <tr> <td>vorige status:</td> <td>n.v.t.</td> </tr> </table> <p>Voor dit project wordt uitgegaan van een intern projectteam met eventuele externe ondersteuning op onderdelen. In de rapportageperiode is gestart met het opnieuw inrichten van de projectorganisatie zodat de projectorganisatie is afgestemd op de benodigde capaciteit en competenties voor de komende definitie- en ontwerpfase.</p> <p>Bij de overgang naar de voorbereidingsfase zal er wederom apart aandacht worden besteed aan de samenstelling van de projectorganisatie.</p>	vorige status:	n.v.t.
vorige status:	n.v.t.			
Risico's		<table border="1"> <tr> <td>vorige status:</td> <td>n.v.t.</td> </tr> </table> <p>Bij het opstellen van de startnotitie zijn de nodige risico's geïnventariseerd en vastgelegd in het risicomanagementsysteem NARIS. De risico's in NARIS worden gedurende de looptijd van het project voortdurend geactualiseerd.</p> <p>De belangrijkste risico's voor de komende definitie- en ontwerpfase van het project zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wensen vanuit de omgeving en stakeholders die niet zijn meegenomen in de scope van het project.</li> <li>• Nieuwe inzichten naar aanleiding van nadere detaillering van het voorlopige ontwerp.</li> <li>• Netbeheerders hebben meer tijd nodig voor het verleggen van kabels en leidingen.</li> <li>• Meer tijd voor de afstemming tussen de diverse betrokken partijen.</li> </ul>	vorige status:	n.v.t.
vorige status:	n.v.t.			
Kwaliteit		<table border="1"> <tr> <td>vorige status:</td> <td>n.v.t.</td> </tr> </table> <p>Met de beoogde maatregelen die zijn opgenomen in het voorlopig schetsontwerp is het de bedoeling om op diverse vlakken de kwaliteit (van de leefomgeving) te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het reduceren van geluidsoverlast, door gebruik van geluidreducerend asfalt en het reduceren van de gemiddelde snelheid .</li> </ul>	vorige status:	n.v.t.
vorige status:	n.v.t.			

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het reduceren van trillingen door constructieve maatregelen en het reduceren van de gemiddelde snelheid.</li> <li>• Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers door de aanleg van fietspaden en trottoirs aan beide zijden van de weg en nieuwe verkeerseilanden voor veiligere oversteekplaatsen. Dit is tevens gunstig voor de doorstroming van het verkeer.</li> </ul> <p>In de definitiefase worden nog mogelijke extra maatregelen met betrekking tot duurzaamheid en meekoppelkansen bepaald.</p> <p>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. En dit beperkt ook de mate waarin de kwaliteit verbeterd kan worden.</p>
Informatie		vorige status: n.v.t.
		<p>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.</p> <p>De informatievoorziening richting de omgeving zal onder andere plaatsvinden via informatiebijeenkomsten.</p>
Tijd		vorige status: n.v.t.
		<p>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 van het project wordt gemaakt in de definitie- en ontwerpfasen en wordt als onderdeel van het projectplan ook voorgelegd aan Provinciale Staten.</p> <p>Voor de verdere uitwerking van de planning zijn keuzes bepalend over bijvoorbeeld de uitkomst van onderzoek naar een tunnel voor fietsers en voetgangers en de uitkomsten van de consultatie van de omgeving.</p> <p>Voor andere onderdelen van het project is de provincie 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.</p> <p>Met de netbeheerders is overleg gevoerd over de kabels en leidingen langs het traject. Hieruit is naar voren gekomen dat de netbeheerders veel verzoeken hebben tot aanpassing van kabels en leidingen en de beschikbare capaciteit voor de uitvoering beperkt is. Dit zorgt er voor dat de doorlooptijd voor de aanpassing van de kabels en leidingen nu wordt ingeschat op anderhalf jaar vanaf het moment dat er een definitief ontwerp beschikbaar is.</p> <p>Ondanks dat nog niet alle onderdelen van de planning zijn uitgewerkt is met dit bericht vanuit de netbeheerders de verwachting dat de einddatum van het project opschuift ten opzichte van hetgeen</p>

		opgenomen in de startnotitie. Meer zekerheid over de doorlooptijd is pas te geven zodra het definitief ontwerp gereed is. Tot dan is een uitloop van het project met minimaal een jaar niet uit te sluiten. We zullen in de komende periode met de netbeheerders in overleg treden om te kijken of het mogelijk is de doorlooptijd terug te dringen.
--	--	--



volgens planning



dreigt te overschrijden



planning overschreden