

Traverse Kapellebrug

Traverse Kapellebrug

Algemeen

Document:	
Periode: november-december-januari 2021/2022	Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.J. van der Maas
Status: Definitief	Ambtelijk opdrachtgever: <input type="text"/>
Datum: 15-2-2022	Projectleider: <input type="text"/>

Korte omschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost Zeeuws-Vlaanderen. Deze 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 verkeersdrukke 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 vaak 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 drukke 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 verkeersdrukke 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;

Middels het Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) wordt in de huidige fase ook gekeken naar mogelijke koppelkansen qua duurzaamheid en klimaatadaptatie. De rapportage hierover wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2022.

Voortgang algemeen

Het project bevindt zich in de definitie- en ontwerpfase. In deze fasen zullen het projectplan en het definitief ontwerp worden opgesteld en ter vaststelling aan PS worden voorgelegd.

Onder meer naar aanleiding van een brief van de Dorpsraad Sint Jansteen (gemeente Hulst) en de behandeling van de startnotitie in de Commissie Economie van 2 juli 2021, is door Royal Haskoning DHV een onderzoek uitgevoerd of een tunnel voor fietsers en voetgangers inpasbaar is bij de aansluiting van de Roskamstraat op de N290 in Kapellebrug. Het onderzoek is afgerond. Het onderzoeksrapport en een nadere toelichting op de uitkomsten wordt gelijktijdig met deze voortgangsrapportage verstuurd aan Provinciale Staten.

Om te komen tot een definitief ontwerp is een landmeetkundige inmeting en opname verricht waarmee de huidige situatie nauwkeurig (in 3D) in kaart is gebracht. De gegevens uit deze metingen zijn gebruikt om te bepalen waar optimalisaties van het verkeerskundig ontwerp nodig zijn. Met het oog op de verkeersveiligheid wordt gewerkt aan twee optimalisaties. De eerste is het ontwerp van het westelijk fietspad en voetpad tussen de Brouwerijstraat en Roskamstraat. We bekijken de mogelijkheden om hier een tweerichting fietspad te realiseren. De tweede optimalisatie betreft het overzichtelijker en veiliger maken van de aansluiting van het terrein van de supermarkt en tankstation (Mangnus) op de Gentsevaart.

Naast de nodige gesprekken met diverse stakeholders is er een website gemaakt en is een eerste nieuwsbrief verspreid. Verder zijn de voorbereidingen getroffen voor een digitale informatiebijeenkomst op 3 februari 2022

Relevante besluiten

-
- | | |
|----|---|
| GS | <ul style="list-style-type: none">• GS besluit van 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS. |
|----|---|
-
- | | |
|----|---|
| PS | <ul style="list-style-type: none">• 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.

Voortgang per projectfase

Projectfase	% gereed	Begin	Eind
Initiatiefase	100	mei 2020	juli 2021
Definitiefase	35	juli 2021	n.t.b.
Ontwerpfase	20	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.

Geld (huidige status)

G

Geld (vorige status)

G

Geld

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%.

Organisatie (huidige status)

G

Organisatie (vorige status)

G

Organisatie

Bij dit project is een intern projectteam operationeel met eventuele externe ondersteuning op onderdelen, 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 (huidige status)

G

Risico (vorige status)

G

Risico

In de tweede helft van 2021 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 van het project in de huidige projectfase zijn:

- Stijgende prijzen die er voor zorgen dat de voorbereiding en uitvoering van de reconstructie duurder wordt dan voorzien: stijgende prijzen zijn nauwelijks beïnvloedbaar door de provincie, maar daar waar kostenbesparingen mogelijk zijn, worden de mogelijkheden benut.
- De aanpassing van de ondergrondse infrastructuur (riool, kabels en leidingen) kost meer tijd waardoor de reconstructie later kan starten dan gepland: Het werk van de netbeheerders en de gemeente aan de kabels en leidingen heeft de provincie niet in eigen hand. We zetten daarom in op een nauwe samenwerking met partners om zo de werkzaamheden op elkaar af te stemmen.
- Het niet (volledig) kunnen doorvoeren van optimalisaties in het ontwerp door de beperkte beschikbare ruimte: bij het opstellen van het definitief ontwerp is de beperkte beschikbare ruimte een grote uitdaging. Bij het optimaliseren van het verkeerskundige ontwerp worden daarom verschillende oplossingen in kaart gebracht en afgewogen om te komen tot de meest optimale oplossing.

Kwaliteit (huidige status)

G

Kwaliteit (vorige status)

G

Kwaliteit

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.

Middels het Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) wordt in de huidige fase ook gekeken naar mogelijke koppelkansen qua duurzaamheid en klimaatadaptatie. De rapportage hierover wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2022.

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 (huidige status)

G

Informatie (vorige status)

G

Informatie

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. Verder heeft er afstemming plaatsgevonden met de verkeerscommissie van de gemeente Hulst en zijn er gesprekken gevoerd met diverse stakeholders. In samenspraak met de gemeente Hulst wordt 3 februari 2022 een digitale informatiebijeenkomst gehouden voor belanghebbenden en is een eerste nieuwsbrief verzonden.

Informatievoorziening over het project is terug te vinden op de website www.zeeland.nl/kapellebrug.

Tijd (huidige status)

O

Tijd (vorige status)

O

Tijd

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.

Bij de verdere uitwerking van de planning moet echter wel rekening worden gehouden met diverse factoren. Zo zijn bijvoorbeeld 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. Zoals eerder gemeld is de verwachting dat de voorbereiding en uitvoering van het werk aan kabels en leidingen anderhalf jaar duurt. Uit gesprekken met de netbeheerders is naar voren gekomen dat het verkorten van de doorlooptijd voor de aanpassing van de kabels en leidingen niet opportuun is. Ook voor de netbeheerders is de Traverse Kapellebrug een groot project en een definitieve planning wordt opgeleverd nadat het definitief ontwerp gereed is.

Meer duidelijkheid over de doorlooptijd en einddatum van het project is daarom pas te geven zodra het definitief ontwerp gereed is. 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.

Legenda beheersaspecten

		Geen indicatie
G	Groen	Volgens planning
O	Oranje	Dreigt te overschrijden
R	Rood	Planning overschreden