

# Traverse Kapellebrug

## Traverse Kapellebrug

### Algemeen

|                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| <b>Project:</b>                   | N290 Traverse Kapellebrug |
| <b>Document:</b>                  | Voortgangsrapportage      |
| <b>Periode:</b>                   | mei-juni-juli 2022        |
| <b>Status:</b>                    | Definitief                |
| <b>Datum:</b>                     | 30-8-2022                 |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> | dhr. A.J. van der Maas    |

### 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 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.

### **Voortgang algemeen**

Het definitief ontwerp is opgesteld en goedgekeurd door PS. De doorlooptijd van de werkzaamheden is verwerkt in een nieuwe planning voor het project.

Met de start van de voorbereidingsfase zijn de volgende onderzoeken, adviezen en werkzaamheden in gang gezet:

- Er zijn opdrachten gegeven voor het uitvoeren van een bodemonderzoek en een asfalt- en funderingsonderzoek langs het traject;
- Een natuurtoets en archeologisch vooronderzoek zijn uitgevoerd;
- Voorbereidende werkzaamheden zijn gestart met betrekking tot het opstellen van een kostenraming bij het definitief ontwerp en het verwerven van gronden;
- De voorbereiding is gestart voor het laten uitvoeren van een trillingen- en geluidsonderzoek;
- Het voeren van gesprekken met bedrijven aan de Gentsevaart ter voorbereiding op het bepalen van de mogelijke omleidingsroutes.

### **Relevante besluiten**

---

- 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.
  - 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug.
  - GS • 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS.
-

- PS
- 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.
  - 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase.
  - 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat, op basis van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel, deze tunnel niet zal worden opgenomen in het definitief ontwerp.
  - 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug" inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug.

### Voortgang per projectfase

| Projectfase       | % gereed | Begin      | Eind           |
|-------------------|----------|------------|----------------|
| Initiatiefase     | 100      | Mei 2020   | Juli 2021      |
| Definitiefase     | 100      | Juli 2021  | Mei 2022       |
| Ontwerpfase       | 100      | Juli 2021  | Mei 2022       |
| Vorbereidingsfase | 10       | Mei 2022   | Maart 2024     |
| Realisatiefase    | 0        | April 2024 | Maart 2025     |
| Nazorgfase        | 0        | April 2025 | September 2025 |

### Geld (huidige status)



### Geld (vorige status)



## Geld

Via de voorjaarsnota 2020 is voor het project een investeringskrediet van in totaal € 5,6 miljoen ter beschikking gesteld. Dit is inclusief € 0,6 miljoen voor het aantrekken van benodigde capaciteit. Het investeringskrediet wordt in 35 jaar afgeschreven vanaf 2026. Per eind juni is (afgerond) € 186.000 uitgegeven en staat er voor € 31.000 open aan orders.

Het krediet is met behulp van een meerjarige projectbegroting verdeeld in diverse onderwerpen zoals voorbereidingskosten, engineering, bouwkosten, communicatie en onvoorzien. Periodiek nemen de projectleider, projectsecretaris, projectbeheerser, financiële adviseur en projectadministrateur de gedetailleerde overzichten van begroting, bestedingen en verplichtingen door voor het gehele project. Zodoende wordt het projectbudget adequaat bewaakt.

De gemeente Hulst draagt € 200.000 bij aan de reconstructie. De kosten voor de vernieuwing van het riool zijn voor de gemeente. Voor de aansluiting bij de supermarkt is er een afspraak met de gemeente over een extra bijdrage van maximaal € 30.000, voor eventuele meerkosten bovenop de eerder ingeschatte kosten van € 30.000. Indien de meerkosten hoger zijn dan € 30.000 gaan de provincie en gemeente in overleg.

De kosten van toekomstig beheer en onderhoud na de reconstructie komen niet ten laste van het projectbudget, hiervoor is jaarlijks een centraal beheer- en onderhoudsbudget binnen programma 5 "Mobiliteit op Maat", doelstelling 050101 "Doelmatig en doeltreffend beheer (water)wegen" beschikbaar. Dit budget wordt jaarlijks geïndexeerd.

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. Deze raming is echter gedaan in 2019 en in de tussentijd zijn de marktomstandigheden flink gewijzigd. Vooral de marktprijzen zijn fors gestegen. Het vermoeden is dat het krediet daarom ontoereikend zal zijn. Om de impact van dit grote risico beter in beeld te krijgen, wordt er in de voorbereidingsfase nog twee keer een kostenraming opgesteld. De voorbereidingen voor het opstellen van de eerste kostenraming zijn gestart. We verwachten Provinciale Staten via de najaarsnota nader te kunnen informeren over de omvang van de geactualiseerde kostenraming en de gevolgen hiervan voor het benodigde krediet.

Als een tussentijdse verhoging van het krediet nodig is, dan wordt dit met een voorstel aan Provinciale Staten voorgelegd. Voor de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase zal er duidelijkheid moeten zijn over het daadwerkelijk benodigde krediet en is er voor Provinciale Staten nog een beslismoment (go/no-go).

## Organisatie (huidige status)



## Organisatie (vorige status)



## Organisatie

Naast het projectteam wordt er naar behoefte ook gebruik gemaakt van aanvullende interne en externe expertise. Zo wordt in de huidige fase aanvullende externe technische expertise ingezet.

Gezien de nauwe samenwerking met de gemeente Hulst is er periodiek overleg met de projectleider van de gemeente Hulst om werkzaamheden af te stemmen. Indien nodig vindt er ook bestuurlijk overleg plaats met de gemeente Hulst.

#### **Risico (huidige status)**



#### **Risico (vorige status)**



#### **Risico**

Risicobeheersing vindt plaats aan de hand van regelmatig uitgevoerde risicoanalyses. De risico's worden minimaal iedere 3 maanden geactualiseerd, inclusief de beheersmaatregelen bij deze risico's. Dit vindt plaats in een bijeenkomst met het projectteam met, indien nodig, aanvullende expertise. Per beheersmaatregel wordt een actiehouders aangewezen, de voortgang/effecten van de beheersmaatregelen worden via de actielijst van het projectteam bewaakt. De inspanning zal zich vooral richten op het beheersen van de risico's met de grootste (financiële) gevolgen. Daarnaast zal expliciet rekening gehouden worden met mogelijke juridische risico's.

Op basis van de meest recente actualisatie is vanuit het grootste risico van het project de stijgende prijzen die er voor zorgen dat de voorbereiding en uitvoering van de reconstructie duurder worden dan voorzien. De stijgende prijzen zijn niet beïnvloedbaar door de provincie, maar daar waar kostenbesparingen mogelijk zijn, worden de mogelijkheden benut. Daarnaast zijn er nog risico's die samenhangen met de onzekere uitkomsten van de diverse (bodem)onderzoeken die nog moeten plaatsvinden, de grondverwerving en de omleidingsroutes. Een project is dynamisch en naarmate het project vordert kunnen de onzekerheden afnemen, maar er kunnen nog steeds risico's optreden met gevolg voor de planning en fasering.

#### **Kwaliteit (huidige status)**



#### **Kwaliteit (vorige status)**



#### **Kwaliteit**

Het definitief ontwerp bepaalt voor een belangrijk deel de kwaliteitseisen van het op te leveren projectresultaat. Bij de uitwerking van dit ontwerp naar een uitvoeringscontract worden de kwaliteitseisen nader gespecificeerd. Daarbij worden ook de resultaten betrokken van diverse onderzoeken zoals bijvoorbeeld een milieukundig onderzoek, een natuurtoets en archeologisch onderzoek.

Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen worden betrokken bij het bepalen van de kwaliteitseisen. Waar nodig wordt er gebruik gemaakt van externe expertise en de toepassing van second opinions.

Bij het bepalen van de kwaliteitseisen zijn wet- en regelgeving en CROW-richtlijnen belangrijke randvoorwaarden. Ook functionele wensen en gebruikerswensen wegen mee.

#### **Informatie (huidige status)**



#### **Informatie (vorige status)**



#### **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.

Met regelmaat worden nieuwsbrieven verspreid onder de bewoners en bedrijven rondom de Gentsevaart. Deze nieuwsbrieven en andere relevante informatie over het project voor bewoners, bedrijven en andere belangstellenden is terug te vinden op de website [www.zeeland.nl/kapellebrug](http://www.zeeland.nl/kapellebrug). Het is ook mogelijk om contact op te nemen met vragen of opmerkingen over het project via het mailadres [kapellebrug@zeeland.nl](mailto:kapellebrug@zeeland.nl)

#### **Tijd (huidige status)**



#### **Tijd (vorige status)**



#### **Tijd**

In het projectplan N290 Traverse Kapellebrug is onderstaande planning per projectfase opgenomen. Deze planning is ook opgenomen in het door PS goedgekeurde eindfasedocument “definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug”:

- Voorbereidingsfase: juni 2022 - maart 2024 (uitgaande van geen langdurige bezwaar- en beroepsprocedures);
- Realisatiefase: april 2024 - maart 2025;
- Nazorgfase: april 2025 - september 2025.

Naast de planning kent het project ook de volgende mijlpalen:

- instemming van Provinciale Staten met de verschillende faseovergangen op basis van een eindfasedocument;
- de verwerving van de benodigde gronden;
- uitvoeringscontract gereed en gunning van het werk;
- start uitvoering (in de realisatiefase);
- oplevering van het werk;
- start nazorgfase (déchargeverklaring door ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever).

De projectplanning is zorgvuldig opgesteld. Desondanks is het mogelijk dat als gevolg van onverwachte gebeurtenissen de planning uitloopt. Onderstaande onzekerheden kunnen van grote invloed zijn op de projectplanning:

- bezwaar- en beroepsprocedures, bijvoorbeeld bij een eventuele bestemmingsplanprocedure;
- het verloop van de werkzaamheden netbeheerders ten aanzien van verleggen kabels en leidingen voorafgaande aan ons werk (voorbereiding en realisatie);
- het verloop van de werkzaamheden aan het riool;
- de eventuele grondverwerving die nodig is voor realisatie van het definitief ontwerp;
- de resultaten van diverse onderzoeken die onvoorziene maatregelen noodzakelijk (bijvoorbeeld bodemsanering) maken;
- het proces om te komen tot omleidingsroutes.

### Legenda beheersaspecten

|   |        |                         |
|---|--------|-------------------------|
|   |        | Geen indicatie          |
| G | Groen  | Volgens planning        |
| O | Oranje | Dreigt te overschrijden |



---

|   |      |                       |
|---|------|-----------------------|
| R | Rood | Planning overschreden |
|---|------|-----------------------|

---

**Extra toelichting**