

# Traverse Kapellebrug

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op <https://zeeland.begrotingsapp.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-meijunjul-2023/programma/traverse-kapellebrug>

# Traverse Kapellebrug

## Algemeen

<b>Project:</b>	N290 Traverse Kapellebrug
<b>Document:</b>	Voortgangsrapportage
<b>Periode:</b>	mei, juni en juli 2023
<b>Status:</b>	Definitief
<b>Datum:</b>	12-9-2023
<b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b>	dhr. A.J. van der Maas

## Korte omschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost Zeeuws-Vlaanderen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die de schakel vormt tussen woongebied en een hoofdweg. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen. De weg leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug. Het project is 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 weg zit constructief aan het einde van de levensduur en pakken we daarom volledig aan. Er komt een nieuwe weg op de bestaande plek. We maken hierbij meteen gebruik van de mogelijkheid om de weg binnen de bebouwde 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 verkeersdrukte en het vrachtverkeer, ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg verbeteren we de verkeersveiligheid en beperken we de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

## Achtergrond

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 drukte in combinatie met te hard rijden wordt er in Kapellebrug regelmatig geluidsoverlast ervaren en is het tegelijkertijd onveilig om de weg over te steken.

De reconstructie heeft niet tot doel om de verkeersintensiteit te beïnvloeden. Wel zijn de gevolgen van verkeersdrukte 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 kanten van de weg.
- Aanleg van een nieuwe rotonde bij de aansluiting Molenstraat.
- Aanleg verkeerseilanden voor veiligere oversteekplaatsen.
- Aanleg overige snelheidsbeperkende maatregelen.
- Verbeteren van de aansluitingen met de Roskamstraat en Brouwerijstraat.
- Vernieuwing van het gemeentelijk riool.

### **Voortgang algemeen**

Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase. De afgelopen periode hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de projectplanning en de kostenraming van het project.

- Het project is de afgelopen jaren geconfronteerd met stijgende kosten als gevolg van fors stijgende marktprijzen. Om meer zekerheid te hebben over de te verwachten kosten voorafgaand aan de aanbesteding van de reconstructie wordt de raming in de voorbereidingsfase meerdere keren geactualiseerd. Eind 2022 is als gevolg van een geactualiseerde raming al door PS besloten om € 1,45 miljoen extra te reserveren in de investeringsagenda.  
In juli 2023 is de raming nogmaals geactualiseerd. Daaruit is gebleken dat als gevolg van forse prijsstijgingen nog eens € 1,5 miljoen extra nodig is om de reconstructie te realiseren. Bij het onderdeel geld in deze rapportage wordt nader ingegaan op de oorzaken van de stijgende kosten. Op basis van de meest recente raming komt het totaal extra benodigde krediet voor het project uit op € 2,95 miljoen. De belangrijkste oorzaak van de extra stijging in de raming zijn gestegen aanlegkosten, waarbij de raming is gebaseerd op de uitkomst van aanbestedingen die het afgelopen jaar in Nederland hebben plaatsgevonden.  
Bij de overgang naar de realisatiefase volgt nog een beslismoment (go/no-go) door PS. De komende maanden worden gebruikt om opties in beeld te brengen die de projectkosten mogelijk kunnen verlagen. Ook wordt bekeken of uitstel van het project kan leiden tot lagere projectkosten. Bij het verkennen van besparingsmogelijkheden wordt versobering van het eerder vastgestelde definitief ontwerp meegenomen. Deze mogelijkheden voor beperking van de projectkosten zullen worden betrokken bij de besluitvorming over de faseovergang van het project. Besluitvorming daarover is gepland in december 2023.
- Het onderzoek van een extern bureau naar de toename van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden tijdens de werkzaamheden is afgerond. Met emissie- en depositieberekeningen is onderzocht wat de effecten van de werkzaamheden zijn op de omliggende stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in zowel Nederland als België. Uit de toetsing van het onderzoek is gebleken dat er voor één Natura-2000 gebied een aanvullend veldonderzoek uitgevoerd moet worden en dat er een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming noodzakelijk is voor het uitvoeren van de reconstructie. Dit zorgt naar verwachting voor een langere doorlooptijd van de vergunningprocedure. Vooralsnog is het niet nodig om de projectplanning hierop aan te passen. Er is echter geen ruimte meer in de planning voor tegenvallers in de vergunningprocedure zoals uitgebreide zienswijzen en bezwaar en beroep.
- Door de netbeheerder DNWG en de provincie is in juni een projectovereenstemming getekend waardoor de werkzaamheden aan de kabels en leidingen van start kan gaan. De aanbesteding voor deze werkzaamheden is door de netbeheerder in gang gezet. De werkzaamheden zullen langer duren dan eerder gepland. Ook dit leidt niet tot een aanpassing

in de projectplanning. Wel is op basis van bovenstaande het risico op uitloop groter dan in de vorige rapportageperiode. De risico's voor de projectplanning worden ook meegenomen bij de besluitvorming over de faseovergang.

In de afgelopen rapportageperiode zijn verder de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Het geluidsonderzoek is afgerond. Er zijn enkele aandachtspunten naar voren gekomen die we ondervangen met de toepassing van geluid reducerend asfalt over de gehele lengte van het tracé.
- Er is opdracht verstrekt aan een ingenieursbureau om een aanbesteding gereed contract op te stellen dat gebruikt gaat worden voor de aanbesteding van de reconstructie.
- Voor de benodigde grondverwerving zijn diverse werkzaamheden uitgevoerd waardoor er voortgang blijft op dit proces.

### Relevante besluiten

- 
- |    |  |
|----|--|
| GS | <ul style="list-style-type: none"><li>• 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.</li><li>• 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug.</li><li>• 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS.</li></ul>  |
| PS | <ul style="list-style-type: none"><li>• 29 mei 2020: Vaststellen voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project. Een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen beschikbaar stellen.</li><li>• 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase.</li><li>• 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat een fietstunnel niet wordt opgenomen in het definitief ontwerp. Dit naar aanleiding van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel.</li><li>• 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project. Daarnaast de start van de voorbereidingsfase door goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug". In dat document zijn opgenomen: scope, looptijd en beheeraspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug.</li><li>• 11 november 2022: Instemmen met voorstel in Najaarsnota 2022 om € 1,45 miljoen te reserveren in de investeringsagenda voor de verhoging van het projectkrediet.</li></ul> |
-

### 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	65	Juni 2022	Maart 2024
Realisatiefase	0	April 2024	Maart 2025
Afrondingsfase	0	April 2025	September 2025

### Geld (huidige status)



### Geld (vorige status)



### Geld

Het investeringskrediet voor het project is in totaal € 5,6 miljoen. Daarnaast hebben Provinciale Staten via de najaarsnota 2022 een bedrag van € 1,45 miljoen gereserveerd in de investeringsagenda voor een verhoging van het investeringskrediet, waarbij is aangekondigd dat voor de overgang naar de realisatiefase (en daarmee aanbesteding) een tweede actualisatie van de raming zou plaatsvinden. Tot en met juli 2023 zijn er voor € 958.000 kosten gemaakt en verplichtingen aangegaan. De gemeente Hulst draagt € 200.000 (exclusief BTW) bij aan de reconstructie en er is nog een extra bijdrage van maximaal € 30.000 mogelijk voor de aansluiting bij de supermarkt. Daarnaast zijn de kosten voor de vernieuwing van het riool voor de gemeente Hulst. De kosten van toekomstig beheer en onderhoud (na de reconstructie) komen niet ten laste van het investeringskrediet.

In juli 2023 is een actuele raming van het werk opgesteld om bij de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase duidelijkheid te hebben over het benodigde krediet zodat Provinciale Staten dit kunnen meenemen in de besluitvorming over de faseovergang. Om de geactualiseerde raming te verifiëren is door het externe bureau gebruik gemaakt van informatie uit vergelijkbare aanbestedingen van werken in het afgelopen jaar in meerdere provincies. Ook zijn we

intern nagegaan of de in de raming gehanteerde eenheidsprijzen realistisch zijn. Uit deze vergelijkingen blijkt dat de raming realistisch is.

Uit deze raming blijkt dat er een extra aanvulling van het investeringskrediet van € 1,5 miljoen nodig is om het eerder vastgestelde definitief ontwerp te realiseren. Dit wordt veroorzaakt door stijgende marktprijzen over het afgelopen jaar van vrijwel alle werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden. Deze prijsstijgingen waren hoger dan verwacht in de vorige raming en voor sommige onderdelen substantieel hoger. Een uitschieter daarin is de stijging van de prijs voor het aanleggen van asphalt. Gezien de sterker stijgende kosten dan in eerdere ramingen verwacht, is in de nieuwe raming tevens rekening gehouden met een hogere indexering van kosten voor de komende jaren.

De status staat op rood omdat voor de realisatie van het project een bijstelling van het investeringskrediet nodig is. Bij de overgang naar de realisatiefase volgt nog een beslismoment (go/no-go) door PS. De komende maanden worden gebruikt om opties in beeld te brengen die de projectkosten mogelijk kunnen verlagen. Ook wordt bekeken of uitstel van het project kan leiden tot lagere projectkosten. Bij het verkennen van besparingsmogelijkheden wordt versobering van het eerder vastgestelde definitief ontwerp meegenomen. Deze mogelijkheden voor beperking van de projectkosten zullen worden betrokken bij de besluitvorming over de faseovergang van het project. Besluitvorming daarover is gepland in december 2023.

#### **Organisatie (huidige status)**



#### **Organisatie (vorige status)**



#### **Organisatie**

Naast het projectteam wordt er naar behoefte ook gebruik gemaakt van aanvullende interne en externe expertise. Zo is sinds februari 2023 een externe technisch manager toegevoegd aan het projectteam. Ook is opdracht gegeven aan een ingenieursbureau om een aanbesteding gereed contract op te stellen ten behoeve van de aanbesteding van de reconstructie.

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 drie maanden geactualiseerd. Hierbij behoren ook de beheersmaatregelen. We bekijken de risico's tijdens een bijeenkomst met het projectteam, indien nodig met aanvullende expertise. Per beheersmaatregel wordt een actiehouder 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 gevolgen. Een project is dynamisch en naarmate het project vordert, kunnen de onzekerheden afnemen. Daarnaast kunnen er nog steeds risico's optreden met gevolg voor het projectbudget, de planning en fasering.

Op basis van de meest recente actualisatie zijn naast de eerder beschreven financiële situatie de grootste risico's:

- Een langere doorlooptijd voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Dit kan worden veroorzaakt door een lange doorlooptijd van de beoordeling van vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming of ingediende zienswijzen. Een andere oorzaak is bijvoorbeeld door bezwaar en beroep procedures. De gevolgen zijn mogelijke uitloop van het project en extra (proces)kosten.
- Het moeten treffen van extra maatregelen voor het realiseren van de omleidingsroutes.
- Het moeizaam verlopen van de grondverwerving wat kan leiden tot vertraging en extra (proces)kosten.

In de vorige rapportages is de stijging van marktprijzen als een van de grootste risico's genoemd. Met het opstellen van een actuele raming is gebleken dat dit risico zich voordoet. Verdere toelichting hierop is aangegeven onder het aspect Geld.

## 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 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 wordt voldaan aan wet- en regelgeving en wordt rekening gehouden met CROW-richtlijnen. 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)

Naar aanleiding van de wens uit Provinciale Staten zijn gesprekken gevoerd met de dorpsraden van Kapellebrug en Clinge over een mogelijk kunstwerk op de nieuwe rotonde op de kruising van de Gentsevaart en de Molenstraat. Het resultaat van deze gesprekken is dat een kunstenaar bekend is en een ontwerp gekozen. De voorbereidingen voor het realiseren van het object zijn gestart.

De definitieve omleidingsroutes worden bepaald na de aanbesteding van de reconstructie. In de tussenliggende periode vindt de technische uitwerking van de omleidingsroutes plaats en is er aandacht voor het informeren van belanghebbenden.

### Tijd (huidige status)



### Tijd (vorige status)



### Tijd

De planning van het project is via het projectplan en eindfasedocumenten aan PS voorgelegd. Daarin is opgenomen dat de afronding van het project is voorzien in september 2025. In de huidige voorbereidingsfase wordt toegewerkt naar de aanbesteding van de werkzaamheden. De aanbestedingsprocedure is echter onderdeel van de realisatiefase en start na het besluit van PS over de faseovergang dat is gepland in december 2023. De planning per projectfase is daardoor als volgt.



- Voorbereidingsfase: juni 2022 - december 2023
- Realisatiefase: januari 2024 - maart 2025
- Afrondingsfase: 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 eindexdocument.
- De verwerving van de benodigde gronden.
- Uitvoeringscontract gereed en gunning van het werk.
- Start reconstructie.
- Oplevering van het werk.
- Start afrondingsfase.

Bovenstaande projectplanning per fase is opgesteld en wordt met de verschillende uit te voeren acties in meer detail bijgehouden via de planningstool Primavera. Maandelijks wordt deze detailplanning van de huidige fase doorgenomen en waar nodig bijgesteld. Het is mogelijk dat als gevolg van onverwachte gebeurtenissen deze planning uitloopt. Eventuele gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op de projectplanning zijn:

- Langdurige bezwaar- en beroepsprocedures, bijvoorbeeld bij de bestemmingsplan- of vergunningprocedure.
- Uitloop van de werkzaamheden van derden zoals netbeheerders en gemeente.
- Langdurige grondverwerving.
- Het moeten nemen van onvoorziene mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld flora, fauna, milieu of omleidingsroutes.

Het risico op uitloop is ten opzichte van de vorige rapportageperiode groter als gevolg van uitloop in de vergunningprocedure en de werkzaamheden aan kabels en leidingen door DNWG. De projectplanning is hierop niet gewijzigd. De risico's en gevolgen voor de projectplanning worden meegenomen bij de besluitvorming over de faseovergang.

### Legenda beheersaspecten

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

**Extra toelichting**