

# Traverse Kapellebrug

## Traverse Kapellebrug

### Algemeen

<b>Project:</b>	N290 Traverse Kapellebrug		
<b>Document:</b>	Voortgangsrapportage	<b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b>	dhr. A.J. van der Maas
<b>Periode:</b>	februari-maart-april 2022	<b>Ambtelijk opdrachtgever:</b>	dhr. drs. L.M.L.M. Prevaes
<b>Status:</b>	Definitief	<b>Programmamanager:</b>	[REDACTED]
<b>Datum:</b>	17-5-2022	<b>Projectleider:</b>	[REDACTED]

### 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**

uitkomst Een landmeetkundige inmeting en opname zijn uitgevoerd om de huidige situatie van de Gentsevaart in 3D nauwkeurig in kaart te brengen. De gegevens uit deze metingen zijn gebruikt om het verkeerskundig ontwerp in te passen in de huidige situatie. Er zijn gesprekken gevoerd met diverse betrokken partijen. Daarnaast zijn verschillende zaken afgestemd met de verkeerscommissie van de gemeente Hulst. Samen met de gemeente Hulst is op 3 februari 2022 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden.

Met de opmerkingen en vragen uit deze informatiebijeenkomst is rekening gehouden bij het opstellen van het Definitief Ontwerp (DO). Door bewoners zijn zorgen geuit over het verdwijnen van enkele parkeervakken. Een ander alternatief dan het laten vervallen van het fietspad aan één van beide zijden is er echter niet. Een voorstel voor de aansluiting van de Gentsevaart op het parkeerterrein van de supermarkt Mangnus is op 11 maart jl. besproken met de eigenaren van Mangnus. Er is overeenstemming bereikt over het ontwerp van de aansluiting zoals opgenomen in het definitief ontwerp.

Bij de behandeling van de startnotitie in de Commissie Economie van 2 juli 2021 is door PS verzocht om de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug te onderzoeken. Dit onderzoek is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. De eindconclusie was dat een fietstunnel weinig tot geen toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de fietsoversteek zoals opgenomen in het verkeerskundig ontwerp. Bovendien is er een risico dat de sociale veiligheid verslechtert met de aanleg van een fietstunnel.

Op basis van het rapport van Royal HaskoningDHV heeft GS op 15 maart 2022 besloten om geen fietstunnel op te nemen in het DO. PS zijn in de commissie Economie van 11 maart jl. ingelicht over de uitkomsten van het onderzoek en het besluit van GS. De behandeling van het onderzoek in de commissie gaf geen aanleiding om terug te komen op het besluit van GS.

Vervolgens zijn het DO en het projectplan afgerond. Tevens is, ter afronding van de definitie- en ontwerpfase (conform het Kader Grote Projecten), ook een eindfasedocument opgesteld. Op 29 maart jl. heeft GS het DO, projectplan en eindfasedocument goedgekeurd en besloten deze aan te bieden aan PS. Deze stukken zijn behandeld in de Commissie Economie van 22 april 2022 waarna het statenvoorstel naar verwachting als hamerstuk op de agenda van de PS vergadering van 20 mei 2022 wordt geplaatst.

Het DO bepaalt in belangrijke mate de scope van het project voor de volgende projectfasen. De scope is beschreven in het projectplan en wordt ook via het eindfasedocument ter goedkeuring voorgelegd aan PS. Er is ook een nieuwe planning voor het project opgesteld en opgenomen in het projectplan. Gezien de uitkomst van de behandeling hiervan in de Commissie Economie is in deze voortgangsrapportage al uitgegaan van de nieuwe planning.

Er is opdracht gegeven voor het graven van proefsleuven voor nader onderzoek langs het traject. Ook het archeologisch onderzoek is gestart.

### **Relevante besluiten**

- 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.
- 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.

### 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	5	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.

Het krediet is met behulp van een meerjarige projectbegroting verdeeld in diverse onderwerpen zoals voorbereidingskosten, engineering, bouwkosten, communicatie en onvoorzien. Periodiek nemen de projectleider, project-secretaris, 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. Om de impact van dit grote risico duidelijk te krijgen, wordt er in de voorbereidingsfase nog twee keer een kostenraming opgesteld. Met de kostenraming wordt getoetst of het krediet voldoende is voor de realisatie van het projectresultaat. Als een verhoging van het krediet nodig is, dan worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd en worden, indien nodig, keuzes voorgelegd voorafgaand aan de realisatiefase.

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



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



#### **Organisatie**

Naast het projectteam wordt er naar behoefte ook gebruik gemaakt van aanvullende interne en externe expertise. 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, 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 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 (financiële) gevolgen. Daarnaast zal expliciet rekening gehouden worden met mogelijke juridische risico's.

Op basis van de meest recente actualisatie is veruit 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 nauwelijks 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 DO bepaalt voor een belangrijk deel de kwaliteitseisen van het op te leveren projectresultaat. Bij de uitwerking van het DO 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.

Op 3 februari 2022 heeft een digitale informatiebijeenkomst voor bewoners, bedrijven en andere belangstellenden plaatsgevonden. De uitkomsten van deze bijeenkomst zijn terug te vinden op de website [www.zeeland.nl/kapellebrug](http://www.zeeland.nl/kapellebrug) net als andere relevante informatie over het project. Het is voor de omgeving 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

De planning per projectfase zoals opgenomen in deze voortgangsrapportage is overgenomen uit het, door GS goedgekeurde, projectplan dat tevens is behandeld in de Commissie Economie. Gezien de uitkomst van die behandeling is de status van het beheersaspect tijd verschoven van oranje naar groen.

Naast de planning kent het project ook de volgende mijlpalen:

- Goedkeuring van het definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug door Provinciale Staten;
- Instemming van Provinciale Staten met de verschillende faseovergangen op basis van een eindexdocument;
- 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;
- Werkzaamheden netbeheerders ten aanzien van verleggen kabels en leidingen voorafgaande aan ons werk (voorbereiding en realisatie);
- Werkzaamheden aan het riool;



- De eventuele grondverwerving die nodig is voor realisatie van het Definitief Ontwerp;
- Resultaten van diverse onderzoeken maken onvoorziene maatregelen noodzakelijk (bijvoorbeeld bodemsanering);
- Het bepalen van de benodigde omleidingsroutes;

### Legenda beheersaspecten

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

### Extra toelichting