

# Eindfasedocument voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug

## **Algemene projectgegevens**

Projectnaam : N290 Traverse Kapellebrug

Projectfase : Voorbereidingsfase

## 1 TERUGBLIK ACHTERLIGGENDE FASE

### 1.1 Geplande en opgeleverde producten

Nr.	Gepland	Opgeleverd	Geconstateerd verschil
1	Eindfasedocument	Ja	N.v.t.
2	Overeenkomsten voor aanpassing kabels en leidingen	Ja	N.v.t.
3	Vergunning onherroepelijk	Nee	Aanvraag gestart, nog niet onherroepelijk

### 1.2 Tijd

De planning van het project is gewijzigd ten opzichte van de planning zoals opgenomen in het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug. De daadwerkelijke reconstructie start na de aanbesteding en gunning van de uitvoerende werkzaamheden en na de aanpassing van kabels en leidingen door de netbeheerders. De start van de aanbesteding is nu voorzien in mei 2024 en de start van de werkzaamheden is gepland voor oktober 2024.

### 1.3 Geld

Met het vaststellen van de Voorjaarsnota van 2020 door PS is voor het project een investeringskrediet ter beschikking gesteld van € 5,6 miljoen.

Als gevolg van prijsstijgingen de afgelopen jaren is voor de realisatie van het project het huidige projectkrediet ontoereikend. We hebben daarom diverse opties beschouwd waarmee we kosten zouden kunnen besparen. Na beoordeling van de deze opties op diverse aspecten is de voorkeur om het project Traverse Kapellebrug uit te voeren op basis van het definitief ontwerp inclusief enkele kleine aanpassingen als gevolg van de technische uitwerking.

Om dit te realiseren is het nodig om het projectkrediet te verhogen met € 3 miljoen vanuit de investeringsagenda.

### 1.4 Verantwoording geconstateerde verschillen

De doorlooptijd is langer dan opgenomen in het projectplan. Zie voor verantwoording van de verschillen punt 1.2 "Tijd".

De aanvraag van de vergunningen is gedaan. Het vergunningenproces loopt nog op het moment van opstellen van dit voorstel. Er van uitgaande dat er geen langdurige bezwaar- en beroepsprocedures komen, zijn de vergunningen definitief voor de start van de uitvoerende werkzaamheden.

## 2 VOORUITBLIK NAAR EINDE PROJECT M.B.T. BEHEERSASPECTEN

### 2.1 Scope

De volgende onderdelen vormen de scope van het project:

- Reconstructie van de Gentsevaart inclusief verkeer remmende maatregelen en fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een voet- en fietspad.
- Aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Dempen van de watergang en aanbrengen van de aansluiting Roskamstraat op de nieuw te leggen rotonde.
- Aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Aanpassingen kadastrale grenzen en benodigde grondaankopen.

- De bijdrage aan een vijftal Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI-ambitie van dit project.

Onderdelen die niet voor rekening van het projectbudget komen, maar door de gemeente Hulst worden gefinancierd en wel worden opgenomen in het uitvoeringscontract dat wordt gesloten met de aannemer voor de reconstructie:

- Aanleg van een nieuw riool voor afvoer van hemelwater met een uitstroomvoorziening op de watergang bij de Roskamstraat .
- Vervangen en/of verplaatsen van de gemeentelijke verlichting.
- Vervangen van een deel van het bestaande riool.

## 2.2 Kwaliteit

Het bij de start van de voorbereidingsfase door PS vastgestelde definitief ontwerp bepaalt voor een belangrijk deel de kwaliteitseisen van het op te leveren projectresultaat.

Bij de verdere technische uitwerking zijn ook de resultaten betrokken van diverse onderzoeken op gebied van onder andere milieukunde, bodem, natuur, archeologie, geluid, en trillingen. Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) zijn betrokken bij het bepalen van de kwaliteitseisen. Verder zijn in aanvulling op het door PS vastgestelde ontwerp de aansluiting op het parkeerterrein van supermarkt Mangnus en de rotonde verder verbeterd. De aansluiting bij de supermarkt is verbeterd door het scheiden van de in- en uitrit. Dit maakt de in- en uitrit overzichtelijker en zorgt voor een betere afwikkeling van verkeer.

Bij de rotonde zijn er twee aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van het door PS vastgestelde ontwerp:

- De aansluiting van de nieuwe parallelweg op de rotonde is verbeterd. De aansluiting staat in het huidige ontwerp meer haaks op de rotonde waardoor de doorgaande route op de Gentsevaart meer vanzelfsprekend is. Zo is er ook minder kans dat vrachtverkeer per ongeluk op de parallelweg terecht komt.
- Ook is de aansluiting van de Molenstraat met de rotonde en de bestaande parallelweg aangepast om de fietsoversteek bij de Molenstraat veiliger te maken. Er is een extra fietsoversteek met opstelplaats toegevoegd in het huidige ontwerp. Verder wordt het verkeer van de Molenstraat, een 80-kilometerweg, beter afgeremd bij het naderen van de rotonde door een buiging in de weg en aangepaste belijning.

Daar waar we het in dit document hebben over 'het ontwerp' bedoelen we het door PS vastgestelde definitief ontwerp inclusief de kleine verbeteringen zoals hierboven vermeld.

## 2.3 Geld

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, is de raming in de voorbereidingsfase meerdere keren geactualiseerd.

Uit de meest recente doorrekening blijkt een verhoging van het investeringskrediet met € 3 miljoen nodig. Daarmee komt het totaal benodigd projectkrediet op € 8,6 miljoen. Van de extra benodigde € 3 miljoen hebben we via de najaarsnota 2022 al € 1,45 miljoen opgenomen in de programmering van de investeringsagenda. Ten opzichte van eind 2022 is nog een extra bedrag nodig van € 1,55 miljoen uit de investeringsagenda om het project te realiseren. Het beschikbaar stellen van het benodigde projectkrediet wordt expliciet ter besluitvorming voorgelegd aan PS.

## 2.4 Tijd

De doorlooptijd van de werkzaamheden om het ontwerp ongewijzigd uit te voeren is verwerkt in een nieuwe planning:

- April 2024: start realisatiefase
- Mei 2024: start aanbesteding
- Oktober 2024: start uitvoerende werkzaamheden
- Januari 2026: oplevering projectresultaat

- Januari 2026: start afrondingsfase
- September 2026: einde project

Onze recente ervaringen met aanbestedingen is dat er grote kans is op beperkte inschrijvingen in verband met capaciteitstekorten bij de aannemers. Aannemers moeten zich tegenwoordig extra inspannen om het benodigde personeel bij elkaar te krijgen. Daarnaast zijn ze vaak afhankelijk van de beschikbaarheid van inhuurkrachten.

We houden in de planning rekening met een periode van 15 maanden voor de uitvoering van de werkzaamheden. Dit is langer dan gebruikelijk zodat de aannemer ruimte heeft om de werkzaamheden flexibeler in te plannen. Dit draagt naar verwachting bij aan een succesvolle aanbesteding.

Wel eisen we dat de werkzaamheden aaneengesloten plaatsvinden en dagen we de markt uit om de werkzaamheden zo snel mogelijk uit te voeren. Op die manier willen we de overlast zoveel mogelijk beperken.

Bovenstaande projectplanning per fase is opgesteld en wordt met de verschillende uit te voeren acties in meer detail bijgehouden via een planningstool. Maandelijks wordt deze detailplanning van de huidige fase doorgenomen en waar nodig bijgesteld. 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.
- Het moeten nemen van onvoorziene mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld flora, fauna, milieu of omleidingsroutes.

## 2.5 Risico's

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 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 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.

Als we het huidige ontwerp ongewijzigd uitvoeren zijn er op basis van de recente actualisatie de volgende risico's het grootst:

- Wijzigingen in stikstofregels of stikstofaanpak in Nederland of Vlaanderen waarvoor extra maatregelen getroffen moeten worden of nieuwe beoordelingen moeten plaatsvinden. Dit kan zorgen voor een langere doorlooptijd voor het verlenen van de omgevingsvergunning en hogere kosten voor het uitvoeren van de maatregelen.
- Prijsstijgingen die de indexerings van 10% in de raming te boven gaan.
- Het moeten nemen van maatregelen als gevolg van hinder door de omleidingsroutes.
- Een langere doorlooptijd van de vergunningaanvraag door ingediende zienswijzen en bezwaar- en beroepsprocedures. De gevolgen zijn mogelijke uitloop van het project en extra (proces)kosten

## 2.6 Omgeving

Het draagvlak in de omgeving is groot. Uit informatiebijeenkomsten is gebleken dat, ondanks dat er eerder extra wensen waren ten aanzien van het project, de tevredenheid groot is over het ontwerp en de plannen voor het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De grootste zorg van de omgeving is de bereikbaarheid van het lokale bedrijfsleven en het risico op sluisverkeer tijdens de werkzaamheden. De omleidingsroutes zijn bepaald in afstemming met de andere wegbeheerders. De fasering van het werk en daarmee frequentie en duur van afzettingen wordt door de aannemer bepaald binnen de door de provincie gestelde randvoorwaarden over hinder en bereikbaarheid. De omgeving wordt hier voorafgaand aan de uitvoerende werkzaamheden over geïnformeerd.

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 is in overleg met de dorpsraden van Kapellebrug en Clinge een kunstenaar en een ontwerp gekozen voor een mogelijk kunstwerk op de nieuwe rotonde op de kruising van de Gentsevaart en de Molenstraat. De voorbereidingen voor het realiseren van het object zijn gestart.

### **3 PEER REVIEW**

Collegiale toetsing bij het afsluiten van de voorbereidingsfase heeft intern plaatsgevonden door een andere provinciale projectleider. De toetsing is in december 2023 uitgevoerd door concepten van de betreffende documenten te beoordelen en opmerkingen en suggesties in de stukken aan te geven. De opmerkingen en suggesties zijn besproken en waar nodig zijn aanpassingen doorgevoerd in de definitieve versie van deze stukken.

### **4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**

Voorgesteld wordt om de voorbereidingsfase af te sluiten en de volgende fase, de realisatiefase te starten met een totaal investeringskrediet van € 8,6 miljoen voor het gehele project.