

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: Externe inhuur
Bedrag: €

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: Uitbesteding
Bedrag: €
Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas - infrastructuur

Vergadering PS: 9 februari 2024
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 19 december 2023
Nr: 366865

Onderwerp: Start realisatiefase - N290 Traverse Kapellebrug

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Met dit statenvoorstel leggen we de overgang van voorbereidingsfase naar realisatiefase van het project N290 Traverse Kapellebrug ter besluitvorming aan u voor. Hiervoor is het 'eindfasedocument voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug' opgesteld.

Als gevolg van prijsstijgingen in de afgelopen jaren is voor de realisatie van het project het huidige projectkrediet ontoereikend. Binnen de huidige kaders kan het project niet worden gerealiseerd. We hebben daarom diverse opties bekeken. Dit inclusief de opties om het definitief ontwerp aan te passen waarmee we eventueel kosten kunnen besparen. Na beoordeling van deze opties op meerdere punten is het voorstel om het project Traverse Kapellebrug uit te voeren op basis van het eerder vastgestelde definitief ontwerp.

Om dit te realiseren hebben we eind 2022 als gevolg van een geactualiseerde raming via de najaarsnota een extra bedrag van € 1,45 miljoen opgenomen in de programmering van de investeringsagenda. Bij het doorrekenen van de opties in 2023 is gebleken dat er bovenop deze eerdere reservering nog een extra bedrag van € 1,55 miljoen uit de investeringsagenda nodig is voor de realisatie van het project.

Wat willen we bereiken?

De Gentsevaart is de doorgaande weg in Kapellebrug. Het is een drukke weg met veel woningen en bedrijven langs beide kanten. Door de verkeersdrukke en het vrachtverkeer ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers.

De weg zit constructief aan het einde van zijn levensduur en wordt daarom volledig gereconstrueerd. Er komt zodoende een nieuwe weg op de bestaande locatie. We maken hierbij meteen gebruik van de mogelijkheid om de weg opnieuw in te richten. Op die manier kunnen we met het project de verkeersveiligheid verbeteren en de hinder beperken zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Daarmee levert het project ook een positieve bijdrage aan de leefbaarheid in Kapellebrug.

De Gentsevaart is een deel van de provinciale weg N290. De N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost Zeeuws-Vlaanderen. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen en leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het uiteindelijke resultaat van het project is een heringerichte Traverse Kapellebrug met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Daarnaast dwingt de nieuwe inrichting van de weg af dat het verkeer zich aan de maximumsnelheid houdt. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid sterk en het levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid.

Wat doen we daarvoor?

Werkzaamheden voorbereidingsfase

In juni 2022 is de voorbereidingsfase van het project gestart. In deze fase worden de werkzaamheden uitgevoerd die nodig zijn om te kunnen starten met de aanbesteding van de uitvoerende werkzaamheden. Zo zijn er meerdere onderzoeken uitgevoerd naar onder andere milieu, bodem, natuur, archeologie, geluid, en trillingen. De resultaten van deze onderzoeken gebruiken we bij de technische uitwerking van het, eerder door uw Staten vastgestelde, definitief ontwerp. Daarbij worden de kwaliteitseisen uit het definitief ontwerp nader gespecificeerd. Daardoor kan het in de realisatiefase worden aanbesteed. Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) hebben we meegenomen bij het bepalen van de kwaliteitseisen.

Verder is in de voorbereidingsfase gewerkt aan het verkrijgen van de benodigde vergunningen. 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.

De benodigde grond is in de voorbereidingsfase verworven of er zijn afspraken gemaakt over de toekomstige verwerving of het gebruik van de grond.

Met de netbeheerders hebben we in de voorbereidingsfase ook afspraken gemaakt over het verleggen en vernieuwen van de kabels en leidingen. De werkzaamheden zijn aanbesteed door de netbeheerders en de start van de werkzaamheden is gepland na de behandeling van dit voorstel door uw Staten.

De gemeente Hulst heeft een deel van de werkzaamheden aan het riool uitgevoerd en het bestek opgesteld voor de overige werkzaamheden aan het riool. Dit kan nu gezamenlijk met de werkzaamheden van de provincie worden aanbesteed.

Verbetering van het definitief ontwerp

Door uw Staten is bij de start van de voorbereidingsfase ook het definitief ontwerp van het project vastgesteld. Daarin is opgenomen hoe de Gentsevaart er na de reconstructie uit komt te zien en bevat de volgende onderdelen.

- De reconstructie van de Gentsevaart inclusief vijf fysieke verkeersremmende maatregelen, drie veilige fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een fiets- en voetpad.
- De aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Het dempen van de watergang en aanbrengen van de aansluiting Roskamstraat op de nieuw te leggen rotonde.
- Het aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Bijdragen aan vijf Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI ambitie als onderdeel van het projectplan.

Het definitief ontwerp is in technische zin nog verder uitgewerkt zodat het werk in de realisatiefase aanbesteed kan worden. Bij deze verdere technische uitwerking hebben we in aanvulling op het definitief ontwerp kleine verbeteringen doorgevoerd. Het zijn verbeteringen in de aansluiting van de weg op het parkeerterrein van supermarkt Mangnus en de rotonde en dragen bij aan verkeersveiligheid en doorstroming. In de bijlage zijn deze verbeteringen nader in beeld gebracht en toegelicht.

Daar waar we het in dit voorstel hebben over 'het ontwerp' bedoelen we het door PS vastgestelde definitief ontwerp inclusief de kleine verbeteringen zoals opgenomen in de bijlage.

Raming van de kosten

Bij de start van het project is in 2020 een projectkrediet toegekend door uw Staten van € 5,6 miljoen. Gedurende de looptijd van het project bleek dat vergelijkbare projecten in Nederland te maken kregen 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 hebben we de raming in de voorbereidingsfase meerdere keren geactualiseerd. We hebben uw Staten hierover geïnformeerd via de voortgangsrapportages. Eind 2022 hebben we als gevolg van een geactualiseerde raming via de najaarsnota een extra bedrag van € 1,45 miljoen gereserveerd in de programmering van de investeringsagenda.

In juli 2023 is de raming nogmaals geactualiseerd. Daaruit bleek dat voornamelijk als gevolg van prijsstijgingen geen € 1,45 miljoen, maar in totaal afgerond € 3 miljoen aan extra krediet nodig is om de reconstructie te realiseren. 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 asfalt. 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.

Door deze forse stijging van de kosten hebben we de tweede helft van 2023 gebruikt om de keuzes in beeld te brengen. Bij het verkennen van deze opties zijn ook mogelijke versoeringen van het ontwerp meegenomen.

Opties voor verminderen projectkosten

De volgende opties zijn door een extern bureau doorgerekend en vervolgens beoordeeld.

1A. Het ontwerp ongewijzigd uitvoeren	
Inhoud:	We zetten het project door zoals beoogd en realiseren het ontwerp.
Benodigd krediet:	€ 8,6 miljoen
Planning:	Start aanbesteding in mei 2024 en start uitvoerende werkzaamheden in oktober 2024

1B. Het ontwerp later uitvoeren	
Inhoud:	We realiseren het ontwerp maar starten 3 jaar later met de uitvoering dan bij optie 1A.
Benodigd krediet:	€ 9,7 miljoen
Planning:	Start aanbesteding in september 2026 en start uitvoerende werkzaamheden in januari 2027

2. Het ontwerp zonder rotonde uitvoeren	
Inhoud:	We passen het ontwerp aan door de beoogde rotonde te vervangen door een goedkopere verkeersremmende maatregel zoals een lichte uitbuiging in de weg. De nieuwe fiets- en voetpaden, de aansluiting bij de supermarkt en overige verkeersremmende maatregelen voeren we wel uit.
Benodigd krediet:	€ 6,3 miljoen
Planning:	Start aanbesteding in juni 2024 en start uitvoerende werkzaamheden in november 2024

3. Renovatie van de huidige weg

Inhoud:	We vervangen alleen de bestaande fundering, het wegdek en de bestrating van de fiets- en voetpaden. De beoogde rotonde, de nieuwe fiets- en voetpaden, de nieuwe aansluiting bij Magnus en andere verkeersremmende maatregelen voeren we niet uit.
Benodigd krediet:	€ 5,5 miljoen
Planning:	Start aanbesteding in december 2024 en start uitvoerende werkzaamheden in april 2025

Om de ramingen van de opties te controleren is door het externe bureau gebruik gemaakt van informatie uit vergelijkbare projecten in het afgelopen jaar in Nederland en hebben we intern getoetst. Daaruit blijkt dat de ramingen van de opties realistisch zijn.

Beoordeling van de opties

De optie om het ontwerp ongewijzigd uit te voeren is het uitgangspunt voor de beoordeling van de opties. De andere opties (1B, 2 en 3) hebben we vergeleken met de optie van het ontwerp ongewijzigd uitvoeren (1A) op de aspecten kosten, verkeersveiligheid, planning, leefbaarheid en omgeving. Dat heeft geleid tot onderstaande beoordeling van de opties (ten opzichte van 1A).

Beoordeling opties t.o.v. 1A	Kosten	Verkeers veiligheid	Planning	Leefbaarheid	Omgeving
1B. Het ontwerp later uitvoeren	-	0	--	0	-
2. Het ontwerp zonder rotonde	+	-	0	-	-
3. Renovatie huidige weg	++	--	-	--	--
	0 (geen verschil) - (nadelig) -- (meest nadelig) + (voordelig) ++ (meest voordelig)				

Uit de beoordeling van de opties komt nadrukkelijk naar voren dat de rotonde van belang is om het verkeer af te remmen. De rotonde levert daardoor een zeer belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid zonder dat het de doorstroming belemmert. Het ontwerp uitvoeren zonder rotonde (optie 2) heeft grote nadelen voor de verkeersveiligheid, die we onvoldoende kunnen opvangen met alternatieve verkeersremmende maatregelen. Doordat het verkeer naar verwachting harder zal rijden bij deze optie, is er ook meer geluidshinder van het verkeer. Dit is nadelig voor de leefbaarheid. Ook wordt er weerstand vanuit de omgeving verwacht omdat deze optie behoorlijk afwijkt van het ontwerp dat met inspraak van de omgeving tot stand is gekomen. Bij alleen een renovatie van de huidige weg (optie 3) zijn de nadelen op ieder aspect groter dan bij optie 2. Ook de planning loopt dan meer uit omdat we veel voorbereidende werkzaamheden opnieuw moeten doen.

De optie om het ontwerp later uit te voeren (optie 1B) is verkend vanuit de gedachte dat de marktomstandigheden gunstiger kunnen worden. Uit de doorrekening van het extern bureau blijkt echter dat dit niet waarschijnlijk is waardoor deze optie duurder uitvalt en niet goedkoper.

Voorgestelde keuze

Door de vergelijking van de opties hebben we een duidelijke voorkeur voor het realiseren van het ongewijzigde ontwerp. Deze keuze is eenvoudigweg de meest verkeersveilige optie, draagt het meest bij aan de leefbaarheid en heeft naar verwachting het meeste draagvlak vanuit de omgeving. Daarnaast zijn alle voorbereidende werkzaamheden gericht op de uitvoering van het ontwerp, waardoor er snel gestart kan worden met de uitvoerende werkzaamheden.

Planning

De doorlooptijd van de werkzaamheden om het ontwerp ongewijzigd uit te voeren is verwerkt in een nieuwe planning. Deze nieuwe planning is onderdeel van het door uw Staten goed te keuren eindfasedocument 'voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug'.

- 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 personeelstekorten bij de aannemers. Aannemers moeten zich tegenwoordig extra inspannen om het benodigde personeel bij elkaar te krijgen. Daarbij 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 voor het verkeer en de omgeving zoveel mogelijk beperken.

In de afrondingsfase wordt het projectresultaat overgedragen aan de beheerder, een evaluatie uitgevoerd en vindt de financiële afsluiting van het project plaats.

Eindfasedocument en adviesmodel

Op basis van het Kader Grote Projecten 2.0 wordt bij een faseovergang van een groot project een eindfasedocument opgesteld. Daarnaast wordt ook het adviesmodel nogmaals ingevuld. Deze documenten zijn toegevoegd als bijlage.

In het eindfasedocument is informatie over het project opgenomen waarbij we er van uitgaan dat we het ontwerp ongewijzigd gaan realiseren. Met het eindfasedocument kijken we terug op de voorbereidingsfase en vooruit naar de realisatiefase van het project. Dit wordt gedaan aan de hand van de beheersaspecten kwaliteit, geld, tijd, omgeving en risico's. Dit zijn dezelfde beheersaspecten waarover gerapporteerd wordt in de reguliere voortgangsrapportages van de grote projecten. Bij een faseovergang wordt op verschillende manieren getoetst of het project door kan naar de volgende fase. Zo wordt er een collegiale toetsing uitgevoerd en brengt ook de afdeling Control een advies uit. De resultaten hiervan zijn verwoord in het eindfasedocument. De eindconclusie in het eindfasedocument is dat het project kan overgaan van de voorbereiding naar de realisatie. Met de goedkeuring van het eindfasedocument door uw Staten kan het project over van voorbereiding naar realisatie. De uitkomst van het nieuwe ingevulde adviesmodel is dat het project wordt gewaardeerd als groot project. Op basis van deze uitkomst en conform het Kader Grote Projecten blijft de status van het project ongewijzigd.

Wat zijn de klimaateffecten?

Voor de realisatie van het project N290 Traverse Kapellebrug worden de klimaateffecten en eventueel benodigde beschermende maatregelen meegenomen in de wettelijk vereiste procedures. De uitstoot van stikstof als gevolg van het project is getoetst bij de vergunningaanvraag. De conclusie is dat er geen blijvende gevolgen zijn als gevolg van het project. Een ander punt in de vergunningverlening is de bescherming van de vleermuis populatie in de omgeving van de rotonde. De benodigde maatregelen zoals vleermuisvriendelijke verlichting en beplanting zijn opgenomen in het ontwerp en er is rekening gehouden met de kosten hiervan.

Wat mag het kosten?

Financiële consequenties

Het project Traverse Kapellebrug is in de voorjaarsnota 2020 aangemerkt als groot project. Voor het project Traverse Kapellebrug is met het vaststellen van de voorjaarsnota 2020 een investeringskrediet van € 5,6 miljoen beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Daarnaast draagt de gemeente Hulst nog € 230.000 bij.

De voorgestelde keuze is om het ontwerp ongewijzigd uit te voeren. De kosten van deze optie zijn geraamd op in totaal € 8,6 miljoen. Dit betekent dat het krediet verhoogd moet worden met € 3 miljoen. Het benodigde extra krediet is hoofdzakelijk te verklaren door de forse stijging van de marktprijzen. Dit zorgt voor fors hogere kosten voor het aanleggen van asfalt omdat dit een grote kostenpost is in dit project. Verder werkt het ook door in de andere kostenposten zoals indexering, het verleggen van kabels en leidingen, fasering van de werkzaamheden, verlichting, bebording, etc.

Het voorstel is om de verhoging van het krediet met € 3 miljoen ten laste van de investeringsagenda te brengen. Van deze extra € 3 miljoen hebben we via de najaarsnota 2022 al € 1,45 miljoen gereserveerd in de programmering (doorkijk) van de investeringsagenda. Het verhogen van het projectkrediet is een besluit van uw Staten. Daarom wordt voorgesteld om het projectkrediet te verhogen naar in totaal € 8,6 miljoen en daarvoor een bedrag van € 3 miljoen te onttrekken aan de investeringsagenda en toe te voegen aan de dekkingsreserve wegen. Deze reserve wordt ingezet ter dekking van de toekomstige afschrijvingslasten. De begroting wordt daardoor als volgt gewijzigd.

Activiteit	Naam activiteit	Kostenrnr	Naam kostensoort	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.	
00098	N290 trav.Kapellebr.	1731	Afschrijvingen	160.000	160.000	160.000	-85.729	-85.730	t/m 35 jaar
71046	n290 trav.kapelle af	0731	Afschrijvingen	-160.000	-160.000	-160.000	85.729	85.730	t/m 35 jaar
00221	best invest.agenda	8010	Toevoeging reserve	3.000.000					
77960	221 br ia progr.1	0698	Toevoeging reserve	-3.000.000					
00224	dekkingsres wegeninv	8010	Toevoeging reserve	-3.000.000					
77939	224 dr wegen	0698	Toevoeging reserve	3.000.000					
00224	dekkingsres wegeninv	4110	onttrekking reserve	-160.000	-160.000	-160.000	85.729	85.729	t/m 35 jaar
77939	224 dr wegen	1699	onttrekking reserve	160.000	160.000	160.000	-85.729	-85.729	t/m 35 jaar

Na besluitvorming in de najaarsnota 2023 is de stand van de investeringsagenda ultimo 2027 € 77,8 mln. Dat betekent dat na toekenning van € 3 miljoen ter dekking van de ophoging van het projectkrediet voor het project Traverse Kapellebrug, het saldo van de investeringsagenda € 74,8 miljoen bedraagt. De programmering (doorkijk) van de investeringsagenda bedraagt dan vervolgens € 90,4 miljoen, zodat de factor overprogrammering afgerond op 1,2 blijft. Dit betekent dat de overige projecten opgenomen in de doorkijk van de investeringsagenda nog steeds door kunnen gaan. In de voorjaarsnota 2024 zullen we een actueel beeld van de investeringsagenda presenteren

Het investeringskrediet N290 Traverse Kapellebrug wordt afgeschreven in 35 jaar vanaf 2027. Na goedkeuring van dit voorstel door uw Staten verwerken we de verhoging van het krediet via een reguliere begrotingswijziging. Daarmee wordt € 3 miljoen toegevoegd aan de dekkingsreserve wegen waaruit vervolgens de jaarlijkse afschrijvingslast kan worden gedekt.

Risico's

Bij het ongewijzigd uitvoeren van het ontwerp gelden voor het project de volgende belangrijke risico's:

- 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 indexering 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.

Binnen de raming is er een post onvoorzien opgenomen als risicobuffer. Op basis van risicosimulatie is de verwachting dat de risico's opgevangen kunnen worden binnen de post onvoorzien.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op Externe inhuur (kostensoort)

Er wordt geen aanvullende externe inhuur gevraagd.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Onderwerp:

Start realisatiefase - N290 Traverse Kapellebrug

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 19 december 2023, nr. 366865;

besluiten:

- In te stemmen met de voortzetting van het project Traverse Kapellebrug volgens het ontwerp, zijnde het eerder door Provinciale Staten vastgestelde definitief ontwerp inclusief de daarin aangebrachte kleine verbeteringen zoals toegelicht in dit voorstel.
- In te stemmen met het aanvullend beschikbaar stellen van het benodigde projectkrediet van in totaal € 3 miljoen voor de realisatie van het project Traverse Kapellebrug en daarvoor € 3 miljoen te onttrekken aan de investeringsagenda.
- De begroting te wijzigen conform de opzet in dit voorstel.
- In te stemmen met de afronding van de voorbereidingsfase van het project N290 Traverse Kapellebrug en de start van de realisatiefase middels goedkeuring van het eindfasedocument 'voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug'.