

Startnotitie		Versie
		Datum:
Naam Project	Groot Project Deltaweg	
Portefeuillehouder coördinerend	Dhr. A. van der Maas	
Beoogd AOG	Dhr. L. Prevaes	
Beoogd AON/projectleider	(ntb)	
Startdatum: juni 2024	Beoogde einddatum: ontwerpfase juni 2026 Projectuitvoering te bepalen wanneer beschikbaarheid uitvoeringsmiddelen bekend is.	
1. Wat is de inhoudelijke opgave		
De Deltaweg is een van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland voor het personen- en goederenvervoer. In het zomerseizoen is het extra druk door het toeristenverkeer. De Deltaweg is daarmee één van de drukste wegen van Zeeland. Alleen op de A58 en N62 worden hogere verkeersintensiteiten gemeten. Het tracé A256 en N256, heeft in de huidige vorm een aantal knelpunten op het gebied van veiligheid. In de periode 2018 - 2022 waren er op dit tracé 31 letselongevallen. De verkeersonveiligheid is reeds eerder aanleiding geweest diverse maatregelen te nemen, zoals het vermindering van directe aansluitingen en aanbrengen van akoestische belijning en bermverharding. De hoeveelheid ongevallen laat zien dat er verdere maatregelen gewenst zijn om de verkeersveiligheid te vergroten. Naast de verkeersveiligheid is ook de huidige doorstroming een aandachtspunt, waarbij de doorstroming op lange termijn een ernstig knelpunt kan gaan vormen. In 2021 en 2022 is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Deltaweg N256. Het onderzoek heeft geleid tot diverse oplossingsrichtingen die zijn uitgewerkt in een werkdocument van het bureau RHDHV dat in juli 2022 aan Provinciale Staten is verzonden. In het coalitieakkoord ‘Met Zeeland, voor Zeeland’ is over de Deltaweg opgenomen: “In de vorige bestuursperiode is een pakket maatregelen opgesteld, dat bijdraagt aan verkeersveiligheid en doorstroming. Dat pakket houdt de mogelijkheid van een eventuele verdubbeling (2x2) open voor de toekomst. Daarmee gaan we door: we benoemen de Deltaweg tot groot project en zetten de volgende benodigde stappen. Het starten van de uitvoering is onder meer afhankelijk van een nauwkeuriger inschatting van de kosten en het moment waarop uitvoeringsmiddelen in onze begroting beschikbaar zijn.” Het pakket maatregelen zoals benoemd in het coalitieakkoord verwijst naar oplossingsrichting B uit het werkdocument van RHDHV en is het vertrekpunt voor de vervolgstappen in de definitie- en ontwerpfase. Dit pakket is met name gericht op acties ten behoeve van de verkeersveiligheid als primair knelpunt en het bevordert ook de doorstroming. Voor de lange termijn loopt daarnaast een traject voor de toekomst van de Midden-Zeeland route als totaal. Hierbij worden de andere wegbeheerders en ministeries nauw betrokken. Uit dat proces kunnen vervolgacties komen voor de periode na de afronding van dit project. Daarin speelt nadrukkelijk mee dat		

de Zeelandbrug richting het einde van de technische levensduur begint te gaan en derhalve over de toekomst van de Zeelandbrug wordt nagedacht.

2. Waarom een project-aanpak?

De aanpak van de Deltaweg voldoet aan de kenmerken van een project:

- Het moet een éénmalig resultaat leveren, namelijk de aanpassing van de fysieke inrichting van de Deltaweg.
- Dit zal binnen verder uit te werken randvoorwaarden van budget, capaciteit en tijd moeten gebeuren.
- Met een duidelijk begin (deze startnotitie) en een duidelijk eind (realisatie van de fysieke aanpassingen).

Uit het ingevulde adviesmodel behorende bij het Kader Grote Projecten komt het advies het project als Groot Project te benoemen. De projectaanpak zal daarom conform het Kader Grote Projecten gefaseerd worden naar definitiefase, ontwerpfase, voorbereidingsfase, realisatiefase en afrondingsfase. Na vaststelling van deze startnotitie kan de projectorganisatie voor de definitie- en ontwerpfase worden ingericht. In deze projectfasen wordt ook de mogelijke start van de voorbereidingsfase en realisatiefase in beeld gebracht.

3. Doelstelling

Een verkeersveilige inrichting van de weg is nadrukkelijk de eerste prioriteit. We werken toe naar een vergevingsgezinde weg. Dit is een weg die is ingericht met de nadruk op het voorkomen en inperken van schade aan mensen en goederen bij ongevallen. Tevens worden er maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Ook wordt er bij de nieuwe inrichting rekening gehouden met de mogelijkheid om in de verdere toekomst een keuze te maken voor uitbreiding van de weg naar 2x2 rijstroken.

4. Beoogd projectresultaat

Het beoogd projectresultaat is het tot stand brengen van aanpassingen aan Deltaweg die de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers verbetert en de verkeersafwikkeling en veilige doorstroming, met name op de kruispunten, vergroot.

Het project wordt zodanig uitgevoerd dat er voor de toekomst een grote mate van flexibiliteit is zodat stappen om de doorstroming verder te verbeteren nadien relatief eenvoudig te implementeren zijn.

5. Haalbaarheid en risico's

Uit de initiatieffase komt naar voren dat oplossingsrichting B zoals verwoord in het werkdocument van RHDHV het vertrekpunt is voor de vervolgstappen in de definitie- en ontwerpfase.

Bij de start van de definitiefase zal een uitgebreide risico inventarisatie worden gehouden. Deze inventarisatie is gericht op het verkrijgen van meer inzicht in de belangrijke aandachtspunten en mogelijke obstakels voor het project in de definitie- en ontwerpfase. Na de eerste risico inventarisatie worden de risico's minimaal driemaandelijks geactualiseerd. Via de reguliere voortgangsrapportages voor grote projecten wordt er gerapporteerd over de totale voortgang, waaronder de grootste risico's van het project. Bij iedere faseovergang zal een uitgebreidere risicosessie worden gehouden en wordt uitvoeriger ingegaan op de risico's voor de dan komende fase en de te nemen beheersmaatregelen.

In algemene zin zien we voor de definitie- en ontwerpfase van het project in ieder geval de volgende risico's:

- Wensen vanuit de omgeving en stakeholders die niet binnen de scope van het project passen en daarmee het ontstaan van minder draagvlak voor de oplossingen die worden uitgewerkt.
- De afstemming tussen de stakeholders kan moeizaam verlopen met een langere doorlooptijd als gevolg.
- Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen leiden tot andere oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd.
- De beschikbare capaciteit (kwantiteit en kwaliteit) binnen de provinciale organisatie gedurende de looptijd van het project. Extern inhuren kan in dergelijke gevallen ook lastig zijn gezien de schaarste op de markt.

De dynamiek van het project in de definitiefase en de ontwerpfase zit vooral in het voortdurend afwegen van nieuwe inzichten bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting B naar een voorlopig ontwerp. Nieuwe inzichten en eventuele meekoppelkansen worden verkend en getoetst om vervolgens te bepalen of deze uiteindelijk ook verwerkt moeten worden in een voorlopig ontwerp. Dit proces is in de definitie- en ontwerpfase nodig om te komen tot een concretere scope van het project. Als nieuwe inzichten kunnen leiden tot substantiële wijziging van de scope van het project zoals opgenomen in deze startnotitie wordt hierover actief geïnformeerd en indien nodig worden tussentijds keuzes voorgelegd.

Naast risico's bekijken we bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting B in de definitie- en ontwerpfase ook wat zowel in technische als in financiële zin haalbaar wordt geacht.

6. Afbakening en scope

Uit de initiatieffase komt naar voren dat oplossingsrichting B zoals verwoord in het werkdocument van RHDHV het vertrekpunt is voor de vervolgstappen in de definitie- en ontwerpfase. Oplossingsrichting B uit het werkdocument bestaat uit de volgende onderdelen:

- Rijbaan: 2x1
- Maximumsnelheid: 80 km/u
- Ruimte voor calamiteitenverkeer
- Kruispunt Goes: ongelijkvloers
- Kruispunt Langeweg: ongelijkvloers
- Zandkreeksluis gelijkvloers optimaliseren
- Vrij liggend fietspad aan westzijde

De scopebeschrijving zal per fase aangescherpt worden. Het verder concretiseren van de scope zal in de definitiefase en ontwerpfase plaatsvinden, waarbij de onderdelen uit oplossingsrichting B als pakket zullen worden gewogen. Bij die weging wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de kosteneffectiviteit van maatregelen en de afweging tussen het realiseren van gewenste effecten op korte en lange termijn tegen de achtergrond van het beschikbaar kunnen krijgen van middelen. Met name ten aanzien van de ongelijkvloerse kruisingen zal extra onderzoek plaatsvinden of dit de meest geschikte oplossingen zijn ten behoeve van de verkeersveiligheid en doorstroming.

Ook houden we rekening met de flexibiliteit in de uitvoering voor de implementatie van andere varianten in de toekomst zoals de uitbreiding naar 2x2 rijstroken.

7. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij de uitvoering van de definitie- en ontwerpfase worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het oplossend vermogen voor de verkeersveiligheidsproblematiek. Maatregelen moeten in voldoende mate (kosten)effectief zijn om de verkeersveiligheidsproblematiek aan te pakken, waarbij aanvullend wordt gekeken naar het oplossend vermogen voor de doorstromingsvraagstukken.
- Samenwerking met de gemeente Goes, Noord-Beveland, Rijkswaterstaat, Waterschap en netbeheerders. Betrokkenheid van gemeente Schouwen-Duiveland, Borsele en Kapelle en andere belanghebbenden.
- Het gesprek over voorwaarden die worden gesteld vanuit co-financierende partijen of door partijen belast met toekomstig beheer en onderhoud.
- Betrekken van de omgeving zoals omwonenden en ondernemingen langs het tracé.
- Afweging van aanpassingen in samenhang met de toekomstige beheer- en onderhoudskosten (life cycle costs).
- Keuzes voor de lange termijn op de Midden-Zeeland route blijven mogelijk.
- Er wordt gekeken naar meekoppelkansen. Lange termijnafwegingen op deze vlakken lopen mee in het traject van de visie op de Midden-Zeeland route.

Randvoorwaarden voor ieder project zijn de beschikbaarheid van voldoende capaciteit en competenties binnen het projectteam in iedere projectfase (zie bij 9. Organisatie) en de beschikbaarheid van een toereikend budget voor de projectvoorbereidingen en uiteindelijk ook de projectuitvoering (zie bij 10. Financiering). Daarnaast zijn adequate ondersteunende systemen voor de beheersing van budget, planning en archivering noodzakelijk.

8. Aanpak, fasering en rapportage

Met de vaststelling van deze startnotitie door Provinciale Staten wordt het project opgestart. De fasering is als volgt:

Eerste stap is de definitiefase. Bij de start van de definitiefase zullen er ook al werkzaamheden starten die formeel behoren tot de ontwerpfase. Dit heeft echter geen invloed op de overgang van de definitiefase naar de ontwerpfase; de faseovergang wordt conform het Kader Grote Projecten voorgelegd aan Provinciale Staten. Aan het einde van de definitiefase wordt het projectplan opgeleverd waarin een concretere scopebeschrijving van het project is opgenomen.

In de ontwerpfase wordt toegewerkt naar een definitief ontwerp dat is afgestemd met betrokken partijen en de omgeving zodat het kan worden vastgesteld door Provinciale Staten.

De daaropvolgende voorbereidingsfase zal in het teken staan van het opstellen van het bestek en een gedetailleerde kostenraming, de strategie voor de marktbenadering en gereedkomen van de benodigde overeenkomsten en vergunningen. Uiterlijk in deze fase zal er besluitvorming over de financiering moeten plaatsvinden.

In de realisatiefase worden de geplande werkzaamheden uitgevoerd en vinden de daadwerkelijke aanpassingen aan de Deltaweg plaats.

Het project wordt afgesloten in de afrendingsfase waarin de overdracht naar de beheerder(s) zal plaatsvinden en een projectevaluatie wordt uitgevoerd.

Voor de looptijd van de definitie- en ontwerpfase houden we de volgende planning aan.

Definitiefase: juni 2024 – mei 2025

Ontwerpfase: juni 2025 – juni 2026

Een nadere uitwerking van de planning van het project voor daarop volgende fases wordt opgenomen in het door PS vast te stellen projectplan.

Om een volgende fase te starten is een besluit van Provinciale Staten vereist. Daarnaast wordt er driemaandelijks gerapporteerd middels de reguliere voortgangsrapportages voor Grote Projecten.

9. Organisatie

Conform het Kader Grote Projecten wordt vanuit het gedachtegoed van integraal projectmanagement (IPM) gewerkt. Dit betekent dat in de projectorganisatie in ieder geval vijf projectaspecten worden belegd: het algemeen projectmanagement; omgevingsmanagement ten behoeve van het betrekken van de omgeving waarbinnen het project gerealiseerd wordt; de technische oplossing of aanpak die het beste past via technisch management; een goed en passend contract (en marktbenadering) via contractmanagement en de projectbeheersing.

Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en zo nodig worden aangepast aan de voor de nieuwe fase benodigde capaciteit en expertise/competenties. Voor de definitiefase en ontwerpfase worden de volgende rollen/competenties nodig geacht:

- Algemeen projectmanagement
- Omgevingsmanagement
- Projectbeheersing
- Technisch management
- Projectsecretaris
- Projectondersteuning
- Grondaankoop
- Advies: verkeerskundig, beheer en onderhoud, communicatie, inkoop, juridisch en financieel

Voor de definitie- en ontwerpfase wordt uitgegaan van een intern projectteam met waar nodig externe ondersteuning via gerichte opdrachten. Het invullen van de rol van contractmanager wordt gedaan als de voorbereiding van het uitvoeringscontract aan de orde is. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat dit pas na de ontwerpfase zal zijn.

Organisatie extern overleg

Met betrokken overheden vindt op ambtelijk niveau structureel overleg plaats. Afstemming met andere belanghebbenden vindt via bilaterale overleggen plaats. Met de gemeenten waarin het tracé ligt, Goes en Noord-Beveland, wordt ook bestuurlijk overleg opgezet.

Het op te stellen participatieplan zal nader ingaan op de momenten en de wijze waarop de betrokkenheid vanuit de omgeving en belanghebbenden wordt ingevuld. Daarnaast wordt een communicatieplan opgesteld over de te gebruiken communicatiemiddelen die worden gebruikt om geïnteresseerden en betrokkenen op de hoogte te houden.

10. Financiering project

Aan Provinciale Staten is via de voorjaarsnota voorgesteld om voor de definitie- en ontwerpfase een voorbereidingsbudget beschikbaar te stellen van € 2 miljoen.

Het benodigde krediet voor de voorbereiding- en realisatiefase is afhankelijk van de verdere uitwerking van oplossingsrichting B naar een definitief ontwerp. Een kredietaanvraag voor de uitvoering van de

werkzaamheden aan de weg zal plaatsvinden bij de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase.

In de definitie- en ontwerpfase wordt verkend welke externe bronnen er zijn van waaruit cofinanciering kan plaatsvinden en op welke manier het investeringskrediet van het project kan worden gefinancierd en bekostigd. De start van de realisatiefase is afhankelijk van het vinden van voldoende middelen voor de realisatie van het project.