

<b>Startnotitie</b>		Versie 3.0 Datum: 12-05-2021
<b>Naam Project:</b>	Reconstructie Traverse Kapellebrug N290	
<b>Portefeuillehouder coördinerend:</b>	Harry v.d. Maas	
<b>Beoogd AOG:</b>	Luuk Prevaes	
<b>Beoogd AON/projectleider:</b>		
<b>Naam opsteller:</b>		
<b>Startdatum:</b>	<b>Beoogde einddatum:</b>	
29-05-2020	December 2022	
<b>1. Wat is de inhoudelijke opgave</b>		
<p>De Traverse Kapellebrug bestaat uit een langgerekte lintbebouwing met een zeer hoge verkeersintensiteit, waaronder veel vrachtverkeer. De hoge intensiteiten veroorzaken geluidhinder, trillingen, een moeilijke oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid in de kern. De verwachting is dat de intensiteiten nog verder toenemen door uitbreiding van (logistieke) bedrijventerreinen nabij Hulst en groei van de Antwerpse haven. Gezien het hoge aantal voertuigen van 11.500 per werkdag met 12% vrachtverkeer staat de leefbaarheid behoorlijk onder druk. In het weekeind is het vanwege kooptoeisme eveneens zeer druk. De weg is toe aan volledige reconstructie en is opgenomen in het beheerkader in 2021. Een kaart met een voorlopig ontwerp van de aanpassing is als bijlage bij deze startnotitie opgenomen.</p> <p>De noodzakelijke rehabilitatie biedt kansen om de weg binnen de kom van Kapellebrug veiliger te maken voor automobilisten, fietsers en voetgangers (werk met werk maken). Om de negatieve consequenties van het verkeer te reduceren zijn extra maatregelen nodig gericht op het verlagen van de snelheid en een eenduidiger verkeersbeeld. De bedoeling is om bij de beoogde aanpassingen ook de vernieuwing van de riolering door de gemeente Hulst mee te nemen.</p>		
<b>2. Waarom een project-aanpak? (uitkomst adviesmodel)</b>		
<p>Voor alle infrastructurele projecten wordt een projectaanpak gevolgd, met het oog op een adequate bemensing, organisatie, beheersing en aansturing van het project. Met name op basis van doorlooptijd, kosten en impact op de omgeving is het project volgens het adviesmodel behorend bij het Handboek Projecten en Programma's in te schalen als 'groot project'. De Reconstructie Traverse Kapellebrug is daarom door Provinciale Staten bij de behandeling van de voorjaarsnota 2020 als groot project aangeduid. Het project wordt daartoe in verschillende fases opgedeeld, die elk met een expliciet besluit worden afgesloten. In alle fases is expliciete aandacht voor de beheeraspecten geld, organisatie, risico's, kwaliteit, informatie en tijd. Over deze aspecten wordt na vaststelling van deze startnotitie driemaandelijks gerapporteerd.</p> <p>De kenmerken van het project met een wat hoger risicoprofiel zijn de doorlooptijd, de bestuurlijke gevoeligheid en de raakvlakken met onder andere Waterschap, gemeente Hulst en Vlaanderen.</p>		
<b>3. Doelstelling</b>		
<p>Doel van het project is om te zorgen voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers en het stimuleren van gemotoriseerd verkeer om zich aan de maximumsnelheid te houden waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs het tracé wordt vergroot. Daarnaast is het streven om waar mogelijk meekoppelkansen te benutten op het gebied van klimaatadaptatie en door partners of omgeving aangedragen belangen.</p>		

#### 4. Beoogd projectresultaat

Het beoogd projectresultaat is het tot stand brengen van duurzame aanpassingen aan de traverse Kapellebrug die de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers verbetert en de verkeersafwikkeling en veilige doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer vergroot.

#### 5. Haalbaarheid en risico's

In de initiatieffase is een inventarisatie van risico's gehouden en verwerkt in het risicomanagementsysteem Naris. Dit geeft een eerste beeld van belangrijke aandachtspunten en mogelijke obstakels voor het project. Minimaal driemaandelijks bij het opstellen van de voortgangsrapportages worden de risico's geactualiseerd in Naris.

Bij iedere faseovergang zal een uitgebreidere risicosessie worden gehouden en worden de risico's toegesneden op de dan komende fase.

De belangrijkste risico's voor de komende definitie- en ontwerpfasen van het project zijn:

- Nieuwe inzichten naar aanleiding van nadere detaillering van het voorlopige ontwerp.
- Onvoldoende mogelijkheden voor adequate omleidingsroutes (voor vrachtverkeer).
- Wensen vanuit de omgeving en stakeholders die niet binnen de scope van het project passen.
- Beperkte voortgang in de goedkeuring van netbeheerders voor aanpassing van ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen).
- 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 afstemming tussen de diverse betrokken partijen zoals gemeente, Waterschap, Vlaanderen, netbeheerders en Evides.

Als belangrijke risico's in de voorbereidings- en uitvoeringsfasen worden nu onderkend:

- Veiligheid en bereikbaarheid van bewoners en bedrijven langs het tracé.
- Onverwacht aantreffen van en/of schade aan archeologie, cultuurhistorische elementen.
- Natuur (stikstof/PAS), bodemwaarden, bodemverontreiniging (PFAS, pesticiden), waterkeringen, kabels en leidingen.
- Meerwerkclaims van aannemers.
- Eventuele schadeclaims als gevolg van de werkzaamheden.

#### 6. Afbakening / Scope

Het bepalen van de scope is in de loop van het project steeds beter mogelijk. In de initiatieffase ligt er nog meer open dan in latere fasen. De scopebeschrijving zal daarom per fase waar nodig verder aangescherpt worden. In de volgende fase zal het voorlopig ontwerp worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Op basis van het voorlopig ontwerp bestaat de kern van het project uit de volgende onderdelen;

- Volledige reconstructie van de N290 vanaf Belgische Grens (De Klingestraat) t/m Kruising Gentsevaart, Molenstraat middels duurzame maatregelen.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid (met speciale aandacht voor geluidsoverlast, snelheid en vrachtverkeer). Uitbreiding fietspaden aan beide zijde van de weg. Aanleg Ronde. Aanleg verkeerseilanden voor veilige fiets- en voetgangersoversteekplaatsen.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bewoners en bedrijventerreinen.

- Verbetering van de doorstroming van het verkeer.
- Het verbeteren van de leefbaarheid omgeving (verkeersbeeld, fietspaden, groenvoorziening, duurzaamheid en geluid reducerende maatregelen).
- Vernieuwing/verbetering van het gemeentelijk riool.

In de definitiefase zal de ambitie met betrekking tot duurzaamheid en het opnemen van meekoppelkansen in het project met de daarbij bijbehorende capaciteit en budget bepaald moeten worden.

Onderdeel van het project is ook het overleg met betrokken partijen en belanghebbenden en waar nodig het voorbereiden van overeenkomsten. Het gaat daarbij om afstemming bij de uitwerking van het definitief ontwerp en de uitvoering van werkzaamheden.

Het vrachtverkeer van en naar Antwerpen dat gebruik maakt van de N290 zal naar verwachting niet beïnvloedbaar zijn vanuit het project, anders dan met logische omleiding routes gedurende de werkzaamheden. Voor omleidingsroutes over grondgebied van de Provincie Oost-Vlaanderen is de beheerder van deze wegen reeds betrokken bij de voorbereiding van het project Traverse Kapellebrug.

#### **7. Uitgangspunten en randvoorwaarden**

Bij de uitvoering van de volgende projectfasen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het voorlopig ontwerp en het verkeerskundig onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt.
- Het beschikbaar gestelde krediet.
- In samenwerking met de Gemeente Hulst.
- De eisen en voorwaarden die worden gesteld vanuit co-financierende partijen of door partijen belast met toekomstig beheer en onderhoud.
- Voldoende draagvlak bij en betrokkenheid van omwonenden en ondernemingen langs het tracé.
- De afweging van wensen en ambities op basis van kosteneffectiviteit en gevolgen voor de toekomstige beheer- en onderhoudskosten (life cycle costs).

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 diverse projectfasen (zie bij 10. Financiering). Daarnaast zijn adequate ondersteunende systemen voor de beheersing van budget, planning en archivering noodzakelijk.

#### **8. Aanpak, fasering en rapportage (zie adviesmodel)**

Met de vaststelling van deze startnotitie door Provinciale Staten wordt de initiatieffase afgesloten. De fasering van het vervolg is als volgt.

De definitiefase en ontwerpfasen worden (in afwijking van het Handboek Projecten) gelijktijdig doorlopen omdat deze inhoudelijk overlappen en er zodoende tijdswinst is te behalen. In deze periode wordt het definitief ontwerp opgeleverd 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.

In de realisatiefase worden de geplande werkzaamheden uitgevoerd en vindt de daadwerkelijke aanpassing van de traverse plaats.

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

Per projectfase is een inschatting gemaakt van de doorlooptijd. Dit ziet er als volgt uit.

- Definitiefase: juli 2021 – oktober 2021
- Ontwerpfase: juli 2021 – oktober 2021
- Voorbereidingsfase: oktober 2021 – februari 2022 (zonder beroepsprocedures)
- Realisatiefase: februari 2022 – oktober 2022
- Nazorgfase: oktober 2022 – december 2022

Een nadere uitwerking van de planning van het project 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**

Voor dit project wordt uitgegaan van een intern projectteam met eventuele externe ondersteuning op onderdelen. In het nog op te stellen projectplan zal de projectorganisatie nog verder worden uitgewerkt, maar voor de eerstkomende fasen worden de volgende rollen/competenties nodig geacht.

Conform het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model als standaard voor de projectorganisatie gehanteerd. Dit betekent dat in de projectorganisatie in ieder geval vijf projectaspecten: het overall projectmanagement; de omgeving waarbinnen het project gerealiseerd wordt; de technische oplossing of aanpak die het beste past; een goed en passend contract (en marktbenadering) en de beheersing van het project duidelijk belegd worden. 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 eerstkomende fasen (definitiefase, ontwerpfase) worden de volgende rollen /competenties nodig geacht:

- Algemeen projectmanagement
- Projectsecretaris
- Projectondersteuning
- Omgevingsmanagement
- Projectbeheersing (incl. planning)
- Technisch management
- Advies: verkeerskundig, beheer en onderhoud, communicatie, inkoop, juridisch en financieel

Het benoemen van een contractmanager wordt pas nodig geacht, als de voorbereiding van het uitvoeringscontract aan de orde is. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat dit pas na de ontwerpfase zal zijn.

Tussen bestuurlijk opdrachtgever (BOG), ambtelijk opdrachtgever (AON) en ambtelijk opdrachtnemer (AON) vindt maandelijks een voortgangsoverleg plaats. Ook met de programmamanager vindt periodiek afstemming plaats.

Er zijn diverse externe partijen waarmee overleg gevoerd moet worden of waarmee een verdergaande samenwerking moet plaatsvinden. Vooralsnog is de inschatting dat bilaterale overleggen in alle gevallen zal volstaan. Het betreft overleg met in ieder geval de volgende partijen:

- Gemeente Hulst (incl. huisafval ophaaldiensten) en Omliggende Gemeenten (o.a.: Stekene, Gillis Waas)
- Waterschap Scheldestromen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Netbeheerders
- Dorpsraad St-Jansteen
- Scholen en Kinderopvang
- Veiligheidsregio Zeeland
- Hulpdiensten (Brandweer, Politie en Ambulance) (zowel van Provincie Zeeland als van België)
- Openbaar Vervoersbedrijven
- Agentschap voor wegen en Verkeer
- Transportondernemersbonden en Logistiek koeriers organisatie Nederland
- ANWB
- Fietsbond

#### **10. Financiering project**

In de voorjaarsnota van 2020 is voor het project een investeringskrediet ter beschikking gesteld van € 5,6 miljoen. Dit is inclusief € 0,6 miljoen voor het aantrekken van benodigde capaciteit. Het investeringskrediet wordt na oplevering van het project in 35 jaar afgeschreven. De gemeente Hulst draagt de lasten van de vervanging van de riolering en draagt € 200.000 bij aan het project voor perceelontsluitingen en groenvoorzieningen. Onder voorwaarden is tevens een financiële bijdrage van ondernemer Mangnus beschikbaar voor de aansluiting ter hoogte van zijn winkel. Ook is in het provinciale assetmanagement al rekening gehouden met een verhoging van € 6.000 van de jaarlijkse onderhoudslasten vanaf 2023.

Het investeringskrediet is aangevraagd op basis van een eerste raming op grond van het voorlopig ontwerp. Deze raming kwam uit op een bedrag van € 4.466.000. Bij een dergelijke raming op hoofdlijnen wordt ook rekening gehouden met een bepaalde bandbreedte. In dit geval betreft de bandbreedte + en - 25%. Voor de volgende fasen is het beschikbare krediet het uitgangspunt. Indien door omstandigheden het krediet ontoereikend dreigt te worden, dan worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd en zullen er indien nodig keuzes worden voorgelegd.

Mogelijkheden tot cofinanciering;

Vanaf 1 januari 2021 kunnen gemeenten, provincies en waterschappen gebruikmaken van de Impulsregeling klimaatadaptatie. Via die regeling kunnen ze een bijdrage van het Rijk krijgen voor klimaatadaptatiemaatregelen. Het bedrag kan gebruikt worden om adaptatiemaatregelen versneld uit te voeren, om al geplande ruimtelijke maatregelen uit te breiden met adaptatiemaatregelen, of om nieuwe adaptatiemaatregelen op te pakken. De Impulsregeling klimaatadaptatie gaat in op 1 januari 2021 en de Provincie kan als werkregio van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2023 een bijdrage van het Rijk

aanvragen.

Momenteel is de Provincie Zeeland bezig met een inventarisatie van alle lopende projecten die in aanmerking kunnen komen voor subsidie vanuit de impulsregeling klimaatadaptatie. Voor het project Traverse Kapellebrug zijn er mogelijkheden om in aanmerking te komen voor deze regeling en cofinanciering te ontvangen voor onderdelen van het project.