

Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 4
ingediend op 8 november 2011 (2011-2012)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Eerste voortgangsrapportage

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
- Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3: Verslag

verzendcode: REG

INHOUD

Inleiding.....	4
1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM.....	5
1.1. Projecten openbaar vervoer	5
1.1.1. Brabo 1	5
1.1.2. Brabo 2	7
1.2. Watergebonden projecten	10
1.2.1. Noorderlaanbrug	10
1.2.2. Spoorbruggen	10
1.2.3. Van Cauwelaertsluis.....	11
1.2.4. Kattendijksluis	11
1.3. Fietsprojecten.....	11
1.3.1. Algemeen	11
1.3.2. Havenroute	11
1.3.3. Hoboken-Hemiksem	12
1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht	12
1.3.5. Districtenroute	13
2. Oosterweelverbinding.....	14
2.1. Beslissing Vlaamse Regering.....	14
2.2. Organisatorische implicaties	14
2.3. Opdracht projectteam Oosterweelverbinding.....	15
2.3.1. Verfijning conceptontwerp	15
2.3.2. Onteigeningen	17
2.3.3. Nutsleidingen.....	18
2.3.4. Bouwdok.....	18
2.3.5. Protocollen.....	18
2.3.6. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)	20
2.3.7. Minder Hinder	20
2.4. Planning	20
2.5. Projectteam financiering/structurering.....	22
2.5.1. Reorganisatie	22
2.5.2. Financieel model.....	23
2.5.3. Inbreng van de stad en de haven.....	24
2.6. Kostprijs en financiering.....	27
2.7. Risicobeheersing.....	27

3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	28
3.1. Inleiding	28
3.2. Agentschap Wegen en Verkeer	28
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	28
3.2.2. E34/E313.....	28
3.2.3. A102	29
3.2.4. R11 en Zuid-oostrand	29
3.2.5. Brug Geel Oevel	30
3.2.6. Tweede Tijsmanstunnel	30
3.2.7. Waasland	31
3.2.8. N49	31
3.2.9. R4 Gent	32
3.2.10. Boniverlei-Antwerpsesteenweg.....	32
3.3. De Lijn	32
3.4. De Scheepvaart.....	33
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart.....	33
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	33
Algemeen	33
Specifiek.....	33
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW).....	34
3.5.1. Royerssluis	34
3.6. Fietsprojecten.....	34
3.6.1. Algemeen	34
3.6.2. Albertkanaal (Kruiningenbrug tot Ijzerlaanbrug).....	35
3.6.3. Gordel randgemeenten.....	35
3.6.4. Ringfietspad.....	36
3.6.5. Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfietspad).....	36
3.6.6. Vremde-Borsbeek-Berchem.....	36
Bijlagen	
Bijlage 1: Oosterweelverbinding 2010 – Uitgangspunten.....	39
Bijlage 2: Planning Oosterweelverbinding	45
Bijlage 3: Planning rapportage oktober 2011	49
Bijlage 4: Masterplan 2020 – Samenvattend overzicht versie 12 juli 2010	57
Bijlage 5: Projectfiches	67

Inleiding

Op 30 maart 2010 en 24 en 29 september 2010 nam de Vlaamse Regering een aantal beslissingen over de aanpassing en uitbreiding van het Masterplan Antwerpen, over de inbreng door de stad Antwerpen en de Antwerpse haven. Daarom was het aangewezen om het bestaande systeem van voortgangsrapportages die de commissie met haar beslissing van 22 maart 2005 beoogde, te herzien. Daarom werd ervoor geopteerd om via een nieuwe basisrapportage en periodieke, schriftelijke en gecoördineerde voortgangsrapportages het Vlaams Parlement te informeren over de voortgang van de verdere voorbereiding en de uitvoering van het geactualiseerde Masterplan 2020.

Op woensdag 11 mei 2011 rapporteerde de Vlaamse Regering een eerste maal na bovenvermelde beslissingen. Omdat over een belangrijk aantal nieuwe projecten voor de eerste maal gerapporteerd werd en omdat een aantal projecten een nieuwe projecteigenaar kregen was deze rapportage te beschouwen als een basisrapportage. Zes maanden na deze basisrapportage presenteert de Vlaamse Regering nu een eerste voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage.

De Masterplan 2020 projecten kunnen in volgende drie categorieën worden ingedeeld:

- de projecten van het Masterplan Antwerpen 2020 die onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de BAM vallen;
- de Oosterweelverbinding;
- de projecten van het Masterplan 2020 en de overige projecten van het Masterplan die onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de entiteiten van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken vallen.

De projecten waar belangrijke vooruitgang werd geboekt worden in dit rapport besproken. Bovendien kan u in bijlage bij dit rapport voor elk van deze projecten een geactualiseerde projectfiche vinden. Tenslotte kan u in bijlage een overzichtstabel vinden van alle Masterplan 2020 projecten.

1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM

BAM begeleidt momenteel volgende projecten:

- Contractmanagement Brabo 1 (Deurne-Wijnegem, Mortsel – Boechout, Stelplaats Deurne)
- Projectcoördinatie Brabo 2 tot aan contractsluiting (Operaplein, Leien fase 2, Eilandje, Tramlijn Ekeren, Brusselstraat)
- Afhandeling Noorderlaanbrug en Van Cauwelaertsluis
- Realisatie Spoorbruggen Albertkanaal (met Infrabel) en Ijzerlaanbrug (BAM)
- Realisatie fietspaden (eerste fase)
- Afwerking Natuurgebieden Linkeroever (Burchtse Weel)

M. b.t. de overdracht van projecten van BAM naar entiteiten van het Beleidsdomein MOW zijn er voorstellen geformuleerd waarmee wordt betracht om:

- de continuïteit van werken in uitvoering te garanderen, en bij voorkeur deze werken af te ronden (m.n. Spoorbruggen Albertkanaal, Burchtse Weel en de fietspaden);
- de lopende ontwerpprocessen tot een goed gedocumenteerd eindpunt af te ronden (bv. definitief ontwerp, bestek) af te werken (m.n. Brabo 2);
- de overdracht te realiseren naar de meest aangewezen stakeholders;
- de gemaakte overeenkomsten maximaal te honoreren.

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

Planning

Voor de het deelproject Deurne-Wijnegem (inclusief stelplaats) is er contractueel één maand tussen aanvraag en aflevering Beschikbaarheidscertificaat. In feite zullen de werken dus - op opmerkingen na – beëindigd zijn in februari 2012, maar geldt de beschikbaarheid vanaf 21 maart 2012. Het is dan ook logisch om de beschikbaarheidsdatum als einddatum te vermelden. In de basisrapportage werd nog februari 2012 als einddatum vermeld. (zie ook projectfiche in bijlage)

Stand van zaken

Tramlijn Deurne - Wijnegem

Zoals reeds toegelicht op de zitting van de Commissie Mobiliteit en Openbare op 11 mei 2011 had de Raad van State bij Arrest van 28 april 2011 de stedenbouwkundige vergunning van 29 maart 2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 3 augustus 2005 vernietigd. Deze vernietiging had voor gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem bij gebrek aan stedenbouwkundige vergunning niet wettig konden worden verder gezet.

Gezien de veiligheid, de doorstroming en de bereikbaarheid altijd verzekerd moeten blijven werden er zogenaamde bewarende maatregelen genomen die daarvoor moeten zorgen. Op 12 mei 2011 gelastte de Bouwinspectie aldus mondeling ter plaatse op de werf de staking der

werken, met uitzondering van een aantal bewarende maatregelen in functie van het verzekeren van de openbare veiligheid. (o.a. in Wijnegem het afwerken van de rioleringen en het herstellen van de voetpaden, fietspaden en rijwegen aan de opgebroken zuidzijde rijrichting Wijnegem; over het hele traject de openbare verlichting en de verkeerssignalisatie, enz.). Per brief van 16 mei 2011 heeft de Bouwinspectie een exemplaar van het proces-verbaal van vaststelling met stakingsbevel en de bekrachtigingsbeslissing betekend.

Ondertussen had BAM op 11 mei 2011 een aanvraag tot minnelijke schikking ingediend bij de stedenbouwkundig inspecteur. Nadat de Procureur des Konings op 18 mei 2011 zijn akkoord verleend had, heeft de Bouwinspectie op 19 mei 2011 het akkoord van de stedenbouwkundig inspecteur met de aanvraag tot minnelijke schikking tegen ontvangstbewijs aan BAM overhandigd. Deze minnelijke schikking hield voornamelijk in dat – buiten de bovenvermelde bewarende veiligheidsmaatregelen - het kruispunt van de R11 volledig mocht heraangelegd worden en dat de centraal gelegen trambusbaan op het grondgebied van Wijnegem mocht gerealiseerd worden (evenals het eindpunt van de tram), samen met de parkeerstrook tussen de rijbaan richting Wijnegem en deze trambusbaan. Op het grondgebied Deurne mochten bovenleidings- en kabelwerken uitgevoerd en de perrons afgewerkt worden, en mochten de aanplantingen gebeuren.

Niet toegestaan waren de wegeniswerken (rioleringen, rijweg, fietspad, parkeerstrook, enz.) aan de noordzijde in Wijnegem (rijrichting van Wijnegem naar Deurne tot het kruispunt met de R11).

Voor de werken die het voorwerp uitmaakten van de vernietigde stedenbouwkundige vergunning, inclusief deze die buiten de minnelijke schikking vielen en dus niet mochten worden uitgevoerd, werd op 26 mei 2011 een geactualiseerd verzoek tot ontheffing van de project-MER ingediend. Per brief van 1 juni 2011 heeft de cel MER de ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER toegekend.

Op 6 juni 2011 heeft BAM dan de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekent dat – na de wettelijk bepaalde wachttermijn – de werken volledig kunnen worden verder gezet.

Tramlijn Mortsel – Boechout en Tramstelplaats Deurne

Deze werken lopen verder volgens planning.

De na beschikbaarheid te betalen beschikbaarheidsvergoedingen blijven ongewijzigd ten opzichte van wat in de basisrapportage Masterplan 2020 staat, met dien verstande dat voor het niet-tramgedeelte ook de BTW dient geteld.

Ter herinnering, de totale investeringskostprijs bedraagt 124,5 miljoen euro. Ingevolge de in de basisrapportage vermelde wijzigingen dient bovendien gerekend met een bijkomende mijlpaalvergoeding van ca. 0,75 miljoen euro.

De contractuele implicaties van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning zijn vrij beperkt. Zo ziet het er naar uit dat – behoudens abnormaal winterweer – de geplande beschikbaarheid niet in het gedrang komt. Ook de financiële consequenties – die momenteel door de Opdrachtnemer worden voorbereid – blijven wellicht relatief beperkt.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

Op 23 september 2011 nam de Vlaamse Regering een beslissing omtrent de globaliteit van het project Brabo 2. Hierbij werden ook de reeds in de vorige rapportage aangehaalde en toen nog ter beslissing voorliggende nieuwe inzichten en ontwikkelingen op conceptueel niveau goedgekeurd.

Naast de aankoop van 38 lagevloertrams omvat het project de volgende deelprojecten:

- De heraanleg van de Leien: fase 2 van aan de Stoopstraat tot de Noorderplaats, met inbegrip van de aanleg van de premetrokoker tussen station Opera (niveau -3) en de open helling ten zuiden van de Maria-Theresialei.

Daarbij hoort ook de aanleg van het Operaplein als kwaliteitsvol publiek domein en van de F. Rooseveltplaats, met de realisatie van een ondergrondse publieke ruimte (inclusief autotunnel en parking). De afwerking en uitrusting van niveau -3 van het premetrostation Opera, en de opentrekking van de ondergrondse constructies van het premetrostation Opera voor de creatie van een “lichtput” zijn eveneens hierin begrepen. Voorafgaandelijk aan de eigenlijke werken zullen de nutsleidingen en het controlecentrum premetro verplaatst worden.

Gezien de belangrijke historische waarde van de volledige zone Leien inclusief Operaplein (zone der Spaanse omwallingen) wordt ook het project “archeologie” opgestart. Dit houdt niet alleen in dat in ontwerpfase een archeologisch vooronderzoek wordt uitgevoerd, doch ook dat nagegaan wordt in hoeverre integratie van het archeologisch erfgoed mogelijk is. Zo doet zich wellicht de opportuniteit voor om de vroegere Kipdorpbrug te integreren in het project en te visualiseren.

- Enkele tramlijnen op het Eilandje: Amsterdamstraat – Londenstraat, Rijnkaai (tussen Sint-Pietersvliet en Amsterdamstraat) en Kattendijk-Oostkaai – Mexicostraat (tot aan het Havenhuis). In dit deelproject wordt evenwel enkel voorzien in de traminfrastructuur (inclusief aanpassing Mexicobrug voor traminfra) en in de volledige vernieuwing van de Londenbrug. De wegenis op zich wordt heraangelegd door de stad Antwerpen, die overigens ook de overige kosten voor renovatie van de Mexicobruggen moet dragen.
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats via Noorderlaan en Ekersesteenweg tot aan “De Mieren” in Ekeren:
 - In de zone van het Hardenvoortviaduct (tussen Noorderplaats en IJzerlaan) worden daarbij het weg- en het tramtracé van elkaar losgekoppeld. Hierbij wordt het bestaande viaduct gerenoveerd voor het wegverkeer, terwijl de tramlijn een gelijkgronds tracé volgt: vanaf de Leien de Noorderplaats overstekend en dan afbuigend parallel aan de noordzijde van het viaduct langsheen de dokrand (Kempstraat); nadat het tramtracé aldus onder het viaduct is doorgelopen sluit het ter hoogte van de IJzerlaan excentrisch aan op de vernieuwde Noorderlaanbrug.
 - Vanaf het kruispunt met de Groenendaallaan wordt de Noorderlaan van rooilijn tot rooilijn heraangelegd (inclusief aanpassing tramkeerlus Metropolis, een aan de oostzijde excentrisch gelegen trambusbaan en een ventweg aan de westzijde). Via de Ekersesteenweg (eveneens heraanleg van rooilijn tot

rooilijn; met P&R ter hoogte van Luchtbal Kazerne) loopt de tramlijn tot aan het eindpunt “De Mieren” (Steenstraat / De Beukelaerlaan).

- De aanleg van de nodige traminfrastructuur tussen Bolivarplaats en Brederodestraat via de Brusselstraat, inclusief de volledige heraanleg van een beperkt gedeelte Singel (235 m tussen Bolivarplaats en Jan Van Beerstraat)

Belangrijk in het geheel is ook dat het Vlaams Gewest de volgende binnen het projectgebied Brabo 2 gelegen gewestwegen overdraagt aan de stad Antwerpen: de Leien van Stoopstraat tot Noorderplaats, de Noorderlaan van Noorderplaats tot Groenendaallaan en de Gemeentestraat ter hoogte van de F. Rooseveltplaats.

In de opdracht die als een gezamenlijke promotieopdracht in de markt zal worden geplaatst, zal dan ook een onderscheid dienen gemaakt tussen de verschillende projectovereenkomsten:

- Voor de realisatie van het tramgedeelte zal integraal naar het voorbeeld van het project Brabo 1 een dBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen De Lijn en de Speciale Projectvennootschap (SPV). Deze overeenkomst omvat het ontwerp, de bouw, de (voor)financiering en het daarop volgend onderhoud gedurende minstens 25 jaar.
- Voor de realisatie van het niet-tramgedeelte op de door het Gewest aan de stad (vóór contractsluiting) overgedragen wegen, met inbegrip van o.a. het Operacomplex, zal een sui generis dBF-overeenkomst worden afgesloten tussen de stad Antwerpen en de SPV. Deze overeenkomst omvat het ontwerp, de bouw en de (voor)financiering, maar niet het daarop volgend onderhoud; na de voorlopige oplevering staat de stad Antwerpen immers zelf in voor het beheer en het onderhoud.
- Voor de realisatie van het Niet-Tramgedeelte op de gewestwegen zal een sui generis dBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen AWV en de SPV. Deze overeenkomst omvat het ontwerp, de bouw, de (voor)financiering en het daarop volgend onderhoud gedurende minstens 25 jaar.

In de SPV die voor bovenvermelde projectovereenkomsten zal worden opgericht, zal de private partner een meerderheidsparticipatie hebben van 74% en Lijninvest NV een minderheidsparticipatie van 26%. (zie ook projectfiche in bijlage)

Planning

Op basis van de beslissing van de Vlaamse Regering zal een definitieve planning worden opgemaakt. Volgens de huidige vooruitzichten kan uitgegaan worden van een aanvang der werken einde 2013.

De Regeringsbeslissing van 23 september 2011 bepaalt duidelijk dat de werken moeten starten aan het Operaplein en de 2^o fase van de Leien, en van daaruit gefaseerd dienen uitgevoerd worden richting Ekeren.

De duur der werken wordt voorlopig op minstens 3 jaar ingeschat.

Kostprijs

In haar Beslissing van 15 mei 2009 keurde de Vlaamse Regering de financiële implementatie als volgt goed:

* Netto investeringskostprijs	200,6 mio €
* Eenmalige kosten - Hardenvoortviaduct	7,9 mio €
- Noorderlaanbrug	5,22 mio €
- Aanschaf 21 trams	48,2 mio €
Dit geeft een totaal van	261,92 mio €

In de Beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 is dit bedrag gestegen tot 355,04 mio €. Het verschil is als volgt samengesteld:

- Operaplein + 21,5 mio €
(waarvan 5,5 mio € voor het project op zich,
en 15,6 mio € voor destijds niet geraamde elementen)
- Premetro aansluiting op Leien fase 1 + 14,36 mio €
(inclusief Opera -3)
- Leien fase 2 + 2,48 mio €
(archeologie)
- Eilandje + 0,90 mio €
(variante tot Havenhuis)
- Tramlijn Ekeren + 5,9 mio €
(o.a. ventweg Noorderlaan en keerlus Metropolis)
- Hardenvoortviaduct + 7,34 mio €
(eenmalige kosten, o.a. renovatie huidig viaduct,
wegenis viaduct en aanloophellingen,
bijkomende onteigeningen)
- Noorderlaanbrug + 0,8 mio €
(eindafrekening,
incl. prijsherzieningen en verrekeningen)
- Brusselstraat +0,77 mio €
(bijkomende wegenis Singel)
- 17 bijkomende trams + 39,1 mio €

En tenslotte verhoogt de Vlaamse Overheid ook eenmalig de investeringsdotatie van De Lijn met 12,67 miljoen euro om de studiekosten met betrekking tot de opdracht Brabo 2 te kopen van BAM.

Dit alles leidt tot een netto bedrag van 367,71 mio €.

Uiteindelijk dient ook nog voor het Niet-Tramgedeelte BTW geteld.

Aldus bedraagt de totale kostprijs 401.045.137 euro, maar wel inclusief BTW. Voor de realisatie van het project Brabo 2 draagt de stad Antwerpen evenwel 24.359.000 euro bij.

Het totale bedrag kan als volgt opgesplitst worden:

- aankoop trams 87.400.000 €

– studiekosten (m.i.b. honorarium De Solà Morales en archeologisch onderzoek)	12.670.572 €
– DBFM realisatie deel Tram	85.199.064 €
– DBFM realisatie deel Wegen	38.791.336 €
– Buiten DBFM, deel 1 (voornamelijk eenmalige kosten zoals Brusselstraat, renovatie + heraanleg Hardenvoortviaduct incl. opzegging concessies en onteigeningen, integratie archeologie en controlecentrum premetro Opera)	42.029.767 €
– Buiten DBFM, deel 2 (voornamelijk Niet-Tramgedeelte op aan stad Antwerpen over te dragen gewestwegen)	134.954.398 €

Overdracht

BAM is belast met de integrale projectcoördinatie tot aan contractsluiting,

De Lijn treedt op als aanbestedende overheid voor de realisatie van het project.

De Stuurgroep Brabo 2 (waarin het Vlaams Gewest, De Lijn en stad Antwerpen zetelen, en tot aan contractsluiting ook BAM) vergadert onder voorzitterschap van De Lijn. Weliswaar blijft er tot en met de definitieve oplevering van het project Operaplein een aparte stuurgroep Operaplein onder voorzitterschap van de burgemeester van de stad Antwerpen, echter met dien verstande dat de stuurgroep Operaplein met betrekking tot beslissingen omtrent aspecten die financiële consequenties inhouden steeds nauw overleg moet plegen en moet coördineren met de stuurgroep Brabo 2.

1.2. Watergebonden projecten

1.2.1. Noorderlaanbrug

Begin 2008 gingen de werken van start. Op 11 juni 2010 werden de werken door BAM voorlopig opgeleverd en werden de bruggen opengesteld voor gebruik. De brug heeft een vrije hoogte van 9,10 m t.o.v. het Albertkanaal.

De voorbereidingen worden getroffen om de bruggen in 2011 over te dragen aan nv De Scheepvaart en AWW en/of De Lijn volgens, in samenspraak met het Vlaamse Gewest, nader te bepalen modaliteiten. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.2.2. Spoorbruggen

De aanbestedingsprocedure is lopende. De offertes van de aannemers werden ingediend op 17 juni 2011. Het onderzoek van de offertes is lopende. Het aanbestedingsverslag wordt begin november verwacht.

De start van de werken is voorzien begin 2012. De werken duren iets minder dan 3 jaar. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.2.3. Van Cauwelaertsluis

De werken aan de renovatie van de sluis zijn voorlopig opgeleverd in juni 2011.

De afrekening dient nog gefinaliseerd te worden.

De sluis komt in 2011 in eigendom toe aan het GHA. De modaliteiten hiervoor dienen in samenspraak tussen BAM, het GHA en het Vlaamse Gewest nog nader vastgelegd te worden.

(zie ook projectfiche in bijlage)

1.2.4. Kattendijksluis

Het project zit in eindfase. De sluis werd op 25 september 2011 officieel geopend. De voorlopige oplevering is gebeurd op 16 september 2011.

Tot op heden bedraagt de kostprijs van de renovatie 17.683.656,52 euro.

(zie ook projectfiche in bijlage)

1.3. Fietsprojecten

1.3.1. Algemeen

De Vlaamse regering had in het kader van het Masterplan Antwerpen in totaal 12,4 miljoen euro gebudgetteerd voor fietsprojecten (excl. BTW, prijspeil 2005). In het Masterplan 2020 werden de projecten die hiervoor reeds werden opgestart behouden en uitgebreid met enkele bijkomende routes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. BAM werkt voort aan de opgestarte projecten. De bijkomende fietsprojecten worden gerealiseerd door het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden behandeld in hoofdstuk 3.6.

De projecten worden gezamenlijk aanbesteed met de betrokken gemeenten. BAM staat in voor de volledige kost van het fietspad met uitzondering van eventuele subsidies in het kader van het fietsfonds. Studiekosten en kosten van de coördinatie en opvolging liggen bij BAM. Het budget bij BAM bedraagt maximaal 12,4 miljoen euro.

Er werden samenwerkingsprotocollen ondertekend met de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht. Een gelijkaardig protocol met het Gemeentelijk Havenbedrijf doorloopt momenteel de goedkeuringsprocedure. Naargelang het segment is de lokale overheid of BAM bouwheer. BAM neemt de projectcoördinatie op zich (ontwerp, aanbesteding en opvolging van de werken).

1.3.2. Havenroute

De Havenroute verbindt de Oosterweelknoop langs de Oosterweelsteenweg en Noorderlaan met Berendrecht, Zandvliet en Nederland. Vele segmenten zijn recent door het GHA uitgevoerd. Ook voor het resterende segment op havengebied, zal de haven het project overnemen na de opmaak van het bouwvergunningdossier. Voor het deel in het gebied Berendrecht-Zandvliet-Lillo leidt BAM het project tot oplevering.

Voor het deel Berendrecht-Zandvliet werd de stedenbouwkundige vergunning verkregen op 24 december 2010 en de onteigeningsmachtiging op 18 januari 2011. De onteigeningsdossiers wachten hun beurt af bij het Aankoopcomité van de FOD Financiën. Het bestek doorloopt de goedkeuringsprocedure. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.3.3. Hoboken-Hemiksem

Er worden fietspaden aangelegd in VIIe-Olympiadelaan en De Bruynlaan. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.

De totale kostprijs wordt geraamd op 1,9 miljoen euro. De toename van de kostprijs sinds mei is te wijten aan afronding en het verschil tussen de raming en de winnende bieding voor de VIIe Olympiadelaan en de De Bruynlaan. Dit verschil bedraagt 32.724 euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,7 miljoen euro.

De VIIe Olympiadelaan en De Bruynlaan zijn in uitvoering met de stad als bouwheer. De waarde van de fietspaden in deze aanbesteding gebaseerd op vermoedelijke hoeveelheden bedraagt 380.007,06 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd.

Voor het deel langs spoorlijn 52 en de Moerelei wordt een gemeentelijk RUP opgemaakt. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op het grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. Bijkomend worden verkeersremmende maatregelen genomen op de Beatrijslaan. De weg wordt versmald om 50 km/u af te dwingen. Op de Beatrijslaan is er nog onzekerheid over de impact van het sigmaplan op het gabariet van de weg.

Ten oosten van de kerk van Burcht loopt de route over privé-gronden (Scheepswerf en Brocap) waarvan de eigenaars onderhandelen met de gemeente om er een project te ontwikkelen. Aan Landsverdediging kan het fietspad niet verder langs de Schelde lopen. Hier moet een strook van Landsverdediging onteigend worden om veilig langs de Kruibeeksesteenweg te kunnen rijden.

De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.

De totale kostprijs is voorzien op 3,2 miljoen euro. Er is een toename van 0,7 miljoen euro ten opzichte van de raming in mei. In mei was de raming namelijk nog gebaseerd op de startnota, terwijl de huidige raming gebaseerd is op de projectnota voor het deel Beatrijslaan-Astridlaan, en Kruibeeksesteenweg. Bij het uitwerken van het voorontwerp is gebleken dat de kilometerprijs niet zonder meer kon toegepast worden. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 1,4 miljoen euro.

Voor het deel Kruibeeksesteenweg werd de vergunning verleend op 18 mei 2011. Landsverdediging verleende toestemming op 31 maart 2011 om de werken op haar terreinen te starten terwijl de onteigeningsprocedure loopt.

Voor het deel Beatrijslaan-Astridlaan is het openbaar onderzoek bij de bouwvergunningsprocedure in beide gemeenten afgelopen op 26 augustus. Eén perceel moet gedeeltelijk onteigend worden. Deze onteigening wacht haar beurt af bij het Aankoopcomité van de FOD Financiën.

Voor de resterende delen wordt de projectnota opgemaakt. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.3.5. Districtenroute

De districtenroute vormt een ring voor fietsers tussen R1 en R11, van Petroleum Zuid door Hoboken, Wilrijk, Berchem, Mortsels, Borgerhout, Deurne, Schoten, en Merksem tot Luchtbal.

Tussen Sneeuwbeslaan en Groenenborgerlaan wordt meegelift met een herinrichting van een zwart punt door de stad Antwerpen. In de zone Groenenborgerlaan-Ringlaan-Fruithoflaan worden ontbrekende fietspaden aangelegd. Voor de kruising met spoorlijn Mechelen gaat in de startnota de voorkeur uit naar de variant door de Deurnestraat in Mortsels, omwille van het grote hoogteverschil en de ruimtelijke impact van een bijkomende brug of tunnel.

Aan de luchthaven wordt de fietsinfrastructuur opgewaardeerd. Er komen nieuwe fietspaden op Boekenberglei, Florent Pauwelslei en Bremweide.

De totale kost wordt geschat op 6,5 miljoen euro. In mei was de bouwkost gerapporteerd. Nu is ook de volledige studiekost inbegrepen zoals bij de andere projecten. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De start der werken is te voorzien najaar 2012.

De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC

Voor de Districtenroute werden de opmetingen voltooid. Het deel Boekenberglei tussen Ruimtevaartlaan en Drakenhoflaan is in uitvoering met de stad Antwerpen als bouwheer. De waarde van de fietspaden in deze aanbesteding op basis van vermoedelijke hoeveelheden bedraagt 47.456,79 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd. Het voorontwerp en projectnota voor de rest van de route worden momenteel opgemaakt. (zie ook projectfiche in bijlage)

2. Oosterweelverbinding

2.1. Beslissing Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering besliste op 24 september 2010 (cf. document VR PV 2010/36 – punt 0035) om de Ring rond Antwerpen te sluiten met 2 tunnels, één onder de Schelde met 2 x 3 rijstroken en één cut&cover tunnel met 4 keer 2 rijstroken en een pechstrook. Beide tunnels worden verbonden via het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen.

Het project loopt tot de knoop ring-E313. Procedureel dient dit beschouwd te worden als de voorkeursvariant die nu verder uitgewerkt wordt.

De Vlaamse Regering stelt een hogere kostprijs vast voor dit tunneltracé ten opzichte van een aangepaste Lange Wapper, met name: 352,8 miljoen euro, bestaande uit 337 miljoen euro hogere bouwkost (inclusief ophogingsfactor) + 14,5 miljoen euro verschil onteigeningen en 1,3 miljoen euro met betrekking tot de vergoeding voor Noriant. Dit kostprijsverschil zal gecompenseerd worden door een inbreng van de stad Antwerpen en het Antwerpse havenbedrijf.

De financiering zal gebeuren door de tolgelden die ontvangen worden van de gebruikers van de tunnel onder de Schelde.

De stad Antwerpen en het GHA dragen voor 350,3 miljoen eurokosten.

Het saldo van 2,5 miljoen euro wordt gerealiseerd door de overdracht van wegen binnen de Ring, waarbij de bestaande convenanten uitgevoerd zullen worden, inclusief het project ‘Leien fase 2’ (zie ook hoofdstuk 1.1.2). Met betrekking tot deze overdracht wordt bilaterale afspraken gemaakt tussen de bevoegde minister en de stad Antwerpen.

In hoofdstuk 2.5.3 wordt nader ingegaan op de inbreng door stad en havenbedrijf.

2.2. Organisatorische implicaties

Er zijn geen wijzigingen aangebracht aan het sturingsconcept van Politiek stuurcomité (met de Vlaamse Regering, stad Antwerpen en de haven van Antwerpen), Werkcomité en Projectleider zoals beschreven in het plan van aanpak – principes (d.d. 28 april 2010) en toegelicht in het parlement.

Het werkcomité, bestaande uit de projectleider en de voorzitter van de NV BAM, neemt alle nodige initiatieven om de regeringsbeslissing te operationaliseren en koppelt hier voor terug met het Politiek Stuurcomité. Het Werkcomité vergadert wekelijks.

Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever

De Raad van bestuur van BAM nv besliste om de Raamovereenkomst met TV SAM niet te verlengen. In functie van de continuïteit is er voor geopteerd om via een laatste deelcontract de diensten van TV SAM te behouden voor de studie en begeleiding van de tramprojecten en voor de fietspaden.

Voor de opmaak van de ontwerpen en de aanbestedingen van de werken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding Rechteroever (Oosterweelknooppunt, Rechteroever deel A en Rechteroever deel B) is de bijstand van een externe dienstverlener vereist. Gezien het kritiek tijdspad werd deze opdracht uitgeschreven door BAM. BAM behoudt zich echter

uitdrukkelijk het recht voor de voorliggende bevragingsprocedure dan wel het contract dat in het kader daarvan wordt afgesloten, over te dragen aan Tunnel Liefkenshoek NV. Het is immers de bedoeling om de studieopdracht (hetzij in het stadium van de bevraging, hetzij het afgesloten contract) over te dragen aan Tunnel Liefkenshoek NV indien de te voeren, onderhandelingen tot gevolg hebben dat Tunnel Liefkenshoek NV wordt belast met de concessie van openbare werken inzake de Oosterweelverbinding en dus de realisatie (m.i.v. studiewerkzaamheden) ervan.

De eerste fase omvatte de selectie van de kandidaten op grond van de in de selectieleidraad vermelde criteria. Op 8 augustus 2011 werden vier kandidaturen ontvangen die na onderzoek alle vier werden toegelaten tot de tweede fase. De geselecteerde kandidaten zijn uitgenodigd om een offerte in te dienen op basis van het bestek. Op maandag 17 oktober 2011 werden de offertes ontvangen.

Noriant

In vertrouwelijke besprekingen onder advocaten werd de afgelopen maanden onderzocht of het mogelijk is het ongewijzigde gedeelte van het project (Linkeroever en Scheldetunnel) aan Noriant te gunnen. De juristen van Noriant zijn het niet eens met de zienswijze van de advocaten van BAM en het Vlaams Gewest dat een gunning niet mogelijk is binnen het kader van het lopende bestek. De advocaten van Noriant verwijzen naar een precedent m.b.t. de London Underground en vragen om aan de Europese Commissie de vraag te stellen of een ingeperkte gunning al dan niet strijdig is met de Europese richtlijnen inzake overheidsopdrachten.

Er werd geen akkoord bereikt over een dading, maar wel over een overeenkomst m.b.t. de aanmelding bij de Europese Commissie en een periode van stilstand. De Vlaamse Regering heeft op 23 september 2011 haar akkoord gegeven over deze overeenkomst alsook de Raad van bestuur van BAM.

BAM behoudt alle rechten en haar volledige discretionaire beslissingsbevoegdheid om al dan niet over te gaan tot gunning na de periode van stilstand of het bekomen van een beschikking van de Europese Commissie.

2.3. Opdracht projectteam Oosterweelverbinding

2.3.1. Verfijning conceptontwerp

Uitgangspunten

De uitgangspuntentabel werd in bilateraal overleg met de stad en het GHA op punt gesteld en werd gevalideerd op het Politiek Stuurcomité van 1 juni (zie bijlage).

Voor het project Oosterweelverbinding is het belangrijk om - in het licht van het verlenen van een concessie aan een externe private partij - het programma van eisen (PVE) te definiëren waaraan het project moet voldoen. Dit PVE bestaat uit een reeks technische en ruimtelijke randvoorwaarden die worden afgeleid uit de van toepassing zijnde wetgeving, richtlijnen, enz. Het bevat ook eisen die worden gesteld door de administraties aan wie later een gedeelte van de infrastructuur zal worden overgedragen.

Verkeersmodel

Op basis van de door het Politiek Stuurcomité gevalideerde nota "Oosterweelverbinding – Verkeersprognoses – Scenario's mobiliteitsontwikkeling" dd 23 maart 2011, werden met het

verkeersmodel de berekeningen uitgevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum. De voorlopige resultaten van de verkeersprognoses werden op 8 april 2011 meegedeeld aan de Vlaamse Regering.

We verwijzen naar de basisrapportage voor een uitgebreide omschrijving van de eerste resultaten van de verkeersprognoses voor het Masterplan. Uit het definitieve rapport herhalen we even de belangrijkste besluiten:

- Het grootste verkeersknelpunt in Antwerpen is de Kennedytunnel, zowel qua veiligheid, als doorstroming. Om hieraan te verhelpen is een derde Scheldekrusing nodig. De derde Scheldekrusing biedt bovendien een congestievrij alternatief bij calamiteiten op de ring, waarmee we gezien de blijvend hoge belasting hiervan in alle scenario's nog steeds rekening moeten houden. Dankzij de tol in de Oosterweeltunnel, blijft deze ook congestievrij en vormt zij geen hinderpaal voor het bereiken van de verhoogde modal split. Bijkomend ontlast de nieuwe aansluiting van de Oosterweelknoop op de Oosterweelsteenweg de binnenstad en laat zij een efficiëntere bediening van de haven toe.
- De volledige realisatie van het Masterplan 2020 lijkt in staat om de zwaarste congestieproblemen op te lossen. De resterende knelpunten zijn lokaal, beheersbaar of kunnen verholpen worden.
- De verbinding R11/A102 kan de zuidelijke R1 gedeeltelijk ontlasten, maar kan het verkeer niet integraal overnemen.
- De modal split heeft een belangrijke gunstige impact op het onderliggende wegennet en de stadswegen. Om de vooropgestelde modal split te bereiken, is een aanvullend flankerend beleid noodzakelijk.
- In de verschillende scenario's is het volume aan Scheldekrusend verkeer zeer stabiel.

Het finale rapport werd op 20 september 2011 afgewerkt en werd op 23 september 2011 aan de Vlaamse Regering bezorgd en op de website van het Vlaams Verkeerscentrum gepubliceerd (<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/nieuwsitems/2011/nieuws-110923-masterplan>).

Verfijning conceptontwerp

Tussen november 2010 en juli 2011 organiseerden BAM en de stad Antwerpen een reeks workshops, waarbij ook telkens stakeholders¹ werden uitgenodigd. Het doel van deze workshops was om de verschillende betrokken actoren op de hoogte te brengen van het ontwikkelde conceptontwerp voor de ondertunnelde oplossing van de Oosterweelverbinding op Rechteroever en om een aanzet te geven aan een gezamenlijk ontwerp- en ontwikkelingsproces voor de realisatie van dit project.

Deze werkgroepen rapporteren aan het Projectteam Oosterweelverbinding.

Er werd gewerkt met een focus op telkens één projectonderdeel:

- Oosterweelknooppunt en Royersluis
- Straatsburgbrug
- Rechteroever
 - Thema water : Waterhuishouding, problematiek Schijn en Lobroekdok

¹ (AMT, GHA, De Lijn, NV De Scheepvaart, VMM, ...)

- Thema wegen : Aansluitingen R1 op onderliggend wegennet: Groenendaallaan, Schijnpoortweg, Ijzerlaan
- Linkeroever:
 - Thema groen : Zone rond Sint-Annabos en Esmoreitpark
 - Thema wegen : Aansluitingen snelweg op Blancefloerlaan en parallelwegen

Lobroekdok

Op het politiek Stuurcomité van 21 september 2011 werd de voorgelegde beslissingsnota Lobroekdok goedgekeurd. In deze nota worden de thema's en uitgangspunten beschreven met betrekking tot de overdracht, sanering en bestemming van het Lobroekdok en haar afwateringsconstructie in functie van de aanleg van de Oosterweelverbinding.

Volgende beslissingen werden genomen:

- De stad Antwerpen draagt het Lobroekdok in eigendom over aan BAM
- Het Vlaams Gewest draagt de kosten van sanering en ontruiming Lobroekdok.
- BAM neemt de bodemsaneringsverplichting over van de stad Antwerpen en zal tevens voor rekening van het Vlaams Gewest instaan voor de ontruiming van het dok (verwijderen schepen, wrakken en achtergelaten voorwerpen).
- De Vlaamse regering machtigt BAM tot het nemen van politionele verordeningen inzake de toegankelijkheid van het Lobroekdok.
- Na de realisatie van de OWV draagt BAM het resterende Lobroekdok over aan het Vlaams Gewest voor verdere bestemming, beheer en exploitatie.
- De keuze van ligging en aard van de nieuwe afwateringsconstructie zal mede bepaald worden door de nabestemming van het Lobroekdok.
- BAM krijgt de opdracht om de in deze nota opgelijste voorbereidingswerken aan te vatten en de coördinatie op zich te nemen van de werken inzake de verplaatsing van nutsleidingen in ruime zin.
- Het Werkcomité krijgt de opdracht om met alle betrokken diensten van het Vlaams Gewest en de stad Antwerpen een voorstel uit te werken voor de nabestemming van het Lobroekdok en de randvoorwaarden die hieruit voortvloeien inzake toegankelijkheid, bereikbaarheid en bevaarbaarheid. Een voorstel wordt verwacht tegen einde 2011. Alle betrokkenen komen samen op 18 november 2011 op basis van een reeks onderzoeksvragen hen verstrekt op 14 oktober 2011.

2.3.2. Onteigeningen

Van de circa 650 percelen die het voorwerp uitmaken van het onteigeningsplan Oosterweelverbinding van 2007 zijn er tot op heden ongeveer 120 (nog) niet verworven. De overgrote meerderheid van de niet verworven percelen behoren tot het patrimonium van een overheid of publiekrechtelijke instelling (Belgische Staat, Vlaams Gewest, stad Antwerpen, GHA,...).

Het Aankoopcomité leverde begin maart 2011 de raming op van de stedelijke onroerende goederen die hetzij reeds vervat zaten in het onteigeningsplan Oosterweelverbinding, hetzij bijkomend benodigd zijn conform het huidige conceptontwerp van OWV.

Met AG Vespa werd onderhandeld omtrent de modaliteiten van overdracht van deze goederen in uitvoering van de regeringsbeslissing van 24 september 2010. De overeenkomst werd inmiddels goedgekeurd door het Antwerpse college, de gemeenteraad en de Vlaamse Regering (VR2011 2309 DOC.0969/1, DOC.0969/2, DOC.0969/3, DOC.0969/4, en DOC.0969/5) (zie 2.5.3).

De opmaak van een nieuw onteigeningsplan zal gebeuren simultaan met, hetzij onmiddellijk volgend op de GRUP-procedure.

2.3.3. Nutsleidingen

Het verplaatsen van de nutsleidingen ligt op het kritieke pad en de voorbereidingen zijn lang, complex en ingrijpend. Dit proces vergt duidelijke afspraken over taken, verantwoordelijkheden, technische randvoorwaarden en coördinatie tussen BAM, AWV en de stad.

Daarbij moet nagegaan worden wat in de huidige fase reeds kan voorbereid worden op basis van wat reeds gekend is vanuit het conceptontwerp.

Een werkgroep Nutsleidingen met stad, AWV en BAM leverde oa. input voor het ontwerp van overeenkomst tussen BAM en de stad Antwerpen inzake nutsleidingen. Deze overeenkomst werd ondertussen goedgekeurd (zie 2.5.3). De overeenkomst houdt, naast het financiële engagement van de stad Antwerpen, in dat BAM alle taken en verantwoordelijkheden inzake het verplaatsen van nutsleidingen op zich neemt. Na afspraak met AWV (en desgevallend ook met NV De Scheepvaart, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen,...) inzake de correcte administratieve afhandeling kan BAM vervolgens de prioritaire conflictpunten op het kritieke pad aanvatten.

2.3.4. Bouwdok

In de goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst m.b.t. het bouwdok voor de tunnelelementen is overeengekomen dat BAM instaat voor de aanleg van het bouwdok en dat het Gemeentelijk Havenbedrijf zich engageert voor de betaling van de kosten ten belopen van een bedrag van 88 miljoen euro. Het is één van de acties die kritiek zijn voor het halen van de timing van de OWV.

In de samenwerkingsovereenkomst (zie punt 2.5.3) werd door beide partijen de intentie vastgelegd om het bouwdok in het Antwerpse havengebied te realiseren.

Voor wat betreft het transport van de tunnelelementen heeft het Werkcomité beslist dit onder de verantwoordelijkheid van de aannemer/opdrachtnemer te plaatsen. Het havenbedrijf verbindt zich ertoe geen enkele vergoeding, kost, last, belasting of taks of wat dan ook aan te rekenen voor of met betrekking tot het transport van de tunnelelementen

2.3.5. Protocollen

De NV BAM heeft in het kader van de voorbereidingen voor de Oosterweelverbinding een aantal protocollen, overeenkomsten en afspraken getroffen en aanbestedingen in de markt gezet. De werkgroep “protocollen” komt wekelijks samen om de stand van zaken te bespreken. Voor elk van de stakeholders wordt een hoofdprotocol opgesteld. Het akkoord over de prioritaire hoofdprotocollen is vereist voor het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomst met de NV Tunnel Liefkenshoek.

In de onderstaande tabel worden de af te sluiten protocollen opgelijst met hun huidige status.

Nr.	Protocol			Status op 21/10/2011
1	Kaderovereenkomst met Vlaams Gewest			interne voorbereiding
2	Stad	2.A	OWV (basisprotocol)	opstartfase
		2.B	Samenwerkingsovereenkomst Nutsleidingen	klaar voor ondertekening
		2.C	Samenwerkingsovereenkomst Lobroekdok	overlegfase
		2.D	Samenwerkingsovereenkomst Grondoverdracht	klaar voor ondertekening
		2.E	Samenwerkingsovereenkomst Mexico Eiland	klaar voor ondertekening
3	GHA	3.A	OWV (basisprotocol)	klaar voor ondertekening
		3.B	Financieringsovereenkomst Kades	ondertekend
		3.C	Financieringsovereenkomst Bouwdok	ondertekend
		3.D	Overeenkomst BTW	ondertekend
		3.E	Samenwerkingsovereenkomst Bouwdok	overlegfase
4	NV De Scheepvaart			klaar voor ondertekening
5	W&Z			overlegfase ontwerpvoorstel
6	AMT	6.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase ontwerpvoorstel
		6.B	Samenwerkingsovereenkomst Royerssluis	
7	De Lijn			aanvangsfase overleg
8	AWV			overlegfase ontwerpvoorstel
9	AWV + VVC			overlegfase ontwerpvoorstel
10	VVC + De Lijn + AWV			
11	AquaFin			aanvangsfase overleg
12	Vijzelgemalen Schijn: VMM + AquaFin			
13	VMM			
14	ANB			
15	Belmagri (Kessenich)			
16	EMA			
17	Total (TPA)			
18	Infrabel			
19	Archeologie: Stad + VIOE + Monumenten & Landschappen			
20	DAB Vloot			
21	Regatta: Stad + ANB + AquaFin + Vooruitzicht			klaar voor ondertekening
22	NMBS Holding			
23	Exxon			
24	MOW			
25	Fluxys			
26	Federale Politie (handhavingszone + weegbrug E34)			aanvangsfase overleg

2.3.6. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)

De ondertunnelde variant voor de Oosterweelverbinding vereist een aanpassing van het bestaande GRUP Oosterweelverbinding.

Voorafgaand aan de opmaak van het nieuwe GRUP zal een Plan MER procedure moeten doorlopen worden volgens het generieke spoor.

BAM heeft daartoe op 18 februari 2011 aan de Vlaamse Regering een verzoek gericht tot overname van de Plan MER plicht.

Bij brief van 3 maart 2011 van secretaris-generaal van het departement RWO werd het verzoek tot overname ingewilligd.

Het plan MER dient opgemaakt te worden door een team van erkende MER-deskundigen onder de leiding van een Plan MER coördinator.

BAM heeft op 22 februari 2011 een overheidsopdracht bekendgemaakt tot aanstelling van een Plan MER coördinator. De Raad van bestuur keurde op 15 april het gunningsverslag goed en heeft de opdracht toegewezen aan de firma Antea.

Het kennisgevingsdossier is thans opgemaakt door het team onder leiding van de Plan MER coördinator en ingediend op 4 november bij de dienst MER om nadien ter inzage te worden gelegd voor het publiek vanaf 16 november tot 16 december.

Ook voor het Ruimtelijk Veiligheidsrapport dat deel uitmaakt van het GRUP dossier zijn de eerste voorbereidende gesprekken gevoerd. Op korte termijn wordt een overleg voorzien met de bevoegde cel-Veiligheidsrapportering.

2.3.7. Minder Hinder

Het bestaande Draaiboek Minder Hinder voor de Oosterweelverbinding zoals uitgewerkt voor de brugvariant werd gescreend op de toepasselijkheid voor de tunnelvariant.

Werfinrichting, werfcommunicatie en verplichte omleidingen horen bij de concessienemer. Al deze maatregelen worden opgelijst en geraamd. Als daarenboven nog maatregelen genomen of gevraagd worden, zoals P&R, openbaar vervoer en facultatieve omleidingen, dan vallen deze niet binnen de opdracht van de concessienemer.

De bestaande Stuurgroep Minder Hinder werd geïnformeerd over het gewijzigde project, timing en principes.

2.4. Planning

De oorspronkelijke planning, meegegeven met het eindrapport van de Projectleider dd. 22 september 2010, werd bijgewerkt en aangevuld. Een vereenvoudigde voorstelling op A4 wordt gegeven als bijlage.

Voor de herevaluatie van de algemene planning zijn alle deelprocessen bekeken en besproken met de procesverantwoordelijken. Uit deze evaluatie wordt 1 juni 2015 vooropgesteld als startdatum voor de hoofdbouwwerken van de Oosterweelverbinding. Om deze datum te behalen werden volgende aandacht- en knelpunten gedetecteerd:

Vergunningen

- Opmaak Plan-MER

De timing van de Plan-MER is bepalend in het gehele vervolgtract. (GRUP, projectMER, Bouwvergunning OWV, ...). De opmaak van een kennisgevingsdossier Plan-MER voor de dienst MER heeft een vertraging opgelopen van ca. 1 maand. Er dient over gewaakt te worden dat alle procedurestappen tijdig voorbereid en opgestart worden. Hiertoe wordt de planning minstens maandelijks opgevolgd door het Werkcomité.

- Ruimtelijk uitvoeringsplan

Het ruimtelijk uitvoeringsplan start na de opmaak van het conceptontwerp OWV en is daardoor bepalend voor het versturen van het voorontwerp GRUP OWV (Plan-MER 21/07/2012 + RVR 31/08/2012 moeten klaar zijn).

De aanstelling van de opsteller van het RVR en het voorbereiden van de gehele procedure m.b.t. het RVR is daarom van belang. De opsteller van het RVR kan de opmaak nu al starten op basis van de haalbaarheidsstudie TV SAM.

- **Onteigeningen en afbraak**

Het tijdig ter beschikking staan van gronden is een aandachtspunt gelet op de omvang en de aard van de bijkomende gronden, het opzeggen of inperken van concessies en de afbraak van constructies. Acties zijn:

- Wat betreft de benodigde percelen moet de doorlooptijd uitgeklaard worden per perceel voor de verwerving/onteigening en desgevallend de afbraak van hierop aanwezige constructies.
- Zo snel mogelijk onderhandelingen met betrokkenen starten en trachten tot een minnelijke schikking te komen. De procedures in der minne moeten voor een aantal specifieke bedrijven dringend aangevat worden.
- Een nieuw onteigeningsplan dient als terugvalpositie indien een minnelijke schikking niet lukt.

Ontwerp

Het studiebureau moet in januari 2012 kunnen starten met de eerste deelfase van het ontwerp, met het ontwerpen van leidingenkokers en andere civieltechnische werken ten behoeve van het verplaatsen van nutsleidingen, en andere ontwerptaken.

Een vertraging op deze startdatum zet meteen heel wat druk op het geheel van de planning. De resterende drie maanden in 2011 moeten efficiënt gebruikt worden om nog in 2011 tot gunning te kunnen overgaan.

Aanbesteding

De procedure m.b.t. contractsluiting met de aannemer OWV werd ingekort. De aanbestedingsprocedure werd teruggebracht van 26 naar 22 maanden, met name door het inkorten van de periode voor het opmaken en indienen van offertes. Dit is te verantwoorden aangezien het een EB-procedure² betreft i.p.v. een DBFM-procedure. De vereiste inspanningen voor de aannemer voor de opmaak van zijn offerte is daardoor beperkter. Het project zal wellicht niet in één geheel aanbesteed worden, maar in optimale onderdelen. Hierdoor wordt de aanbestedingsprocedure eenvoudiger voor de aannemers.

² EB: Engineering Building

Bouwdok

Volgens de Overeenkomst met het GHA betreffende het bouwdok is verondersteld dat in september 2012 het besluit van de Vlaamse Regering omtrent de procedure afbakening GRUP genomen is. Op dat ogenblik (september 2012) dient BAM te weten of de zone Saeftinghe beschikbaar is of zij op zoek moet gaan naar een andere locatie voor het bouwdok.

De project-MER van het bouwdok dient tijdig te starten en het kennisgevingsdossier voor de project-MER is daarom gelijktijdig klaar met de veronderstelde definitieve beslissing van de Vlaamse Regering in december 2012.

Naast de procedures dienen ook de grondverwerving en het vrijmaken van de terreinen tijdig klaar te zijn om te starten met de bouw van het bouwdok.

De reserves op vlak van timing zijn beperkt. Gezien de grondverwerving t.h.v. het Saeftinghedok maatschappelijk gevoelig ligt en BAM zowel voor deze grondverwerving als voor het afbakening GRUP afhankelijk is van derden, dient dit proces nauwgezet te worden opgevolgd.

Voorbereidende werken omgeving Kanaaltunnels

- Kademuren

Het doorlopen van de procedures en de bouw van de kademuren voor de bouw van de Kanaaltunnels is klaar eind mei 2015, net vóór de start van de bouw van de Oosterweelverbinding. Daarbij kan wel gemeld worden dat de werken voor de bouw van de Kanaaltunnels in het Albertkanaal niet onmiddellijk starten. Eerst moeten de tunnelelementen nog gebouwd worden. Er is dus wat speling (tot start baggerwerken) mogelijk voor wat betreft de bouw van de kademuren.

- Nutsleidingen

De verplaatsing van de leidingen in de zone Schijnpoort zijn bepalend voor de start van de werken OWV. De leidingen in deze zone moeten zijn verplaatst op 30/05/2015.

Het ontwerp, de aanbesteding en de bouwaanvraagprocedures voor deze werken verlopen zoveel als mogelijk gelijktijdig, waarbij parallel aan het einde van het ontwerp, gestart wordt met de opmaak van de bouwvergunningaanvraag, en gelijktijdig de aanbestedingsprocedure wordt doorlopen zodat bouwvergunning en aanbesteding gelijktijdig klaar zijn.

2.5. Projectteam financiering/structurering

Het projectteam financiering/structurering heeft op 5 en 30 mei kennis genomen van de eerste resultaten van de Base Case (zie punt 2.5.2).

2.5.1. Reorganisatie

Om de reorganisatie van BAM mogelijk te maken is een aanpassing nodig van het BAM-decreet. Deze aanpassing moet BAM toelaten bevoegdheden inzake de realisatie van de Scheldeoververbindingen over te dragen aan de toekomstige concessienemer en ondersteunt de concessie met garanties op het vlak van tolexploitatie en waarborgen.

Het Politiek Stuurcomité gaat principieel akkoord met een snelle overgang door middel van decreetsaanpassing eind 2011 en een concessie in één beweging. Het ontwerp van decreet werd op 6 oktober 2011 ingeleid bij de Inspectie van Financiën.

2.5.2. Financieel model

Voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding met de Cut&Cover-variant werd een financieel model opgesteld (de zogenaamde Base case) teneinde de economische leefbaarheid van het project te beoordelen.

De Base case steunt op de gegevens inzake realisatiekosten (Design&Build) zoals deze heden zijn bepaald in de haalbaarheidsstudie van de Cut&Cover-variant. De onderhouds- en exploitatiekosten in de concessiestructuur werden aan de hand van referentieprojecten en de ervaring van de Liefkenshoektunnel opgesteld. Tevens werden de bijdragen van de stad Antwerpen en de haven conform de beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2011, de toltarieven en de aanwezigheid van een Gewestwaarborg in de Base case opgenomen.

Voor de becijfering van de tolinkomsten hanteert het model de recent ter beschikking gestelde resultaten uit de nieuwe verkeersmodellen van het Vlaams Verkeerscentrum (VVC). Deze resultaten geven een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer, voornamelijk in functie van lokale economische ontwikkelingen rond de stad Antwerpen en de haven. Deze ontwikkelingen worden verondersteld tot 2030 geleidelijk plaats te vinden. In afwachting van sensitiviteitsanalyses door het VVC hanteren we een voorzichtigheidsmarge van -23%, gebaseerd op enkele Europese studies inzake trafiekprognoses en als gehanteerd door S&P.

De veronderstelde D&B-aanpak in de concessiestructuur heeft ten aanzien van de eerder gehanteerde DBfM-benadering enkele gevolgen die positief doorwerken op het financieel model, voornamelijk in de vorm van lagere kosten voor financiering en zekerheidsstellingen. In vergelijking met een DBfM-aanpak houdt een D&B ook een terugname van risico's in, waarvan de gevolgen op de financierbaarheid minder zichtbaar zijn in het financieel model. Voor institutionele investeerders, rating agentschappen, de EIB, Eurostat en tenslotte ook voor het Vlaams Gewest als garantieverstrekker is het essentieel dat het project op zichzelf voldoende robuust is en niet in te verregaande mate steunt op de Gewestwaarborg. In deze context is het dan ook essentieel dat de projectorganisatie van TLH NV een aanzienlijke kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding krijgt ten opzichte van de huidige projectorganisatie zoals BAM die kent teneinde de toegenomen risico's op zelfstandige wijze te kunnen managen.

De termijn tot aan financial close is nog aanzienlijk. Heel wat van de nu gehanteerde aannames moeten dan ook met grote omzichtigheid worden benaderd (evoluties op de financiële markten, Basel III, rente, inflatie, materiaalprijzen). Dit wordt deels aangekaart middels de sensitiviteitsanalyses die ten aanzien van de base case zijn uitgevoerd (verhoging bouwkosten, verhoging financieringskost, verlenging bouwtermijn).

Het base case scenario laat behoorlijke resultaten zien: de verhouding vreemd versus eigen vermogen (gearing) blijft aanvaardbaar, de schulden kunnen ruim binnen de looptijd van de concessie worden terugbetaald, en het rendement op het eigen vermogen bedraagt een respectabele marktconforme 9%. Uit de sensitiviteitsanalyse blijkt dat het model vooral gevoelig is voor hogere bouwkosten, hogere financieringskosten en lagere tolinkomsten. Een stijging van de onderhoudskosten of een langer durende bouwfase werkt dan weer minder sterk door. Vooral scenario's waarin deze sensitiviteiten met elkaar worden gecombineerd, leiden tot problemen.

Gezien de vrij brede sensitiviteitsanalyse die wordt beschouwd (o.a. in functie van de nog lange termijn tot aan financial close) is dit evenwel geen abnormale bevinding. Een uitspraak over de robuustheid van het financieel model zoals investeerders of Eurostat ernaar kijken, zal pas op een later tijdstip volgen. Belangrijk is dat in de aanloop daartoe de base case met zorg

bewaakt wordt en meer zekerheden worden bekomen waardoor de bandbreedte van de door te rekenen sensitiviteiten kan inperken.

Conclusies

De Base case toont aan dat het project zoals het op heden is afgebakend, rekening houdende met de bijdragen van de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf, kan gedragen worden uit de toekomstige toelinkomsten zoals ze blijken uit de verkeerscijfers van het Vlaams Verkeerscentrum. Er is aldus een voldoende basis om BAM toe te laten de onderhandelingen met TLH NV als kandidaat-concessionier op te starten en daartoe een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten.

Uit de sensitiviteitsanalyse blijkt tevens dat deze base case met zorg moet bewaakt worden (kostenbewaking, goede afspraken met stakeholders etc) en dat de bandbreedte van de onzekerheden moet vernauwen, o.a. door de risico-allocatie scherp te stellen, rulings te bekomen, het ontwerp verder te detailleren.

Het financieel model moet inherent robuust zijn en in staat om een schok op te vangen zonder dat meteen toevlucht gezocht zal moeten worden tot het aanspreken van de Gewestwaarborg. Het is dan ook essentieel dat TLH NV voldoende gekapitaliseerd is op het ogenblik dat de financiering wordt aangetrokken.

Tenslotte is het opbouwen van een sterke projectorganisatie een voornaam aandachtspunt teneinde de risico's te managen en de kosten en de planning onder controle te houden.

2.5.3. Inbreng van de stad en de haven

Op 24 en 30 september 2010 (VR PV 2010/36 – punt 0035 en VR PV 2010/37 – punt 1) besliste de Vlaamse regering over de verdere aanpak van het masterplan 2020 en het dossier van de Oosterweelverbinding. Hierbij werd de inbreng door de stad Antwerpen en het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding vastgesteld op :

Bijdrage stad Antwerpen :

Verplaatsing nutsleidingen :	84,0 mln €
Aanleg overkapping Stedelijk Plein aan Sportpaleis :	13,5 mln €
Meerwaarde Eilandje :	70,0 mln €
Overdracht van de gronden, geraamd op :	10,0 mln €

Bijdrage Havenbedrijf :

Aanleg kaaimuren en maatregelen verkeersregeling scheepvaart :	84,8 mln €
Aanleg Bouwdok en transport tunnelelementen :	88,0 mln €

Voor de realisatie van deze bijdragen werden samenwerkingsovereenkomsten onderhandeld met de stad Antwerpen en het GHA.

De samenwerkingsovereenkomsten werden gefinaliseerd in de week van 5 september met een goedkeuring van het Gemeentelijk Havenbedrijf op 6 september en goedkeuring door het College op 7 september en voor te leggen op de Gemeenteraad van 20 september. De Raad van bestuur van BAM keurde een eerdere versie principieel reeds goed. De goedkeuring van de definitieve versies vond plaats op de raad van bestuur op vrijdag 23 september 2011. Deze overeenkomst kwam op vrijdag 23 september 2011 als mededeling op de Vlaamse Regering

(VR 2011 2309 MED.0455/1, MED.0455/2, MED.0455/3, MED.0455/4, MED.0455/5 en MED.0455/6)

De inbreng van de stad en de haven zijn financiële verbintenissen geworden in tegenstelling tot de initieel beoogde resultaatsverbintenissen. Dit legt de risico's inzake realisatie en timing in hoofdzaak bij BAM. BAM dient hiertoe een voldoende sterke projectorganisatie op te zetten.

Met de stad Antwerpen worden 3 overeenkomsten afgesloten:

1. *De aanleg van het Stedelijk Plein als onderdeel van het Masterplan 2020 en de betaling door de stad Antwerpen van een toelage aan BAM voor meerkosten in verband met de gewijzigde nutsleidingenproblematiek op Rechteroever;*

De Vlaamse regering besliste op 24 september 2010 om het Viaduct van Merksem, dat zich bevindt op de plaats waar de R1 aansluit op de Oosterweelverbinding, te slopen en de R1 op die plaats in te tunnelen. Hierdoor zal er bovengronds ruimte worden gecreëerd voor de aanleg van het Stedelijk Plein dat zich zal bevinden tussen de wijk Schijnpoort en het Sportpaleis. De stad Antwerpen heeft de redelijke verwachting dat ingevolge de aanleg van het Stedelijk Plein de wijk Schijnpoort en de gehele buurt van het Sportpaleis zal worden opgewaardeerd. Meer in het algemeen is de ontsluiting van Antwerpen van groot belang voor de stad Antwerpen. Om die redenen wenst de stad Antwerpen bij te dragen in de kosten die gepaard gaan met de aanleg van het Stedelijk Plein.

Er is uitgegaan van een bedrag van maximaal 13,5 miljoen euro als geraamde realisatiekosten van de naakte dekplaat en haar bescherming zonder enige inrichting. Deze dekplaat zal worden gerealiseerd als overkapping van de R1 ter hoogte van het Sportpaleis en waarop het Stedelijk Plein en omliggende wegen zal worden aangelegd.

De beslissing om de Oosterweelverbinding te sluiten met een cut & cover tunnel heeft een significant zwaardere impact op de problematiek van te verplaatsen nutsleidingen dan bij het oorspronkelijk voorziene Oosterweelviaduct. Hierdoor ontstaan aanzienlijke bijkomende kosten, onder meer met betrekking tot de studie, uitwerking en coördinatie (van de tracés) van te verplaatsen nutsleidingen en de aanleg van nieuwe nutsleidingen.

Gelet op, enerzijds, het grote belang van de ontsluiting van Antwerpen in hoofde van de stad Antwerpen en om ertoe bij te dragen dat de Oosterweelverbinding kan gerealiseerd worden, niettegenstaande hogergenoemde meerkosten, en, anderzijds, de te verwachten opwaardering van de buurt rond het Sportpaleis en Eilandje, is de stad Antwerpen bereid om deze meerkost inzake nutsleidingen voor een bedrag van maximaal 84 miljoen euro ten laste te nemen. Dit is de geraamde realisatiekosten van de verplaatsing van nutsleidingen in het projectdeelgebied Rechteroever.

Het begrip “nutsleidingen” dient ruim te worden geïnterpreteerd. De ter zake gemaakte raming hield immers niet alleen rekening met de “klassieke” leidingen en kabels (elektriciteit, gas, telecom, kabeltelevisie, drinkwaterleidingen), maar ook constructies voor het vervoer van afvalwater (collectoren Aquafin), omlegging waterloop Schijn en het bemalingswater R1. De realisatie van een nieuw afwateringskanaal tussen het Nieuwe Lobroekdok en het Albertkanaal/Asiadok valt niet onder deze samenwerkingsovereenkomst..

2. *De verkoop van bepaalde onroerende goederen en de toekenning van een recht van opstal op bepaalde onroerende goederen noodzakelijk voor de realisatie van de Oosterweelverbinding;*

De beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 bepaalt dat de stad Ant-

werpen instaat voor “10 miljoen euro tijdelijke en definitieve verwervingen van gronden in bezit van de stad”.

Het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen van 4 oktober 2010 voorziet in uitvoering de van beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 een overdracht van patrimonium, omschreven als “Marnex, Zand, Burchtse Weel, Noordkasteel : 10.000.000 euro”.

In het licht van deze beslissing hebben BAM, de stad Antwerpen en het Vlaams Gewest middels deze samenwerkingsovereenkomst juridisch bindende afspraken uitgewerkt m.b.t. de overdracht van bepaalde onroerende goederen en de toekenning van een recht van opstal op bepaalde onroerende goederen noodzakelijk voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

3. *De betaling door de stad Antwerpen van een vergoeding aan BAM ingevolge de stedenbouwkundige meerwaarde Eilandje tegen uitgifte door BAM van niet stemgerechtigde Winstbewijzen;*

De wijziging van het oorspronkelijk concept voor de Oosterweelverbinding, en in het bijzonder de beslissing om de Oosterweelverbinding te sluiten met 2 tunnels in plaats van met een combinatie tunnel – brug, heeft een impact op de mogelijkheid tot stedenbouwkundige ontwikkeling van het noorden van Antwerpen en op het zogenaamde “Eilandje” in het bijzonder. Met name gaat de stad Antwerpen uit van de redelijke verwachting dat door de aanleg van de cut & cover tunnel m.b.t. het Mexico-eiland een hogere waarde realiseerbaar is in hoofde van de stad Antwerpen dan mogelijk zou zijn geweest indien het oorspronkelijk concept voor de Oosterweelverbinding was gerealiseerd.

In het Collegebesluit van de stad Antwerpen van 4 oktober 2010 is in dat verband bepaald dat het belangrijkste voordeel erin bestaat dat de ondertunnelde oplossing de ontwikkelingskansen ten noorden van de stad niet negatief hypothekeert.

De ondertunnelde oplossing voor de Oosterweelverbinding heeft evenwel aanzienlijke meerkosten tot gevolg. De stad Antwerpen heeft zich blijkens de beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 en het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 4 oktober 2010 akkoord verklaard om ervoor in te staan dat ter vergoeding van deze kosten ondermeer een bedrag van 70 miljoen euro aan BAM zou worden betaald.

Deze bijdrage zal de vorm aannemen van een duurzame terbeschikkingstelling van de hoger vermelde fondsen door de stad Antwerpen aan BAM middels intekening door de stad Antwerpen op door BAM uit te geven niet stemgerechtigde Winstbewijzen.

Met het Gemeentelijk Havenbedrijf werden 2 overeenkomsten afgesloten:

1. *het bouwdok voor de realisatie van de Oosterweelverbinding*

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen betaalt een financiële bijdrage in de kosten aan BAM voor de kosten die BAM dient te maken voor de realisatie van een bouwdok voor de tunnelementen en om het transport en zo nodig ook het tijdelijk parkeren van de tunnelementen in de haven te faciliteren.

Volgens de beslissing van de Vlaamse Regering van 24 september 2010 is dan ook voorzien dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen instaat voor 88 miljoen euro ten behoeve van een bouwdok waarin de tunnelementen zullen gebouwd worden. In de overeenkomst zijn juridisch bindende afspraken uitgewerkt omtrent het bedrag en de betalingsmodaliteiten.

Zowel BAM als het Havenbedrijf hebben de intentie om het bouwdok bij voorkeur te realiseren binnen het Antwerps havengebied. Het havenbedrijf verbindt er zich toe al het nodige te doen om de realisatie van het bouwdok in het Antwerps havengebied te faciliteren. In de overeenkomst werd een tijdsschema opgenomen met de (procedurele) mijlpalen (GRUP, Project-MER, bouwvergunning, ...) die gehaald moeten worden om dit mogelijk te maken.

2. *de betaling door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen aan BAM van een bijdrage in de kosten voor de afbraak van bestaande en de bouw van nieuwe kaaimuren.*

Het havenbedrijf betaalt een financiële bijdrage aan BAM voor de kosten die dienen gemaakt te worden voor de afbraak van bestaande en de bouw van nieuwe kaaimuren en voor het uitvoeren van beschoeiingswerken, teneinde de breedte en diepte noodzakelijk voor de bouw van de cut & cover tunnel te realiseren, en voor de daarbij vereiste maatregelen voor de scheepvaart.

In de beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 is dan ook bepaald dat het havenbedrijf instaat voor het bedrag van 84,8 miljoen euro “bijgesteld bedrag kaaimuren” en de maatregelen benodigd voor de verkeersregeling van de scheepvaart.

BAM zal instaan voor de werken aan de kaaimuren. Het havenbedrijf verbindt zich er toe de kosten te betalen volgens een afgesproken mijlpalenschema.

2.6. Kostprijs en financiering

In het eindrapport dd. 22 september 2010 van de Projectleider aan het Politiek Stuurcomité wordt de raming uitgebreid weergegeven. Er zijn geen nieuwe gegevens beschikbaar. .

2.7. Risicobeheersing

Op de geactualiseerde algemene planning werd intern door het Werkcomité een analyse uitgevoerd op hoofdlijnen over de risico's en mogelijke knelpunten die de algemene planning sterk kunnen beïnvloeden. Het gaat daarbij vooral om aspecten m.b.t. :

- Opmaak Plan-MER
- RUP
- Onteigeningen en afbraak
- Ontwerp
- Aanbesteding
- Bouwdok
- Kademuren
- Nutsleidingen

Zie bijlage “Planning rapportage oktober 2011”

3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u een overzicht van de projecten waarvoor entiteiten van het Beleidsdomein MOW verantwoordelijk zijn. Achtereenvolgens worden de projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, nv De Scheepvaart en de afdeling Maritieme Toegang en de fietsprojecten besproken.

3.2. Agentschap Wegen en Verkeer

3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Bij een aantal projecten zoals de Oosterweelverbinding en de R11 maken de specifieke DVM-investeringen deel uit van deze projecten. Daarnaast heeft Vlaanderen een uitgebreid DVM plan. Enkele onderdelen hiervan zijn noodzakelijk voor DVM op het gehele Vlaamse wegennet en een aantal deelprojecten dragen rechtstreeks of onrechtstreeks bij aan de mobiliteit in de Antwerpse regio. In de projectfiche DVM die bij dit voortgangsrapport is gevoegd wordt in detail ingegaan op de DVM-projecten met een impact op de mobiliteit in en om Antwerpen. Vermits de investeringen in DVM erg gevarieerd zijn is het niet mogelijk om een eenduidig te interpreteren kostprijs op te nemen in de overzichtstabel. De projectfiche DVM en de projectfiches van afzonderlijke projecten met een DVM-luik bevatten evenwel alle noodzakelijke informatie over kostprijs van de DVM investeringen.

3.2.2. E34/E313

In 2009 rondde het Vlaams Verkeerscentrum de tactische studie E313 af. In deze studie worden voorstellen gedaan om de congestieproblemen op de E313 aan te pakken.

De E313 kan uitgebreid worden in de richting van Antwerpen. Men kan een extra rijstrook aanleggen tussen de samenvloeiing van de E34 en de E313 te Ranst en het knooppunt met de A102. Daarvoor kan de vrije ruimte van de middenberm gebruikt worden, zoals ook gebeurde op de E40 tussen Brussel en Gent. Het knooppunt van de E313 met de R1 dient eveneens aangepakt te worden. In een eerste fase zal er een aanpassing gebeuren om een optimale aansluiting te realiseren met de Oosterweelverbinding. In een tweede fase dient het hele complex heringericht te worden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft inmiddels een plan-MER opgestart voor de E313 (wegvak Antwerpen Oost – Verkeerswisselaar te Ranst), dit in functie van het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) volgens het zogenaamde integratiespoor rekening houdend met de cumulatieve milieu-effecten die de verscheidene projecten (o.a. 2e spoorontsluiting, ontsluiting bedrijvenzone ENA Q8 Ranst en doortrekking tram in oostelijke richting vanaf LIVAN 1) zullen veroorzaken. Een coördinerende werkgroep behandelt de afstemming met de MER-procedures van E313, de Tweede spoorontsluiting en ENA.

Tijdens het voorjaar van 2012 zou de plan-MER afgerond moeten zijn. Op basis van deze plan-MER kan op planniveau beslist worden voor welk alternatief de GRUP-procedure wordt

opgestart. Vervolgens zal een project-MER worden opgemaakt en kan men o.a. starten met onteigeningen en het verplaatsen van leidingen.

In 2010 werd beslist om de rijbaan op de E313- wegvak Antwerpen – Ranst richting Luik herin te richten naar 4 rijstroken (spitsstrook, door inname van de pechstrook). Hieraan gekoppeld werd een wegvak uitgerust met de nodige telematica voor wegvakmanagement (o.m. rijstrooksignalisatie). Op 28 september 2011 werd de eerste spitstrook in Vlaanderen in gebruik genomen. In 2011 werd voor de uitrusting van dit wegvak 2 miljoen euro voorzien voor de signalisatie en 2,4 miljoen euro voor de wegeniswerken. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.3. A102

De derde variant, waarbij beide tunnels afzonderlijk en naast elkaar worden aangelegd in de reservatiestrook, werd voorgesteld op basis van het evoluerend voorontwerp. Het beschikbare voorontwerp toonde inmiddels reeds de technische haalbaarheid ervan aan en werd afgetoetst bij beide opdrachtgevers.

Het voorontwerp gaat momenteel uit van een cut and cover methode voor de wegverbinding. Voor de spoorverbinding wordt de mogelijke uitvoeringsmethode (cut and cover versus boring) nog verder bestudeerd.

De Vlaamse Regering voorziet momenteel de verdere concretisering van een aantal belangrijke (mobiliteits-) projecten in de oostrand van Antwerpen. Het betreft met name de aanleg van de Tweede Spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen, de aanpassing van de corridor E313/E34 tussen het knooppunt Antwerpen-Oost en de verkeerswisselaar te Ranst en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (ENA) waarvoor momenteel parallelle stappen genomen.

Omwille van de vele linken en interferenties tussen deze en andere projecten in deze regio, zoals de uitbouw van de A102, de verlenging van de tramlijn (LIVAN) of de R11, en omwille van de impact ervan op de lokale leefomgeving wordt de onderlinge samenhang (van de lopende MER-procedures en de bijhorende timings) bewaakt door een coördinerende projectgroep. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.4. R11 en zuid-ooststrand

Aan de Antwerpse gouverneur werd eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld te begeleiden in overleg met de betrokken gemeenten en alle stakeholders. Aldus werd een organisatiestructuur opgezet met o.m. een stuurgroep, een technische werkgroep, een reflectiegroep met de gemeentebesturen, en een klankbordgroep. In deze laatste groep zijn naast alle betrokken gemeentebesturen ook alle geïnteresseerde lokale stakeholders en actiecomités betrokken. Sinds voorgaande rapportage vonden 4 reflectiegroepen plaats en 2 klankbordgroepen. Met de actiecomités werd op informele wijze 4 keer samengezeten, hetgeen sterk geapprecieerd werd door de aanwezigen.

Met dit streefbeeld wil de Vlaamse overheid in overleg met de verschillende partners een visie ontwikkelen voor de R11, en dit zowel voor de lokale bovengrondse R11, als voor de vertunnelde doorgaande R11 (vanaf nu R11bis genoemd). Tegen het einde van 2011 wordt een streefbeeldstudie (tekstuele studie) en een technisch basisontwerp van de R11 en de R11 bis verwacht. Hiertoe wordt op 23 november nog een stuurgroep voorzien, evenals een laatste klankbordgroep op 28 november. Op 5 december wordt het geheel afgetoetst in de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie).

Het projectgebied wordt best gedefinieerd door de begrenzing van de momenteel lopende streefbeeldstudie, met andere woorden de R11bis, gelegen tussen de verkeersknopen met de E313 (Wommelgem) en de E19 (Craeybecxtunnel, Wilrijk), en de R11 tussen N120 en E19.

Het streefbeeld voor het deelproject "Vertunneling R11" is nagenoeg voltooid. Hieruit blijkt dat naast de eigenlijke vertunneling van de R11 ook de herinrichting van de bestaande R11 én de verkeerswisselaar E313 (A13) moeten worden meegenomen.

Na afronding van de streefbeeldstudie kan men vervolgens de MER-procedures opstarten, de te volgen MER-procedure (plan-MER, project-MER, integratiespoor of ontheffing enz.) dienen nog bepaald te worden. De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van de plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Op dit ogenblik wordt de raming opgesteld van de voorkeuroplossing uit het ontwerpstreefbeeld.

Bij de ontwikkeling van deze visie staan de volgende doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen centraal: verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Naast een verkeerskundig concept zal het streefbeeld dus ook een ruimtelijke visie op de R11 moeten bevatten. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.5. Brug Geel Oevel

De bouw van deze brug over het Albertkanaal te Oevel is een onderdeel van het PPS-project Noord Zuid Kempen.

Vermits het een DBM-contract betreft, waarbij de kosten voor het project vervat zitten in verschillende werkpakketten, gespreid over de uitvoeringstermijn van 30 maanden, kan de exacte kostprijs voor het kunstwerk niet worden achterhaald. Binnen de DBM-filosofie is dit in principe ook niet de bedoeling. Wij hebben één prijs gekregen, voor de bouw van het gehele project en voor het 30-jarige onderhoud.

Het project bevindt zich nu in de fase van de 'financial close'. De gunning van het DBM-contract vond plaats in mei 2011 onder bepaalde voorwaarden. Er werd onder anderen een DBM contract afgesloten met 2 opschortende voorwaarden, met name het verkrijgen van een bouwvergunning en het bekomen van de Financial Close. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft de drie hangende dossiers in het kader van de bouwvergunning afgewezen. De Financial Close werd op 19 oktober 2011 gesloten.

Vermits de startdatum van het project afhangt van het sluiten van de Financial Close, gesloten op 19 oktober 2011, is er nog geen definitieve planning voor het project opgemaakt. Conform de contractuele documenten van het DBM-bestek dient er binnen de maand na Financial Close een planning te worden voorgelegd. Wij zijn dus nog in afwachting van deze planning. Wel kan gesteld worden dat deze werken kort na aanvang (startdatum van het project werd gesteld op 5 december) zullen opgestart worden. Concreet mag men er vanuit gaan dat de voorbereidende werken zullen starten op 9 januari 2012. De uitvoering zelf zal een jaar duren.

De kostprijs brug bedraagt ongeveer 18,4 miljoen. Dit bedrag is de zuivere bouwkost zoals die uit de bestaande werkpakketten binnen het DBM-contract kan afgeleid worden. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.6. Tweede Tijsmanstunnel

Ten behoeve van een betere ontsluiting van de haven en een verbetering van de afwikkeling van het intra-haven verkeer voorziet het Masterplan 2020 in de ontubbeling van de Tijsmanstunnel. Dit project betreft de realisatie van deze 2e Tijsmanstunnel.

De noodzaak tot ontubbeling van de Tijsmanstunnel werd bestudeerd in enerzijds een specifieke project-MER (op last van het gemeentelijk Havenbedrijf) en anderzijds in een meer ruimere plan-MER. De problematiek werd binnen beide studies enigszins anders benaderd.

Uit de verkeersstudies die n.a.v. deze MER's werden uitgevoerd blijkt dat een aanzienlijke verbetering van de congestie mogelijk is door een aanpassingen van de ontsluitingscomplexen van en naar de tunnel op respectievelijk Scheldelaan en Noorderlaan. De herinrichting van beide aansluitingscomplexen en de aansluitende wegenis wordt geraamd op 8 miljoen euro (BTW incl) en zal worden ingepast in het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Vermits de hiervoor beschreven aanpassingen volstaan om het congestieprobleem ter hoogte van de Tijsmanstunnel op te lossen wordt de piste van een tweede Tijsmanstunnel voorlopig niet verder onderzocht. Het Agentschap Wegen en verkeer zal onderzoeken welke veiligheidsinvesteringen aan de huidige Tijsmanstunnel noodzakelijk zijn indien er geen tweede Tijsmanstunnel dien gebouwd te worden. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.7. Waasland

Het plan-MER voor de Oostelijke tangent wordt afgerond. Vervolgens dient een GRUP opgemaakt te worden en zal de onteigeningsprocedure gestart moeten worden. Afhankelijk van deze procedures kunnen de werken ten vroegste starten eind 2013 of begin 2014. De bouwtijd wordt momenteel geraamd op ca. 3 jaar.

De Westelijke tangent is in uitvoering.

Voor de verbindingsweg E34-N70 moeten nog meerdere procedures doorlopen worden, onder andere de herziening van het PRS Oost-Vlaanderen, de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en een plan-MER.

(zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.8. N49

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de N49 expressweg geselecteerd als hoofdweg tussen Antwerpen en de haven van Zeebrugge. Deze selectie houdt voor de weg twee functies in. Enerzijds vormt hij de verbinding tussen drie Vlaamse zeehavens en dus poorten op Vlaams en internationaal niveau en anderzijds vormt de weg tussen Gent en Antwerpen een alternatief voor de E17. De verdere en definitieve ombouw van de weg werkt dan ook verkeersaantrekkend voor de Liefkenshoekverbinding op de relatie tussen Antwerpen en het hinterland enerzijds en het verkeer tussen de Vlaamse zeehavens.

Om dit te bereiken dient de N49 omgebouwd te worden tussen Zelzate en de aansluiting met de A11 ter hoogte van Damme / Knokke.

In Oost-Vlaanderen dienen drie aansluitingscomplexen gebouwd te worden (te Kaprijke, Eeklo en Maldegem), alle overige kruispunten worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (door middel van bruggen of tunnels). Voor één deelproject, waarover in het streefbeeld geen beslissing werd genomen, dient een MER en GRUP opgemaakt te worden. Het betreft de aanleg van het knooppunt N49 – N456 Kaprijke en de omleidingsweg te Lembeke.

Op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen dient echter nog veel meer gerealiseerd voor de definitieve omvorming van de N49 tot autosnelweg volgens het streefbeeld en de goedgekeurde MER. Hier zijn onder andere de volgende investeringen

noodzakelijk: de bouw van diverse kunstwerken, de aanleg van +/- 5km ventwegen en de realisatie van een bochtverbetering.

De werken die noodzakelijk zijn om de N49 volledig als hoofdweg te realiseren, zijn gepland tussen 2012 en 2018. In 2011 werd 0,6 miljoen euro voorzien voor de aanleg van ventwegen langs de N49 op het grondgebied van West-Vlaanderen en werd tevens 15 miljoen euro geïnvesteerd in het gedeelte tussen Moerbeke-Zelzate en Kaprijke-Eeklo. Voor het aansluitingscomplexen N49 / N456 te Kaprijke (5 miljoen euro) en voor de tunnel N455 te Balgerhoeke te Eeklo (5 miljoen euro) wordt beroep gedaan op FFEU-middelen in het kader van het gevaarlijke puntenprogramma. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.9. R4 Gent

Het omvormen van de R4 oost is in uitvoering. Het kruispunt 7 'Skalden' werd reeds gerealiseerd. Het werd in oktober 2009 in gebruik genomen. Eind 2011 starten de werken voor het knooppunt 9 'kruispunt R4-N424 en aanleg van een fiestbrug. In 2012 zullen vervolgens de werken voor het knooppunt 4 'Gebroeders Naudstlaan Ronde - fietskokers en aansluiting op de N49' en het knooppunt 8 'Langerbruggestraat' (Hollands complex + rotondes + fietsbrug).

Voor de overige knooppunten is nog geen concrete timing gekend, enkel een indicatieve timing die afhankelijk is van de uitvoering van een studieopdracht en onteigeningsprocedures. Aangezien alle knooppunten zich in een zone van slechts 14 km bevinden, dient men om redenen van verkeershinder de timing voor deze overige knooppunten op elkaar af te stemmen. Bovendien zijn de knooppunten 5bis 'St-Kruis-Winkel' en 6 'Omgeving Moervaart' gekoppeld aan de realisatie van de voorgaande knooppunten. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.10. Boniverlei-Antwerpsesteenweg

Dit project betreft de aansluiting van de R11/R11bis op de E19. Hiervoor is afgesproken dat in het kader van de lopende streefbeeldstudie ook over deze aansluiting (en dus ook over deze verbindingsweg) een stuk zal opgenomen worden. In een volgende rapportering zal hiervoor een projectfiche worden opgemaakt

3.3. De Lijn

Om voor de hierna opgesomde tramprojecten de juiste prioriteiten te leggen wordt een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd. In het voorjaar van 2011 werd een methodologie voor deze MKBA's afgesproken.

Deze tramverlengingen situeren zich hoofdzakelijk op huidige bustrajecten. Sinds mei 2011 wordt er gewerkt aan een conceptuele benadering om tot een inkrimping en heroriëntering van het busnetwerk te komen dat aansluit op deze tramverlengingen.

Hierbij wordt een optimalisatie van de recurrente exploitatiekosten mede als uitgangspunt genomen. Een clustering van de projecten op basis van een corridorbenadering om tot betere resultaten te komen dringt zich op.

Half november zullen hieromtrent conclusies kunnen genomen worden om vervolgens rond half december de definitieve berekeningen uit te voeren voor de eigenlijke MKBA's.

Op basis van deze MKBA's zullen geactualiseerde projectfiches aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Op basis van deze gegevens zal de Vlaamse Regering de prioriteit van deze projecten bepalen.

Het tramproject 'Nieuw Zuid' zal in sterke mate bepaald worden door de andere ontwikkelingen in dit gebied zoals o.a. Spaghettiknoop en Blue Gate. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.4. De Scheepvaart

nv De Scheepvaart is ingevolge de beslissing van de Vlaamse Regering van 29 september 2010 projecteigenaar van 22 bruggen waarvan :

- één te herbouwen spoorbrug
- één nieuwe brug (brug Kruiningestraat)
- vier wegbruggen die kunnen worden aangepast
- zestien wegbruggen die integraal dienen te worden herbouw

3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart

BAM en nv De Scheepvaart bespreken de overdracht van deze bruggen. Na de overdracht zal nv De Scheepvaart deze projecten verderzetten. De documentenoverdracht tussen BAM en De Scheepvaart van de vier voormalige BAM-bruggen, waarvan De Scheepvaart ingevolge de beslissing de Vlaamse Regering van 29 september 2010 projecteigenaar is geworden, wordt gepland.

3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020

Algemeen

Het project inzake de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tussen Antwerpen en Meerhout is weliswaar een bijkomend project binnen het Masterplan 2020, maar het is geen 'nieuw' project. De beleidsbeslissing om de bruggen over het Albertkanaal te verhogen tot 9,10 m dateert al van de jaren negentig en sindsdien werden in uitvoering van de jaarlijkse investeringsprogramma's van nv De Scheepvaart al enkele bruggen over het Albertkanaal herbouwd of verhoogd tot 9,10 m.

De beslissing van de Vlaamse Regering om de verhoging van de bruggen toe te voegen aan het Masterplan 2020 houdt wel in dat de uitvoering van dit project versneld wordt.

nv De Scheepvaart wil zowel op budgettair als op organisatorisch vlak deze uitdaging aangaan.

nv De Scheepvaart gaat, in functie van de vooropgestelde timing, voor elke brug na :

- de aanwezigheid van nutsleidingen waarvoor een verplaatsing zich zal opdringen
- de omvang van de vereiste onteigeningen
- de vereisten op het vlak van Minder Hinder

Specifiek

Voor een aantal bruggen werden al concrete stappen gezet :

- De herbouw van de brug Grobbendonk is sinds 2010 in uitvoering. De nieuwe brug werd in september volledig opengesteld voor het verkeer. Thans resten nog uit te voeren de kanaalverbreding onder de brug en een aantal omgevingswerken (zie ook projectfiche in bijlage);
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst wordt einde 2011 aangevat (zie ook projectfiche in bijlage);
- De aanpassing van de sluisbrug Olen is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 van nv De Scheepvaart en wordt einde 2011 aanbesteed (zie ook projectfiche in bijlage);
- De aanbesteding van de herbouw van brug Viersel vindt in november 2011 plaats (zie ook projectfiche in bijlage);
- De ontwerpen van brug Olen-Hoogbuul en Meerhout-Veedijk zijn in opmaak; de herbouw van deze bruggen zal worden opgenomen in het meerjaren investeringsprogramma (zie ook projectfiches in bijlage);
- Voor andere bruggen worden voorbereidende gesprekken gevoerd met betrokken partners (Infrabel, AWW, gemeenten).
- De timing voor de bruggen Meerhout-Vorst en Herentals-Lier (brug 43) werden respectievelijk met 2 en 1 jaar vertraagd.

3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)

3.5.1. Royerssluis

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen. De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

De bestaande toestand werd de afgelopen maanden verder geïnventariseerd en op plan verwerkt. Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken. Met Aquafin werd de installatie van reservepompen met bijhorende leidingen, ter vervanging van de bestaande pompen in het pomphuis, ingepast in het toekomstig sluisontwerp.

Naar kosten-baten verhouding kwam het infrastructuurscenario 3 als voordeligst uit. Deze MKBA wordt geactualiseerd. De aanbesteding vond plaats op 8 augustus 2011. Er waren 6 inschrijvers. De offertes werden beoordeeld en het gunningsdossier werd overgemaakt aan de Inspectie van Financiën. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.6. Fietsprojecten

3.6.1. Algemeen

In het Masterplan 2020 werden de opgestarte fietsprojecten (Havenroute, Hoboken-Hemiksem, Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht en Districtenroute) behouden en uitgebreid met 5

bijkomende routes. Hiervoor werd opnieuw gefocused op routes die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF), routes met een aanzienlijke lengte en een cruciale rol in het netwerk, routes die aansluiten op andere Masterplan-projecten en routes die een rol kunnen spelen in het kader van impactmanagement.

Voor deze nieuwe routes kunnen de reguliere subsidies worden gebruikt zoals voor de opgestarte projecten. Fietspaden langsheen gemeentewegen die een onderdeel zijn van het BFF kunnen voor 80% (40% door de provincie en 40% door het Vlaams Gewest) worden betoelaagd via het Fietsfonds.

Voor de route langsheen het Albertkanaal kan nv De Scheepvaart optreden als bouwheer aangezien zij hier reeds werken (verbinding Albertkanaal en aanleg bruggen Albertkanaal) uitvoeren. De bijkomende inspanningen voor de aanleg van de fietspaden zijn eerder beperkt.

Per project zal op basis van het wensbeeld een plan van aanpak en een concreet financieringsplan worden uitgewerkt. Elk project wordt zal worden begeleid door een werkgroep bestaande uit een vertegenwoordiging van de desbetreffende stad en/of gemeenten, de provincie Antwerpen, het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer en eventueel BAM. De algemene voortgang van de reeds opgestarte en de bijkomende fietsprojecten kan worden begeleid door de bestaande 'stuurgroep fiets' met vertegenwoordiging van de provincie Antwerpen, het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer en BAM.

3.6.2. Albertkanaal (Kruiningenbrug tot Ijzerlaanbrug)

De hiaten in de fietsroute langsheen het Albertkanaal tussen de geplande Kruiningenbrug en de nieuwe Ijzerlaan(fiets-)brug worden aangevuld, de aantakende straten worden aangesloten. Deze fietsroute heeft een lengte van 4,4 km.

De totale kostprijs wordt geraamd op 1,8 miljoen euro.

Nv De Scheepvaart zal als projecteigenaar optreden en zal dit fietspad aanleggen samen met de verbreding van het Albertkanaal en de aanpassing van de bruggen over het Albertkanaal. De eerste deelprojecten zijn gepland vanaf 2013-2014. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.6.3. Gordel randgemeenten

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt doorheen de randgemeenten rondom Antwerpen van Schoten tot Edegem via Wijnegem, Wommelgem, Vremde, Boechout en Hove en dit op gemeentewegen over een lengte van 24 km.

O.a. de aanleg van fietspaden langsheen de Vremdesteenweg in Boechout, het centrum van Hove en de Merksembaan in Wijnegem zijn reeds voorzien door de desbetreffende gemeente. De aanpassing van de Hoogmolenbrug is reeds voorzien in het Masterplan 2020 (bruggen Albertkanaal).

De totale kostprijs wordt geraamd op 14,2 miljoen euro. (zie ook projectfiche in bijlage)

Het departement MOW schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostprijs en de timing van de uitvoering van het project. Uit deze nota moet ook blijken of onteigeningen nodig zijn en welke plannings- en vergunningsprocedures moeten doorlopen worden.

3.6.4. Ringfietspad

In de initiële versie van het Masterplan Antwerpen dreigde problemen voor het bestaande “Ringfietspad” ten gevolge van de aanleg van de stedelijke en doorgaande ringweg. Vermits nu beslist werd om geen stedelijke en doorgaande ringweg aan te leggen, kan het bestaande “Ringfietspad” behouden blijven. Het ‘Ringfietspad’ kan echter verbeterd worden. Zo kunnen comfort en de verkeersveiligheid ter hoogte van de kruising met de radiale gewestwegen verhoogd worden. Daarnaast voorziet het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk een aansluiting naar de hoofdroute langsheen de Schelde. Momenteel eindigt het fietspad ter hoogte van de Turnhoutsebaan in het noorden en de Kol. Silvertoplaan in het zuiden. De totale lengte van het ringfietspad bedraagt 15,7 km, de ontbrekende stukken samen hebben een lengte van circa 5 km.

De totale kostprijs wordt geraamd op 9,4 miljoen euro.

Vooreerst dient een oplijsting te gebeuren van de noodzakelijke aanpassingswerken aan het bestaande fietspad. De problematiek van de uitbreiding dient samen met andere Masterplanprojecten te worden bekeken en aangepakt. De zuidelijke uitbreiding moet worden afgestemd op de aanpak van de Spaghettiknoop. Voor de noordelijke uitbreiding dienen vooreerst het netwerk te worden doorgelicht alsook de potenties van de geplande projecten en de bestaande mogelijkheden op het terrein in kaart te worden gebracht. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.6.5. Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfietspad)

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt langsheen de spoorlijn en via de luchthaven van Deurne. Deze route sluit aan op het bestaande fietspad Lier-Boechout en maakt de verbinding met het ringfietspad nabij de Posthofbrug. Dit over een lengte van 5,7 km.

De totale kostprijs wordt geraamd op 3 miljoen euro.

Het Departement MOW (eventueel i.s.m. de provincie Antwerpen) schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostprijs en de timing van de uitvoering van het project. Uit deze nota moet ook blijken of oteigeningen nodig zijn en welke plannings- en vergunningsprocedures moeten doorlopen worden. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.6.6. Vremde-Borsbeek-Berchem

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt vanuit Vremde en aansluitend op de hoofdroute Antwerpen-Mechelen. Deze route heeft een lengte van 8,4 km en gaat via stads- en gemeentewegen in Antwerpen, Borsbeek en Boechout (Vremde).

O.a. de aanleg van fietspaden langsheen de Gitschotellei in Antwerpen is reeds voorzien door de stad Antwerpen.

De totale kostprijs wordt geraamd op 4,7 miljoen euro.

Het Departement MOW schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostprijs en de timing van de

uitvoering van het project. Uit deze nota moet ook blijken of onteigeningen nodig zijn en welke plannings- en vergunningsprocedures moeten doorlopen worden. (zie ook projectfiche in bijlage)

BIJLAGE 1:
Oosterweelverbinding 2010 – Uitgangspunten

OOSTERWEELEVERBINDING 2010: UITGANGSPUNTEN	
1 VERKEERSKUNDIG CONCEPT	KEUZE
ONDERWERP	
1.1 Verkeerskundig Concept	Op basis van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2020 (volgens beslissing V.R. 24 09 2010) wordt door het VVC een nieuw verkeersmodel opgemaakt met inbegrip van geplande infrastructuurprojecten zoals de aanleg van de A102 en de vertunnelde R11, alsook met een verhoogde modal split (max. 50% auto), opgedeeld in enkele scenario's. De scenario's worden toegelicht in de nota 'Oosterweelverbinding - Scenario's mobiliteitsontwikkeling', docnr. 09010_40_S0001_DEN (voorlopig Index E van 3/2/2011).
1.2 Vrachtwegverbod Kennedytunnel	Vanaf de opening van de Oosterweelverbinding is een vrachtwagenverbod (> 3,5 ton) ingevoerd in de Kennedytunnel.
1.3 Wegecapaciteit	- Scheldetunnel: 2 x 3 - Kanaaltunnels: 4 x (2 + vluchtstrook) - Kruising Albertkanaal: 2 x (4 + nr/uitvoegstrook ASC Groenendaallaan) De wegecapaciteiten worden getoetst aan de uitkomsten in het verkeersmodel van de verschillende hierboven vermelde scenario's.
1.4 Oosterweelverbinding met vrachtwagen en met tol	De Oosterweelverbinding dient vrachtwagen te verwerken. Zowel het stedelijk als het doorgaand vrachtwagenverkeer. Er is een toelating op de Oosterweelverbinding zoals vastgelegd door de Vlaamse Regering van 22/07/2005 (VR/PV/2005/29 - punt 116). Dit geldt ook voor de Liefkenshoek-tunnel.
1.5 Aansluitingen Oosterweelknoop	De Oosterweelknoop biedt aansluiting in alle richtingen. Hij biedt aansluiting voor zowel het zuidelijk deel van de haven als het noordelijk deel van de stad Antwerpen.
1.6 Op- en afritten thv Merksem	Merksem beschikt over een volwaardig op- en afrittencomplex richting R1-Noord en R1-Zuid. Aansluiting van of naar de Oosterweelverbinding is niet mogelijk.
1.7 Op- en afritten thv Deurne	Deurne krijgt een volwaardig op- en afrittencomplex richting R1 inclusief aansluitingen van en naar de Oosterweelverbinding.
1.8 Verbindingen met hoofdwegenet	De Oosterweelverbinding is aangesloten op het hoofdwegenet. Alle aansluitingen en richtingen zijn mogelijk: OWV - A12 noord; OWV - E19 noord; OWV - R1 Zuid; OWV - E34/E313 oost; OWV - E17; OWV - E34 west
1.9 Trans-Europese netwerk	De Oosterweelverbinding maakt deel uit van het Trans-Europese Netwerk voor wegtransport
1.10 Surende maatregelen	Er wordt toegepast op de OWV-Scheldetunnel en op de Liefkenshoek-tunnel. De Vlaamse Regering heeft beslist rekening te houden in te voeren. Maatregelen van dynamische verkeersleiding worden door het VVC vastgelegd in overleg met de stakeholders (nota Masterplan 2020 van 28/9/2010, p.16 - variabele teksten voor reizen en alternatieve routes, variabele bestemmingsborden). Er wordt in het kader van het rekeningrijden en van de studie van prof. Van De Voorde onderzocht in welke mate een reductie van de gevolgen voor intern havenverkeer kan toegelaten worden.
1.11 Calamiteitenregime	Het ontwerp zal getoetst worden aan de Calamiteitenregimes en op basis hiervan verder geoptimaliseerd worden.
1.12 Parallelweg OWV-LO	Tussen op- en afrittencomplex Zwijndrecht op E17 en Waaslandhaven Oost op E34-West wordt een parallelweg voorzien die fungeert als lokale verdeelweg ter ontsluiting van de woonkernen Linkeroever, Zwijndrecht en Burcht.
1.13 Omgevingsrandvoorwaarden	Het Masterplan 2020 voorziet in de aanleg van de A102 en de vertunnelde R11, met aansluitingen op bestaande hoofdwegen. Deze beide wegen dragen bij tot het beheersen van eventuele calamiteiten. De uitwerking en timing van deze projecten is in onderzoek.

2 VERKEERSTECHNISCH ONTWERP	
2.1	Toe te passen ontwerprichtlijnen Ontwerp richtlijnen Rijkswaterstaat (NOA, SATO,...). AGH en het Koninklijk Besluit, het Decreet van 1/7/2007 en het MB van de Vlaamse Regering van 23/11/2007 betreffende de Tunnelrichtlijn. Deze richtlijnen worden strikt toegepast, met uitzondering van elementen hierna opgesomd. Het betreft elementen waarbij de richtlijnen van elkaar verschillen of waarbij een minder strenge eis verantwoord kan worden.
2.2	Ontwerpsnelheid De ontwerpsnelheid in de tunnels bedraagt 80 km/u De ontwerpsnelheid in de sleuf t.h.v. Schiphoort en op de brug over Albertkanaal is 90 km/u De ontwerpsnelheid op Linkeroever bedraagt 90 km/u en in de knopen (LO, Noord en Zuid) 70 km/u De ontwerpsnelheid in de op- en afritten zijn afbouwend naar 50 km/u en zijn afhankelijk van de vorm (bocht papierclip is bvb 30 km/u)
2.3	Rijstrookbreedte De rijstrookbreedte bedraagt minimaal 3,50 meter.
2.4	Vluchtrook 3,10 m in de knaustunnels 2,50 m op de belangrijkste toegangswegen naar de tunnels (bvb op Oosterweelknoop - verder te bepalen in overleg met Brandweer) 3,00 m op wegen waarlangs vluchtwegen voorzien zijn geen vluchtrook in de Schiedetunnel
2.5	Objectafstand - Redresseerstrook 1,00 m
2.6	Minimale vrije rijhoogte 5,10 m
2.7	Zichtafstanden Enkel rekening houden met criterium "Zicht op stiktaand verkeer (stopafstand)"
2.8	Vluchthavens In afwijking met het dienstorder LIN/AVW 2001/1 van 5 april 2001, worden geen vluchthavens voorzien in de tunnels. Wel zal een vluchthaven voorzien worden onmiddellijk voor en onmiddellijk na de tunnels.
2.10	Langs helling Het hellingpercentage van langshellingen bedraagt maximaal 3%. Voor korte afstanden is in een uitzonderlijk geval een stijgende helling van 4 % toegelaten (= strenger dan Tunnelrichtlijn 2004/54/EG, Bijlage 1, § 2.2.). Op een dalende rijbaan mag in een uitzonderlijk geval een helling tot 4 % toegepast worden (= strenger dan Tunnelrichtlijn 2004/54/EG, Bijlage 1, § 2.2.). Alle overschrijdingen van de helling van 3 % zijn enkel toegelaten indien ze noodzakelijk zijn, en dienen te worden verantwoord. Er dient aangetoond te worden dat ze geen negatieve invloed hebben-4e op verkeersveiligheid noch op verkeersafwikkeling. Er mag o.a. geen snelheidsverlies van meer dan 20 km/u (dfr. NOA § 2.8.3.) optreden voor tenminste 95 % van het bestaande vrachtautopark (aan te tonen met SIMVBA). Vanuit het oogpunt van de veiligheid zijn in verkeerswisselaars en bij toe- en afritten lage hellingpercentages gewenst. In het bijzonder bij weefvakken moet de snelheidsverdeling zo homogeen mogelijk zijn. Daarom mogen weefvakken slechts voorkomen op stukken met geen of een lauwe helling (< 2%).
2.11	Dwarshelling en verkanting De minimale dwarshelling bedraagt 2,5%. Voor tunnels bedraagt de minimale dwarshelling 2 %. In bochten is verkanting maximaal 5 %.
2.12	Weef- en turbulentielengtes De weef- en turbulentielengtes zoals opgenomen in de NOA dienen gerespecteerd. Gezien het complexe karakter van de weefzones dienen de vooropgestelde ontwerpen geverifieerd worden door middel van microsimulaties. De studie "Wegontwerp in tunnels- Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels" is enkel te gebruiken als aanvulling bij de NOA en vervaagt deze niet.
2.13	Tunnelrichtlijn - 10 secondenregel De 10-secondenregel zoals vermeld in het Koninklijk Besluit dient gerespecteerd te worden. Een strikte interpretatie van dit KB leert dat deze regel van toepassing is zowel voor als na een tunnel. Daarnaast kan bekeken te worden of de Nederlandse Richtlijnen, voorgeschreven door het Bestuursorgaan - AVW (Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels) via dienstorder MOW/AVW/2008/24 een verfijning van /aanvulling op het KB kan betekenen.
2.14	Ruimtelijke helling maximaal 17 % (afglijden) en minimaal 1,5% (afwatering /slabrand)
2.15	Rijstrookbreedte In de Schiedetunnel is een fietskoker voorzien voor Schiedekruisend fietsverkeer, die aansluit op fietspadnetwerk in LO en RO. In de kanaaltunnels is geen fietspad voorzien.
2.16	Bermbreedte De bermbreedte is 2,3 m.

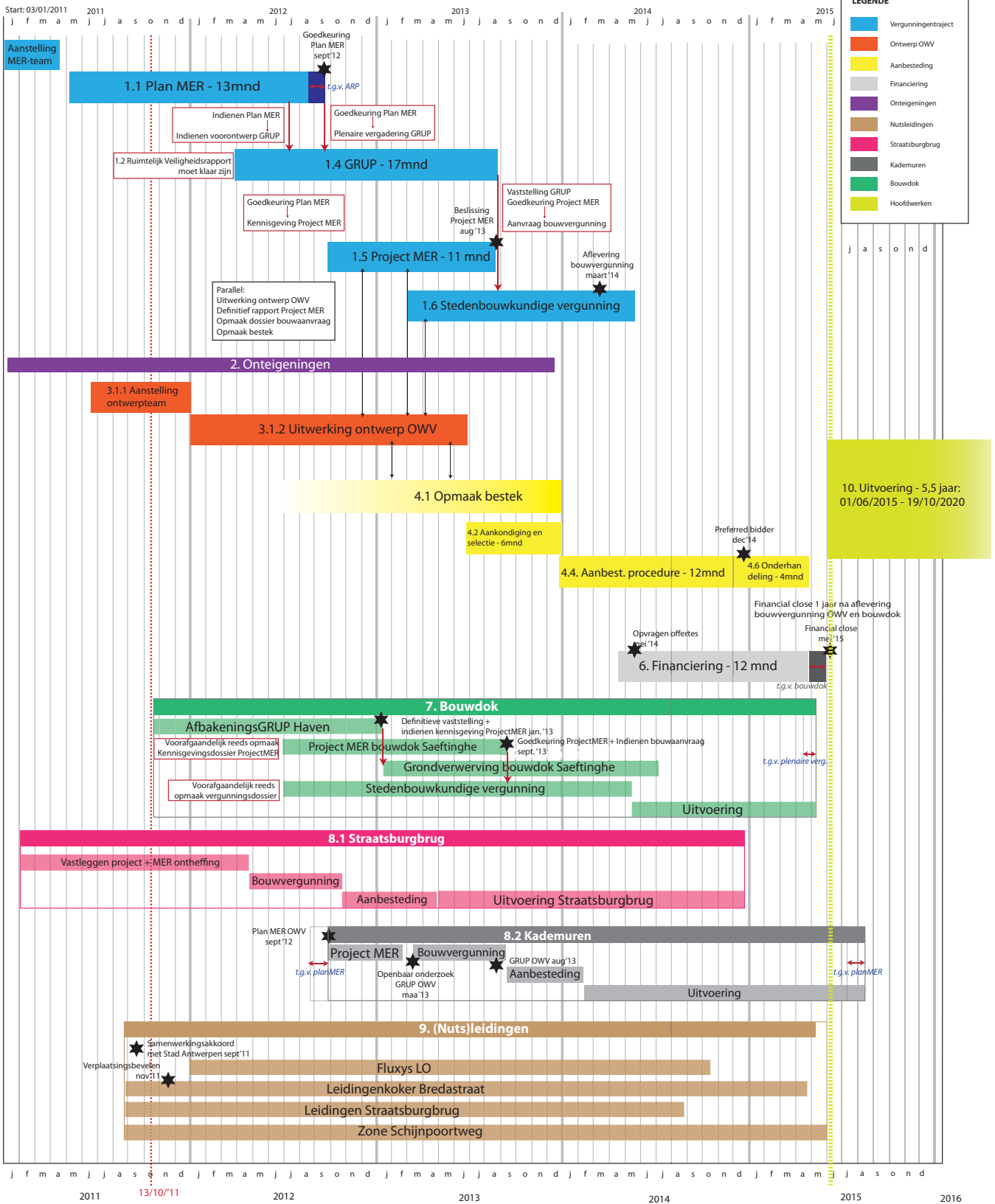
3 OMGEVINGSRANDVOORWAARDEN	
3.1	Viaduct van Merkssem Het bestaande Viaduct van Merkssem wordt afgebroken.
3.2	Slik&Schorre Impact minimaliseren en herstellen
3.3	Natuurgebied en natuurreservaat Oude Landen Oude Landen blijft gevrijwaard.
3.4	Rivierenhof Voor de aansluiting van OWV op de E313 zal een beperkte aanpassing nodig zijn van de knoop E313-R1. De innane blijft beperkt tot de GRUP-grenis volgens het GRUP OWV vastgesteld op 16 juni 2006.
3.5	RVR - Randvoorwaarden TPE/TPA Er is een eerste toetsing gebeurd door SGS m.b.t. externe veiligheid t.h.v. TPE/TPA. Er moet een gedeelte van de terreinen van TPE/TPA worden ingenomen tijdelijk (werfzones maximaal 7,5 ha) en definitief (ligging tunnelmond maximaal 2,5 ha). Deze innane is exclusief de eventuele innane voor de handhavingzone van de Fed. Pol.
3.6	Royerssluis De Royerssluis wordt gerenoveerd tot een sluisbreedte van maximaal 36 meter. De uitvoering van de renovatie Royerssluis wordt verder afgestemd op de uitvoering van de Oosterweelverbinding.
3.7	Gebouwen en constructies Maximaal behoud van de gebouwen en bedrijven t.h.v. de Oosterweelknoop. Het Straatburdodok en het Eilandje, en van hun toegankelijkheid en normale exploitatie.
3.8	Amerikadok Het Amerikadok blijft behouden in zijn huidige vorm. Het Smege-dok kan wel gedempt worden.
3.9	Albertkanaal De uitgangspunten voor het Albertkanaal zoals opgenomen in het Masterplan Antwerpen (vaargeul bodempiel: 1,75 m TAW en vrije hoogte onder bruggen 9,1 m) blijven behouden.
3.10	Bestaande ondergrondse Metrokokers thv Schijnpoortweg De bestaande ondergrondse Metrokokers t.h.v. Schijnpoort worden niet verlegd.
3.11	Nutsleidingen, leidingenkokers en collectoren. De belangrijke interfererende nutsleidingen en collectoren zullen verlegd worden vóór de start der werken; zoals op rechteroever onder andere (maar niet uitsluitend) afwateringen (Groot Schip, RWZ), Aquafinleidingen, afwatering R1) ter hoogte van Schijnpoort en kanaalkruisende leidingen ter hoogte van de Straatsburgbrug, en zoals op linkerover onder andere (maar niet uitsluitend) fluxleidingen, middenspanningsleidingen.
3.12	NMBS / HSL keermuur Er wordt rekening gehouden met de randvoorwaarden van NMBS/Infraabel/Tuchail. De bestaande keermuur en de aanwezige funderingspalen blijven behouden.
3.13	Gasontspanstation Het gasontspanstation wordt gevrijwaard. Tevens zal het ontwerp rekening houden met de hieraan verbonden risicocontouren.
3.14	Sportpaleis en Lotto Arena Zowel het Sportpaleis als de Lotto Arena blijven gevrijwaard.
3.15	Beschermde monumenten Deze opgesomde beschermde monumenten worden gevrijwaard. - Sint-Jan de Doperkerk - Hogere Zeevaartschool - Sluismeesterwoning Royerssluis - Brandweerkazerne - Pomphuis - Stadsdroogdokken
3.16	Straatsburgbrug De voorafgaandelijk aan en in functie van de werken OWV vernieuwde Straatsburgbrug dient behouden te blijven.
3.17	Noordelaanbrug De noordelaanbrug dient behouden te blijven.
3.18	Ijzerlaanbrug Het Ijzerlaanbrug wordt afgebroken en dient te worden vervangen door een fietsoverbinding op ongeveer dezelfde locatie.
3.19	Lobroekdok Het deel van het Lobroekdok nodig voor de werken OWV moet geruimd en gesaneerd worden vóór overdracht aan BAM (en concessie aan TLH). Het volledig lobroekdok zal door de Stad om niet overgedragen worden aan het Vlaams Gewest dat zich zal gelasten met de sanering. Er wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de resterende wateroppervlakte. Minimaal dient de goede waterhuishouding gegarandeerd te worden.
3.20	Waterhuishouding De waterhuishouding van het Lobroekdok, de Schijn, de afwatering R1 en de waterzuiveringsinstallatie en haar aan- en afvoersleidingen dient behouden en/of hersteld en/of verlegd te worden.
3.21	Sint-Annabos Het Sint-Annabos wordt gerooid in twee fasen ten behoeve van de tunnelwijk, werfzones en grondopslag. De uitgangspunten voor de heraanleg van het Sint-Annabos werden herbevestigd door alle betrokken publieke stakeholders.
3.22	Fasering en Minder Hinder Er wordt rekening gehouden met de fasering in het kader van Minder Hinder

4 VEILIGHEID		De Nederlandse Richtlijnen in verband met Verkeerstunnels opgelegd vanuit Agentschap Wegen en Verkeer via dienstorder MOW/AWV/2008/24 (http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/veiligheid/steunpunt_tunnelveiligheid/) en Tunnelrichtlijn (KB) worden toegepast.
4.1	Toe te passen veiligheidsrichtlijn	
4.2	Vluchtsiroten	In de kanaaltunnels wordt een vluchtsirok voorzien. In de Scheldetunnel zijn geen vluchtsiroten.
4.3	Vlucht- en interventiedoorgangen	Er wordt voor de kanaaltunnels uitgegaan van een centrale vluchtkoker in de tunnels tussen de twee rijrichtingen en van dwarsverbindingen elke 100 m.
4.4	Richtlijnen interventiediensten	Deze richtlijnen dienen verder geconcretiseerd en geïmplementeerd te worden.
4.5	Brandweerstand Constructie	De tunnel dient een brand volgens RWS-curve te kunnen weerstaan.
4.6	Explosies	De dynamische effecten van een explosie belasting met een piekdruk van 5 bar worden gesimuleerd door een statische equivalente belasting van +500 kN/m ² en -300 kN/m ² . Het plusteken wil zeggen dat de belasting gericht is van binnen de structuur naar buiten.
4.7	ADR-verkeer	ADR-verkeer klasse A en B is niet toegelaten in de tunnels. Er wordt uitgegaan van een nog te concretiseren alternatieve routing (door de betrokken instanties) van dit ADR-verkeer.
4.8	Geluid	Geluidswerende maatregelen voor nieuwe situaties voorzien waar nodig binnen het projectgebied langsheen de R1 op basis van het 'ontwerp-KB 1991' of van de ontwerpkelst 'Verkeersgeluid 1997' afhankelijk van de keuze door de MER-deskundige.
4.9	Luchtwaiteit	Door middel van tunnelventilatie zal de vervuilde lucht uit de tunnels weggeleid worden, en dit met een minimum aan negatieve effecten voor de nabij gelegen woonwijken, bij voorkeur door middel van ventilatieschachten met schouwen waardoor de vervuilde lucht in de hogere luchtlagen gebracht wordt.

BIJLAGE 2:
Planning Oosterweelverbinding

Planning Oosterweelverbinding

versie 13/10/2011_v1



Vertrouwelijk - niet voor verspreiding

BIJLAGE 3:
Planning rapportage oktober 2011

PLANNING RAPPORTAGE OKTOBER 2011

De vorige versie van de planning van september 2011 werd bijgewerkt en aangevuld. Een vereenvoudigde voorstelling op A3 wordt gegeven als bijlage.

Zoals elke maand werd voor de herevaluatie van de planning alle deelprocessen bekeken en besproken met de procesverantwoordelijken. De in september vooropgestelde startdatum van de hoofdbouwwerken van 1/06/2015 blijft gerespecteerd.

Deze nota geeft een toelichting van de gedetecteerde aandacht- en knelpunten en de wijzigingen t.o.v. de vorige planning van september 2011.

De vermeldingen uit de vorige rapportage (september) zijn voor de volledigheid in cursief en grijs overgenomen.

De onderstaande processen zijn gebundeld naar thema en niet volgens chronologie.

1. Vergunningen

1.1. Opmaak Plan-MER

Het versturen van het voorstel van de nota Publieke Consultatie moet eerst nog langs ARP ter bespreking alvorens officieel in te dienen bij de dienst MER. Het indienen van de nota Publieke Consultatie verschuift daarbij van 03/10/2011 naar 31/10/2011. De reserve op de timing van de planMER verkleint, maar het proces is niet bepalend voor de startdatum van de werken.

September: De timing van de Plan-MER is bepalend in het gehele vervolgtract. (GRUP, projectMER, Bouwvergunning OWV, ...). De opmaak van een voorstel van nota Publieke Consultatie Plan-MER voor de dienst MER heeft vertraging opgelopen van ca. 1 maand. Om dit te compenseren werd de termijn voor de opmaak van de Plan-MER ingekort van 6 naar 5 maanden. Tevens dient erover gewaakt te worden dat alle procedurestappen tijdig voorbereid en opgestart worden.

1.2. Ruimtelijk Veiligheidsrapport OWV

September: Het ruimtelijk uitvoeringsplan start na de opmaak van het conceptontwerp OWV en is daardoor bepalend voor het versturen van het voorontwerp GRUP OWV (Plan-MER 21/07/2012 + RVR 31/08/2012 moeten klaar zijn).

De aanstelling van de opsteller van het RVR (SGS) en het voorbereiden van de gehele procedure m.b.t. het RVR is daarom van belang. De opsteller van het RVR kan de opmaak nu al starten op basis van de haalbaarheidsstudie TV SAM.

1.3. GBC - PAC OWV

p.m.

1.4. Ruimtelijk uitvoeringsplan

September: Het ruimtelijk uitvoeringsplan start na de opmaak van het conceptontwerp OWV en is daardoor bepalend voor het versturen van het voorontwerp GRUP OWV (Plan-MER 21/07/2012 + RVR 31/08/2012 moeten klaar zijn).

De aanstelling van de opsteller van het RVR (SGS) en het voorbereiden van de gehele procedure m.b.t. het RVR is daarom van belang. De opsteller van het RVR kan de opmaak nu al starten op basis van de haalbaarheidsstudie TV SAM.

1.5. Project MER OWV

p.m.

1.6. Stedenbouwkundige vergunning

p.m.

1.7. Opmaak MKBA

p.m.

1.8. Opmaak Tunnelveiligheidsdossier

p.m.

1.9. Opmaak wegenveiligheidsdossier

p.m.

2. Onteigeningen en afbraak

Het tijdig ter beschikking staan van gronden is een aandachtspunt gelet op de omvang en de aard van de bijkomende gronden, het opzeggen of inperken van concessies en de afbraak van constructies. De nog te verwerven percelen op Linker- en Rechter oever zijn uitgelijst en een doorlooptijd per onderdeel werd toegekend. Volgens de huidige inschatting zijn alle percelen tijdig verworven. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat:

- Er gerekend wordt op voldoende capaciteit van het aankoopcomité
- Er geen rekening is gehouden met gerechtelijke stappen door bv. Q8 of het Ijzer.
- Er geen rekening is gehouden met het eventuele overname d.m.v. minnelijke schikking.

Het proces van elk perceel dient nauwgezet te worden opgevolgd.

September: Het tijdig ter beschikking staan van gronden is een aandachtspunt gelet op de omvang en de aard van de bijkomende gronden, het opzeggen of inperken van concessies en de afbraak van constructies. Acties zijn:

- *Wat betreft de benodigde percelen moet de doorlooptijd uitgeklaard worden per perceel voor de verwerving/onteigening en desgevallend de afbraak van hierop aanwezige constructies.*
- *Zo snel mogelijk onderhandelingen met betrokkenen starten en trachten tot een minnelijke schikking te komen.*
- *Een nieuw onteigeningsplan dient als terugvalpositie indien een minnelijke schikking niet lukt. Echter, de doorlooptijd van de opmaak en goedkeuring van het nieuw onteigeningsplan moet versnellen.*

3. Ontwerp

De vooropgestelde timing werd gerespecteerd.

De huidige planning gaat er van uit dat na de beoordeling van de offertes er met 1 bidder onderhandeld wordt, waarna het contract in januari 2012 wordt gesloten. Indien er 2 of meerdere bidders in de running blijven en een BAFO wordt uitgevraagd zal dit een invloed hebben op de duur van de onderhandeling.

September: Het studiebureau moet in januari 2012 kunnen starten met de eerste deelfase van het ontwerp, met het ontwerpen van leidingenkokers en andere civieltechnische werken ten behoeve van het verplaatsen van nutsleidingen, en andere ontwerp taken.

Een vertraging op deze startdatum zet meteen heel wat druk op het geheel van de planning. De resterende drie maanden in 2011 moeten efficiënt gebruikt worden om nog in 2011 tot gunning te kunnen overgaan.

4. Aanbesteding

September: De procedure m.b.t. contractsluiting met de aannemer OWV werd ingekort. De aanbestedingsprocedure werd teruggebracht van 26 naar 22 maanden, met name door het inkorten van de periode voor het opmaken en indienen van offertes. Dit is te verantwoorden aangezien het een EB-procedure betreft i.p.v. een DBFM-procedure. De vereiste inspanningen voor de aannemer voor de opmaak van zijn offerte is daardoor beperkter. Bovendien zal het project niet in één geheel aanbesteed worden, maar in optimale onderdelen. Hierdoor wordt de aanbestedingsprocedure eenvoudiger voor de aannemers.

5. Reorganisatie BAM – Overeenkomst TLH

p.m.

6. Financiering

p.m.

7. Bouwdok

De plenaire vergadering zal volgens RWO plaatsvinden op 28/10/2011. De voorlopige vaststelling van het afbakeningsGRUP Haven valt op 16/12/2011. De vraag werd gesteld hoeveel deze datum mag schuiven zonder invloed te hebben op de start van de werken OWV. Dit werd onderzocht en er werd vastgesteld dat dit ten laatste op 12/01/2012 moet plaatsvinden. Daarbij kan opgemerkt worden dat deze reserve zich afspeelt in de periode december – begin januari. Strikt gezien is er, gezien de eindejaarperiode, dus geen speling op deze datum. Voor het einde van het jaar dient de voorlopige vaststelling van het afbakeningsGRUP haven te zijn beslist.

September: Volgens de Overeenkomst met GHA betreffende het bouwdok is verondersteld dat september 2012 (december 2012 volgens ARP) het besluit van de Vlaamse Regering omtrent de procedure AfbakeningsGRUP genomen is. Op dat ogenblik (september 2012) dient BAM te weten of het Saeftinghe dok beschikbaar is of zij op zoek moet gaan naar een andere locatie voor het bouwdok. Deze termijn is strikt te bewaken.

De project-MER van het bouwdok dient tijdig te starten en het kennisgevingsdossier voor de project-MER is daarom gelijktijdig klaar met de veronderstelde definitieve beslissing van de Vlaamse Regering in december 2012.

Naast de procedures dienen ook de grondverwerving en het vrijmaken van de terreinen tijdig klaar te zijn om te starten met de bouw van het bouwdok. De grondverwerving ligt maatschappelijk gevoelig en juridisch complex. Deze grondverwervingen bestaan uit 2 delen:

- Verwervingen ten oosten van de Oostlangeweg, klaar tegen september 2013.
- Verwervingen ten westen van de Oostlangeweg. Voor deze percelen dient een bijkomend onteigeningsplan te worden opgemaakt waardoor de verwerving pas juni 2014 afgerond kan zijn.

De reserves op vlak van timing zijn beperkt. Gezien de grondverwerving t.h.v. het Saeftinghedok maatschappelijk gevoelig ligt en BAM zowel voor deze grondverwerving als voor het afbakeningsGRUP afhankelijk is van derden, dient dit proces nauwgezet te worden opgevolgd.

8. Voorbereidende werken omgeving Kanaaltunnels

8.1. Straatsburgbrug

p.m.

8.2. Kademuren

September: Het doorlopen van de procedures en de bouw van de kademuren voor de bouw van de Kanaaltunnels is klaar eind mei 2015, net vóór de start van de bouw van de Oosterweelverbinding. Daarbij kan wel gemeld worden dat de werken voor de bouw van de Kanaaltunnels in het Albertkanaal niet onmiddellijk starten. Eerst moeten de tunnelementen nog gebouwd worden. Er is dus wat speling (tot start baggerwerken) mogelijk voor wat betreft de bouw van de kademuren.

9. Nutsleidingen

September: De verplaatsing van de leidingen in de zone schijnpoort zijn bepalend voor de start van de werken OWV. De leidingen in deze zone moeten zijn verplaatst op 30/05/2015.

Het ontwerp, de aanbesteding en de bouwaanvraagprocedures voor deze werken verlopen zoveel als mogelijk gelijktijdig, waarbij parallel aan het einde van het ontwerp, gestart wordt met de opmaak van de bouwaanvraag, en gelijktijdig de aanbestedingsprocedure wordt doorlopen zodat bouwvergunning en aanbesteding gelijktijdig klaar zijn.

10. Uitvoering Oosterweelverbinding

De start van de werken OWV valt op 1/06/2015 en is afhankelijk van:

<u>PROCES</u>	<u>KLAAR OP</u>	<u>OPMERKING</u>
Onteigeningen en Afbraakwerken	16/12/2013	
Stedenbouwkundige vergunning	29/05/2014	Nodig voor Contractsluiting en Financial close
Straatsburgbrug	12/12/2014	
Contractsluiting Aannemer(s)	17/04/2015	
Financial Close	17/04/2015	
Bouwdok Saeftinghe	01/05/2015	Plenaire vergadering op 28/10/2011.
Verleggen nutsleidingen	30/05/2015	Zone Schijnpoortweg is bepalend
Kademuren	05/08/2015	Overlap met werken OWV toegelaten.

ACTIVITEITEN SEPTEMBER – OKTOBER – NOVEMBER

Onderstaand een overzicht van welke activiteiten op dit ogenblik (oktober 2011) bezig zouden moeten zijn, of opgestart moeten worden met het oog op de timing.

1.1 PLAN MER

Versturen voorstel nota publieke consultatie	Due: 31/10/2011	LOPENDE
--	-----------------	---------

2 ONTEIGENINGEN EN AFBRAAK

Verwerving percelen Stad Antwerpen	Due: 15/11/2011	LOPENDE
------------------------------------	-----------------	---------

3.1 AANSTELLING STUDIEBUREAU RO

Indiening offertes	Due: 17/10/2011	Officiële datum
--------------------	-----------------	-----------------

7 BOUWDOK

Uitnodiging Plenaire vergadering AfbakeningsGRUP Haven	Due: 28/10/2011	Verstuurd
--	-----------------	-----------

9 NUTSLEIDINGEN

Vorbereiding verkrijgen verplaatsingsbevelen	Due: 28/11/2011	Intentiebrief klaar
--	-----------------	---------------------

BIJLAGE 4:

Masterplan 2020 – Samenvattend overzicht versie 12 juli 2010

Masterplan 2020 - samenvattend overzicht versie 12-07-2010

Bij de ramingen in onderhavige tabel dient benadrukt te worden dat deze gebaseerd zijn op de huidige administratieve stand van het dossier. Een correcte raming is slechts mogelijk nadat alle vereiste procedures werden doorlopen en het aanbestedingsbundel is opgemaakt. Onderstaande bedragen dienen dan ook als indicatief gezien te worden.

Project	Raming 27/04/2011 (mln Euro)	Raming 10/11/2011 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze
Oosterweelverbinding				
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	3065	3065	BAM	PPS
plan-MER in voorbereiding				
Aanpassing knoop E313	24	24	BAM	regulier
nutsleidingen	84	84		regulier
onteigeningen	65,6	65,6	BAM	regulier / PPS
sanering Lobroekdok	10	10		PPS
*: 500 mio te verdelen tussen projectpartners TLH en AWW	3248,6	3248,6		
Zuidoostrand				
Vertunnelling R11	530	530	AWV	regulier
Mortsel verbinding N10-R11	10	10	AWV	regulier
Ontsluiting Rupelzone naar A12 (en naar E19)	53,7	53,7	AWV	regulier
raming o.b.v. vergelijkbare projecten, nog geen streefbeeld				
raming o.b.v. vergelijkbare projecten, voor de N171 werd in het verleden een streefbeeld gemaakt. De geplande uitvoering van het project is conform het streefbeeld				
Totaal zuidoostrand	593,7	593,7		conceptontwerp

Openbaar Vervoer				
Brabo 1				
Deurne-Wijnegem	124,5	De Lijn / AWV	PPS	in uitvoering in uitvoering / voorziene einddatum 21/03/2012
Stelplaats Deurne				in uitvoering / voorziene einddatum 21/03/2012
Mortsel-Boechout				in uitvoering / voorziene einddatum 21/09/2012
Brabo 2				
Operaplein	255,9	401	De Lijn / AWV	voorontwerp loopt, alle andere procedures te doorlopen
Leien fase II				
Eilandje / Brusselsestraat				
Ekeren				
Bolivarplaats				
+ aankoop trams				
OV-projecten tweede fase				
Deurne-Wijnegem fase 2	34,2	De Lijn	PPS / regulier	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen
Mortsel-Kontich	72,5	De Lijn		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Kontich verbinding Boniverlei Antwerpse steenweg	8	8		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Hemiksem (StBernardsestw)	30,1	De Lijn		wegverbinding ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
St. Bernardsesteenweg fase 2	28,8	De Lijn		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Borsbeek-Wommelgem	65,4	De Lijn		Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Linkeroever Noord	42,3	De Lijn		+ 5% studiekosten
Nieuw Zuid	12	De Lijn		Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Ekeren - Leugenberg	46	De Lijn		
Totaal openbaar vervoer	719,7	865,9	Lijn	

Bruggen Albertkanaal					
Noorderlaanbrug	32,4	32,4	BAM	regulier	afgerond
Spoorbruggen	33,8	33,8	BAM	regulier	aanbesteding (met infrabel)
Ijzerlaanbrug	16,6	16,6	BAM	regulier	voortontwerp / af te stemmen op OWV
Brug Deurnebal	18,3	18,3	De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Bruggen tweede fase					
Theunisbrug	29,1	29,1	De Scheepvaart	regulier	voortontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Hoogmolenbrug	31,1	31,1	AWV / De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Totaal Bruggen Albertkanaal	168,4	168,4			
Sluizen					
Van Cauwelaertsluis	61,3	61,3	BAM/AMT	PPS	afgerond
Royerssluis	120	120	AMT	PPS	conceptontwerp
Kattendijksluis	19,4	19,4	BAM/W&Z	regulier	afgerond
Totaal sluizen	200,7	200,7			
Fietspaden					
Havenroute	1,9	1,9	BAM/GHA/stad	regulier	onteigeningen
Beatrijslaan-Burcht	2,7	3,2	BAM / AWV / W&Z / gem.		uitvoering onderdelen gestart
Districtenroute	6,2	6,5	BAM		uitvoering onderdelen gestart
Hoboken-Hemiksem	1,8	1,9	BAM/stad		uitvoering onderdelen gestart
Totaal fietspaden	12,6	13,5			
Totaal projecten Masterplan (1)	4943,7	5090,8			

Bijkomende projecten**Bijkomende tramlijnen**

Tramlijn Wilrijk	66	66 MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn E313	46,1	46,1 MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn Beveren	46,5	46,5 MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	o.b.v. spoorvernieuwing
Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	86,1 MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
aankoop trams + stelplaatsen	199	199	later te bepalen	
Totaal bijkomende tramlijnen	443,7			

Uitbreiding bruggen Albertkanaal

brug Meerhout Vorst (n° 34)	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Meerhout Veedijk (n° 35)	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Eindhout (n° 36)	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Geel Stelen (n° 37)	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Geel Oevel (n° 38)	13	13 Via Invest	PPS	kost bij DBFM
Olen Hoogbuurt (n° 39)	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Sluisbrug Olen (n° 40)	2,6	2,6 De Scheepvaart	regulier	
Herentals Herenthout (n° 42)	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Herentals Lier (n° 43)	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Herentals Lier (n° 44)	31,2	31,2 De Scheepvaart	regulier	
Grobbendonk (n° 45)	7,5	7,5 De Scheepvaart	regulier	al in uitvoering
Viersel (n° 46)	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Massenhoven (n° 47)	12,1	12,1 De Scheepvaart	regulier	
Oelegem (n° 48)	22,1	22,1 De Scheepvaart	regulier	

Oelegem I (n°49)	7,1	7,1 De Scheepvaart	regulier	
Oelegem II	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Turnhoutsebaan	15,6	15,6 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Houtlaan	16,1	16,1 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Sluisbrug	4,2	4,2 De Scheepvaart	regulier	detailstudie lopende
Totaal bruggen Albertkanaal	229,25	229,25		
Uitbreiding fietsnetwerk (fase 3)				
Albertkanaal (Kruiningenbrug tot IJzerlaanbrug)	1,8	1,8 De Scheepvaart	regulier / subsidies	conceptontwerp
Gordel Randgemeenten	14,2	14,2 Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken let gemeente(n)
Ringfietspad	9,4	9,4 Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken let gemeente(n)
Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfietspad)	3	3 Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken let gemeente(n)
Vremde-Borsbeek-Berchem	4,7	4,7 Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken let gemeente(n)
Totaal fietsnetwerk fase 3	33,1	33,1		
Wegeninfrastructuur				
Dynamische verkeerssignalisatie	342	PM	AWW (VVC)	regulier
E34/E313	97	97	AWW	regulier
Spaghettiknoop Zuid	118	118	AWW	regulier
				ruwe raming, concept nog verder te bepalen i.o.m. alle betrokkenen

Heraanleg R4					
knooppunten 1 tot en met 3	23	23	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 4	4,2	4,2	regulier	technisch ontwerp klaar	
knooppunt 4 bis	9	9	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 5 bis	2	2	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 5	13	13	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 6	0,7	0,7	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 6bis	13,5	13,5	regulier	conceptontwerp	
knooppunt 7 bis	6	6	regulier	voortontwerp beschikbaar	
knooppunt 8	12	12	regulier	voortontwerp + project MER loopt	
knooppunt 9	4,5	4,5	regulier	bestek	
Totaal heraanleg R4	87,9	87,9 AWV	regulier	conceptontwerp	
A102	801	801 AWV	PPS	conceptontwerp 2e variant	
Bouw tweede Tijsmanstunnel	230	8 AWV	GHA/AWV	raming o.b.v. aanpassing aansluiting afrit i.p.v. tweede tunnel	
Waasland					
Oostelijke tangent in Sint-Niklaas	64	64 AWV	regulier	planMER ingediend - ontwerpstudie en RUP lopen	
Verbindingsweg E34-N70	18	18 AWV	regulier	conceptontwerp	
Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht	70	70 AWV	regulier	conceptontwerp	
Totaal Waasland	152	152			
omvorming N49 Expresweg					
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4	3	5 AWV	regulier	conceptontwerp	
Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat	3,5	3,5 AWV	regulier	conceptontwerp	

Brug over N49 thv Oosthoekstraat	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat	4	4 AWW	regulier	conceptontwerp
Verkeerswisselaar N49/N456	7,5	7,5 AWW	regulier	voorontwerp
Fietspad Aalstgoed – N434	0,5	0,5 AWW	regulier	uitgevoerd in 2011
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	1,5	1,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	7,5	7,5 AWW	FFEU	voorontwerp
Brug voor lokaal verkeer thv Celieplas	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410		1 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N410 en aanleg 2 rotondes	4,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Vakebuurtweg	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Laterale weg (Kanaal van Schipdonk)	4,5	4,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	1,5	1,5 AWW		conceptontwerp
Aanpassingen aan laterale wegen	7	7 AWW	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	45	45 AWW	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat ... (30 %)	32,5	32,5		
Totaal N49	135	137		
Totaal wegeniswerken	1620,9	1400,9		

BIJLAGE 5:
Projectfiches

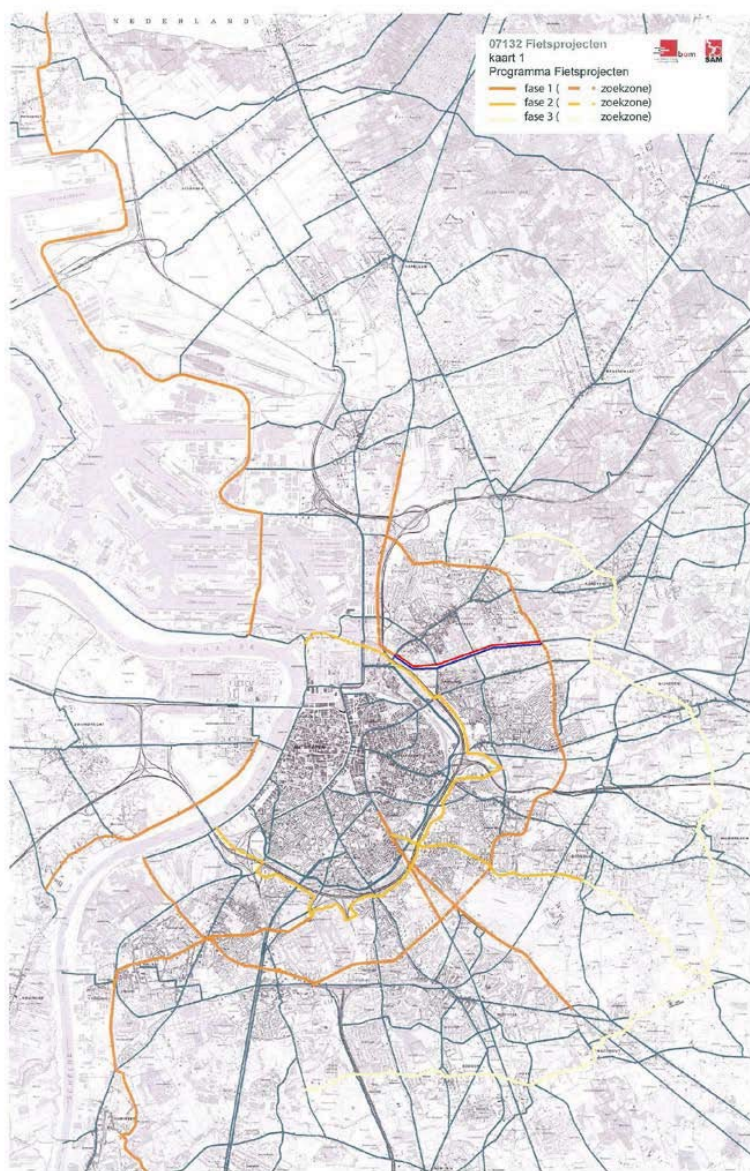
Projectfiche Fietsproject Albertkanaal – november 2011

Projectfiche: Albertkanaal (Kruiningenbrug tot IJzerlaanbrug)

november 2011

1. Omschrijving

Aanvullen van hiaten in de langsinfrastructuur tot volwaardige fietsroute met goede aansluitingen aan de aantakende straten (4,4 km).



Projectfiche Fietsproject Albertkanaal – november 2011

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: *1,3 miljoen euro*
- totale kostprijs: *1,8 miljoen euro*

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: *1,3 miljoen euro*

Onteigeningen: *n.v.t.*

Studiekost: *7%*

Meerkosten: *10%*

BTW: *21%*

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: *n.v.t.*

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

n.v.t.

2.4. budgettaire impact

2012-2020: 1,8 miljoen euro

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0,5 miljoen euro / km wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen noodzaakt.

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Onderhoud niet begroot, voorzien ten laste van lokale besturen.

3 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

n.v.t.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- *BAM*
- *gemeente Schoten*
- *district Merksem (stad Antwerpen)*

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

afhankelijk verbreding Albertkanaal

Projectfiche Fietsproject Albertkanaal – november 2011

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Het plan-MER voor de uitvoering van de verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen werd conform verklaard. Vervolgens werd een ontheffing van GRUP gevraagd en verkregen.

Momenteel is de procedure voor ontheffing van project-MER lopende. In deze fase worden een aantal tekeningen verfijnd die aangeven welke ruimte er is voor de langsinfrastructuur op de rechteroever (noorderoever) van het Albertkanaal. Afhankelijk van de locatie zal er een beschikbare ruimte zijn van vmdl. 19 m resp. 15,5 m resp. 12 m. In de bocht van Merksem wordt voorgesteld om de langsinfrastructuur te laten aansluiten op de Carrettestraat en vervolgens weer op de Vaartkaai.

Pas na de ontheffing van project-MER kan voor een bepaald project (bv. de bocht van Merksem), waar een effectieve verbreding moet komen, een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden. In principe wordt dit als eerste project geselecteerd voor uitvoering in 2013-2014.

De verdere timing hangt af van de koppeling aan specifieke projecten. In principe komt eerst de Deurne-Balbrug (IJzerlaanbrug) aan beurt en vervolgens de Theunisbrug (of de IJzerlaanbrug, afhankelijk van de timing van de BAM). Daaraan worden de aanliggende te verbreden stukken gekoppeld, met de nodige langsinfrastructuur, met o.a. een fietsroute.

4.3. koppeling aan andere projecten

verbreding Albertkanaal

IJzerlaanbrug

Theunisbrug

Deurne-Balbrug (brug ^v/_d Azijn)

Kruiningenbrug/Districtenroute

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

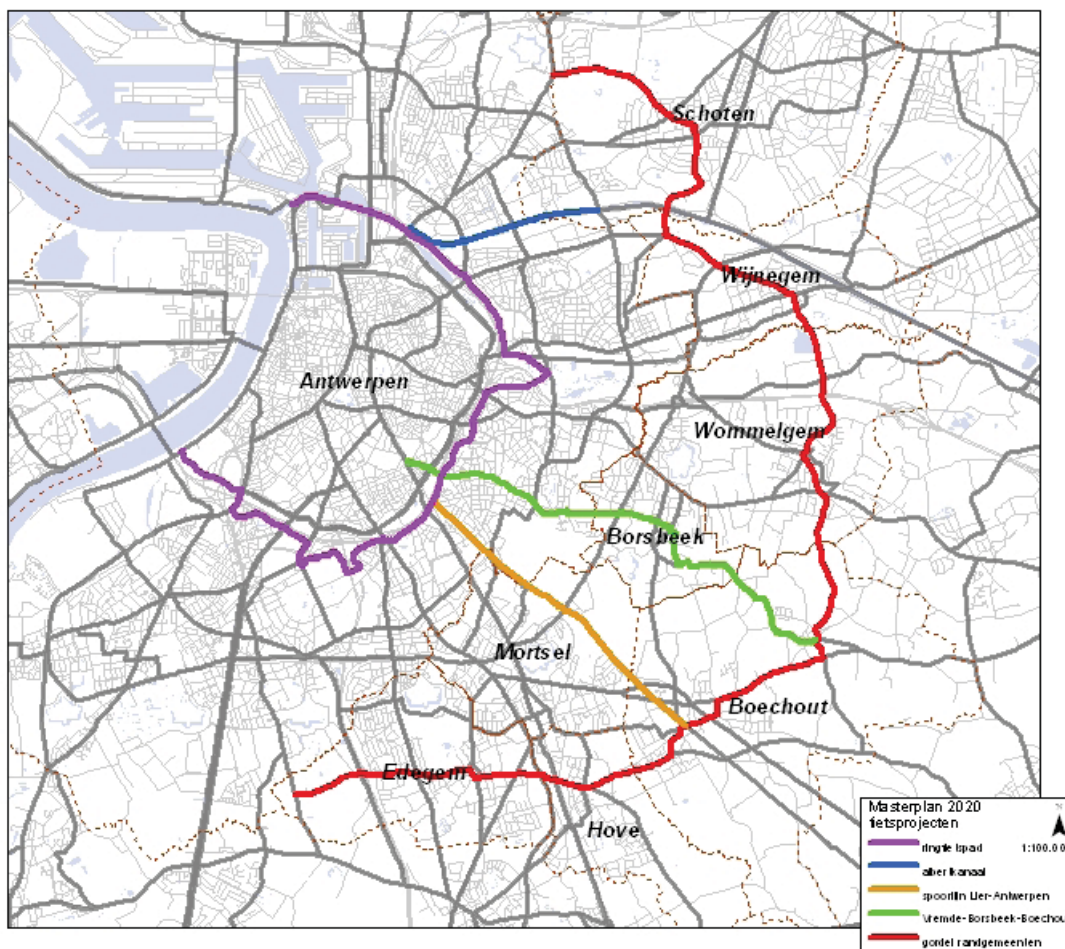
Projectfiche Fietsproject Gordel Randgemeenten – november 2011

Projectfiche: Gordel Randgemeenten

November 2011

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt doorheen de randgemeenten rondom Antwerpen van Schoten tot Edegem via Wijnegem, Wommelgem, Vremde, Boechout en Hove en dit op gemeentewegen over een lengte van 24 km.



2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 9 miljoen euro
- totale kostprijs: 14,2 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 9 miljoen euro

Projectfiche Fietsproject Gordel Randgemeenten – november 2011

Onteigeningen: *nog te bepalen*

Studiekost: 7%

Meerkosten: 10%

BTW: 21%

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: 3%

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2010-2015: 14,2 miljoen euro

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0.5 miljoen euro / km wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen en onteigeningen genoodzaakt.

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen (wegbeheerders)

24 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nog te bepalen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

Vremdesesteenweg: Boechout

Centrum Hove: Hove

Merksemsebaan: Wijnegem

overige: AWW

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

Wegbeheerders: Lokale besturen.

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

in uitvoering:

Vremdesteenweg, Boechout

Dorpskern, Hove

Projectfiche Fietsproject Gordel Randgemeenten – november 2011

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

2012: De afdeling BMV van het departement MOW (eventueel i.s.m. de provincie Antwerpen) schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostprijs en de timing van de uitvoering van het project.

Uit deze nota moet ook blijken of onteigeningen nodig zijn alsook de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (en planMER).

Verder proces nog te bepalen:

Vanaf 2013 i.s.m. de nieuwe gemeentebesturen: projectnota('s) en voorontwerp(en)(eventueel per deelproject)

Stedenbouwkundige vergunning(en).

Opmaak bestek, aanbesteding en aanvang de werken (eventueel per deelproject).

4.3. koppeling aan andere projecten

Heraanleg dorpscentrum Hove, in uitvoering

Vremdesesteenweg Boechout, in uitvoering

Heraanleg Hoogmolenbrug

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

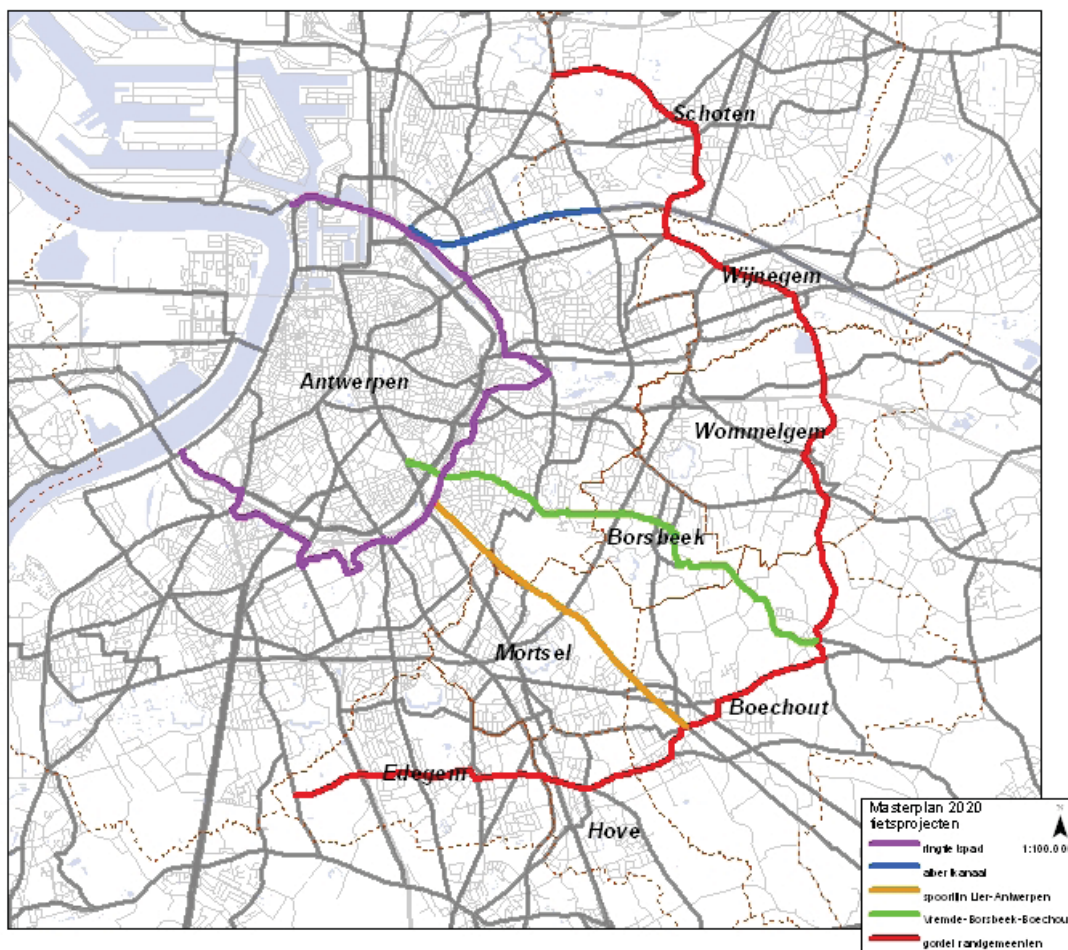
Projectfiche Fietsproject Ringfietspad – november 2011

Projectfiche: Ringfietspad

November 2011

1. Omschrijving

In de originele versie van het Masterplan Antwerpen dreigde problemen voor het bestaande “Ringfietspad” ten gevolge van de aanleg van de stedelijke en doorgaande ringweg. Dit probleem is nu van de baan. Het ‘Ringfietspad’ kan echter worden verbeterd voor de bestaande stukken (bv. verkeersveiligheid t.h.v. de kruising met de radiale gewestwegen en het comfort). Daarnaast voorziet het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk een aansluiting naar de hoofdroute langsheen de Schelde, momenteel eindigt het fietspad t.h.v. de Turnhoutsebaan in het noorden en de Kol. Silvertoplaan in het zuiden. De totale lengte van het ringfietspad bedraagt 15,7 km, de ontbrekende stukken samen hebben een lengte van circa 5 km.



2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

Projectfiche Fietsproject Ringfietspad – november 2011

- bouwkost: 6 miljoen euro
- totale kostprijs: 9,4 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 6 miljoen euro

Onteigeningen: *nog te bepalen*

Studiekost: 7 %

Meerkosten: 10%

BTW: 21%

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: 3%

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2013-2015: 9,4 miljoen euro (*timing grotendeels afhankelijk van stedelijke ringweg*).

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0.5 miljoen euro / km wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen en onteigeningen genoodzaakt.

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen

16 km fietspad met verlichting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

te bepalen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

Schijnpoot-Eilandje: Te bepalen met OWV

Schijnpoot-Kiel: te bepalen met Stedelijke Ringweg / Spaghettiknoop

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

BAM, Stad Antwerpen, Infrabel, Haven, de Scheepvaart, Provincie (Rivierenhof)

Projectfiche Fietsproject Ringfietspad – november 2011

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

nog te bepalen

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Vooreerst dient een oplijsting te gebeuren van de noodzakelijke aanpassingswerken aan het bestaande fietspad. De problematiek van de uitbreiding dient samen met andere Masterplanprojecten te worden bekeken en aangepakt, de zuidelijke uitbreiding in het kader van de aanpak van de Spaghettiknoop. Voor de noordelijke uitbreiding dienen vooreerst het netwerk te worden doorgelicht alsook de potenties van de geplande (Masterplan)projecten. Ook dienende bestaande knelpunten op het terrein in kaart te worden gebracht (de fietsroute passeert o.a. de dokken van de oude haven en het Eilandje).

4.3. koppeling aan andere projecten

interactie met Oosterweelverbinding

interactie met Spaghettiknoop

interactie met ontwikkeling Eilandje

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

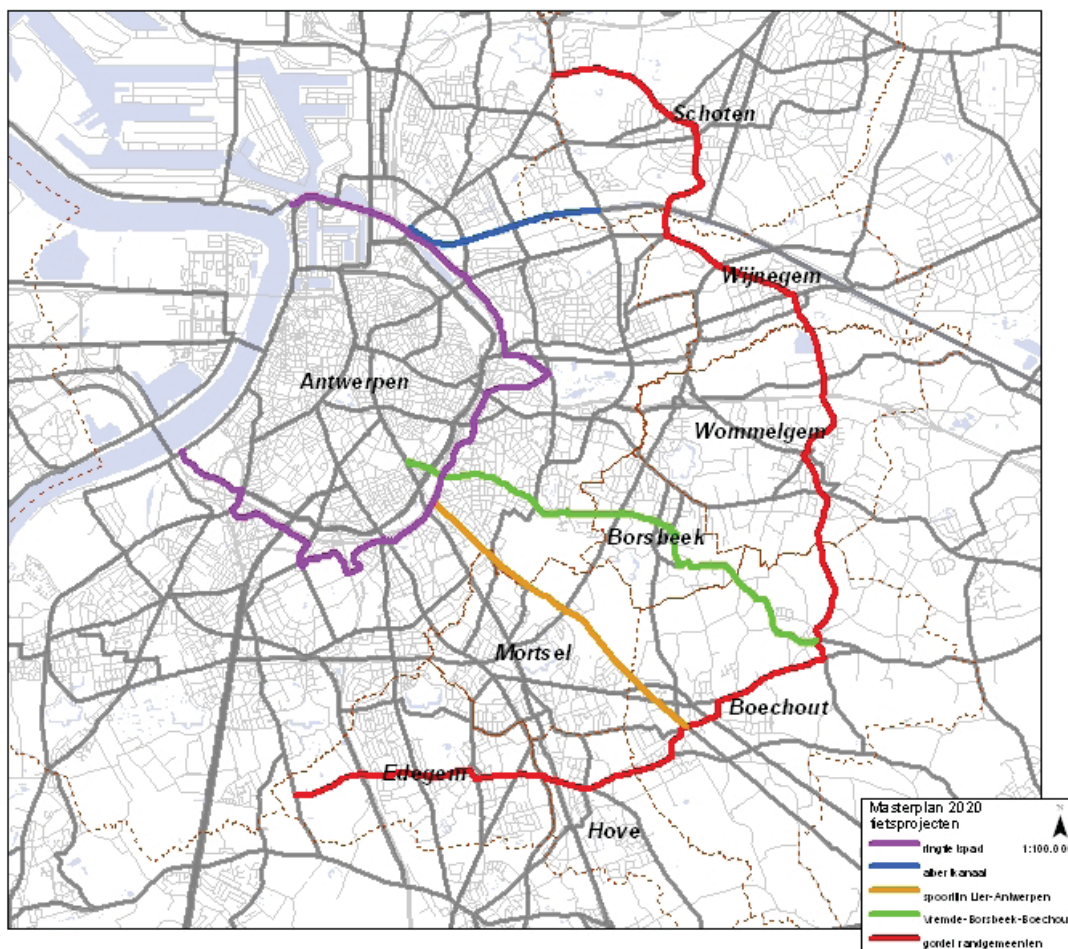
Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen –november 2011

Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

november 2011

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt langsheen de spoorlijn en via de luchthaven van Deurne, deze route sluit aan op het bestaande fietspad Lier-Boechout en maakt de verbinding met het ringfietspad nabij de Posthofbrug. Dit over een lengte van 5,7 km.



2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 1,9 miljoen euro
- totale kostprijs: 3 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: te bepalen

Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen –november 2011

Onteigeningen: *nog te bepalen*

Studiekost: 7%

Meerkosten: 10%

BTW: 21%

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: 3%

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2013: 3 miljoen euro

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0.5 miljoen euro / km (incl. BTW) wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen en onteigeningen genoodzaakt.

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen

5 km fietspad met verlichting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nog te bepalen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

Infrabel, Boechout, Mortsel, Stad Antwerpen, Luchthaven.

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

nog te bepalen na voorstudie.

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

2012: De afdeling BMV van het departement MOW (eventueel i.s.m. de provincie Antwerpen) schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostpijs en de timing van de uitvoering van het project.

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen –november 2011

Uit deze nota moet ook blijken of onteigeningen nodig zijn alsook de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (en planMER).

Verder proces nog te bepalen:

Vanaf 2013 i.s.m. de nieuwe gemeentebesturen: projectnota('s) en voorontwerp(en)(eventueel per deelproject)

Stedenbouwkundige vergunning(en).

Opmaak bestek, aanbesteding en aanvang de werken (eventueel per deelproject).

4.3. koppeling aan andere projecten

Mogelijke interactie met ontwikkelingen Luchthaven Deurne en aansluiting op R11.

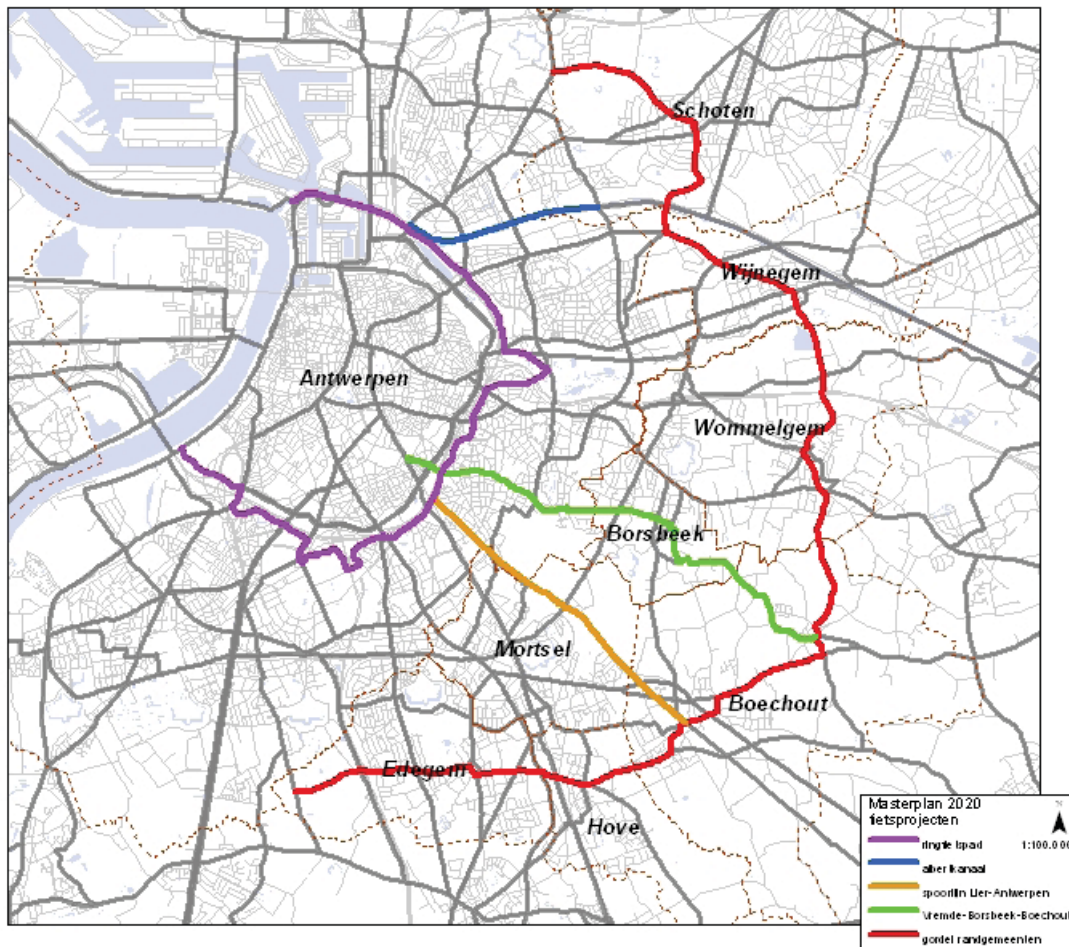
Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem – november 2011

Projectfiche: Vremde-Borsbeek-Berchem

November 2011

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt vanuit Vremde en aansluitend op de hoofdroute Antwerpen-Mechelen via stads- en gemeentewegen in Antwerpen, Borsbeek en Boechout (Vremde) over een lengte van 8,4 km.



2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 3 miljoen euro
- totale kostprijs: 4,7 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 3 miljoen euro

Onteigeningen: nog te bepalen

Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem – november 2011

Studiekost: 7%

Meerkosten: 10%

BTW: 21%

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: 3%

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2012-2013: 4,7 miljoen euro

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0.5 miljoen euro / km wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen en onteigeningen genoodzaakt.

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen (wegbeheerders)

8 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nog te bepalen

deelproject Gitschotellei: district Borgerhout

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

Wegbeheerders: Lokale besturen; De Lijn

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

nog te bepalen na de voorstudie

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

2012: De afdeling BMV van het departement MOW (eventueel i.s.m. de provincie Antwerpen) schrijft een studieopdracht uit met als doel de opmaak van een startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor de fietsroute naar voor te schuiven en een betere inschatting te maken van de noodzakelijk ingrepen, de kostpijs en de timing van de uitvoering van het project.

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem – november 2011

Uit deze nota moet ook blijken of onteigeningen nodig zijn alsook de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (en planMER).

Verder proces nog te bepalen:

Vanaf 2013 i.s.m. de nieuwe gemeentebesturen: projectnota('s) en voorontwerp(en)(eventueel per deelproject)

Stedenbouwkundige vergunning(en).

Opmaak bestek, aanbesteding en aanvang de werken (eventueel per deelproject).

4.3. koppeling aan andere projecten

Ondertunneling Robianostraat-R11

Tramlijnverlenging Drakenhoflaan-Borsbeek

Gitschotellei door district Borgerhout

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. Zij werd gebouwd eind de jaren 1950. De brug had een doorvaarthoogte van 6,87 m over 26 m en van 7,05 m over een doorvaartbreedte van 45 m. Zij werd ernstig beschadigd t.g.v. een aanrijding in juli 2007 waardoor de afwaartse (westelijke) kant sindsdien afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost (aanbesteding d.d. 18.12.2008): 5.919.401,40 € (excl. BTW)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 7.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.919.401,40 €, excl. BTW (laagst reglementaire offerte)
- de overige kosten (grondruilingen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 1,5 mio EUR, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkost is deze van de laagst regelmatige offerte overeenkomstig de aanbesteding van 18.12.2008.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – november 2011

2.5. Wat is de financieringswijze?

- Het budget voor de herbouw van deze brug werd vastgelegd op de begroting van 2009. De uitvoering startte op 12.1.2010.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- gemeente Grobbendonk
- nutsmaatschappijen : Air Liquide, Pidpa, Belgacom, Eandis, Infrax, EMT, PPS

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start der werken : 12.1.2010
- einde der werken : medio 2012

4.2. processtappen

De brug werd aanbesteed. De laagst regelmatige inschrijver is de nv Herbosch-Kiere uit Kallo.

Er was geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

De nodige grondverwervingen werden uitgevoerd. Een stedenbouwkundige vergunning werd verkregen.

4.3. koppeling aan andere projecten

Met de gemeente Grobbendonk werden de nodige afspraken gemaakt inzake minder hinder.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling EBS) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – november 2011

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 - november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een stalen vierendeelbrug. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,06 m over de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost (aanbesteding dd. 17/11/2010): 6.783.365,65 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 7.085.865,65 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.783.365,65 euro, excl. BTW (laagst reglementaire offerte)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden begroot op 302.500 euro, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkost is deze van de laagst regelmatige offerte overeenkomstig de aanbesteding van 17 november 2010.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 33.900 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 67.800 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 101.700 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

- Het budget voor de herbouw van deze brug werd vastgelegd op de begroting van 2010. De start van de uitvoering is voorzien najaar 2011.
- In het kader van de TEN-T Annual Call 2010 kende de Europese Commissie aan het project een steun toe van 10 %

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 - november 2011

3. Projectmanagement

- 3.1. projecteigenaar
 - nv De Scheepvaart
- 3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)
 - nv De Scheepvaart
- 3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
 - gemeente Ranst
 - nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

- 4.1. start en einde der werken
 - start der werken : najaar 2011
 - einde der werken : 2013

- 4.2. processtappen

De brug werd aanbesteed. De laagst regelmatige inschrijver is de nv Roegiers uit Burcht.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

De onteigeningsprocedure en de aanvraag voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning is lopende.

- 4.3. koppeling aan andere projecten

Met de gemeente Ranst werd het project besproken en de nodige afspraken gemaakt.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling EBS) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 - november 2011

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen - november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen

november 2011

1. Omschrijving

Over het benedenhoofd van de duwvaartsluis te Olen ligt een brug die ook dienst doet als trekker om de spatkrachten van de puntdeuren op te vangen.

De onderzijde van deze brug ligt op 8,70 m boven het normale afwaartse kanaalpeil. De brug zal dus moeten aangepast worden evenwel zonder dat een herbouw van deze brug vereist is.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 1.500.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 2.600.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 1.500.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (studiekosten, kost verplaatsen leidingen, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 1,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de aanpassing van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op een voorlopige inschatting van de vereiste aanpassingswerken.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 7.500 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 15.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 22.500 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het project is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 – nv De Scheepvaart – 73.20 – 14.10.110

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen - november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Gemeente Olen
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- aanbesteding november 2011
- start der werken : 2012
- einde der werken : 2013

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen interferentie.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen - november 2011

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,24m over een breedte van 26 m en van 7,17 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- gemeente Zandhoven
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : november 2011
- start der werken : 2012
- einde der werken : 2014

4.2. processtappen

De aanbesteding van het project vindt plaats in november 2011.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

In het kader van Minder Hinder werd met de gemeente Zandhoven nagegaan of projecten van onderhoud of vernieuwing van aansluitende wegen kunnen gekoppeld worden.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - november 2011

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten worden (voorlopig) forfaitair begroot op 1/3 van de bouwkost van het project.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul – november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Gemeente Olen
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Aanvang conceptfase in 2011. De gemeente Olen heeft de inplanting van de nieuwe brug reeds goedgekeurd.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

Met de gemeente Olen werd de afstemming met andere werken onderzocht.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul – november 2011

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een stalen vierendeelbrug. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Nog te bepalen: klassieke financiering of alternatieve financiering via DB(F)M.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – november 2011

3. Projectmanagement

- 3.1. projecteigenaar
 - nv De Scheepvaart
- 3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)
 - nv De Scheepvaart
- 3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
 - AWV
 - nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

- 4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

- 4.2. processtappen

Aanvang conceptfase in 2011. Aan de gemeente Meerhout werd de inplanting van de nieuwe brug ter goedkeuring voorgelegd.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

- 4.3. koppeling aan andere projecten

In het kader van Minder Hinder zal met AWV nagegaan worden of projecten van onderhoud of vernieuwing van aansluitende wegen kunnen gekoppeld worden.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – november 2011

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst

November 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project 'Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.'

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Nog te bepalen: klassieke financiering of alternatieve financiering via DB(F)M.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- gemeentes Meerhout en Laakdal
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start der werken : 2014
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen

Aanvang conceptfase in 2011. Heden wordt overleg gepleegd met de gemeentes Laakdal en Meerhout m.b.t. de behoefte van de nieuwe brug.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

In het kader van Minder Hinder zal met de gemeentes Meerhout en Laakdal nagegaan worden of projecten van onderhoud of vernieuwing van aansluitende wegen kunnen gekoppeld worden.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – november 2011

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier

november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,30m over een breedte van 26 m en van 7,20 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 60.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Nog te bepalen: klassieke financiering of alternatieve financiering via DB(F)M.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2011

3. Projectmanagement

- 3.1. projecteigenaar
 - nv De Scheepvaart
- 3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)
 - nv De Scheepvaart
- 3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
 - AWW
 - nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

- 4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud:

- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

- 4.2. processtappen

Aanvang conceptfase in 2011.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

- 4.3. koppeling aan andere projecten

In het kader van Minder Hinder zal met AWW nagegaan worden of projecten van onderhoud of vernieuwing van aansluitende wegen kunnen gekoppeld worden.

5. Risicomanagement

nv De Scheepvaart is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over het Albertkanaal en het opvijzelen van bruggen en beschikt zelf, samen met de ondersteunende MOW-afdelingen (afdeling TOD, afdeling Metaal- en betonstructuren) over de vereiste expertise inzake het ontwerp van de infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.

Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

De bouw van de nieuwe wegbruggen zal steeds in overleg gebeuren met de wegbeheerder en/of de lokale overheden, de nutsmaatschappijen en relevante partners (bv ANB, Instituut Archeologisch Patrimonium).

Mogelijke plaatselijke risico's bij de bouw van een brug worden bij de conceptfase in kaart gebracht door specifiek onderzoek (bodemonderzoek, aanwezigheid leidingen,...).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2011

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om door een correcte en tijdige afhandeling van de betalingen verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2011

Projectfiche: Brabo 1

november 2011

1. Omschrijving:

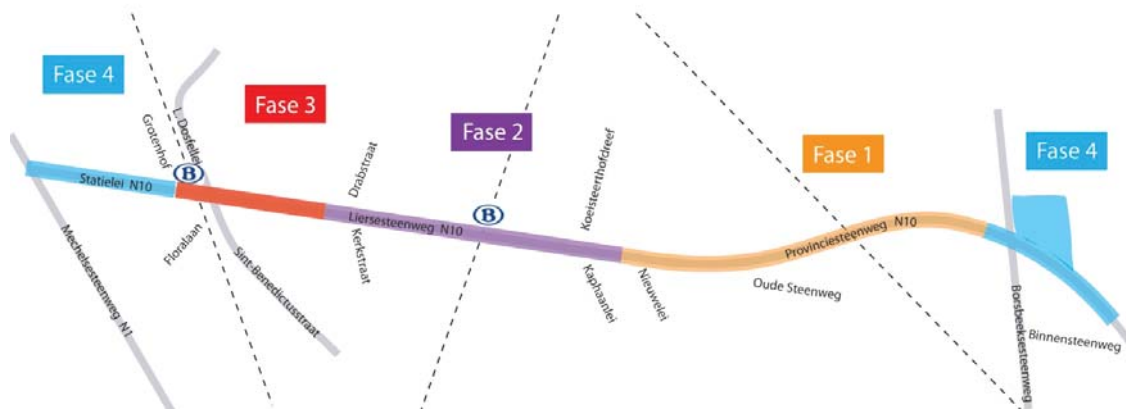
Het project BRABO 1 omvat (een gedeelte van) het ontwerp, de bouw, de financiering en het meerjarig onderhoud. Het is een clustering van 2 projecten bestaande uit de volgende onderdelen:

- *Tramlijnverlenging over de N10 v/h Gemeenteplein Mortsel tot de eindhalte Capenberg in Boechout.*
- *Tramlijnverlengingen over de N12 v/d Schotensteenweg tot de keerlus Fortveld in Wijnegem, en v/d eindhalte Wim Saerensplein over de Ruggeveldlaan naar de N12, incl. de Stelplaats Deurne (bouwen v/e tramstelplaats voor 53 tramstellen, met onderhoudscentrum & administratieve gebouwen).*

Zij worden gerealiseerd als zogenaamde "gevel-tot-gevelprojecten".

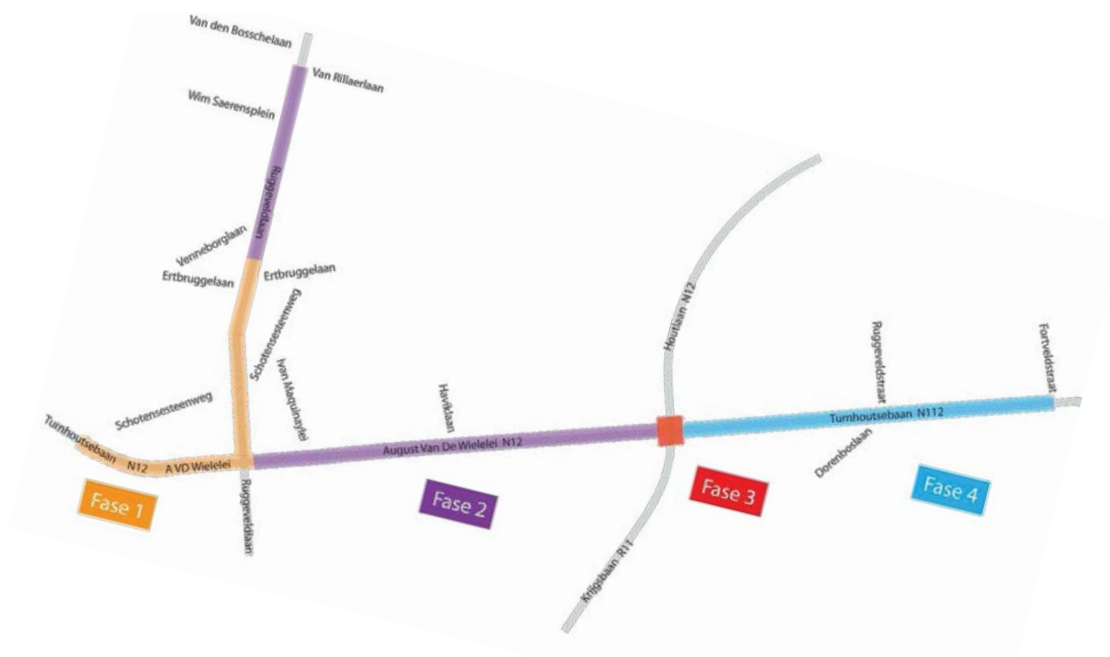
De Lijn is opdrachtgever voor het tramgedeelte en het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Gewest) voor het niet-tramgedeelte waarbij De Lijn optreedt als Aanbestedende Overheid.

Tramlijn Mortsel-Boechout:



Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2011

Tramlijn Deurne-Wijnegem:



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- *Bouwkost volgens goedgekeurde BAFO: 124 500 000 € (excl.BTW)*

2.2. opsplitsing kostprijs:

In punt 2.1 is de zuivere investeringskostprijs (bouwpreis) vermeld zoals deze blijkt uit de goedgekeurde BAFO. Dit is een theoretisch bedrag, dat naar betaling toe omgezet is in een beschikbaarheidsvergoeding (bouwcomponent)

2.3. PPS-financiering:

DBFM:

- *Looptijd: tram 25 jaar met optie van 10 jaar, niet-tram 35 jaar*
- *Beschikbaarheidsvergoeding: 18 074 780 € per jaar (vóór prijsherziening):*
 - *Beschikbaarheid Bouw: 13 316 080 € per jaar (apart begrotingsfonds)*
 - *Beschikbaarheid Onderhoud: 4 758 700 € per jaar (reguliere begroting AWV voor deel niet-tram en De Lijn voor deel tram)*

2.4. budgettaire impact

Fase 1 van de Openbaar Vervoerprojecten wordt uitgevoerd via alternatieve financiering (participatieve PPS). Zowel Lijninvest als BAM participeren ieder voor 24% in de SPV (de private partner heeft 52% van de aandelen).

Beschikbaarheidsvergoeding Bouw:

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2011

De beschikbaarheidsvergoeding voor de OV-projecten eerste fase Masterplan van maximaal 30 miljoen euro per jaar wordt op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting ingeschreven en zal dienen om de investeringen openbaar vervoer (Masterplan fase 1, geraamd op 301 miljoen euro) te betalen. De middelen hiervoor zijn afkomstig uit de algemene middelen. Deze middelen zullen enkel gebruikt worden voor de betaling van deze beschikbaarheidsvergoedingen, dus van zodra de investeringen uitgevoerd en opgeleverd zijn en de beschikbaarheidsvergoeding moet betaald worden. Het is de maximale beschikbaarheidsvergoeding die het uiteindelijk volume aan investeringen zal bepalen.

Beschikbaarheidsvergoeding Onderhoud:

De beschikbaarheidsvergoedingen Onderhoud worden via de reguliere middelen door AWW voor het niet tram gedeelte en door de Lijn voor het tramgedeelte betaald.

2.5. toelichting bij kostenraming

niet van toepassing

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur, onderhoud, ...

Op te geven door AWW & De Lijn (BAM beheert, exploiteert en onderhoudt niet).

Omwille van de PPS constructie maakt het onderhoud evenwel, voor de duur van de looptijd van de overeenkomsten, een last uit van de private partner. De hieraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen zijn in punt 2.3 weergegeven.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

- MOW (De Lijn / AWW)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

- BAM treedt op als projectcoördinator tot Beschikbaarheidscertificaat (+ gedurende de waarborgtermijn van 2 jaar tot Voltooiingscertificaat voor wat aan de uitvoering gelieerd is)

- Stuurgroep Brabo 1 onder voorzitterschap van De Lijn

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

AWW, Aquafin, Pidpa, Infrabel, Stad Antwerpen, Gemeente Wijnegem, Stad Mortsel, Gemeente Boechout

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2011

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

TDW (Deurne – Wijnegem): oktober 2009 tot maart 2012 (incl. stelplaats)

TMB (Mortsel- Boechout): oktober 2009 tot september 2012

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Project in fase uitvoering

4.3. koppeling aan andere projecten

De nodige samenwerkingsovereenkomsten met de in punt 3.3 vermelde betrokkenen werden afgesloten.

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 _ november 2011

Projectfiche: Brabo 2

november 2011

1. Omschrijving:

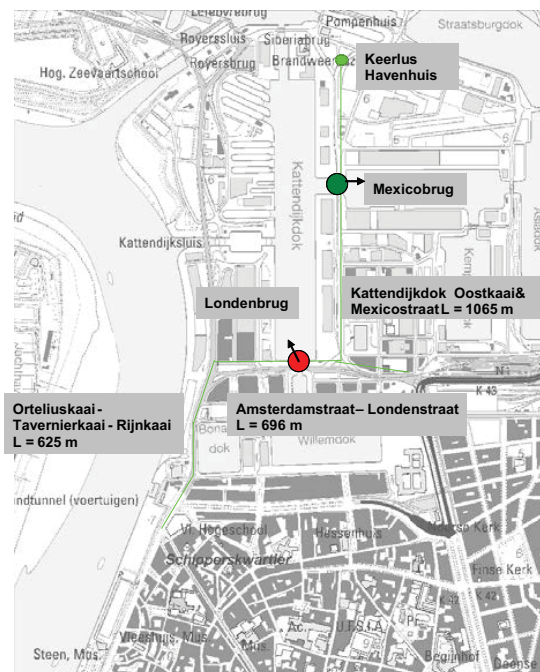
Brabo 2 is een clustering van 5 deelprojecten:

- De heraanleg van de Leien (N1) (fase 2 van aan de Stoopstraat tot de Noorderplaats), met inbegrip van de aanleg van de premetrokoer tussen station Opera (niveau -3) en de open helling ten zuiden van de Maria-Theresialei
- De heraanleg van het Operaplein en de F Rooseveltplaats, met de realisatie van een ondergrondse openbare ruimte (inclusief autotunnel en parking) en de afwerking en uitrusting van niveau -3 van het premetrostation Opera
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats via Noorderlaan (N180) en Ekersesteenweg tot aan “De Mieren” in Ekeren (N114); in de zone Hardenvoort (tussen Noorderplaats en IJzerlaan) wordt daarbij het bestaande viaduct voor het wegverkeer gerenoveerd, terwijl de tramlijn een gelijkgronds tracé volgt grotendeels via Kempenstraat
- Enkele tramlijnen op het Eilandje: Amsterdamstraat – Londenstraat, Rijnkaai (tussen Sint-Pietersvliet en Amsterdamstraat) en Kattendijk-Oostkaai – Mexicostraat (tot aan Havenhuis). Evenwel enkel de traminfrastructuur en de volledige vernieuwing van de Londenbrug is in dit deelproject voorzien.
- De aanleg van de nodige traminfrastructuur tussen Bolivarplaats en Brederodestraat via de Brusselstraat, inclusief de volledige heraanleg van een gedeelte Singel (tussen Bolivarplaats en Jan Van Beerstraat)

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011

Eilandje:

aanleg tramgedeelte + Londenbrug



Brusselstraat:

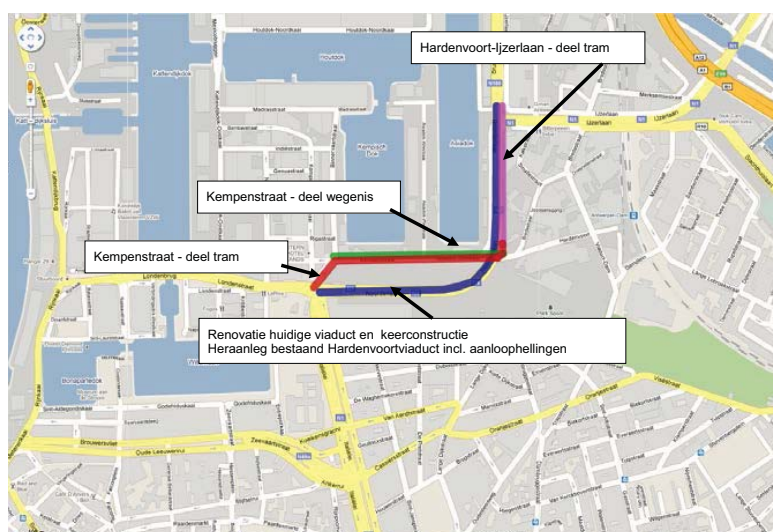
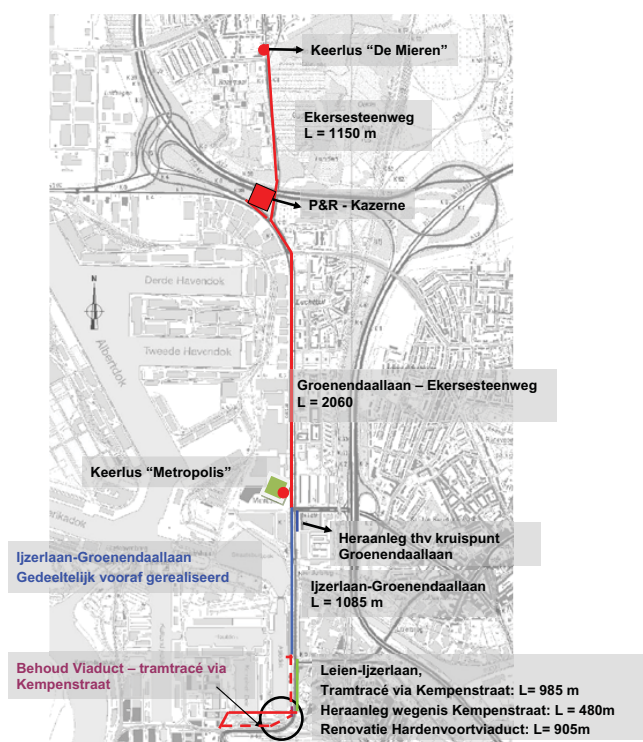
aanleg tramgedeelte + volledige heraanleg beperkt deel Singel



Tramlijn Ekeren:

volledige heraanleg rooilijn tot rooilijn met traminfrastructuur excentrisch aan de Oostzijde (tracé tussen Noorderplaats en IJzerlaan: in de zone Hardenvoort wordt daarbij het bestaande viaduct voor het wegverkeer gerenoveerd, terwijl de tramlijn een gelijkgrondse tracé volgt grotendeels via Kempenstraat).

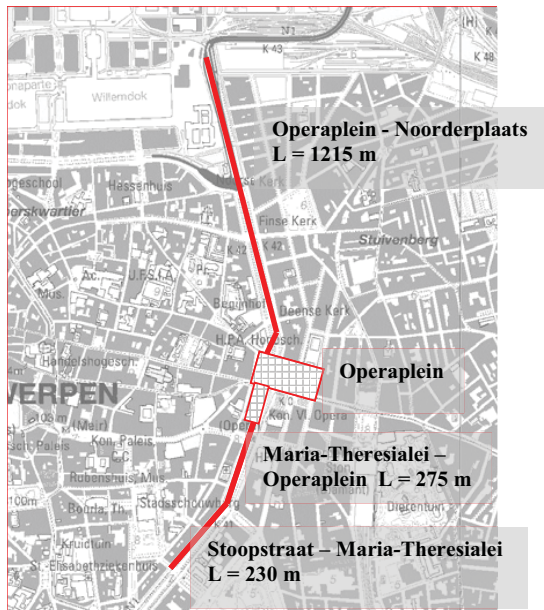
Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011



Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011

Leien fase 2 + Operaplein / Rooseveltplaats

volledige heraanleg gevel tot gevel voor de tramlijn op de Leien + heraanleg Operaplein & Rooseveltplaats + premetrokokker station Opera tot voorbij Maria-Theresialei



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Er werd gebruik gemaakt van ramingsystematiek zoals opgenomen in de projectfiche gevoegd bij BVR 23 september 2011: 'Projectfiche Brabo2, geactualiseerde raming, 18 maart 2011, referentie: 41SR S001HBA 10 .

In deze ramingsystematiek worden 3 types heraanleg beschreven.

- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

Van elk van deze types werd een investeringsraming bepaald per meter aan te leggen nieuwe traminfrastructuur en de per meter aan te leggen weginfrastructuur. Zij werden ook nog gediversifieerd naar rooilijnbreedtes toe. Deze "meter"ramingen wordt vervolgens vermenigvuldigd met de tracélengte om de deel investeringsramingen voor het weggedeelte en tramgedeelte te bekomen.

Deze "meter"kostprijs omvat echter niet de studiekosten. Deze worden forfaitair begroot op basis van de investeringkost van het weg- en tramgedeelte.

Om de totale investeringsraming te kennen moeten hierbij de eventuele kosten verbonden aan de aanleg van keerlussen, dienstgebouwen en Park & Ride bij opgeteld worden.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011

In de “meter”ramingsrijs voor tram- en weggedeelte zijn volgende punten **wel** inbegrepen:

- Inzake de kosten voor grondverwervingen/onteigeningen, en de kosten voor verplaatsingen van nutsleidingen (deze welke niet ten laste van de nutsbedrijven zelf kunnen worden gelegd), zijn volgende voorzieningen in de ramingen opgenomen :
 - o Grondinnames/onteigeningen : begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
 - o Kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming
- Kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de kosten voor bodemsanering (gekende verontreiniging) kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag. Deze 1,5% kosten voor gekende bodemsanering wordt reeds in de projectramingen opgenomen..

2.2. opsplitsing kostprijs:

De totale kostprijs bedraagt 401.045.137 € inclusief BTW.

Dit bedrag kan als volgt opgesplitst worden:

* aankoop trams	87.400.000 €	
* studiekosten	12.670.572 €	(m.i.b. honorarium De Solà Morales en archeologisch onderzoek)
* DBFM realisatie deel Tram	85.199.064 €	
* DBFM realisatie deel Wegen	38.791.336 €	
* Buiten DBFM, deel 1	42.029.767 €	(voornamelijk eenmalige kosten zoals Brusselstraat, renovatie + heraanleg Hardenvoortviaduct incl. opzegging concessies en onteigeningen, integratie archeologie en controlecentrum premetro Opera)
* Buiten DBFM, deel 2	134.954.398 €	(voornamelijk niet-tramgedeelte op aan Stad Antwerpen over te dragen gewestwegenis)

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- Overeenkomstig in punt 2.2 vermelde kostenopsplitsing

2.4. budgettaire impact

Overeenkomstig de Beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011.

Daarbij dient ook rekening gehouden met de overdracht van de in het projectgebied gelegen gewestwegen van het Vlaams Gewest aan de Stad Antwerpen, in casu de Leien van Stoopstraat tot Noorderplaats, de Noorderlaan van Noorderplaats tot Groenendaallaan en de Gemeentestraat t.h.v. de F. Rooseveltplaats.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011

2.5. toelichting bij kostenraming

Zie toelichting in punt 2.1

2.6. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Op te geven door AWV & De Lijn (BAM beheert, exploiteert en onderhoudt niet).

Voor de DBFM realisaties Vlaams Gewest en De Lijn maakt het onderhoud evenwel, voor de duur van de looptijd van de overeenkomsten, een last uit van de private partner. De hieraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen worden vergoed via de reguliere begroting.

Voor de DBF realisaties “Niet tramgedeelte op stadswegenis” valt het onderhoud ten laste van de Stad Antwerpen (die het zelf uitvoert, en dus niet ten laste legt van de private partner).

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

MOW

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

- BAM neemt de projectcoördinatie op zich tot aan de gunningsfase.

- Stuurgroep Brabo 2 onder voorzitterschap van De Lijn (aparte stuurgroep Operaplein onder voorzitterschap van de burgemeester van Antwerpen)

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

Stad Antwerpen en haar Autonome Gemeentebedrijven

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

Volgens de huidige vooruitzichten wijst de globale planning voor het gehele project Brabo 2 op een aanvang einde 2013.

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Principesontwerp van samenwerkingsovereenkomst Vlaams Gewest / De Lijn / Stad Antwerpen / BAM goedgekeurd op 23 september 2011.

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2011

Startnota goedgekeurd in 2006. Een geactualiseerde startnota, waarbij het globale kader geschetst werd, is eveneens in PAC behandeld.
Project MER is opgestart.

Operaplein: de derde fase conceptontwikkeling kan nu worden aangevat. Leien en tramlijn Ekeren: voorontwerp kunnen worden verdergezet. Startnota en Projectnota Brusselstraat goedgekeurd. Voorontwerpnota Londenbrug opgemaakt.

Op gewestwegen de subsidies in kader o.a. van rioleringen, openbare verlichting, nutsmaatschappijen en kosten verbonden aan de VRI-installaties.

Andere nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

Afstemming met stadsprojecten, zoals heraanleg Eilandje en heraanleg van de Kaaen op het vlak van Minder Hinder.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Noorderlaanbrug

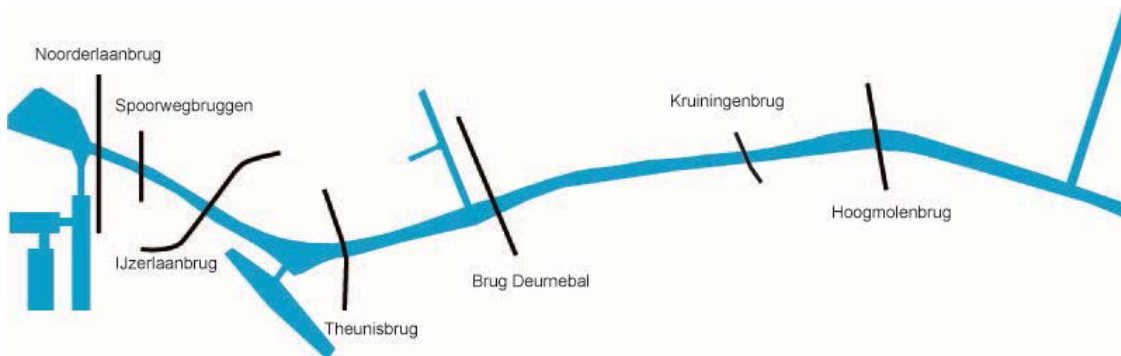
november 2011

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

Het project Noorderlaanbrug omvat de bouw van 2 nieuwe bruggen van de Noorderlaan over het Albertkanaal ter realisatie van een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter): een brug voor wegverkeer (2x2 rijstroken) aan de westzijde en een brug voor openbaar vervoer aan de oostzijde.

De werken bestaan uit de bouw van de nieuwe bruggen, nieuwe aanloophellingen, de aanpassingen van de kruispunten aan de voet van de aanloophellingen, de herinrichting van de IJzerlaan (tussen Noorderlaan en Bredastraat), de bouw van nieuwe kaaimuren en de herinrichting van de verhardingen onder de bruggen.



2. Kostprijs en financiering

2.1. kostprijs:

- bouwkost: geschat eindtotaal aanneming (inclusief herzieningen en verrekeningen): 30,3 mio euro
- totale kostprijs: 32,4 mio euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

In de bouwkost zijn inbegrepen: herzieningen, verrekeningen, schadevergoeding termijnsverlenging ten gevolge van onvoorziene omstandigheden ondergrond, saneringskosten.

In de totale kost zijn inbegrepen: onteigeningen (93.310 euro), verplaatsen nutsleidingen (867.260 euro), werfondersteuning, verkeersregelininstallaties, concessies, proeven, diverse kleinere zaken

In de totale kost zijn niet inbegrepen:

studiekosten TV SAM

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – november 2011

- kosten voor de bouw van een leidingenkoker onder het Albertkanaal waarnaar de gasleiding in de oude Noorderlaanbrug werd verplaatst, en alle bijhorende kosten

2.3. toelichting bij kostenraming

Kostenraming op basis van stand van zaken uitvoering op heden.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 150.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 300.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 450.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- BAM

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- NV De Scheepvaart
- AWW
- Stad Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start der werken: 18/02/2008
- einde der werken: juni 2010

4.2. processtappen

- Het project is beëindigd.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Geen invloed van andere projecten op uitvoeringstiming meer.

5. Risicomanagement

- Het project is beëindigd.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen

november 2011

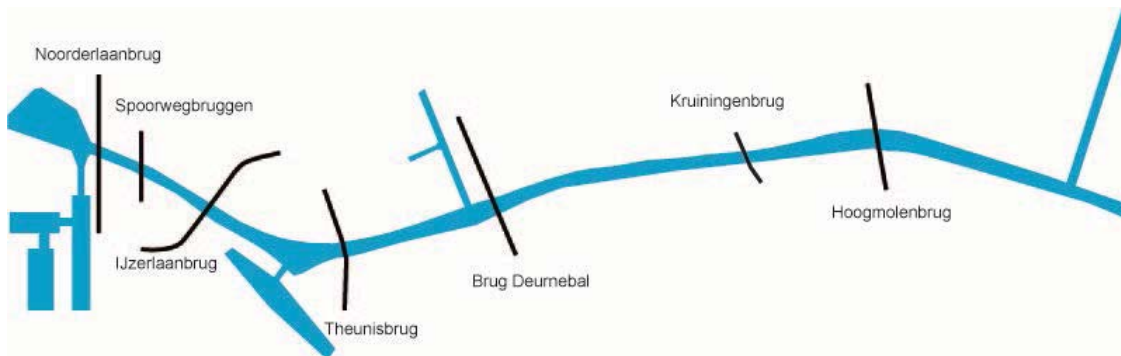
1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De spoorbruggen over het Albertkanaal van de spoorlijnen 12 en 27A worden vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter) te realiseren.

Door de hieruit volgende verhoging van het lengteprofiel van de sporen moeten de bruggen over de Merksemsestraat aangepast worden.

Tegelijkertijd neemt Infrabel het initiatief om ook de spoorbruggen over de IJzerlaan te vernieuwen. Dit initiatief staat los van het Masterplan-project en wordt door Infrabel zelf gefinancierd.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 32.553.000 euro [ongeacht wijze van financiering: de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding]
- totale kostprijs: 33.803.000 euro [kostprijs incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...]

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost omvat:

- eigenlijk bouwkost vermeerderd met 10% voor herzieningen en onvoorziene meerwerken
- studie en volledige werfopvolging
- tijdelijke verhoogde exploitatiekosten

Totale kost omvat (bovenop bouwkost):

- onteigeningen: 500.000 euro
- grondsanerings: 500.000 euro

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – november 2011

- verplaatsingen nutsleidingen: 250.000 euro

Totale kost omvat niet: eventuele kosten tijdelijke buitendienststelling Vaartkaai

2.3. toelichting bij kostenraming

Kostenraming bouwkost op basis van besteksdossier.

Kostenraming van onteigeningen, grondsanereringen, nutsleidingen zeer ruw – nog verder te onderzoeken.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 320.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 480.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM: financiering gespreid over de periode 2011-2014
 - 2011: (15.67%) 5.296.930 euro
 - 2012: (37.63%) 12.720.069 euro
 - 2013: (37.73%) 12.753.872 euro
 - 2014: (8.97%) 3.032.129 euro

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Projectuitvoering: Infrabel
- Projectfinanciering: BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- NV De Scheepvaart
- Stad Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: voorjaar 2012
- Einde der werken: eind 2014

4.2. processtappen

- Stedenbouwkundige vergunning is bekomen op 11/10/2010.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – november 2011

- Aanbesteding (ontvangst offertes): onderzoek ingediende offertes is nog lopende.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Ijzerlaanbrug.

Om interferenties zo minimaal mogelijk te houden, wordt de uitvoering best zo snel mogelijk opgestart.

5. Risicomanagement

BAM + Infrabel

Projectfiche Sluizen – Van Cauwelaertsluis – november 2011

Projectfiche: Sluizen – Van Cauwelaertsluis

November 2011

1. Omschrijving

De Van Cauwelaertsluis dateert van 1928. Na de vele jaren in dienst werd een totale renovatie van de sluis onafwendbaar. In een gemeenschappelijke aanneming van BAM nv en de Vlaamse Overheid werd een bestek gelanceerd om deze werken uit te voeren. Hierbij is een deel ten laste van BAM en een ander deel, meer bepaald de realisatie van een leidingentunnel onder de Van Cauwelaertsluis en Boudewijnsluis, ten laste van de Vlaamse Overheid. Op 6/7/2007 werden de offertes geopend.

Sedert 7 april 2008 zijn de werken in uitvoering.

Rond deze werken wordt door de Vlaamse Overheid ook het wegeniscomplex rond de beide sluizen heraangelegd met het oog op een vlotte ontsluiting van de zone.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- De renovatiewerken van de Van Cauwelaertsluis, inbegrepen de leidingentunnel, werden aanbesteed voor een totaal bedrag van 57.972.809,54 EUR (excl. BTW)
- De aanpassing van de wegeniswerken wordt geraamd op 2.400.000 EUR (excl. BTW)

2.2. opsplitsing kostprijs:

De totaalprijs van de renovatiewerken dient opgesplitst te worden in:

- Ten laste van BAM nv: 53.546.127,08 EUR (Excl. BTW). zijnde 64.790.813,77 EUR (Incl. BTW)
- Ten laste van Vlaamse Overheid: (Inbegrepen leidingentunnel) 4.426.682,46 EUR (Excl. BTW). zijnde 5.356.285,78 EUR (Incl. BTW)
- De kosten voor de aanpassing van de wegeniswerken, 2.904.000 EUR (incl. BTW) zijn 100% ten laste van de Vlaamse Overheid.

2.3. toelichting bij kostenraming

- O.b.v. aanbesteding

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Nog niet gekend

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het deel ten laste van BAM wordt gefinancierd via de eigen middelen. De kosten ten laste van de Vlaamse Overheid zijn opgenomen in de reguliere begroting.

Projectfiche Sluizen – Van Cauwelaertsluis – november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- De aanbestedende overheid van de gemeenschappelijke aanneming “Renovatie van Cauwelaertsluis” is BAM nv. De projectleiding is in handen van de Afdeling Maritieme Toegang.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Voor de wegeniswerken is de projecteigenaar de Vlaamse Overheid – MOW – Afdeling Maritieme Toegang

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen treedt op als concessieverlenende overheid.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- De werken zijn gestart op 7 april 2008 en werden voorlopig opgeleverd op 06 juni 2011.

4.2. processtappen

- De voorlopige oplevering is gebeurd op 6 juni 2011. Momenteel zijn er nog enkele uitgestelde werken in uitvoering en is men bezig de eindafrekening op te maken.

4.3. koppeling aan andere projecten

Niet van toepassing.

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche Sluizen– Kattendijksluis – november 2011

Projectfiche: Sluizen – Kattendijksluis

november 2011

1. Omschrijving

De Kattendijksluis wordt gerenoveerd en heropend voor de scheepvaart. De werken bestaan voornamelijk uit de bouw van een beweegbare rolbrug, de vernieuwing van alle sluisdeuren en omloopriool-schuiven, de plaatsing van de elektromechanische uitrustingen, de aanpassing van de wegen naar de rolbrug toe.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: inschrijvingsprijs aannemer: 17.638.668 euro
- totale kostprijs: 19.402.500 euro
- aandeel BAM in de financiering begrensd tot 15.000.000 euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost:

- In de inschrijvingsprijs van de aannemer is de bouw van een stalen waterkeringswand inbegrepen welke evenwel niet zal worden uitgevoerd in deze aanneming.
- In de bouwkost is de renovatie van de sluiswachterhuisjes niet inbegrepen. Dit is opgevat als een aparte aanbesteding door de Vlaamse Overheid, Agentschap voor facilitair Management, Gebouwen – Buitendienst Antwerpen.

Totale kostprijs:

- bouwkost
- +10% voor herzieningen, meerkosten, grondsaneringen, nutsleidingen
- niet inbegrepen: studiekosten + werfopvolging
- niet van toepassing: onteigeningen

2.3. toelichting bij kostenraming

- Op basis van aanbestedingsprijs.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- Onderhoud en exploitatie door W&Z.

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM – aandeel (15.000.000 euro) reeds volledig gefinancierd in periode 2008-2010.

Projectfiche Sluizen– Kattendijksluis – november 2011

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

- Projectuitvoering door W&Z.
- Projectfinanciering door BAM met bovengrens op 15.000.000 euro.

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

2.8. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- BAM
- W&Z
- GHA
- Stad Antwerpen.

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- Start der werken: 1 februari 2009
- Einde der werken: zomer 2011

3.2. processtappen

- Project in uitvoeringsfase

3.3. koppeling aan andere projecten

Het project is gekoppeld aan de Oosterweelverbinding

4. Risicomanagement

BAM + W&Z

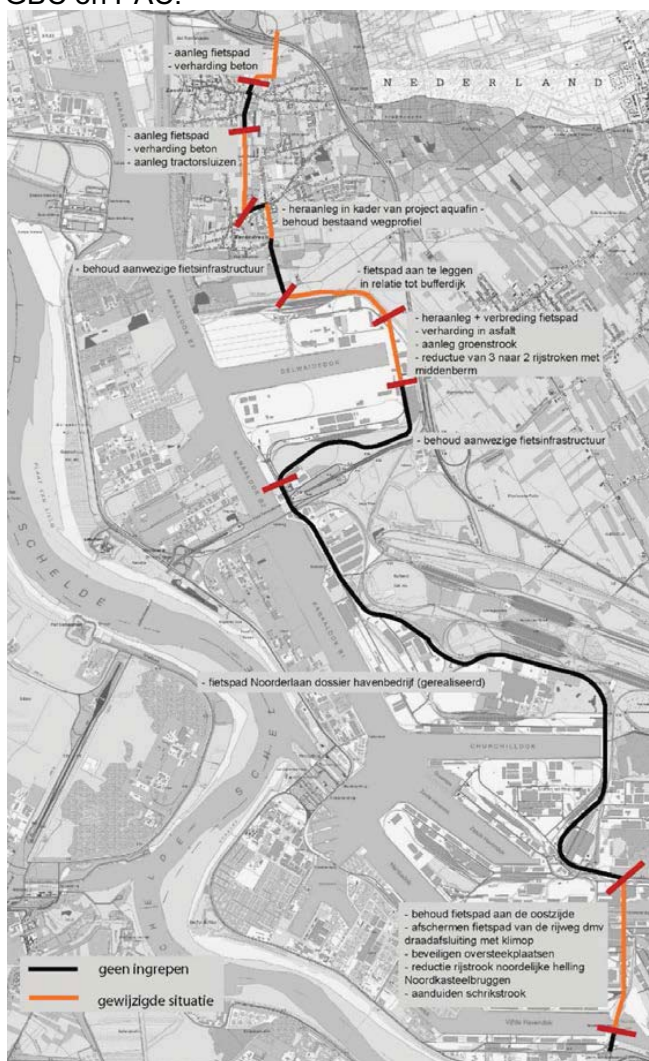
Fietsprojecten – Havenroute - november 2011

Projectfiche: Fietsprojecten – Havenroute

november 2011

1. Omschrijving

De Havenroute verbindt de Oosterweelknoop langs de Oosterweelsteenweg en Noorderlaan met Berendrecht, Zandvliet en Nederland. Vele segmenten zijn recent door GHA uitgevoerd. Ook voor het resterende segment op havengebied, zal de haven het project overnemen na opmaak bouwvergunningdossier. Voor het deel in BeZaLi leidt BAM het project tot oplevering. Voor beide delen financiert BAM alle onteigeningen en uitvoeringskosten die niet door provincie of gewest gesubsidieerd worden. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.



Fietsprojecten – Havenroute - november 2011

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Bouwkost : 1,2 miljoen euro
- Totale kost: 1,9 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 1,2 miljoen euro
- Onteigeningen: 0,15 miljoen euro
- Studiekost: 0,06 miljoen euro
- Meerkosten: 10%.
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming op basis van projectnota en plaatsbezoek met aankoopcomité.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- Onderhoud niet begroot, ten laste van de stad Antwerpen: 5 km nieuwe fietspaden en 2 km nieuwe verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2011: 1,9 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,9 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM staat in voor de uitwerking van het ontwerp en de onteigeningen.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- GHA staat in voor uitvoering op haar grondgebied vanaf indienen bouwvergunning. BAM financiert.
- BAM staat in voor projectmanagement op grondgebied BeZaLi. Om beroep te kunnen doen op fietsfondssubsidies zal de stad aanbestedende overheid zijn.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- GHA: Een deel van het fietspad op grondgebied haven ligt tegen de nieuw aan te leggen bufferdijk en zal dus samen met deze bufferdijk aangelegd worden.

Fietsprojecten – Havenroute - november 2011

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2012

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd
- Bouwvergunning: verkregen december 2010
- Onteigeningen: 2011 (knelpunt)
- Aanbesteding en werken: 2011-2012

4.3. koppeling aan andere projecten

- Havenbedrijf – Bufferdijk: gelijktijdige uitvoering gewenst.
- Oosterweelverbinding – Aansluiting fietstunnel – Oosterweelsteenweg,
- Oosterweelverbinding – Afname vrachtintensiteit Oosterweelsteenweg
- Havenbedrijf – Heraanleg toegang Wilmarsdonkbrug kan gelijktijdig.

5. Risicomanagement

BAM

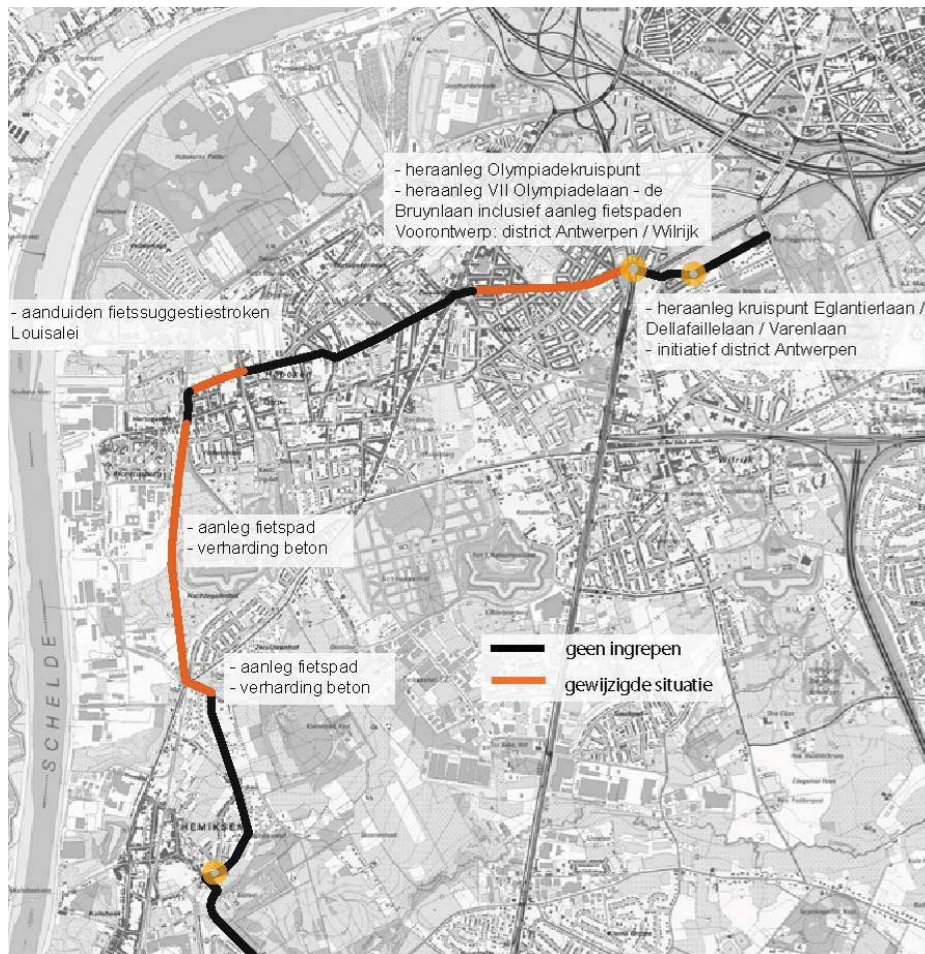
Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem - november 2011

Projectfiche: Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem

november 2011

1. Omschrijving

Er worden fietspaden aangelegd in Vlle-Olympiadelaan en De Bruynlaan. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Bouwkost : 1,2 miljoen euro
- Totale kost: 1,9 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 1,2 miljoen euro

Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem - november 2011

- Onteigeningen: 0,1 miljoen euro
- Studiekost: 0,04 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen: niet voorzien
- Natuurcompensaties: Bosdecreet art 90: 0,02 miljoen euro

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde raming projectnota

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale: 4 km fietspaden en 2 km verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2012: 1,8 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,7 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- VIIe Olympiadelaan – DeBruynlaan: volledige heraanleg door stad. BAM financiert fietspaden.
- Louisalei – Hemiksem: projectleiding en financiering door BAM, aanbestedende overheid te bepalen.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Infrabel voorziet bezettingsovereenkomsten op haar grondgebied
- Infrabel voorziet vernieuwing van overweg 13. BAM bekostigt de verbreding van deze overweg omdat deze een belangrijke aantakking is op het fietsproject en vandaag onveilig is voor fietsers.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2011-2012

4.2. processtappen

- RUP wordt opgemaakt in 2011, procedure loopt tot 2013

Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem - november 2011

- Voorontwerp en projectnota goedgekeurd op GBC in mei 2010, PAC juni 2010.
- Onteigening en bouwvergunningsprocedures, na RUP: 2013.
- Werken Olympiadelaan-De Bruynlaan: in uitvoering sinds zomer 2011
- Verbreding overweg 13: 2013 afhankelijk Infrabel.
- Overige Werken: 2014

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: vernieuwing Overweg 13

5. Risicomanagement

BAM

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - november 2011

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

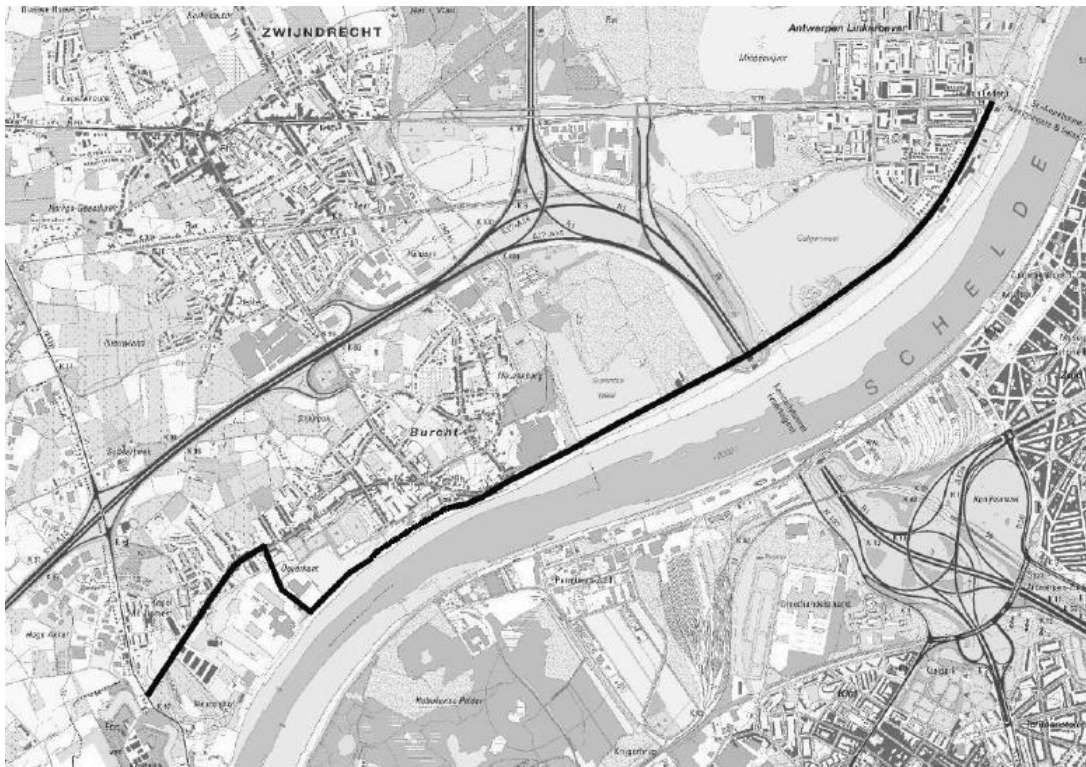
november 2011

1. Omschrijving

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. Bijkomend worden verkeersremmende maatregelen genomen op de Beatrijslaan. De weg wordt versmald om 50 km/u af te dwingen. Op de Beatrijslaan is er nog onzekerheid over de impact van het sigmaplan op het gabariet van de weg.

Ten oosten van de kerk van Burcht loopt de route over privé-gronden (Scheepswerf en Brocap) waarvan de eigenaars onderhandelen met de gemeente om er een project te ontwikkelen. Aan Landsverdediging kan het fietspad niet verder langs de Schelde lopen. Hier moet een strook van Landsverdediging onteigend worden om veilig langs de Kruibeeksesteenweg te kunnen rijden.

De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC. Het voorontwerp voor fase 1 en 2 (Kruibeeksesteenweg, Heirbaan, Astridlaan en Beatrijslaan) is bevestigd op GBC en PAC.



Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - november 2011

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Bouwkost: 2,3 miljoen euro
- totale kostprijs: 3,2 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 2,3 miljoen euro
- Onteigeningen: 0,02 miljoen euro
- Studiekost: 0,05 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien
- Sanering: niet voorzien – ten laste van projectontwikkelaar, gemeente en VMM.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.
- Onteigeningen industrie en landbouw (defensie) aan 10€ / m2.
- Fietspad / jaagpad aan sigmadijk aan 65€ / m2.
- Extra verlichting: 60 €/m.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- Onderhoud niet begroot, ten laste van stad en gemeente: 6km fietspaden en 2km verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM in gezamenlijke aanbesteding met aansluitende gemeentelijke projecten.
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 1,4 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM staat in voor de coördinatie en projectmanagement, onteigening en financiering.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Beatrijslaan-Astridlaan wordt gezamenlijk aanbesteed door BAM, stad Antwerpen en Aquafin. Deze partners wensen ook aanpassingen te maken aan de infrastructuur voor voetgangers, joggers en rioleringen.

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - november 2011

- De volledige heraanleg van Heirbaan-Astridlaan werd aanbesteed door de gemeente Zwijndrecht in samenwerking met AWV.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Waterwegen en Zeekanaal: De aanleg van de waterkering op sigma-hoogte heeft belangrijke impact op de uitvoering langs de Scheldeboorden.
- Defensie: De aanleg van het fietspad op grondgebied Defensie kan toegelaten worden tijdens de onteigeningsprocedure.
- Projectontwikkelaars: “Brocap” en “De Vlake” bezitten de eigendommen tussen kerk Burcht en gemeentelijk domein De Wallen.
- AWV-Gemeente Zwijndrecht: Volledige heraanleg Heirbaan-Kruibeeksesteenweg-Krijgsbaan.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg: 2011
- Beatrijslaan: begin 2012
- Antwerpsebaan- Kaaiplein: 2012-2013
- Brocap-De Vlake-De Wallen: 2013
- Sigma-plan: 2015.

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan- Kaaiplein:
 - Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - Bouwvergunning, aanbesteding en werken: 2011-2012
- Brocap-De Vlake-De Wallen:
 - Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - Bouwvergunning, Sanering, 2012
 - Aanbesteding en werken: 2013

4.3. koppeling aan andere projecten

- Heraanleg Heirbaan, Kruibeeksesteenweg, Krijgsbaan
- Heraanleg De Wallen
- Projectontwikkeling Brocap
- Projectontwikkeling De Vlake
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Fietsprojecten – Districtenroute - november 2011

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

november 2011

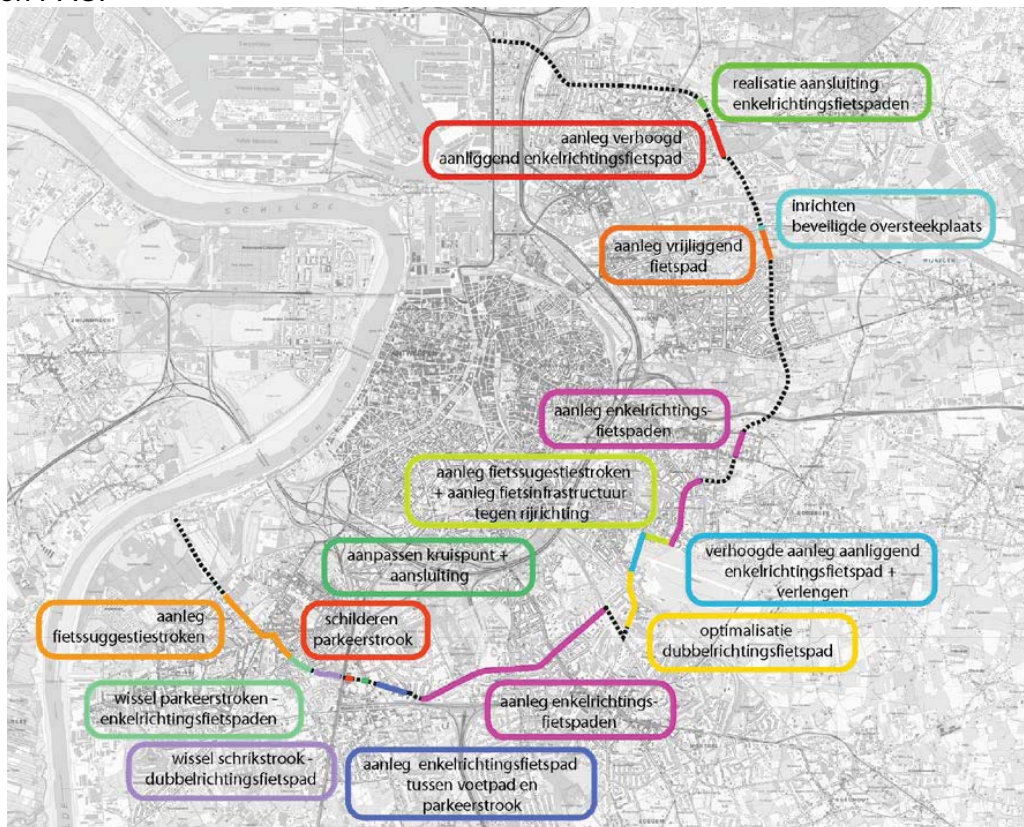
1. Omschrijving

De districtenroute vormt een ring voor fietsers tussen R1 en R11, van Petroleum Zuid door Hoboken, Wilrijk, Berchem, Stad Morsel, Borgerhout, Deurne, gemeente Schoten, en Merksem tot Luchtbal.

Tussen Sneeuwbeslaan en Groenenborgerlaan wordt meegelift met een herinrichting van een zwart punt door de stad. In de zone Groenenborgerlaan-Ringlaan-Fruithoflaan worden ontbrekende fietspaden aangelegd. Voor de kruising met spoorlijn Mechelen gaat in de startnota de voorkeur uit naar de variant door de Deurnestraat in Morsel, omwille van het grote hoogteverschil en de ruimtelijke impact van een bijkomende brug of tunnel.

Aan de luchthaven wordt de fietsinfrastructuur opgewaardeerd. Er komen nieuwe fietspaden op Boekenberglei, Florent Pauwelslei en Bremweide.

De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.



Fietsprojecten – Districtenroute - november 2011

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 4,5 miljoen euro
- totale kostprijs: 6,5 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 4,5 miljoen euro
- Onteigeningen: niet voorzien
- Studiekost: 0,3 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen: 11 km fietspaden en 0,5 km verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2012: 6,2 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM staat in voor de coördinatie en projectmanagement, onteigening en financiering.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- te bepalen
- financiering fietspaden door BAM.

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Infrabel voorziet ongelijkgrondse kruising Deurnestraat Mortsels.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Fietsprojecten – Districtenroute - november 2011

- Start: Boekenberglei tussen Drakenhoflaan en Ruimtevaartlaan in uitvoering sinds zomer 2011 wegens volledige heraanleg van de straat; rest van de route voorzien voor najaar 2012

4.2. processtappen

- Opmeting voltooid,
- MER en GRUP niet van toepassing.
- Voorontwerp, projectnota: zomer 2011
- Bouwvergunning: 2012
- Aanbesteding: 2012

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: Ongelijkvloerse kruising Deurnestraat. Afhankelijk van de voortgang van dit project wordt besloten om hier al dan niet op te wachten voor de uitvoering Deurnestraat.
- LIVAN1: Heraanleg Florent Pauwelslei.
- IPZ: Geen ontwerp of raming voorzien in deze zone.
- Kruiningenbrug. De aansluiting Bisschoppenhoflaan – Kruiningenbrug en de Kruiningenstraat worden niet uitgevoerd voorafgaand aan de Kruiningenbrug. Zij zijn ook niet in dit project geraamd.

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

Projectfiche: Dynamisch Verkeersmanagement

november 2011

1. Omschrijving

Het project omvat de gefaseerde uitbouw van telematica op het Vlaamse hoofdwegennet in de Vlaamse Ruit conform het DVM-plan 'Uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet.' Dit omvat onder meer de uitbouw van het basismmeetnet, het netwerkmanagement Vlaamse Ruit, het basis wegvakmanagement Vlaamse Ruit en het wegvakmanagement Vlaamse Ruit.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs

2.1.1.1 Meten in Vlaanderen

In het kader van het project 'Meten in Vlaanderen', wordt het Vlaamse Hoofdwegennet uitgerust met een basismmeetlaag. Dit houdt concreet in dat ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur (dubbele lussen) wordt geïnstalleerd welke verkeersdata leveren voor zowel onderzoek en statistische doeleinden als voor de real-time monitoring van het verkeer. Volgens de huidige planning zou tegen eind 2012 dit basismmeetnet volledig moeten gerealiseerd zijn.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2011	4,40	0,9	

2.1.1.2 Tunnelveiligheid

In het kader van de uitvoering van de Europese tunnelrichtlijn wordt de veiligheidsuitrusting van de (TERN)-tunnels (Craeybeckx-, Kennedy- en 4-armen-tunnel) doorgelicht en bijgesteld. Dit houdt deels ook in de installatie van telematica in deze tunnels (detectieapparatuur en dynamische signalering). Deze installaties kunnen bijgevolg lokaal ook ingezet worden voor dynamisch verkeersbeheer. Prioritair wordt de Craeybeckxtunnel aangepakt.

Om dit echter verkeerskundig correct in te passen in het wegennet met zijn eventueel reeds aanwezig DVM-infrastructuur (cf. RSS borden op E19 richting Antwerpen) zijn er op termijn nog bijkomende investeringen nodig buiten de tunnel op het aansluitende wegennet.

Ruwe ramingen voor de grootste tunnels (inclusief de 3 TERN-tunnels) op het Vlaamse hoofdwegennet zijn:

1. Craeybeckxtunnel
 - 1,4 mio euro voor DVM-infra in de tunnel
 - 1,5 mio euro voor DVM-infra buiten de tunnel
2. Kennedytunnel
 - 3,10 mio euro voor infrastructuur in de tunnel
3. Waaslandtunnel
 - 3,6 mio euro voor infrastructuur in de tunnel

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

- 1,4 mio euro voor DVM-infra buiten de tunnel

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2011	6,2	6,2	
2013	5,40		Waaslandtunnel
201x	5		Andere tunnels

2.1.1.3 R2

De R2 is voor een groot gedeelte ondertunneld (Beveren-, Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel). Dit houdt in dat voor deze weg ook voor een aanzienlijk deel moet uitgerust worden naar tunnelveiligheid, maar anderzijds is het ook een cruciale schakel in het Antwerpse hoofdwegennet. Voor de uitrusting van deze R2, alsmede de betere signalisatie op de toeleidende snelwegen in het kader van een betere benutting van de Liefkenshoektunnel, werd door het Verkeerscentrum afgelopen jaar reeds een plan opgemaakt wat geraamd wordt op € 29 mio. Met hogere prioriteit omwille van de sterke veroudering met nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid werd een versnelde aanpak van de DVM-infrastructuur in de Beveren- en Tijsmanstunnel uit dit maatregelenpakket uitgelicht.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro
2012	6,00	DVM in Beveren- en Tijsmanstunnel
201x	23,00	

2.1.1.4 Spitsstrook E313 Antwerpen - Ranst

In 2010 werd beslist om de rijbaan op de E313- wegvak Antwerpen – Ranst richting Luik her in te richten met een spitsstrook (door inname van de pechstrook). Deze ingreep zou tevens gepaard gaan met de uitrusting van dit wegvak met de nodige telematica voor wegvakmanagement (o.m. rijstrooksignalisatie) aangezien het de bedoeling is deze 4de rijstrook dynamisch te beheren.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2011	0,82	0,82	MIV+netwerk
2011	0,75		Extra portiek, extra kosten in gevolge geluidsschermen en signalisatie, CCTV+AID, tijdelijke mobiele rijstrooksignalisatie

2.1.1.5 Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk

De eerste voorwaarde voor DVM is afdoende informatie hebben over de actuele verkeerstoestand. Om de minimaal benodigde informatie m.b.t. de actuele verkeerssituatie op het hoofdwegennet in te winnen, dient het basismeetnet zoals voorzien in het 'Masterplan Meten in Vlaanderen' volledig operationeel te zijn. Daarnaast is het belangrijk om ook op regelmatige afstand visuele beelden ter beschikking te hebben. Hiervoor zijn minimaal camerabeelden t.h.v. elk complex nodig alsook op een aantal strategische locaties.

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

In deze fase wordt voor een aantal geselecteerde complexen extra CCTV-bewaking voorzien. Om de globale prestatie qua verkeersafwikkeling op de diverse assen te monitoren worden het netwerk van ANPR-camera's verder uitgebreid.

Na realisatie van deze fase zal het ganse hoofdwegenet uitgerust zijn met een minimale dekking qua monitoring van de actuele verkeersstoestand.

Dit houdt in dat verstoringen op dit hoofdwegenet gedetecteerd kunnen worden en dat de weggebruiker hiervoor gewaarschuwd kan worden en/ of advies gegeven via de beschikbare kanalen (Website, radio, RDS-TMC en de reeds aanwezige dynamische informatieborden).

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2011	2,44		CCTV-camera's priors 1 en 2 (50 locaties)
2011		1,2	ALPR fase 1 (11 locaties met 55 camera's)
2012	3,00		CCTV prior 3 en 4 (70-tal locaties)
2012	1,50		ALPR fase 2 (15-tal locaties)
201x	7,0		ALPR fase (55-tal locaties)

2.1.1.6 Netwerkmanagement Vlaamse Ruit (opm. niet alle locaties hieronder binnen de Vlaamse Ruit)

Bij de gefaseerde uitbouw van DVM op het Vlaamse hoofdwegenet kan een onderscheid gemaakt worden tussen netwerkmanagement en meer lokaal wegvakmanagement. Onder netwerkmanagement wordt hierbij begrepen de weggebruiker informeren of waarschuwen over de verkeerssituatie stroomafwaarts op zijn route en er m.b.v. adviezen voor zorgen dat hij een juiste routekeuze maakt. Meer lokaal wegvakmanagement behelst dan een meer sturend ingrijpen waarbij ingespeeld wordt op incidenten en/of congestie door het opleggen van een aangepaste snelheidslimieten (verkeersveiligheid) of het instellen van een 'snelheidsdeken' om de doorstroming op een wegvak te verbeteren.

In een gefaseerde uitbouw van DVM is het wenselijk zich in eerste instantie te focussen op netwerkmanagement op de ruit Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel. Het informeren en waarschuwen van de weggebruiker op netwerkniveau gebeurt doorgaans d.m.v. tekstuele boodschappen op grote VMS-panelen die zijn opgesteld op de knooppunten van het hoofdwegenet. Hiertoe zijn de meeste knooppunten in de Vlaamse ruit reeds uitgerust, maar voornamelijk in de regio Brussel is er nog een groot gebrek aan dynamische informatieborden.

Na realisatie van deze fase zal bovenop de basismonitoring het hoofdwegenet in de Vlaamse ruit (Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel) alsook om de knooppunten in de regio's Kortrijk en Brugge volledig uitgerust zijn voor netwerkmanagement doordat nu alle knooppunten in elke rijrichting voorzien zijn van minstens één variabel informatiebord (VMS) via het welk de weggebruiker gewaarschuwd kan worden voor gedetecteerde verstoringen en desgevallend vergezeld van een passend routeadvies.

Het betreft hier volgende VMS-borden:

- 18 borden in de regio Brussel (zie 2.1.1.6 Netwerkmanagement Brussel)

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

- 4 borden op de A12 en E19 thv de aansluitingen met N16
- 5 borden in de regio Kortrijk
- 5 borden in de regio Brugge

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2011	2,52	2,27	5 + 5 VMS installaties in de regio's Brugge en Kortrijk
2011	1,0		4 VMS borden op de A12 en E19 thv de aansluitingen met de N16

2.1.1.7 Basis wegvakmanagement Vlaamse Ruit & internationale vrachtverbindingen

Deze fase behelst de opbouw van een basis wegvakmanagement in de ruit Gent-Antwerpen- Lummen-Brussel en de congestiegevoelige snelwegen daar naartoe waarbij voor elk wegvak tussen 2 complexen een dynamisch bord type RVMS voorzien wordt. Via deze borden ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden voor het waarschuwen van de weggebruiker voor incidenten, wegvakbrede ge- en verboden (bv SMOG) opgelegd en/of ondersteund worden, kunnen desgevallend calamiteitenroutes of andere belangrijke info m.b.t. de aansluiting met het onderliggende wegennet geafficheerd worden. Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg uitgevoerd worden.

Ramingsbedrag totale fase € 51,2 mio. Het betreft hier volgende wegvakken:

- E34W Zelzate < > Antwerpen (€ 2,5mio)
- E17 Rekkem < > Antwerpen (€7,6mio)
- E19 Meer < > Machelen (€ 5,4mio)
- A12 Zandvliet < > Stroombeek-Bever (€ 4,8mio)
- E40 Jabbeke < > Brussel (€5,6mio)
- E403 Aalbeke < > Moorsele (€0,9mio)
- R4 Destelbergen < > Merelbeke (€0,9mio)
- R0 volledig (€7,6mio)
- E40 Haasrode < > St.-Stevens-Woluwe (€1,1mio)
- E313 Hasselt-West > Geel-Oost en Ranst > Hasselt-West (€3,7mio)
- E314 Houthalen < > Heverlee (€ 5,5mio)
- E340 Turnhout< > Ranst (€2,6mio)
- E411 Wallonië > Leonard (€0,5mio)

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro
201x	51,20	

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

2.1.1.8 Verdichting wegvakmanagement

Na realisatie van bovenstaande fases heeft het hoofdwegennet een uitrustingsniveau bereikt dat netwerkmanagement en, m.u.v. de perifere hoofdwegen en de primaire wegen, een basisniveau aan wegvakmanagement. In de verdere uitbouw van DVM over het hoofdwegennet rest dan nog de uitrusting van het perifere hoofdwegennet en de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en de interstedelijke verbindingen alsook op de (inter)nationale vrachtverbindingen. Concreet komt de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen neer op de installatie van rijstrooksignalisatiesystemen, voor de internationale vrachtverbinding is dit, zoals in het DVM-plan voorzien, eerder een verdichting aan dynamische wegkantborden RVMS.

Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg en zelfs per wegvak uitgevoerd worden. Ramingsbedrag verdichting grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen Vlaamse Ruit: € 190,0 mio. Het betreft hier volgende wegvakken:

- E34W St.-Anna Linkeroever < > Beveren (€ 3,3mio)
- E17 Zwijnaarde > Kruibeke en Linkeroever > Zwijnaarde (€25mio)
- E19 St.-Job < > Machelen (€ 27,2mio)
- A12 Antw.-Haven < > Antw.-Noord, Vallaar < > R1 en Meise > Stroombeek-Bever (€ 8mio)
- E40 Drongen < > Brussel (€ 24,9mio)
- R4 Destelbergen < > Merelbeke (€0,9mio)
- R0 volledig (€ 42mio)
- E40 Haasrode < > St.-Stevens-Woluwe (€10,8mio)
- E313 Lummen > Geel-Oost en Ranst > Lummen (€12,8mio)
- E314 Lummen < > Heverlee (€ 17,7mio)
- E340 Zoersel > Ranst en Ranst > Oelegem (€4mio)
- E411 Wallonië > Leonard (€2,6mio)

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro
201x	190,00	

2.1.2 totale kostprijs

zie hoger

2.2. opsplitsing kostprijs:

Enkel de bouwkost is inbegrepen. Er zijn geen kosten voor onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties,

2.3. toelichting bij kostenraming

Kostprijs geraamd a.d.h.v. eenheidsprijzen van lopende bestellingsopdrachten (raamcontracten) en gemiddelde hoeveelheden van eerdere realisaties.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Organisatorische omkadering en personeel Verkeerscentrum (ca. 20 VTE: TCC Gent: 8 VTE, TCC Brussel: 8 VTE en backoffice: 4 VTE)

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

Jaarlijkse onderhoudskost van elektromechanische installaties, i.e. 10% van de bouwkost

Personeel EMT (ca. 8 VTE: 5 projectingenieur-functies en 3 werfcontroleur-functies)

2.5. Wat is de financieringswijze?

Geleidelijke uitvoering op het investeringsprogramma van AWV.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Het Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Elektromechanica en Telematica (EMT) staat in voor de projectuitvoering in nauw overleg met de afdeling Verkeerscentrum van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

Voor de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement in het Brusselse zal, in uitvoering van de gezamenlijk opgestelde strategie, een samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden besproken.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

		Start der werken	Einde der werken
2.1.1.1	Metten in Vlaanderen	Project in uitvoering	31/12/2012
2.1.1.2	Tunnelveiligheid	Project in uitvoering	In functie van budgetaire middelen
2.1.1.3	R2	2012	In functie van budgetaire middelen
2.1.1.5	Spitsstrook E313 Antwerpen-Ranst	Q1 2011	Q4 2011
2.1.1.8	Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk	Q3 2011	In functie van budgetaire middelen
2.1.1.9	Netwerkmanagement Vlaamse Ruit	Q4 2011	Q2 2012
2.1.1.10	Basis wegvakmanagement Vlaamse Ruit en internationale vrachtverbindingen	In functie van budgetaire middelen	In functie van budgetaire middelen
2.1.1.11	Verdichting wegvakmanagement	In functie van budgetaire middelen	In functie van budgetaire middelen

4.2. processtappen

Zie 4.1

4.3. koppeling aan andere projecten

Eventuele bijkomende projecten i.k.v. dynamische bewegwijzering i.f.v. infrastructuurprojecten Antwerpse en Brusselse ring zijn niet in deze fiche opgenomen omdat rond de verdere ontwikkeling van deze ringwegen nog geen duidelijkheid bestaat.

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement - november 2011

Bij de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement houden we maximaal rekening met andere grote projecten zoals de heraanleg van de R0, de invoering van een slimme kilometerheffing, de uitbouw van een tunnelveiligheidscentrum en de realisatie van missing links. Hierbij wordt gestreefd naar een synergie tussen de uitbouw van DVM en deze andere projecten.

5. Risicomanagement

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv. mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche E314 / E34 – november 2011

PROJECTFICHE: E314 / E34

November 2011

1. Project

1.1. Naam:

E34/E313

1.2. Omschrijving:

Hoger gedefinieerd studiegebied wordt getroffen door infrastructurele noden op korte en middellange termijn. Deze noden zijn ontstaan bij verschillende openbare besturen en overheidsbedrijven die daartoe normaliter elk op eigen wijze hun planmatige en project-procedures te doorlopen hebben. Gelet op de zeer sterke interactie tussen allen is een gecoördineerde studie noodzakelijk.

Het studiegebied maakt deel uit van het Trans Europees Netwerk en is binnen Vlaanderen één van de meest complexe en zwaar belaste hoofdwegen. Dagelijks staan er files, onder meer doordat verschillende soorten verkeer zich mengen. Ieder incident kan uitgroeien tot bijkomende congestie en zelfs de kans op ongevallen vergroten. Verschillende stromen verkeer sluiten immers aan op dit gedeelte van de E313. Zoals uit de beleidscontext blijkt is het gebied ook volop in ontwikkeling. De prognoses die naar aanleiding van de Tactische Studie E313 werden opgesteld gaven aan dat de congestie eerder structureel van aard is.



Hieronder worden de belangrijkste elementen doorvertaald naar verdere invulling van de studieopdracht, met name aan de hand van doelstellingen en via een beschrijving van programma-elementen (per verkeersmodus). Uit het eindrapport van de Tactische Studie E313 van 2009, en de daaraan gelinkte verkeersmodellen voor Vlaanderen, kunnen ook bijkomende gegevens en voorstellen worden gefilterd die in de eerste fase van de studieopdracht moeten worden meegenomen teneinde te komen tot zogenaamde referentie-ontwerpen.

Projectfiche E314 / E34 – november 2011

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft inmiddels aanvang genomen met de aanbestedingsprocedure voor een plan-MER.

Deze opdracht heeft tot doel een plan-MER uit te werken voor de E313 (wegvak Antwerpen Oost – Verkeerswisselaar te Ranst), dit in functie van het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan volgens het zogenaamde integratiespoor rekening houdend met de cumulatieve milieu-effecten die de verscheidene projecten met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zullen veroorzaken.

Het plan heeft tot doel een structurele en optimale doorstroming van de hoofdweg E313 te bekomen voor het gedeelte tussen de aansluiting met Antwerpse ring en de Verkeerswisselaar (met de A34) ter hoogte van Ranst, rekening houdend met de meest actuele gegevens en verwachtingen inzake verkeersontwikkeling en in afstemming met het vermelde beleidskader van de Vlaamse regering in verband met verschillende gerelateerde planningsprocessen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van de PLANMER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Ondermeer het aantal kunstwerken zal in sterke mate de bouwkost bepalen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- op basis van de lopende PLANMER lijkt het reeds waarschijnlijk een fasering te kunnen door te voeren:
 - verkeerswisselaar E313/R11/A102,
 - aansluitende hoofwegen

2.3. toelichting bij kostenraming

- (waar relevant) vermelden op welke wijze de kostprijs werd geraamd (vb. x km tunnel aan eenheidsprijs y geeft totaalkost van z euro)
-

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De normale reguliere onderhoudskosten moeten voorzien worden: 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Projectfiche E314 / E34 – november 2011

- Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op eigen investeringsbegroting
- *Welke financieringswijze is onderzocht en welke zijn de redenen of argumenten voor de gekozen financieringswijze?*
Gelet op bovenstaande, is dat heden niet aan de orde.
- *Wordt het project gefinancierd met de tolopbrengsten van de Oosterweelverbinding (en de Liefkenshoektunnel)? [eventueel algemeen te beantwoorden voor alle projecten]*
neen
- *Wordt voor de projectfinanciering ESR-neutraliteit nagestreefd?*
Gelet op bovenstaande; niet van toepassing

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Antwerpen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Antwerpen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- NV BAM; aansluiting Masterplan thv verkeerswisselaar Antwerpen-Oost
- DELIJN; Livian
- DELIJN; doortrekken tram langsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2^e spoorontsluting; varante parallel aan A13/E34
- gemeente Wommelgem; verplaatsen brug industriezone "Kapelleveld".

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

Start der werken: medio 2015.

Uitvoeringstermijn: 30 maanden.

Projectfiche E314 / E34 – november 2011

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

De Planmer heeft medio 1/2011 aanvang genomen.

De uitvoeringstermijn van deze studie bedraagt 15 kalendermaanden.

De PLANMER zal normaal worden neergelegd 1^e kwartaal 2012.

Nadien dienen nog te volgen:

- goedkeuren GRUP (al-dan-niet op te nemen in andere goed te keuren ruimtelijke uitvoeringsplannen)
- project-MER of ontheffingsdossier
- onteigeningen (de administratie laat heden onderzoeken of het instellen van een voorkooprecht in de zones die quasi zeker zullen getroffen worden haalbaar is).
- opmaak plannen en aanbestedingsdocumenten
- gefaseerde uitvoering.

4.3. koppeling aan andere projecten

Andere projecten deeluitmakend van het MP2020:

Verknoping van de A102 en R11 bis (=ondertunneld deel van de R11) met de A13/E34 in de omgeving van het rondpunt Wommelgem.

Andere projecten buiten het MP2020:

Los van deze grondige herinrichting is in een eerste fase voorlopig de realisatie van de spitsstrook richting Hasselt voorzien waarbij de werken zullen beperkt worden tot de versteviging van de huidige pechstrook alsook de uitbouw van pechhavens.

Deze spitsstrook geldt als 4^e rijstrook indien nodig en zal gebouwd worden tussen de verkeerswisselaars Antwerpen-Oost en Ranst.

Deze wegeniswerken werden aanbesteed voor een bedrag van ca 2.4 mio euro (BTW in) en werden uitgevoerd tussen 1/7/2011 en 1/9/2011.

Het gebruik van de spitsstrook dient ondersteund door een aanzienlijke variabele signalisatie. Deze werken zijn momenteel in uitvoering voor een bedrag van 2 mio euro (BTW in).

¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche E314 / E34 – november 2011

5. Risicomanagement

Gezien de fase waarin dit project zich bevindt werden tot op heden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv. mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche A102 november 2011

Projectfiche: A102

November 2011

1. Omschrijving

De verbinding tussen de E313 en de noordkant van Antwerpen gebeurt momenteel over de R1. Met de aanleg van de A102 tussen Wommelgem en Merksem zou een deel van de R1 ontlast kunnen worden. De A102 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als missing link (hoofdweg) opgenomen. Er is op het gewestplan een reservatiestrook voorzien voor de aanleg ervan.

In het verlengde van deze A102 is zuidwaarts de R11 gelegen. Deze R11 vertoont op een aantal kruispunten capaciteitsproblemen.

De voorziene tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102, en verder zuidwaarts volgens het tracé van de R11. Eventueel is synergie mogelijk met de aanleg van de A102.

De A102 is voorzien tussen het knooppunt R1/A12/E19 in Merksem en het knooppunt E313/R11 in Wommelgem. Het traject heeft een lengte van ca. 6,3 km en kruist het Albertkanaal.

De weg zou moeten bestaan uit 2 x 2 rijstroken, met pechstroken. Voor de aansluitingen moeten de knooppunten in Merksem en Wommelgem worden omgebouwd.

De wens bestaat om de A102, naast zijn verbindende functie, ook een ontsluitende functie te geven. Hierdoor kan de verkeerssituatie in het tussenliggende woongebied, tussen de R1 (ring om Antwerpen) en de A102 beter ontsloten worden. Daartoe zijn complexen nodig voor ongelijkvloerse aansluitingen op een beperkt aantal kruisende wegen. In eerste instantie wordt hiervoor uitgegaan van de N120 (Merksemsebaan – Bisschoppenhoflaan) en de N115 (Calesbergdreef), één complex ten zuiden en één ten noorden van het Albertkanaal. De wenselijkheid van tussenliggende complexen maakt onderwerp uit van bijkomend onderzoek en overleg.

Gezien het omliggende gebied met grote woonkernen wordt a priori de aanleg van de nieuwe weg op maaiveldniveau niet haalbaar geacht. Hierna wordt dan ook uitgegaan dat de weg nagenoeg volledig in tunnel moet gebracht worden. Verder hebben informele contacten met Euro Immo Star (EIS) uitgewezen dat de kromtestralen in het tracé van de reservatiestrook toelaten om eventueel de spoorverbinding te integreren met de wegtunnel, dus ook indien deze laatste niet met de boormethode zou worden uitgevoerd. Dit impliceert dat de variëte waarbij een aparte boortunnel voor het spoor, naast een minder diep gelegen tunnel in sleuven voor de weg, niet langer wordt opgenomen. Er worden twee varianten uitgewerkt, beide met een combinatie van spoor-en wegverbinding. Deze twee varianten hebben als belangrijkste variabele optie het al dan niet noodzakelijk zijn van tussenliggende op-en afritcomplexen om de tussenliggende gemeenten te ontsluiten.

Projectfiche A102 november 2011

Eerste variante: Geboorde weg- en spoortunnel (voorstel EIS)

Door EIS is een voorstel uitgewerkt voor een gecombineerde weg- en spoortunnel bestaande uit twee geboorde tunnelpijpen, één per rijrichting, met diameter 14,90 m. Het betreft een zeer grote diameter, aan de grens van de huidige mogelijkheden.

In de onderste helft van elke pijp is een enkel spoor voorzien, in de bovenste helft een rijweg met twee rijstroken plus pechstrook.

Omdat een geboorde tunnel een gronddekking moet hebben van minstens één maal de diameter, moet de bovenkant van de tunnel dus minstens 15 m onder het maaiveld gelegen zijn. De rijweg, op halve hoogte van de pijp, zal dus op een diepte van minstens 22 m liggen.

Aan beide uiteinden gaan de twee geboorde pijpen over in een - in open bouwput te bouwen – tunnelconstructie, waar de sporen en de rijwegen overgaan naar hun apart traject. De lengte van het geboorde deel bedraagt ca. 4,6 km.

Om met een volgens de tunnelrichtlijn hellingspercentage van 3 % voor het weg(vracht)verkeer een niveauverschil van 22 m te overbruggen is een lengte nodig van ruim 750 m, rekening houdend met overgangsbogen in het lengteprofiel. Dat betekent dat met deze oplossing tussengelegen aansluitingscomplexen, met telkens twee in- en twee uitritten van 750 m lang en deels in tunnel, ruimtelijk eigenlijk onmogelijk te realiseren zijn. Zie bijlage 1 waarop dergelijke aansluitingen schematisch zijn weergegeven. Vertrekken vanuit een geboorde pijp met een uitrit in tunnel, of toekomen erop met een inrit in tunnel, kan technisch bijna niet. Men zou daarvoor een complexe tunnelconstructie moeten bouwen in open bouwput ter hoogte van de aansluitende wegen. Een dergelijke lange tunnel (ca. 5 km) vergt bijzondere veiligheidsmaatregelen met extra kosten voor beheer en exploitatie. In hetzelfde verband kan gewezen worden op de beperkte breedte van de tweede rijstrook en de pechstrook, evenals op de beperkte vrije hoogte voor het wegverkeer. Wil men hieraan tegemoet komen dan zou de diameter van het boorschild nog moeten verhoogd worden hetgeen een technische uitdaging is van wereldformaat.

Tweede variante: Gecombineerde weg – en spoortunnel aangelegd in open bouwput of met diepwanden

Het voorstel van EIS met een gecombineerde weg- en spoortunnel heeft een zeer hoge kostprijs. De ligging op grote diepte van het weggedeelte laat ook geen goedkope tussengelegen aansluitingscomplexen toe. Deze aansluitingscomplexen beslaan in planzicht meer dan 50% van de lengte van het tracé bij hellingen van 3% voor lange in- en uitritten.

Daarom werd een oplossing aangereikt waarbij de weg-en spoortunnel wordt gecombineerd in een constructie met diepwanden of in open bouwput.

Daartoe is een ander dwarsprofiel voorgesteld, waarbij beide richtingen van de wegtunnel een zone voorzien wordt voor de spoorverbinding. In alle geval moet in deze oplossing de weg aan de buitenzijde gesitueerd zijn, om de tussenliggende af- en opritcomplexen mogelijk te maken. Door deze integratie is het de betrachting om de totale kostprijs van spoor- en wegverbinding te beperken, en tevens de uitvoering te vergemakkelijken. Daarenboven kan gesteld worden dat de nadelen van een boortunnel (bijvoorbeeld met betrekking tot de veiligheid) voor het spoor hierdoor sterk verminderen.

Projectfiche A102 november 2011

Derde variante: Beide tunnels worden afzonderlijk en naast elkaar aangelegd in de reservatiezone

Deze optie wordt door AWV én TUCRAIL (in opdracht van Infrabel) als basisvoorstel naar voren geschoven. Het beschikbare voorontwerp toonde inmiddels reeds de technische haalbaarheid ervan aan en werd afgetoetst bij beide opdrachtgevers.

AWV gaat in dit basisvoorstel uit van een C&C-methode, de spoorverbinding houdt haar aangewezen uitvoeringsmethode (C&C versus boring) nog in verdere studie.

De optie van een gescheiden aanleg heeft eveneens het voordeel dat beide bouwheren zowel procedurieel als financieel niet in elkaar verstrikt kunnen geraken, met uitzondering voor de kruising van het Albertkanaal waar een samengaan met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid wel aangewezen is.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

- 1e variante: 850 mio euro
- 2e variante: 551 mio euro
- 3e variante: blijft te ramen

Totale kostprijs (kostprijs incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...):

- 1e variante: 1100 mio euro
- 2e variante: 801 mio euro
- 3e variante: blijft te ramen
-

2.2. opsplitsing kostprijs:

Eerste variante:

Een voorlopige raming van de kostprijs door EIS voor het deel wegen (EIS), excl. onteigeningen, complexen, milderende maatregelen kwam uit op circa 660 mio euro, excl. BTW.

Voor de ombouw van de aansluitingscomplexen in Wommelgem en Merksem kan men voorlopig uitgaan van 2 x 20 mio euro, excl. BTW. Er wordt geen rekening gehouden met tussengelegen aansluitingscomplexen omdat deze ruimtelijk en technisch niet haalbaar zijn.

Dat brengt de totale bouwkost op 700 mio euro excl. BTW, of 850 mio euro incl. BTW.

Het is dus een zeer dure oplossing (gemiddeld 135 mio euro per km).

Tweede variante:

Projectfiche A102 november 2011

Tunnelgedeelte 5,5 km:

- voor de oplossing bouwen in open bouwput (bijlagen 4.3 a en b): 64200 euro / m;
- voor de oplossing bouwen tussen diepwanden (bijlage 4.4 a en b): 69200 euro / m;
- hetzij in totaal 353,1 of 380,6 mio euro.

Op te merken valt dat de bijkomende kostprijs voor het spoorweggedeelte uitsluitend de burgerlijke bouwkunde betreft en dus geen rekening houdt met de sporen noch met hun uitrusting. De constructie van de spoorwegaanvoeren of –tunnels nabij de complexen E313 en R1 zijn hier ook niet inbegrepen.

Tunnel Albertkanaal (inclusief bouwdok, afzinken): 25 mio euro.

Aansluitingscomplexen op A102: 5 mio euro (N115) + 5 mio euro N120.

Aansluitingscomplexen E313 en R1: 2x20 mio euro.

Naargelang de gekozen oplossingen komt men aan een totale kostprijs van 428 à 455 mio euro excl. BTW of 518 à 551 mio euro incl. BTW. (zowel aandeel spoor als aandeel weg, excl. spoorinfrastructuur en –uitrusting). De kostenverdeling tussen AWV en Infrabel zijn nog niet besproken en kunnen dus ook nog niet gegeven worden.

Daarbij komen dan nog de onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, Onder voorbehoud van de nog te doorlopen procedures, wordt dit voorlopig op 250 mio euro geraamd.

Derde variante:

Uitsplitsing kosten blijft te bestuderen

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.2.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De normale reguliere onderhoudskosten voor het deel wegen bedraagt 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Gezien de hoge kostprijs, en de lange uitvoeringstermijn, is het niet inpasbaar in het lopende meerjarenprogramma op basis van de reguliere kredieten en is het aangewezen het project te spreiden over meerdere, als dergelijke spreiding haalbaar is voor de aanleg van de spoorverbinding (dossier in cofinanciering)

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV of Infrabel, te formaliseren in een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV of Infrabel

Projectfiche A102 november 2011

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- De Scheepvaart
- Lokale overheden
- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Als alle procedures rond zijn kan men in eerste benadering rekenen op een bouwtijd van drie jaar voor de gehele aanleg.

De start kan ten vroegste tegen medio 2014 verwacht worden voor de 2^e spoorverbinding in de reservatiezone A102.

Het politiek akkoord rond het MP2020 voorziet de aanleg van de A102 na deze van de R11 en R11bis.

Een start der werken lijkt bijgevolg pas haalbaar binnen ca 10jaar.

4.2. processtappen

4.2.1 ruimtelijke inpasbaarheid:

Eerste variante:

De uitvoering met geboorde tunnelpijpen heeft relatief weinig impact op de omgeving. Men gaat onder alles door. Enkel de schachten voor evacuatie en ventilatie zijn in te passen. De dwarsing van het Albertkanaal biedt wellicht geen bijzondere problemen. Het lengteprofiel moet wel voldoende diep zakken. Waar het lengteprofiel naar boven komt naar de aansluitingscomplexen toe moet de tunnel gerealiseerd worden in een open bouwput om dan over te gaan naar een open sleuf tot op maaiveldniveau. De realisatie hiervan heeft wel impact op de omgeving. Langs de open sleuven kan buffergroen aangelegd worden. Deze zones zijn wel dicht tegen de E313 en R1/E19 gelegen.

Tweede variante:

Door een combinatie van het tracé met een spoorverbinding, is een hellingspercentage van 5% technisch niet meer haalbaar en gaan we ervan uit dat deze beperkt wordt tot 1%. Dit impliceert dat bijvoorbeeld de toegangshellingen naar de brug over het kanaal 5 keer langer worden. Geometrisch gezien is het haalbaar om aan de tussenliggende kruispunten een ongelijkgrondse kruising aan te leggen, zij het boven de A102, of onder het ophogingsmassief van de brugtoerit. De complexen zelf zijn eveneens makkelijk haalbaar. Nadeel is echter wel dat door de kleinere maximale langshelling, de opritten van deze gecombineerde verbinding veel langer worden: Als we ervan uitgaan dat de kruising met het kanaal moet gebeuren met een brug, is deze laatste 10 meter boven maaiveldpeil gelegen. Om aan te sluiten op een tunnel moet geleidelijk aan afgedaald worden naar een niveau dat 8 meter onder het maaiveldpeil ligt. Er moet dus een hoogteverschil van 18 meter overwonnen worden. Met een helling van 1% (hetgeen ligt binnen de voorziene

Projectfiche A102 november 2011

hellingen van de studie van Eurostation-Infrabel-Tucrail) komt dit neer op een aanloopafstand van 1800m. Rekening houdend met de lengte van de brug zelf komt dit neer op een “openluchtzone” van 3,8 kilometer, hetgeen naar landschappelijke inpassing toe niet gewenst is (barrièrewerking). Mocht de toegelaten helling van het goederenspoor daarentegen beperkt zijn tot 0,6 promille, dan wordt deze oplossing helemaal uitgesloten. Om de lange openluchtzone in te korten, kan geopteerd worden om een half-verzonken tunnel te bouwen, die overdekt wordt met een aarden dijk (zogenaamde “holle dijk”). Dit houdt in dat de tunnel niet op 8 meter diep, maar op 4 meter diep kan gebouwd worden, en zo de “openluchtzone” met 800 meter wordt ingekort (bijlage 4.1). Daarnaast kan ook de optie voor een ondertunneling van het kanaal bekeken worden, in plaats van een overbrugging. Ondanks de eerder vermelde nadelen die aan een afgezonken tunnel verbonden zijn, zou deze oplossing het voordeel bieden dat de verbinding volledig ondergronds kan worden gerealiseerd net onder het maaiveld, en er dus geen openluchtzones worden gecreëerd (bijlagen 4.2, 4.3 en 4.4). Het is deze laatste oplossing die hierboven qua kostprijs wordt geraamd.

Derde variante:

blijft te onderzoeken.

4.2.2 procedures:

Eerste variante:

Zowel voor de spoorverbinding als de A102 is een project-MER nodi, het betreft immers de aanleg van een hoofdweg (conform het RSV). Bijgevolg valt dit werk onder de “bijlage I” ter bepaling van de categorieën van projecten onderworpen aan de milieueffectrapportage. Voor de project-MER zullen veel elementen uit de plan-MER kunnen gebruikt worden. De procedure voor de aanstelling van een MER deskundige is opgestart. Een oplossing met boortunnels heeft alleszins het minst impact op de omgeving. De uitlaatgassen komen wel via de verluchtingsschachten in de omgeving terecht (fijn stofproblematiek). In het kader van het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning zal er voor dergelijke oplossing wel draagkracht zijn inzake hinder naar de omgeving toe. Maar zonder tussengelegen aansluitingscomplexen zijn er eigenlijk geen baten voor de omwonenden.

Met betrekking tot de procedures dienen bijgevolg volgende stappen ondernomen te worden.

- Opmaak GRUP, in combinatie met opmaak plan-MER: hierbij wordt het integratiespoor gevolgd. De doorlooptijd voor deze gelijktijdige opmaak wordt op ca. 1 jaar en 9 maanden geschat. Bijgevolg zullen GRUP en plan-MER – procedures afgerond zijn ca. januari 2012. Door het integratiespoor te volgen kan een (beperkte) tijdswinst geboekt worden, ten aanzien van de afzonderlijke procedures.
- Project-MER: start opmaak project-MER na afronding van GRUP. Elementen uit het plan-MER kunnen hergebruikt worden. Er zullen geen alternatieve tracés meer onderzocht dienen te worden. De doorlooptijd voor de opmaak van een project-mer wordt op minstens 1 jaar en 2 maanden geschat. Bijgevolg zou het project-MER afgerond kunnen zijn tegen ca. maart 2013.

Projectfiche A102 november 2011

- Aanvraag stedenbouwkundige vergunning: de voorbereidingen kunnen gebeuren tijdens de opmaak van de project-MER. Vanaf de indiening van de vergunningsaanvraag tot het bekomen van de vergunning dienen ca. 9 maanden gerekend te worden: ca. tegen eind 2013 – begin 2014.
- Onteigeningen: er zijn omvangrijke onteigeningen te realiseren vooraleer de werken kunnen aanbesteed worden, zij het dat het voor een belangrijk deel enkel ondergrondse innemingen zullen zijn. De procedure kan niet opgestart worden vooraleer er duidelijkheid is over de definitieve vaststelling van het GRUP. Voor de realisatie van de onteigeningen moet minstens op twee jaar gerekend worden. Bijgevolg zullen de onteigeningen ten vroegste begin 2014 afgerond zijn.
- Start der werken: ten vroegste medio 2014

Tweede variante:

Het tracé voor de A102 blijft binnen de reservatiestrook voorzien op het gewestplan zodat hiervoor in principe geen RUP vereist is. Voor de aansluitingscomplexen in Wommelgem en Merksem zullen een aantal takken buiten de bestemmingsgebieden gaan, zij het in beperkte mate. Dat zal toch een RUP vergen. Er kan immers voor hoofdwegen (A102 als hoofdweg voorzien in RSV) geen toepassing gemaakt worden van het recente besluit “kleine wijzigingen van algemeen belang aan lijninfrastructuur en nutsvoorzieningen en vooroverleg met de Vlaamse bouwmeester” d.d. 13/11/2009. Om daarvan gebruik te kunnen maken, dient het project immers vrijgesteld te zijn van de MER-plicht.

Er zal ook een project-MER nodig zijn. De impact op de omgeving in uitbatingsfase is vergelijkbaar met die met de boortunneloplossing, behalve in de zone van de kruising van het Albertkanaal met een brug. De veiligheid kan beter gegarandeerd worden.

De hinder zal zich vooral voordoen tijdens de bouwfase.

In het kader van het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning zal er voor dergelijke oplossing wellicht nog draagkracht zijn. Er is meer hinder tijdens de bouw maar het omliggende gebied kan beter ontsloten worden naar het hoofdwegennet toe.

Aangezien voor deze oplossing eveneens een RUP, met plan-MER, en een project-MER vereist zijn zal de timing voor het doorlopen van alle procedures nagenoeg dezelfde zijn als voor de gecombineerde weg- en spoortunnel. De minder omvangrijke RUP voor de aansluitingscomplexen in Wommelgem en Merksem zou mogelijk iets minder lang duren * .

De onteigeningen voor de wegtunnel zullen integraal bovengronds moeten gebeuren gezien de ondiepe ligging. Dat zal weinig verschil uitmaken inzake timing die ook op minstens twee jaar kan geschat worden. Ze zullen ook maar kunnen starten als er zicht is op de definitieve vaststelling van het RUP voor de aansluitingscomplexen.

Bijgevolg kan onderstaande timing aangehouden worden:

- opmaak GRUP, in combinatie met opmaak plan-MER via het integratiespoor: januari 2012 (mogelijks vroeger *)
- project-MER tegen maart 2013 *
- stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2013 – begin 2014 *

Projectfiche A102 november 2011

- onteigeningen: ten vroegste begin 2014*
- start der werken: medio 2014*

Bovenstaande inschatting van de procedures veronderstellen voor beide varianten een vlotte voortgang van de procedures en kunnen aanschouwd worden als de meest optimistische inschatting.

Als alle procedures rond zijn kan men in eerste benadering rekenen op een bouwtijd van drie jaar voor de gehele aanleg.

Derde variante:

blijft te onderzoeken.

4.3. koppeling aan andere projecten

- herinrichting van de A13/E34, meerbepaald de noodzaak tot het treffen van voorzieningen die de aansluiting in de omgeving van het rondpunt Wommelgem mogelijk maken.
- opmaak streefbeeld R11

5. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv. mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Wegen – R11/N171 – november 2011

Projectfiche: R11 – N171

November 2011

Omschrijving

Het project omvat 3 onderdelen:

- Vertunneling R11 tussen aansluitingen E19 en E313.
- De verbinding N10 - R11 te Mortsel in “strakke bundeling” met de spoorweg.
- De ontsluiting van de Rupelzone naar A12 door de N171.

Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv. Brussel-Noorderkempem of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidoostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidoostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.

Om aan deze beide problemen een oplossing te bieden wordt daarom een vertunnelde verbinding gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid. Tevens wordt de verbinding tussen de N10 Liersesteenweg en de R11 in strakke bundeling met de spoorlijn onderzocht om specifiek de doortochten van Mortsel en Borsbeek te ontlasten. Er wordt verder onderzocht hoe dit best gerealiseerd kan worden.

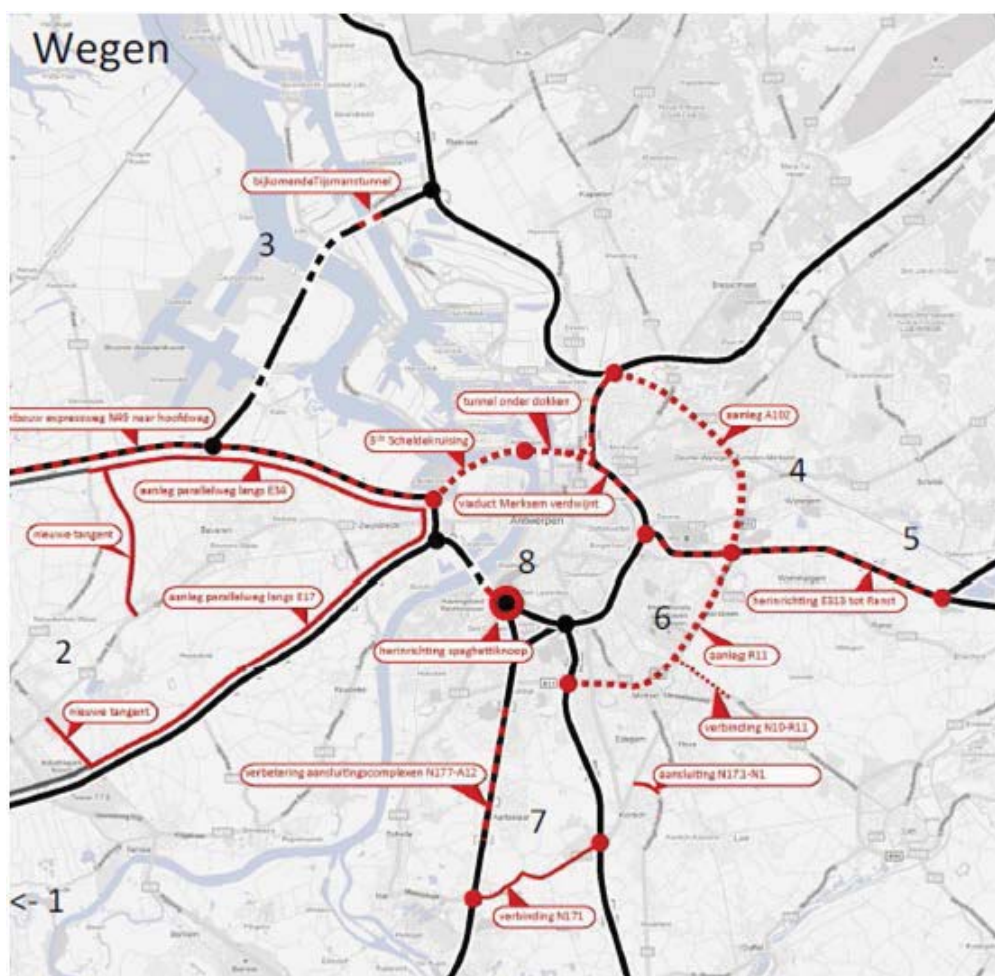
Het project van de R11 dient prioritair te worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte Zuidoostrand te verbeteren. Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling uitgevoerd worden. Deze ondertunneling wordt zo geconcentreerd dat een latere verlenging mogelijk is.

De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen.

Om het draineren van lokaal verkeer naar de E19 en de A12 te vergemakkelijken zijn bijkomende ingrepen nodig:

- De aansluiting N171 – N1 ter ontlasting van de woonkernen Edegem en Kontich.
- De ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 (doortrekking N171, verbetering van de aansluitingscomplexen van de N177 en de A12).

Projectfiche Wegen – R11/N171 – november 2011



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Eén van de te onderzoeken alternatieven bij de plan-MER-studie van de Tweede Spoorontsluiting voorziet in een gecombineerde aanleg spoor/weg in het openbaar domein van de R11

AWV is van oordeel dat een gecombineerde oplossing binnen het bestaande openbaar domein rond de R11 technisch haalbaar is. In dit geval blijft de ontegeningskost beperkt.

De raming (incl BTW en afwijking 10%) op basis van het ontwerp-streefbeeld van de de vertunneling R11 wordt actueel opgesteld; die van de verbinding N10-R11 werd nog niet geactualiseerd. De ramingen van de bouwkost van deze projecten t.b.v. de beslissing van de VR van 22-09-2010 bedraagt:

Projectfiche Wegen – R11/N171 – november 2011

Vertunneling R11:	530	MEURO
Verbinding N10 – R11:	10	MEURO
Ontsluiting Rupelzone:	53,7	MEURO
Totaal:	593,7	MEURO

De meerprijs voor de ontsluiting Rupelzone (53,7 mio euro) ten opzichte van het voorgaande bedrag (42,5 mio euro) is te wijten aan de kosten voor de aankoop van de gronden gelegen ten westen van de A12. Op 7 maart 2011 heeft het aankoopcomité de kosten voor de aankoop van de resterende noodzakelijke gronden geraamd op 13 mio euro. Dit bedrag is veel hoger dan het bedrag waarmee AWV in het verleden rekening hield.

1.2. opsplitsing kostprijs:

Buiten de bouwkost van 1.1 werden nog geen andere kosten geraamd.

Binnen de vertunneling R11 werd de ondertunneling ter hoogte van de luchthaven als afzonderlijk te realiseren project reeds voorzien.

Voor deze ondertunneling van de R11 is een bedrag van 45.000.000 euro vastleggingskrediet voorzien in 2011.

De basisallocatie is MDU MH216 7310.

Inzake N171:

- bouwkost fase 1: 1,4 mio euro (reeds uitgevoerd)
- bouwkost fase 2: 11,3 mio euro
- bouwkost fase 3: 15 mio euro
- bouwkost fase 4: 5 mio euro
- resterende onteigeningen (bouwgrond, landbouw en industriegebied): 17 mio euro. Een aantal onteigeningen werden reeds uitgevoerd en zijn niet begrepen in deze 17 mio euro.
- participatie in verplaatsingskosten nutsleidingen Fluxys en Elia: 2 x 2 mio euro

Voor de realisatie van fase 2 van de N171 is een bedrag van 11.000.000 euro vastleggingskrediet voorzien op het reserveprogramma van 2011. De basisallocatie is MDU MH210 7310.

1.3. toelichting bij kostenraming

De kosten werden geraamd op basis van analoge projectramingen (bvb Kempense NZ-verbinding).

Voor de R11 zullen de kosten verhoogd worden met deze noodzakelijk voor de herinrichtingskosten van de bovenliggende wegenis.

Inzake N171: Gedetailleerde raming: zie tabel bij 4.1.. Hierbij moeten alle prijzen aangepast worden met een factor 1,06 (= indexaanpassing) t.o.v. prijzen 2010.

1.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Het is aan te bevelen hiertoe 1 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

Projectfiche Wegen – R11/N171 – november 2011

1.5. Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering op de investeringskredieten van het Vlaams Gewest.

2. Projectmanagement

2.1. projecteigenaar

- Als projectleider werd ir. Jaak Polen aangesteld tot november 2011.
- Als projectbegeleider werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.

2.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

2.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Het is mogelijk dat Infrabel voor een gedeelte van de R11 betrokken wordt, indien er een van de varianten van de MER-studie voor de 2e ontsluiting van de Antwerpse Haven gekozen wordt.
- Gemeenten zuid-ostrand
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
 - o start 1e helft 2012.
- N171:

fase	omschrijving	kost	start
1	Rumst; 2 bruggen over A12	1.4 mio	voltooid 2008
2	ten W van A12 naar industriezone Krekelenberg (ca 1250m)	11,3 mio geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	verwacht voorjaar 2012
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2750 m)	15 mio geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	verwacht 2014
4	herinrichting bestaande N171, incl op/afritten Kontich	5 mio geraamd (excl onteigeningen)	2015

3.2. processtappen

Minister Hilde Crevits heeft de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld te begeleiden in overleg met de betrokken gemeenten en alle stakeholders.

Met dit streefbeeld wil de Vlaamse overheid in overleg met de verschillende partners een visie ontwikkelen voor de R11, en dit zowel voor de lokale bovengrondse R11, als voor de vertunnelde doorgaande R11 (vanaf nu R11bis genoemd).

Projectfiche Wegen – R11/N171 – november 2011

Bij de ontwikkeling van deze visie staan de volgende doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen centraal: verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

Naast een verkeerskundig concept zal het streefbeeld dus ook een ruimtelijke visie op de R11 moeten bevatten. Een multimodale aanpak zal hierbij doorheen heel het proces het uitgangspunt vormen.

In de scope van dit streefbeeld kunnen geografisch de volgende onderdelen worden aangeduid:

- Het segment van de R11 tussen de E34 en de E19 (van kilometerpunt 1,0 tot 9,5).
- De nieuwe verbinding tussen de N10 en de R11.

Bij de uitwerking van het streefbeeld zal er over gewaakt worden dat bepaalde toekomstige potenties niet gehypothekeerd worden. De grenzen van het projectgebied ter hoogte van het knooppunt met de E34 dienen verruimd te worden omdat het onmogelijk gebleken is binnen de geografische oppervlakte van het knooppunt een volwaardige aansluiting in alle richtingen tussen E34/R11 en R11bis veilig en overzichtelijk te ontwerpen. Daarom wordt de aansluiting voorzien enerzijds t.h.v. N120 Bisschoppenhoflaan, en anderzijds t.h.v. de aansluiting N10/R11/R11bis. Concept en ligging van de A102 worden bijgevolg meegenomen in de streefbeeldstudie tot aan de N120.

3.3 koppeling aan andere projecten

Andere projecten deeluitmakend van het MP2020:

- Verknoping van de A102 en R11 bis (=ondertunneld deel van de R11) met de A13/E34 in de omgeving van het rondpunt Wommelgem.
- verbinding N10 met de R11 te Mortsel

Andere projecten buiten het MP2020:

- Inzake het onderdeel ondertunneling van de R11 ter hoogte van de luchthaven Deurne moeten de werken beëindigd zijn voor 2/2013, als gevolg van een Europese veiligheidsrichtlijn tbv de exploitatie van de luchthaven.
- aansluiting van een mogelijk bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven

4. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg tussen MOW met de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel - Oevel -november 2011

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Geel-Oevel (NZ-Kempen)

November 2011

1. Omschrijving

De herbouw brug over Albertkanaal te Oevel maakt deel uit van het project 'Noord Zuid Kempen' maar kadert ook in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

Voor het PPS-project Noord Zuid Kempen wordt o.a. het deelproject Geel West uitgevoerd. Dit project is gesitueerd te Geel en Westerlo, op de N19, vanaf de aansluiting van de E313 zuid tot net voorbij het Albertkanaal. De volledige wegenis wordt aangepast d.m.v. 2 rotondes, aanpassing van de op- en afritten van de E313, aparte fietsroutes en een nieuwe brug over het Albertkanaal. Deze nieuwe brug wordt naast de bestaande gebouwd en houdt rekening met een grotere doorvaarthoogte en met de geplande verbreding van het kanaal op die locatie. Ze wordt uitgevoerd als een tuibrug.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- De kostprijs brug bedraagt ongeveer 18,4 miljoen. Dit bedrag is de zuivere bouwkost zoals die uit de bestaande werkpakketten binnen het DBM-contract kan afgeleid worden..

2.2. opsplitsing kostprijs:

- cfr. 2.1.

2.3. toelichting bij kostenraming

- looptijd (DBFM)overeenkomst: 30 jaar
- type PPS: DBM + F
- beschikbaarheidvergoeding: Nog niet gekend, maar zal definitief bepaald worden na contract close en financial close. De beschikbaarheidsvergoedingen zullen betaald worden met de budgetten die daarvoor reeds voorzien zijn voor de Via-Invest projecten op basis van de oorspronkelijke ramingen.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- De onderhoudskosten maken deel uit van de DBFM overeenkomst en worden gespreid over een periode van 30 jaar betaald.

2.5. Wat is de financieringswijze?

- DB(F)M door VIA-Invest

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel - Oevel -november 2011

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

De feitelijke projectuitvoering is ten laste van de opdrachtnemer. De controle en opvolging hiervan zal door zowel AWW als door PMV gebeuren (VIA-Invest).

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- NV. De Scheepvaart: heeft een zeer klein onderdeel in het project, zijnde het slaan van damplanken onder de nieuwe brug, in het kader van de verbreding van het kanaal

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Gemeente ??
- nutsmaatschappijen : te bepalen
- ***mogelijk nog Aquafin, waarbij 1 van hun projecten de NZK kruist***

4. Timing

4.1. start en einde der werken (eventueel per deelproject)

Start der werken voorzien najaar 2011-voorjaar 2012

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Het project bevindt zich nu in de fase van de Voorkeursbieder.

Stedenbouwkundige vergunning bekomen.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Noord-Zuid Kempen
- Verhoging bruggen Albertkanaal

5. Risicomanagement

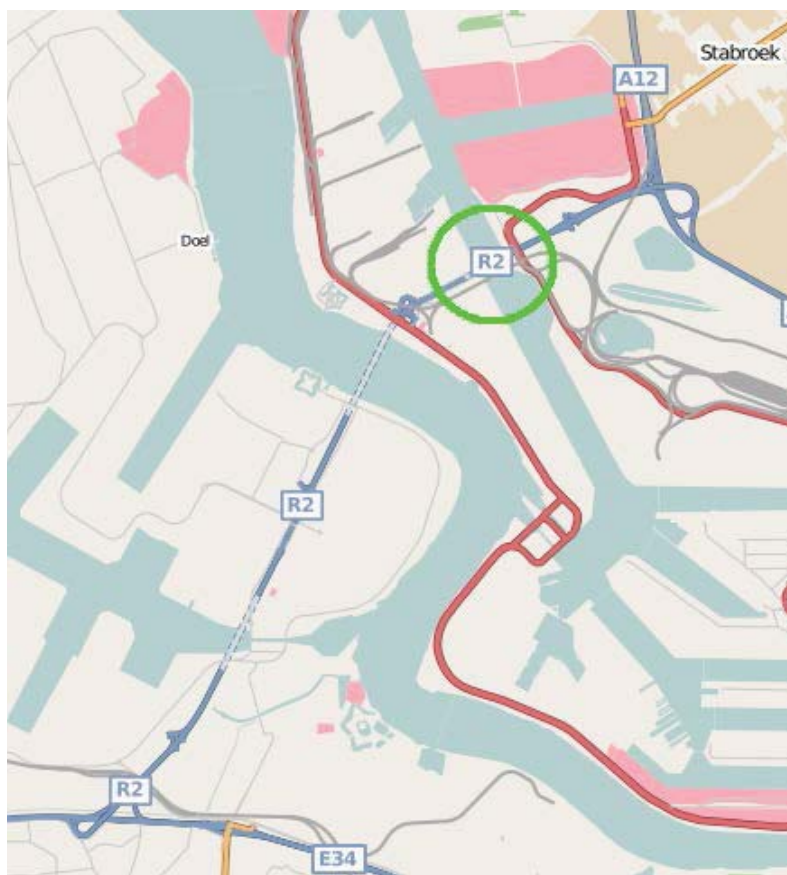
zie DBFM-overeenkomst

Projectfiche 2^e Tijsmanstunnel – november 2011

Projectfiche: 2^e Tijsmanstunnel

November 2011

1. Omschrijving



Op de R2 kan men een deel van de congestieproblemen aanpakken en de veiligheid van deze route verbeteren door de bouw van een nieuwe Tijsmanstunnel naast de bestaande.

De huidige tunnel verwerkt zowel het doorgaand verkeer op de route langs Liefkenshoekstunnel, als het plaatselijk havenverkeer, in een 2x2 configuratie. De vermenging van deze twee verkeersstromen brengt veiligheids- en congestieproblemen met zich mee.

Bovendien is de Tijsmanstunnel een oude tunnel die niet voldoet aan de Europese normen voor ADR-verkeer. De bouw van een nieuwe, veilige tunnel voor doorgaand verkeer zou onmiddellijk een hoger gebruik van deze route langs Liefkenshoekstunnel mogelijk maken.

Projectfiche 2^e Tijsmanstunnel – november 2011

T.b.v. een betere ontsluiting van de haven en een verbetering van de afwikkeling van het intra-haven verkeer voorziet het Masterplan 2020 in de ontubbeling van de Tijsmanstunnel. Dit project betreft de realisatie van deze 2^e Tijsmanstunnel.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De totale kostprijs (incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...) wordt geraamd op 230.000.000 euro (prijspeil 9/2010) geboorde weg+spoortunnel

2.2. opsplitsing kostprijs:

Nog niet beschikbaar

2.3. toelichting bij kostenraming

Gezien de scope van het project nog niet gedefinieerd is en er nog geen concept of schets beschikbaar is, betreft bovenstaande slechts een heel ruwe budgetraming op basis van een aantal vereenvoudigde onderstellingen en eenvoudige vuistregels.

Deze budgetraming houdt rekening met bouwkost, studie- en werfopvolgingskosten, standaard verplaatsingen van nutsleidingen, standaard bodemsanering, onteigeningen (1,5%). Er is 10% toegevoegd voor conditionering en minder hinder.

Zijn niet inbegrepen in de budgetraming: herzieningen en indexeringen, risico/verzekeringskosten, financieringskosten.

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De normale reguliere onderhoudskosten voor het deel wegen bedraagt 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Nog te bepalen. Mogelijk PPS (DBFM)

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV Antwerpen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

NVT

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Havenbedrijf Antwerpen,

Projectfiche 2^e Tijsmanstunnel – november 2011

- AWW: beide projecten zullen afzonderlijk worden voorgesteld op de reguliere meerjarenbegroting van AWW.
 - aansluiting op het gewestelijk weggennet,
 - een verbetering van de verkeercongestie Thysmanstunnel wordt verwacht door aanpassing van de verkeerswisselaars op de havenwegen Noorderlaan en Scheldelaan.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Mogelijke uitvoeringsperiode: medio 2015 – medio 2019.

4.2. processtappen

- Het project is nog niet opgestart.
- Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:
 - MER-procedures, GRUP: 2 jaar
 - opmaak bestek en opstart onteigeningen: 1 jaar
 - aanbestedingsprocedure (PPS), financiering, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag: 2 jaar
 - uitvoering: 4 jaar

4.3. koppeling aan andere projecten

- aansluiting op het gewestelijk weggennet
- aanpassing van de verkeerswisselaars op de havenwegen Noorderlaan en Scheldelaan. (zie 3.3.)

5. Alternatief

Mogelijks alternatief op korte termijn:

De herinrichting van beide aansluitingscomplexen en de aansluitende wegenis wordt geraamd op 8 mio euro (BTW incl) en is relatief snel uitvoerbaar.

(ontwerp+aanbesteding: 2012, uitvoering 2013)

Hierbij moet opgemerkt worden dat de noodzaak tot ontduubeling van de Thysmanstunnel bestudeerd werd in enerzijds een specifieke projectmer (op last van het gemeentelijk Havenbedrijf) en anderzijds meer ruimere PLANMER. De problematiek werd binnen beide studies enigszins anders benaderd in die zin dat één van beide reeds een aanzienlijke verbetering van de congestie doet vermoeden door aanpassingen van de ontsluitingscomplexen van en naar de Tunnel op respectievelijk Scheldelaan en Noorderlaan.

Vermits de hiervoor beschreven aanpassingen volstaan om het congestieprobleem ter hoogte van de Tijsmanstunnel op te lossen wordt de piste van een tweede

Projectfiche 2^e Tijsmanstunnel – november 2011

Tijsmanstunnel voorlopig niet verder onderzocht. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal onderzoeken welke veiligheidsinvesteringen aan de huidige Tijsmanstunnel noodzakelijk zijn indien er geen tweede Tijsmanstunnel dien gebouwd te worden.

6. Risicomanagement

Gezien de fase waarin dit project zich bevindt werden tot op heden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

Projectfiche: Waasland

November 2011

1. Omschrijving

Het voorstel van de Wase burgemeesters omvat volgende deelprojecten:

- Oostelijke Tangent
- Verbindingsweg E34-N70
- Parallelwegen (langs E17) tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht

De Oostelijke Tangent vormt het sluitstuk van de ring rond Sint-Niklaas en is gelegen tussen de N70 en E17, langs de spoorlijn Sint-Niklaas - Puurs.

In een eerste fase wordt een nieuwe verkeerswisselaar (Sint-Niklaas Oost) gebouwd en worden de laterale wegen langsheen de E17 aangepast en verlengd tot op deze nieuwe verkeerswisselaar. Op deze manier wordt het aantal rechtstreekse toegangen van en naar de E17 niet verhoogd, conform de bepalingen van het RSV. In een tweede fase wordt de verbindingsweg aangelegd tussen deze nieuwe verkeerswisselaar en de N70-R42. Deze verbindingsweg wordt opgevat als een weg met 2x1 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 70 km/u.

Concreet omvat het project volgende onderdelen:

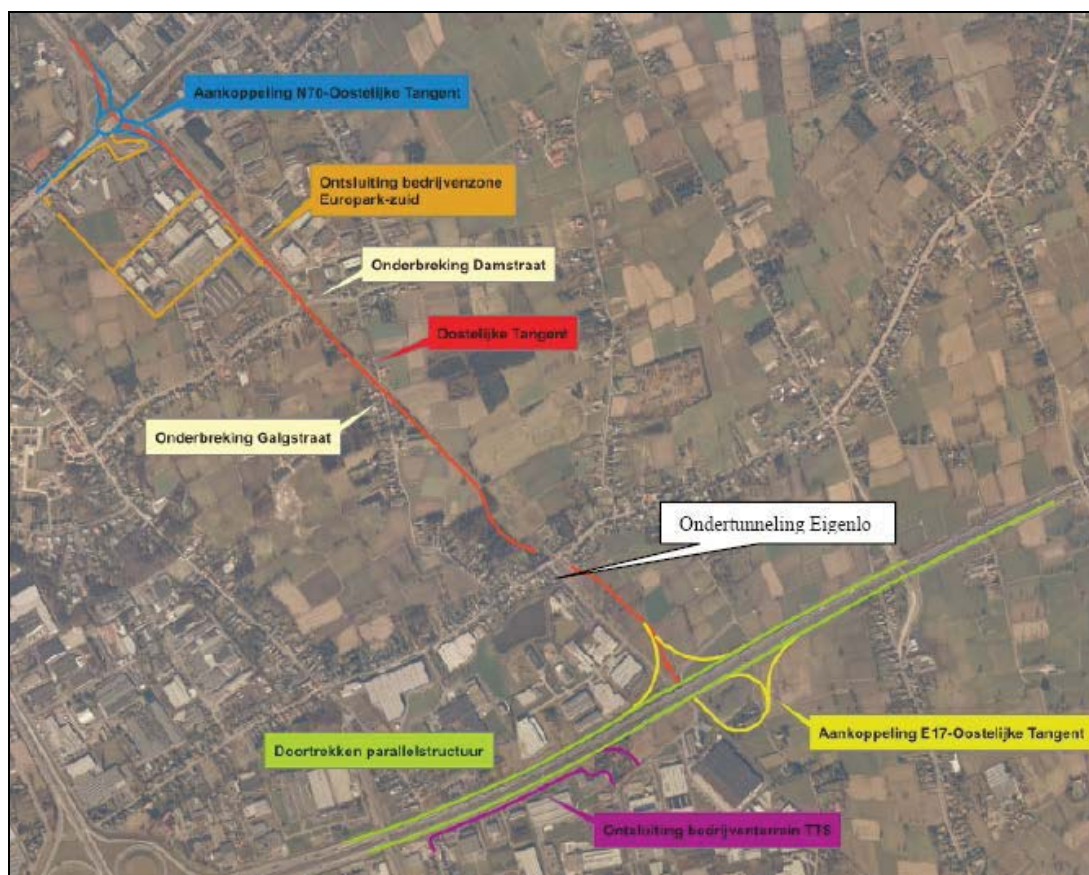
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke Tangent ("Mercatorknoop") met ongelijkvloerse fietsvoorzieningen.

De studie over de mobiliteit over de weg in het Waasland – uitgevoerd in opdracht van Interwaas – heeft geleid tot een consensus bij de lokale besturen over een nieuw aan te leggen secundaire weg tussen de N70 volgens het gewestplantracé van de R2 en de N451 ten noorden van Vrasene. Deze weg dient ter ontsluiting (naar de E34) van het gebied tussen Sint-Niklaas en Beveren en ontlast op die manier de kernen van Beveren, Melsele, Nieuwkerken-Waas en Vrasene. De ontsluiting van dit gebied naar de E17 gebeurt via de Oostelijke Tangent.

De nieuwe weg heeft een 2x1 profiel.

Op 30 oktober 2009 werd binnen de klankbordgroep een overeenstemming gevonden bij de lokale besturen. Op Vlaams niveau kan nu beslist worden om de procedures met betrekking tot de aanleg van deze weg op te starten.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011



Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

In het kader van de realisatie van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas zal de bestaande parallelstructuur van de E17 verlengd worden tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs. Sint-Niklaas zal dan over drie aansluitingen (N41, N16, Oostelijke Tangent) op deze parallelstructuur beschikken.

Het voorstel van de Wase burgemeesters – ter bevordering van de (verkeers)leefbaarheid in het Waasland – bestaat erin om de capaciteit van de E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht te verhogen door de parallelstructuur verder door te trekken tot aan het nevenbedrijf te Kruibeke. Daar zouden de 3+2 rijstroken overgaan in 4 rijstroken, zoals voorzien in de plannen van BAM voor de Oosterweelverbinding.

Het verhogen van de capaciteit op dit wegvak heeft slechts zin indien dit gecombineerd wordt met een oplossing voor de knoop t.h.v. Zwijndrecht en de Kennedytunnel (zoals bvb. de Oosterweelverbinding...).

De aanleg van de kamstructuur, nl de parallelwegen langs de E34 en de E17 heeft als doel de woonkernen in het Waasland te ontlasten van het doorgaand verkeer. Anderzijds zal de aanleg van parallelwegen bijdragen tot een betere doorstroming op de E17 en de E34.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Oostelijke Tangent: 64 mio €
- Verbindingsweg E34-N70: 18 mio €
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht: 70 mio €

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

- Oostelijke Tangent: 35 mio €
- Verbindingsweg E34-N70: 10 mio €
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht: 38,2 mio €

Bijkomende kosten: o.a. onteigeningen, BTW, bodemsanering, proeven, verplaatsing leidingen,...

- Oostelijke Tangent: 29 mio €
- Verbindingsweg E34-N70: 8 mio €
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht: 31,8 mio €

2.3. toelichting bij kostenraming

Oostelijke Tangent: de raming in de startnota bedraagt 35 miljoen euro, excl. BTW en excl. de onteigeningen (= 42,35 miljoen euro incl. BTW, excl. onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 64 mio euro incl. BTW.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

Verbindingsweg E34-N70: raming voor de aanleg van de nieuwe weg bedraagt 10 miljoen euro, excl. BTW en excl. onteigeningen. (12,1 M € incl. BTW en excl. Onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 18 mio euro incl. BTW.

- <u>verbindingsweg E34-N70:</u>		
6,4 km (2*1 profiel)	1 mio euro per km	6,4
kruispunt Zillebeek (rotonde)		0,75
kruispunt Boerenstraat (rotonde)		0,75
rotonde aansluiting N70		0,75
ongelijkvloerse kruising spoorweg		1,25

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: volgens de studie in opdracht van Interwaas bedraagt de raming 38,2 miljoen euro, excl. BTW en excl. onteigeningen. (46,22 miljoen euro incl. BTW, excl. onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 70 mio euro incl. BTW.

- <u>parallelweg E17:</u>		
lengte 13,6 km	1 mio euro per km	13,6
verbreden van bruggen	2,5 mio euro per brug (6)	15
aanpassing complex N485		3
aanpassing complex N419		3
nieuw complex Kruibekesteenweg		3

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Nog niet specifiek berekend, vermoedelijk rond de 2% van de aanlegkosten.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

Oorspronkelijk was een financiering via het regulier investeringsprogramma van AWW voorzien. Om deze reden is het project ook opgesplitst in twee fasen, te spreiden over twee jaren. Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma. De werken in één keer aanbesteden zou het budget van de afdeling niet kunnen dragen. Nochtans is er geen andere reden voor de splitsing, integendeel, een aanbesteding van beide fasen samen levert een aantal voordelen op naar schaalvergroting met interessantere prijzen, uitvoeringstermijn die ingekort kan worden en minder hinder maatregelen die beter op elkaar afgestemd kunnen worden..

Momenteel wordt de plan MER afgerond, definitieve versie is ingediend bij cel MER. De opmaak van het GRUP kan starten. De volledige termijn voor de procedure van het GRUP tem de beslissing wordt op 1 jaar geschat. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten najaar 2012.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen, kunnen de werken aanbesteed en vastgelegd worden in 2013, start uitvoering eind 2013/2014.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

Het is dus wenselijk het budget voor de onteigeningen deels beschikbaar te hebben in 2012, het budget voor de aanbesteding in 2013.

Verbindingsweg E34-N70: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWW. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWW.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWW. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWW.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWW Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWW Oost-Vlaanderen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Oostelijke tangent: opvolging via het stadscontract Sint-Niklaas. Betrokkenen: ARP, Infrabel, stad Sint-Niklaas
- verbindingsweg E34-N70: gemeente Beveren, Infrabel, ARP.
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht: AWW

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Oostelijke Tangent: Momenteel wordt de plan MER afgerond, definitieve versie is ingediend bij cel MER. De opmaak van het GRUP kan starten. De volledige termijn voor de procedure van het GRUP tem de beslissing wordt op 1 jaar geschat. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten najaar 2012.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2013, start uitvoering eind 2013/2014.

Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar. D.w.z. volledig gebruiksklaar in 2016-2017.

Verbindingsweg E34-N70: Start der werken: ten vroegste 2015 – uitvoeringstermijn: 2 jaar

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: 2015 is het vroegst haalbare om met de werken te beginnen – uitvoeringstermijn 2 jaar

4.2. processtappen

Oostelijke Tangent: zie bijgevoegde tabel

(zie → Projectfiche Waasland 2011 bijlage 2)

Verbindingsweg E34-N70:

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

Herzieningsprocedure PRS Oost-Vlaanderen: afhankelijk van de gekozen optie:

- optie 1: ca. oktober 2011 (de herzieningsprocedure voor een structuurplan legt vast dat vanaf de voorlopige vaststelling tot de definitieve goedkeuring, maximaal een jaar mag verlopen).
- optie 2: stap opmaak PRS Oost-Vlaanderen wordt ‘geschrikkeld’ en wordt pas na opmaak RUP en binnen niet vastgestelde termijn aangepast. Dit wil zeggen: geen tijdsspanne nodig voor herziening structuurplan of met andere woorden: een tijdswinst van ca. 1,5 jaar.
- Optie 3: Gezamenlijke opmaak PRS en RUP: tijdswinst van minstens 1,5 jaar (t.o.v. de opmaak van een afzonderlijk PRS + de opmaak van een RUP). De gezamenlijke opmaak van PRS en RUP via de geïntegreerde procedure zal ongeveer even lang duren als de opmaak van een GRUP (1 jaar en 2 maanden). Het voortraject voor de geïntegreerde procedure kan wel zwaarder zijn (nl. bewijslast om deze procedure te kunnen hanteren en officiële beslissing nodig van VR / VP, hoewel dit geen grote vertraging met zich mee moet brengen). Bijgevolg zal de geïntegreerde procedure tegen ca. juni- juli 2011 afgerond zijn. Echter, eerst dient een plan-MER opgesteld te worden (zie hieronder).

RUP + plan-MER: onderstaande timing is opgesteld vanuit de gezamenlijke opmaak van RUP en plan-MER in optie 1 en optie 2, het “zogenaamde integratiespoor”. De doorlooptijd voor deze gelijktijdige opmaak wordt op ca. 1 jaar en 9 maanden geschat. Bij optie 3 wordt voor een afzonderlijk plan-MER gekozen. Afhankelijk van de gekozen optie i.f.v. de herzieningsprocedure zal de timing voor de opmaak RUP en plan-MER de volgende zijn:

- Optie 1: De officiële procedure voor opmaak RUP kan officieel starten nadat het “ontwerp PRS O-VI” voorlopig goedgekeurd werd door de deputatie (deze voorlopige goedkeuring kan voorzien worden ca. oktober 2010). Bijgevolg zal in juli 2012 de opmaak van het RUP en de plan-MER afgerond zijn.
- Optie 2: Het integratiespoor voor opmaak RUP en plan-MER kunnen onmiddellijk van start gaan. Bijgevolg zullen deze procedures afgerond zijn in januari 2012.
- Optie 3: de gezamenlijke opmaak van PRS en RUP via de geïntegreerde procedure zal tegen ca. juni – juli 2012 afgerond zijn (zie hoger). Aangezien het volgen van het integratiespoor moeilijk lijkt binnen deze context, zal de opmaak van het plan-MER eerder moeten starten, zodat de resultaten van het plan-MER meegenomen kunnen worden bij de uitwerking van PRS en RUP. (de mogelijke optie om PRS, RUP én plan-MER in één procedure te integreren dient nog verder onderzocht te worden, maar lijkt een moeilijke piste). Bijgevolg dient eerst de plan-MER opgemaakt te worden, vervolgens het PRS en RUP. De resultaten van het plan-MER zouden beschikbaar moeten zijn, ten laatste op het moment van de “plenaire vergadering”. Bijgevolg dient eerst de planMER afgerond te worden. Hiervoor dient gerekend te worden op een periode van minimaal 1 jaar en 2 maanden (d.wz. tegen juni 2011). Vervolgens kan gestart worden met de opmaak van het RUP en herziening van het PRS (doorlooptijd ca. 1 jaar en 2 maanden). Deze procedure zal afgerond zijn tegen augustus – september 2012.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2011

Aanvraag stedenbouwkundige vergunning: de doorlooptijd voor een stedenbouwkundige vergunning bedraagt ca. 9 maanden. De vergunningsaanvraag kan pas ingediend worden na de goedkeuring van het RUP. In de verschillende opties betekent dit:

- Optie 1: goedgekeurde vergunning ca. april 2013.
- Optie 2: goedgekeurde vergunning ca. oktober 2012.
- Optie 3: : goedgekeurde vergunning ca? februari – maart 2013.

Start onteigeningsprocedure: na goedkeuring RUP. Duurtijd minimaal 2-3 jaar. Dit betekent in de verschillende opties:

- Optie 1: onteigeningen afgerond ca. medio 2014 – 2015 .
- Optie 2: onteigeningen afgerond ca. begin 2014 – begin 2015.
- Optie 3: onteigeningen afgerond ca. medio 2014 – 2015.

Start der werken: ten vroegste 2015.

Uit bovenstaande blijkt optie 2, op basis van de huidige inschatting, de meest gunstige oplossing. Dit dient bij voorkeur nogmaals ten gronde afgetoetst te worden met RP, zodat de juiste keuze wordt gemaakt.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwiindrecht:

2015 is het vroegst haalbare om met de werken te beginnen

.

4.3. koppeling aan andere projecten

Verbindingsweg E34-N70

- Ter hoogte van de aansluiting met de E34 kan er, afhankelijk van het gekozen tracé) interferentie zijn met het project van de Westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven (AMT)

5. Risicomanagement

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Wegen – N49 - september 2011

Projectfiche: N49

september 2011

1. Omschrijving

Ombouw van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle.

De ombouw gebeurt volgens het goedgekeurd streefbeeld N49 van 21 dec 2004.

Het MER voor de ombouw werd conform verklaard (31 augustus 2004). Er werd een passende beoordeling gemaakt in het kader van de Vogelrichtlijn (mei 2003).

Deel Oost-Vlaanderen.

Er worden drie aansluitingscomplexen gebouwd (te Kaprijke, Eeklo en Maldegem), alle overige kruispunten worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (door middel van bruggen of tunnels).

Voor één deelproject, waarover in het streefbeeld geen beslissing werd genomen, dient een MER en GRUP opgemaakt te worden. Het betreft de aanleg van het knooppunt N49 – N456 Kaprijke en de omleidingsweg te Lembeke.

Deel West-Vlaanderen

De eerste fase op grondgebied West-Vlaanderen omhelst de aanleg van +/- 3,5 km ventwegen. Deze werken zijn aanbesteed en in uitvoering en worden hier verder buiten beschouwing gelaten.

Op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen dient echter nog veel meer gerealiseerd voor de definitieve omvorming van de N49 tot autosnelweg volgens het streefbeeld en de goedgekeurde MER, onder andere de bouw van diverse kunstwerken, de aan leg van +/- 5km ventwegen, de realisatie van een bochtverbetering. Dit staat verder verduidelijkt in de raming.

Hieronder worden de belangrijkste elementen doorvertaald naar verdere invulling van de studieopdracht, met name aan de hand van doelstellingen en via een beschrijving van programma-elementen (per verkeersmodus). Uit het eindrapport van de Tactische Studie E313 van 2009, en de daaraan gelinkte verkeersmodellen voor Vlaanderen, kunnen ook bijkomende gegevens en voorstellen worden gefilterd die in de eerste fase van de studieopdracht moeten worden meegenomen teneinde te komen tot zogenaamde referentie-ontwerpen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft inmiddels aanvang genomen met de aanbestedingsprocedure voor een plan-MER.

Deze opdracht heeft tot doel een plan-MER uit te werken voor de E313 (wegvak Antwerpen Oost – Verkeerswisselaar te Ranst), dit in functie van het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan volgens het zogenaamde integratiespoor rekening houdend met de cumulatieve milieu-effecten die de verscheidene projecten met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zullen veroorzaken.

Het plan heeft tot doel een structurele en optimale doorstroming van de hoofdweg E313 te bekomen voor het gedeelte tussen de aansluiting met Antwerpse ring en de Verkeerswisselaar (met de A34) ter hoogte van Ranst, rekening houdend met de meest actuele gegevens en verwachtingen inzake verkeersontwikkeling en in

Projectfiche Wegen – N49 - september 2011

afstemming met het vermelde beleidskader van de Vlaamse regering in verband met verschillende gerelateerde planningsprocessen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: eerste raming: 57.5 mio euro (WOV) + 48 mio euro (WWV)
- totale kostprijs : Gezien de aanwezigheid van VEN gebieden, habitatgebieden e.d.m. op grondgebied West-Vlaanderen, is de totale kostprijs moeilijk te ramen, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Een marge van 30 % is dan ook in deze nog onzekere fase aan de orde, zodat de totale kostprijs op 137 mio euro kan worden geraamd.
- De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Ondermeer het aantal kunstwerken zal in sterke mate de bouwkost bepalen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

Volgende kosten werden niet meegenomen in de raming van de kostprijs: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kosten voor verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties,

Voor de projecten op grondgebied West-Vlaanderen kunnen de deelprojecten naar bouwkost toe als volgt geraamd worden:

- aanleg van een nieuwe brug over het Leopold-en Schipdonkkanaal 10 miljoen euro
- realisatie van twee onderdoorgangen , nl te Lapscheure en in Sint-Rita (thans lichtengeregelde kruispunten) 2 X 5 miljoen = 10 miljoen euro
- bijkomende aanleg van ventwegen , +/- 5 km a 700000 euro/km =3,5 miljoen euro
- vernieuwen van toplaag en eerste onderlaag van bestaande wegverharding over 9 km = 4,5 miljoen euro
- realisatie van een bochtverbetering over 1km =1,5 miljoen euro
- realisatie van onderdoorgangen voor landbouwwegenis 2X 1,5 miljoen = 3miljoen euro
- brug over Damse Vaart: de noodzaak en wenselijkheid hiervan zal blijken uit de haalbaarheidsstudie (zie opmerking hieronder) 1 miljoen euro

De som van deze ramingen bedraagt 33,5 miljoen euro .

De gemeente Damme vraagt om te Lapscheure niet de dwarsende weg onder de A11 te leiden maar de A11 zelf onder de dwarsende weg te leiden . Om één en ander verder uit te klaren en na te gaan wat dit betekent voor RUP en MER en om de haalbaarheid te onderzoeken wordt dit jaar nog een studiecontract aanbesteed (het VTG hiervoor is ingediend). Als het uiteindelijk komt tot de laatste oplossing, dan wordt het totaal op 48 miljoen geraamd.

2.3. toelichting bij kostenraming

Dit betreft een eerste ruwe raming van de bouwkost (geactualiseerd in maart 2011).

Projectfiche Wegen – N49 - september 2011

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De normale reguliere onderhoudskosten voor het deel wegen bedraagt 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV.

Twee van de bestaande kruispunten werden als gevaarlijk punt geselecteerd; voor de ombouw ervan wordt beroep gedaan op FFEU-budgetten:

- aansluitingscomplex N49 / N456 te Kaprijke: bouwkost 5 mio euro
- tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo): bouwkost 5 mio euro

Voor WOV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- *Goedgekeurd jaarprogramma 2011: 15 mio euro voor structureel onderhoud: aanleg van doorgaand gewapend beton te Moerbeke-Zelzate en Kaprijke-Eeklo*
- Indicatief vijfjarenprogramma: voor 2013 werd 3,7 mio euro voorzien voor de bouw van de brug in de Stoepestraat te Assenede en de aanleg van een verbindingsweg van Assenede naar de R4-west te Zelzate

Voor WWV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- Goedgekeurd jaarprogramma 2011: 600.000€ voor de aanleg van ventwegen
- Indicatief driejarenprogramma: voor 2012 en 2013 werden respectievelijk 1.200.000 € en 2.000.000€: voor de aanleg van ventwegen en eventueel voor de brug over de Damse Vaart voorzien (afhankelijk van resultaat haalbaarheidsstudie).

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Een aantal deelprojecten werden aan TV3V opgedragen:
 - o Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Dit werd gekoppeld aan de omleidingsweg te Lembeke (als milderende maatregel).
 - o Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. Het technisch ontwerp is afgewerkt.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Project	Raming (mio Euro incl. BTW)	Project- eigenaar	Aanbestedings- wijze	Opmerkingen	Procedureel
omvorming N49 Expresweg - vak Zelzate Maldegem					
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat, en nieuwe aansluiting naar R4	3	AWV	regulier		conceptontwerp: studie in uitvoering

Projectfiche Wegen – N49 - september 2011

Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat	3,5	AWV	regulier		conceptontwerp
Brug over N49 thv Oosthoekstraat	3,5	AWV	regulier		conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat	4	AWV	regulier		conceptontwerp
Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat)	7,5	AWV – TV3V	FFEU	gekoppeld aan omleidingsweg Lembeke	conceptontwerp + MER-fase
Fietspad Aalstgoed – N434	0,5	AWV	regulier		uitgevoerd
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	1,5	AWV	regulier		conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	7,5	AWV – TV3V	FFEU	gekoppeld aan ontsluitingsweg Balgerhoeke	conceptontwerp
Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas	3	AWV	regulier		conceptontwerp
knooppunt Maldegem : vervollijken verkeerswisselaar N49/N44 (Brug over N49 thv N410a + aanleg 2 rotondes)	4,5	AWV	regulier		conceptontwerp
Tunnel (of brug) thv Vakebuurtstraat	3	AWV	regulier		conceptontwerp
Laterale weg + brug (Kanaal van Schipdonk)	4,5	AWV	regulier		conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	AWV	regulier		conceptontwerp
Aanpassen onderdoorgangen van brug N49 over Schipdonkkanaal (hoort al bij WWV)	1,5	AWV	regulier	-	conceptontwerp
Aanpassingen aan laterale wegen langs N49	7	AWV	regulier		conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	48	AWV	regulier		conceptontwerp
Totaal N49	105,5				

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Gemeentebesturen
- Provinciebestuur
- nutsmaatschappijen

4. Timing4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2018

4.2. processtappen

zie tabel 3.2

4.3. koppeling aan andere projecten

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Dit werd gekoppeld aan de omleidingsweg te Lembeke (als milderende maatregel). Voor beide projecten wordt een planMER en PRUP voorbereid. Het knooppunt kan wel al aangelegd worden vooraleer de omleidingsweg gerealiseerd is.
- De afschaffing van de drie kruispunten te Assenede, thv Stroomstraat, Oosthoekstraat en Nieuwburgstraat, gelegen ten oosten van het knooppunt

Projectfiche Wegen – N49 - september 2011

Kaprijke, kan pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en nadat de omleidingsweg van de N456 rond Lembeke is aangelegd, omdat de N456 daardoor meer verkeer zal krijgen voor de ontsluiting van het aangrenzend gebied naar de N49.

- Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. De uitvoering van de tunnel kan pas na de aanleg van een nieuwe verbindings/ontsluitingsweg N455a te Balgerhoeke. (module 14 project, investeringsprogramma 2012)
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge gaat van start in 2012 en zal 4 jaar duren. Er is op het reguliere programma slechts weinig geld voorzien voor de omvorming van de N49 tot autosnelweg op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen. Indien geen budgetten vrijgemaakt worden voor de omvorming tot autosnelweg van de N49 op korte termijn, zal tussen Oost-Vlaanderen en de AX een stuk van de A11 als gewone viervaksweg met gelijkgrondse kruisingen overblijven, hetgeen uiteraard niet gewenst is.

5. Risicomanagement

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 2011

Projectfiche: R4 Oost

November 2011

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de R4-oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Hierbij worden de bestaande gelijkvloerse kruispunten omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen (tunnel of brug). Zijstraten van ondergeschikt belang worden afgesloten. De keuze omtrent welke straten aangesloten blijven en onder welke vorm werd reeds vastgelegd in het GRUP "Afbakening Zeehavengebied Gent".



Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 2011

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Rekening houdend met de milderende maatregelen en de onzekerheden op sommige deelprojecten wordt de voorlopige totale kostprijs geraamd op 99 mio euro incl. BTW.

Knooppunt	Raming in Mio € incl. BTW
1. Traktaatweg Tunnel + inritten + wegenis	23,0
2. Rijkswachtlaan Tunnel + inritten + rotonde	
3. Aansluiting met N49 (noordzijde) Wegenis + fietstunnel	
4. Gebroeders Naudtslaan Ronde + fietskokers + aansluiting N49 (zuid)	4,2
4.bis Sidmar Trompetaansluiting + koker spoorweg	9,0
5.bis Sint-Kruis-Winkel Fietsbrug + aanpassen wegenis	2
5. Moervaart-Noord Ovaal met 2 bruggen + aansluitingen	13
6. Omgeving Moervaart Herinrichting wegenis	0,7
6.bis Energiestraat Hollands complex	13,5
7. Skaldenstraat	uitgevoerd
7.bis Piratenstraat Brug over R4, geen aansluiting	6,0
8. Langerbruggestraat Hollands complex + rotondes + fietsbrug	12,0
9. Aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	4,5

Totaal : 87,9

Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 2011

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bijkomende kostprijs voor knooppunt 4 : onteigeningen : 184.000 €.

Bijkomende kostprijs voor knooppunt 7bis : onteigeningen : 925.000 €

2.3. toelichting bij kostenraming

Raming is opgemaakt op basis van vergelijkbare projecten (met uitzondering van de knooppunten 4 en 9 waarvoor reeds een gedetailleerde meetstaat bestaat).

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

De normale reguliere onderhoudskosten voor het deel wegen bedraagt 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorzien op huidig driejarenprogramma :

- 2012 (reserve 2011) : knooppunt 4 : 4.200.000 €
- 2010 (FFEU – TV3V) : knooppunt 9 : 4.500.000 €
- 2012 (reserve 2011) : knooppunt 1-2-3 : technische studie : 750.000 €
- 2012 (reserve 2011) : knooppunt 8 : 6.500.000 €

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Oost-Vlaanderen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- knooppunt 8 : om het wegenisproject tijdig te kunnen realiseren (2012) zullen de Aquafin-werken worden geïntegreerd in de wegeniswerken.
- Knooppunt 7bis : Havenbedrijf Gent is eigenaar van vervuilde gronden die voor het project moeten verworven worden. Dienen gesaneerd te zijn vooraleer onteigeningen kunnen doorgaan.
- Gemeenten Gent en Zelzate
- Knooppunten 1 tot en met 3 en 4 bis : Infrabel
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- knooppunt 4 : start in voorjaar 2012, einde voorjaar 2013
- knooppunt 9 : bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, start eind 2011, einde medio 2012 (150 werkdagen)
- knooppunt 8 : start medio 2012 termijn 1,5 jaar

Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 2011

- overige knooppunten : nog geen concrete timing. Hieronder wordt een minimum timing meegegeven :
 - knooppunten 1-2-3 : start 2014, termijn 3 jaar
 - knooppunt 6 bis : start begin 2014, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 4 bis : start begin 2014, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 7 bis : start 2013, uitvoeringstermijn 1 jaar
 - knooppunt 5 : start begin 2014, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 6 : start medio 2015 (na beëindigen 6bis), uitvoeringstermijn 6 maand
 - knooppunt 5 bis : start medio 2015 (na beëindigen 5), uitvoeringstermijn 1 jaar.

Startdatum is bepaald op voorwaarde dat dit jaar nog een studieopdracht kan worden aanbesteed en rekening houdend met een termijn voor de volledige onteigeningsprocedure van 1,5 jaar (weliswaar gedeeltelijk overlappend met de studietermijn). Knooppunten 5bis en 6 zijn gekoppeld aan de realisatie van voorgaande knooppunten.

Deze 12 knooppunten bevinden zich in een zone van 14 km, wat alleen al om redenen van verkeershinder er voor zorgt dat niet alles tegelijk uitgevoerd zal kunnen worden.

De opgegeven timing is dus onder voorbehoud van de onderlinge afstemming van de werken met het oog om de Minder Hinder aanpak.

4.2. processtappen

Voor alle knooppunten is er een definitief vastgesteld GRUP. Voor enkele knooppunten werde reeds stedenbouwkundige vergunningen gevraagd en/of bekomen en/of werd de onteigeningsprocedure opgestart.

4.3. koppeling aan andere projecten

Het knooppunt 8 was gekoppeld aan het Aquafinproject voor de afvoer van regenwater op grondgebied Oostakker (uitvoering Aquafin oorspronkelijk voorzien in 2011). Wegens vertraging op het Aquafin-dossier, worden de voorziene ingrepen ter hoogte van het knooppunt 8 geïntegreerd in het wegenisproject.

5. Risicomanagement

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv mbt archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling mbt het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2011

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

november 2011

1. Omschrijving

De Royerssluis werd voor het eerst gebruikt in 1908. De bestaande sluis is 182,5 meter lang en 22 meter breed en wordt gebruikt voor de versassing van binnenschepen en, in beperkte mate, zeevaart. De huidige afmetingen laten niet toe om vierbaksduwvaartkonvooien te schutten. De Royerssluis is verouderd en vergt jaarlijks aanzienlijke uitgaven om operationeel te blijven. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de toegangsstaketsels zijn in een zeer slechte toestand.

De herstellingswerken, die regelmatig (doch op onvoorspelbare tijdstippen) nodig zijn, leiden tot de tijdelijke buitengebruikstelling van de sluis, hetgeen hinder en wachttijden veroorzaakt.

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen.

Door de renovatie zal de levensduur van de sluis stijgen. De constructies worden vernieuwd en versterkt en de schade die de sluis de voorbije jaren opliep, wordt hersteld.

In de MKBA (2003) werden de volgende 3 varianten voor de renovatie van de Royerssluis bestudeerd:

- Infrastructuurscenario 1. De “zachte renovatie” omvat een vernieuwing van de sluis met behoud van de bestaande inplanting en contouren van de sluis. De lengte blijft dezelfde als die van de huidige sluis (182,50 meter). De breedte echter zal wegens het plaatsen van een voorwand van 22 meter op ca. 21 m worden gebracht.
- Infrastructuurscenario 2. De “harde renovatie 36 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - Breedte: 36 meter.
- Infrastructuurscenario 3. De “harde renovatie 27 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - Breedte: 27 meter.

Naar kosten-baten verhouding kwam het infrastructuurscenario 3 als voordeligst uit.

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2011

- Renovatie van de kolkmuur aan de noordzijde;
- Een nieuwe kolkmuur aan de zuidzijde;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.00 m TAW (stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Nieuwe wegbrug¹;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

Het belang van transport over het water neemt alsmaar verder toe. Door het stimuleren van de binnenvaart daalt het transport door vrachtwagens op de weg. Dit zorgt voor minder files en een vlottere doorstroming van het verkeer, waardoor de leefbaarheid, de woonkwaliteit en de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever.

Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbakssduwwaart mogelijk.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 120 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2010)
- totale kostprijs: nog niet gekend

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Volgende kosten zijn nog niet gekend: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ...

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkost (prijspeil 2010) kan als volgt opgesplitst worden:

- Renovatie van de sluis: 106 miljoen € exclusief BTW.
- Gebouwen: 6 miljoen € exclusief BTW
- Wegenis: 3 miljoen € exclusief BTW

¹ Het oorspronkelijk plan voorzag een ontwerp zonder wegbruggen, maar omwille van de vlotte verkeersafwikkeling over de sluis **en** de vraag tot opname van de Royerssluis in de route voor uitzonderlijk transport werd voor de meest wenselijke variant 27 m het ontwerp uitgewerkt met een nieuwe wegbrug. De vraag naar doorgang voor zwaar transport werd ondertussen afgezwakt, maar de vlotte lokale verkeersafwikkeling over de sluis blijft een belangrijk voordeel van de brug en biedt de mogelijkheid om de machineruimtes voor de sluisdeuren boven de waterlijn te bouwen, wat zowel naar kostprijs als betrouwbaarheid voordeliger is.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2011

- Wegbrug: 5 miljoen € exclusief BTW

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Nog niet gekend

2.5. Wat is de financieringswijze?

De renovatie van de Royerssluis zal gefinancierd worden vanuit de reguliere begroting..

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Maritieme Toegang

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Maritieme Toegang

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Oosterweelverbinding: afstemming timing en bestek
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin
- Nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- De timing van renovatie van de Royerssluis is gekoppeld aan timing de werken voor de Oosterweelverbinding. De werken kunnen daardoor ten vroegste starten in 2015 en zullen ca. 3,5 jaar duren.

4.2. processtappen

Volgende projectstappen worden vooropgesteld, waarbij verondersteld wordt dat de werken in 2015 kunnen starten:

- Plan-MER: n.v.t.
- GRUP: n.v.t.
- Voorontwerpstudie: 06/2010 – 08/2011
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 08/2011 – 06/2012
- MER - ontheffingsdossier: 01/2012 – 06/2012
- Ontwerpstudie: 08/2011 – 12/2013
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen najaar 2014

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2011

- Milieuvergunning: verkregen tegen najaar 2014
- Bestek: klaar tegen najaar 2014
- Aanbesteding: najaar 2014
- Werken: 2015 - 2018 (geschatte duur: 3,5 jaar)

4.3. koppeling aan andere projecten

De timing van de renovatie van de Royerssluis moet worden afgestemd op de timing voor de Oosterweelverbinding. Ook bij de opmaak van het bestek moet rekening worden gehouden met de Oosterweelverbinding.

Er zullen constructieve maatregelen genomen moeten worden om de noordelijke muur van de sluisolk te kunnen bouwen in combinatie met de bouwput voor de tunnel. Bovendien is het aangewezen om de uitdienststelling van de Royerssluis te laten samenvallen met de bouw van de tunnel in het Amerikadok.

5. Voortgang

5.1. Technisch voorontwerp

De bestaande toestand werd verder geïnventariseerd en op plan verwerkt.

Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken.

Met Aquafin werd de installatie van reservepompen met bijhorende leidingen, ter vervanging van de bestaande pompen in het pomphuis, ingepast in het toekomstig sluisontwerp.

5.2. Actualisatie MKBA:

De aanbesteding vond plaats op 08/08/2011. Er waren 6 inschrijvers. De offertes werden beoordeeld. Gunningsdossier is klaar om te worden overgemaakt aan IF.

6. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis moet nog opgestart worden.

Projectfiche stedelijk project Nieuw Zuid 2011- november 2011

Projectfiche: Nieuw- Zuid

november 2011

1. Omschrijving

1.1. Het Masterplan Antwerpen, BVR 15 december 2000, voorzag in het realiseren van een tramuitbreiding op stedelijk niveau. Hiervoor kwamen twee projecten in aanmerking; Nieuw Zuid en Eilandje. Sindsdien hebben tal van beslissingen er toe geleid dat het project Eilandje, *deel tram*, binnen BRABO II wordt uitgevoerd (zie projectfiche BRABO II). Het ontwerp Nieuw Zuid is nog in volle ontwikkeling. Voor de ontsluiting van dit gebied, vertrekkende vanaf de Bolivarplaats, werd oorspronkelijk een tramuitbreiding van +/- 2km voorzien.

1.2. Nieuw Zuid (meest recente informatie)
AG Stadsplanning heeft met de private ontwikkelaar een overeenkomst afgesloten voor het gezamenlijk organiseren van een ontwerpwedstrijd en het opmaken van een masterplan. De site neemt een bijzondere positie in binnen de stad Antwerpen. Het is een scharnier tussen de binnenstad, de voorstad, de Ring en de Schelde.



Omwille van deze strategische ligging gaat het masterplan verder dan enkel het gebied dat tot nu toe gekend is als Nieuw Zuid. Er is gekozen om een masterplan op te stellen voor een ruimer plangebied dat gaat van de Schelde tot het station Antwerpen-Zuid en van de Singel tot de spoorlijn Antwerpen Centraal-Boom-Puurs. Meteen wordt dan ook de Konijnenwei en de kaaizone ter hoogte van Nieuw Zuid mee opgenomen in de opdracht.

Dit nieuwe stadsdeel biedt, naast alle functies en ruimten nodig voor de nieuwe bewoners en gebruikers, ook de opportuniteit om tegemoet te komen aan de tekorten aan open ruimte en lokale voorzieningen die momenteel bestaan in de omliggende wijken Zuid en Brederode.

Projectfiche stedelijk project Nieuw Zuid 2011- november 2011

Zo wordt bijvoorbeeld bij de heront-wikkeling van het gebied, naast de lineaire parkstrip in de kaaizone, ook nog minimaal 15ha samenhangende open groene ruimte nagestreefd die kan fungeren als buurt- en wijkpark voor zowel de nieuwe bewoners in het plan-gebied én zoveel mogelijk bestaande bewoners uit de wijken Zuid en Brederode.

1.3. Knoop Zuid

Vandaag lopen er verschillende plannings- en onderzoeksprocessen voor programma's en projecten in de omgeving van de Spaghettiknoop. Zowel op korte als op lange termijn zal deze omgeving aan talrijke veranderingen onderhevig zijn. Deze nieuwe ontwikkelingen betekenen tezamen een aanzienlijk programma dat op deze omgeving afkomt. Het is daarom belangrijk om nu reeds toe te werken naar een goede bereikbaarheid ervan.

Ook op vlak van mobiliteit zal deze omgeving in de toekomst enkele veranderingen ondergaan. Een van de infrastructuurprojecten uit het Masterplan 2020 is de 'heraanleg van de Spaghettiknoop'. Naast de komst van nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen vereisen ook wijzigingen in de Europese regelgeving op vlak van veiligheid een volledige heraanleg van het huidige zuidelijke aansluitingscomplex van de R1. Zowel de plannen als de timing voor deze heraanleg zijn nog niet concreet. In functie van de autobereikbaarheid van deze omgeving is de herstructurering van dit op- en afrittencomplex en de aansluiting ervan op het lokale wegennet van groot belang. Op korte termijn zal daarom een infrastructuuropdracht uitgevoerd worden om de herstructurering van deze knoop te bekijken in functie van een vlotte verkeersafwikkeling en goede bereikbaarheid van deze omgeving en het toekomstige programma. Later zal het ontwerp voor de herstructurering van de knoop eveneens in functie van de verkeersgeneratie getoetst moeten worden met een modeldoorrekening. De timing hiervan is afhankelijk van de finalisering van het macromodel in het kader van het Masterplan 2020. Naast de autobereikbaarheid werd ook de openbaarvervoerbereikbaarheid in de omgeving van de Spaghettiknoop bekeken in het licht van al deze veranderingen.

1.4. Voetbalstadion.

Wat ooit het hart van de Antwerpse petroleumindustrie was, moet na sanering uitgroeien tot een nieuwe economische long voor Antwerpen met een ecologische groene corridor (14,5ha). De uitstraling van het bedrijventerrein "Blue Gate Antwerp" wordt versterkt door de inplanting van een nieuw voetbalstadion op de kop van het gebied. Hierdoor wordt het hele terrein ingeschakeld in het stedelijk functioneren. Het nieuwe stadion zal plaats bieden aan 25.000 toeschouwers en zal de thuisbasis worden voor de beide Antwerpse clubs, Beerschot AC en RAFC. Het stadion moet stedenbouwkundig in de globale stadsontwikkeling passen en architecturaal hoogwaardig zijn.

Projectfiche stedelijk project Nieuw Zuid 2011- november 2011

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

totale kostprijs (oorspronkelijk +/- 2 km tramuitbreiding)

- verbinding keerlus Bolivarplaats ontsluiting Nieuw Zuid
 - o spoor- en bovenleiding = 12.500.000 €

totaal 12.500.000 €

- bijkomende kosten:
 - o studiekosten 5% zonder btw = 625.000 €

algemeen totaal 13.125.000 €

2.2. opsplitsing kostprijs:

- nog te bepalen

2.3. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepaste exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van de fasering der werken binnen de stedelijke projecten Nieuw Zuid, Knoop Zuid en voetbalstadion.

2.4. Wat is de financieringswijze?

- traminfrastructuur: nog te bepalen
- subsidie: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- De Lijn entiteit Antwerpen

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Stad Antwerpen & projectontwikkelaars
- nutsmaatschappijen: te bepalen na verder onderzoek

Projectfiche stedelijk project Nieuw Zuid 2011- november 2011

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- nog te bepalen

4.2. processtappen

- nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

De kritische massa van het project is te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:

- afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)

5. Risicomanagement

De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de lokale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd.

Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.

Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken.