

Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 7
ingediend op 4 mei 2012 (2011-2012)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Tweede 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
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag

verzendcode: REG

INHOUD

Inleiding.....	4
1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM.....	4
1.1. Projecten openbaar vervoer	5
1.1.1. Brabo 1	5
1.1.2. Brabo 2	5
1.2. Watergebonden projecten	6
1.2.1. Noorderlaanbrug	6
1.2.2. Spoorbruggen	6
1.2.3. Van Cauwelaertsluis.....	6
1.3. Fietsprojecten	7
1.3.1. Algemeen	7
1.3.2. Havenroute	7
1.3.3. Hoboken-Hemiksem	7
1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht	8
1.3.5. Districtenroute	8
2. Oosterweelverbinding.....	8
2.1. Beslissing Vlaamse Regering.....	8
2.2. Organisatorische implicaties	8
2.3. Projectteam Oosterweelverbinding	9
2.3.1. Verfijning conceptontwerp	9
2.3.2. Onteigeningen	10
2.3.3. Nutsleidingen.....	10
2.3.4. Bouwdok	10
2.3.5. Protocollen.....	11
2.3.6. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)	11
2.3.7. Minder Hinder	12
2.4. Planning	12
2.5. Projectteam financiering/structurering	14
2.5.1. Reorganisatie	14
2.5.2. Financieel model.....	15
2.5.3. EIB	15
2.6. Kostprijs en financiering.....	15
2.7. Risicobeheersing.....	15
3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).....	16
3.1. Inleiding	16

3.2. Agentschap Wegen en Verkeer	16
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	16
3.2.2. Poort Oost	16
E34/E313	16
A102	17
R11	17
3.2.3. Brug Geel Oevel	18
3.2.4. Waasland	18
3.2.5. N49	19
3.2.6. R4 Gent	19
3.2.7. Spaghettiknoop	20
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)	20
3.3. De Lijn	20
3.4. De Scheepvaart	20
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart	20
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	21
Algemeen	21
Specifiek	21
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	21
3.5.1. Royerssluis	21
3.6. Fietsprojecten	22
Bijlagen	
Bijlage 1: Overzichtstabel	25
Bijlage 2: Overzichtskaarten	37
Bijlage 3: Projectfiches	45

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 werd op 11 mei 2011 gestart met een nieuws aanpak voor de voortgangsrapportages. Er werd voor 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 en op 10 november 2011 volgde een eerste voortgangsrapport o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een tweede 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.

Alleen deze projecten waar belangrijke vooruitgang werd geboekt worden in dit rapport besproken. Bovendien kan u in bijlage bij dit rapport voor elk van de projecten waarvoor de info in de project niet langer actueel was 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 is verantwoordelijk voor de 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 Tramlijn Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats) werd het Beschikbaarheidscertificaat afgeleverd op 21 maart 2012. Op 14 april 2012 werd de tramexploitatie aangevat. De vooruitzichten zijn dat ook de werken voor Tramlijn Mortsel – Boechout binnen de contractuele termijn zullen worden beëindigd, dus vóór 21 september 2012.

Stand van zaken

Tramlijn Deurne – Wijnegem en Tramstelplaats Deurne

De financiële consequenties tengevolge van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning worden momenteel door de opdrachtnemer voorbereid.

Nadat op 28 september 2011 een nieuwe stedenbouwkundige vergunning voor Tramlijn Deurne – Wijnegem werd bekomen, werden – na de wettelijk bepaalde wachttermijn – de werken op 4 november 2011 verder gezet. Het Beschikbaarheidscertificaat is afgeleverd op 21 maart 2012, d.i. binnen de initieel contractueel voorziene termijn. Op 14 april 2012 werd de tramexploitatie aangevat.

Tramlijn Mortsel – Boechout

Deze werken lopen verder volgens planning. De vooruitzichten zijn dat ook deze werken binnen de contractuele termijn zullen worden beëindigd, dus vóór 21 september 2012.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

Het project Brabo 2 omvat de volgende deelprojecten:

- De heraanleg van de Leien
- Enkele tramlijnen op het Eilandje
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats
- De aanleg van de nodige traminfrastructuur tussen Bolivarplaats en Brederodestraat
- Aankoop van 38 lagevloertrams

Planning

Op 23 december 2011 keurde de Vlaamse Regering de definitieve samenwerkingsovereenkomst Brabo 2 goed. Ondertussen keurden ook de andere betrokken partijen (De Lijn, stad Antwerpen, BAM) deze overeenkomst officieel goed. Zij circuleert momenteel ter ondertekening tussen de verschillende partijen.

Op basis van de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 is in het najaar 2011 een definitieve planning opgemaakt. Volgens deze planning kan uitgegaan worden van een aanvang der werken begin 2014. Momenteel is deze planning nog altijd haalbaar. Er zijn nog geen kritieke punten van vertraging.

Kostprijs

Hiertoe wordt verwezen naar de vorige rapportage. Sindsdien zijn er geen wijzigingen meer opgetreden.

Wat de studiekosten betreft dient vermeld dat in de overeenkomst d.d. 10.06.2008 tussen enerzijds BAM en stad Antwerpen en anderzijds Manuel de Solà-Morales met betrekking tot het deelproject Operaplein een globaal ereloon was bepaald van 1.750.000 euro, waarvan 1.500.000 euro ten laste van BAM en 250.000 euro ten laste van de stad Antwerpen. Op basis van het verloop van de uitvoeringstermijn tot dan toe, heeft de ontwerper op 14 oktober 2011 een verzoek ingediend tot herziening van zijn ereloon.

Na onderhandelingen tussen BAM en stad Antwerpen enerzijds, en Manuel de Solà-Morales anderzijds, werd met de ontwerper een akkoord bereikt omtrent een bijkomende ereloonvergoeding van 308.000 euro, waarvan 264.000 euro ten laste van BAM en 44.000 euro ten laste van de stad Antwerpen.

Overdracht

BAM is belast met de integrale projectcoördinatie tot aan contractsluiting,

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 2012 over te dragen aan NV De Scheepvaart en, als gedeelte van het project Brabo 2, aan De Lijn NV. De overdracht aan De Scheepvaart gebeurt volgens de modaliteiten die door de Vlaamse Regering op 9 maart 2012 zijn goedgekeurd (zie VR 2012 0903 DOC.0180/1BIS en DOC.0180/2). De finalisering van de overeenkomsten en de authentieke aktes tot overdracht zijn nog onderhevig aan finaal technisch nazicht door De Scheepvaart respectievelijk De Lijn. Voor de delen die aan De Lijn (in het kader van Brabo 2) worden overgedragen werd de administratieve procedure tot vastlegging der middelen opgestart.

Hierbij verwijzen we ook naar begrotingsartikel MB0/1MG-E-5-Z/IS van het in het parlement ingediende ontwerp-begrotingsdecreet en de bijhorende memorie van toelichting dat betrekking heeft op de eerste begrotingscontrole 2012. De betreffende basisallocatie is MB0 MG024 6141 (+31,168 miljoen euro).

1.2.2. Spoorbruggen

De werken van de spoorbruggen werden op 10 januari 2012 gegund aan de aannemerscombinatie THV CEI-De Meyer & Betonac voor een aannemingsbedrag van 19.843.339,97 euro (excl. BTW). Bepaalde werkzaamheden worden door de Diensten van Infrabel zelf uitgevoerd en zijn dus niet in dit aannemingsbedrag opgenomen.

De werken werden opgestart op 13 februari 2012. De uitvoeringstermijn bedraagt 970 kalenderdagen. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.2.3. Van Cauwelaertsluis

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

Het beheer en de exploitatie komen sinds de voorlopige oplevering in 2011 toe aan het GHA.

De modaliteiten van de formalisering van deze eigendomsoverdracht dienen in samenspraak tussen BAM, het GHA en het Vlaamse Gewest vastgelegd te worden in een overeenkomst en authentieke akte. De modaliteiten werden door de Vlaamse Regering op 9 maart 2012 goedgekeurd en BAM en GHA zijn in een fase van de finalisering van de teksten van de overeenkomst en de akte.

Na beëindiging van de werken komen deze werken op een eindbedrag van:

- De renovatiewerken van de Van Cauwelaertsluis, inbegrepen de leidingentunnel : 65.799.184,50 euro (excl. BTW, incl. herziening)
- De aanpassing van de wegeniswerken rond de Boudewijn- en Van Cauwelaertsluis : 2.128.257,33 euro (excl. BTW, incl. herziening)

Hierbij verwijzen we ook naar begrotingsartikel MB0/1MC-E-2-Z/WT van het in het parlement ingediende ontwerp-begrotingsdecreet en de bijhorende memorie van toelichting dat betrekking heeft op de eerste begrotingscontrole 2012. De betreffende basisallocatie is MB0 MC008 6321. (zie ook projectfiche in bijlage)

1.3. Fietsprojecten

1.3.1. Algemeen

In het Masterplan 2020 werden de fietsprojecten die reeds werden opgestart behouden en uitgebreid met enkele bijkomende routes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. BAM werkt voort aan de opgestarte projecten (budget bij BAM maximaal 12,4 miljoen euro). 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.

Naargelang het segment is de lokale overheid of BAM bouwheer. BAM neemt de project-coördinatie 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 benodigde terreinen werden aangekocht. Het bestek doorloopt de goedkeuringsprocedure.

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. 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 fietsfonds-subsidies goedgekeurd.

Voor het deel langs spoorlijn 52 en de Moerelei wordt een gemeentelijk RUP opgemaakt.

1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op het grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht.

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 wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 1,4 miljoen euro.

Voor het deel Kruibeeksesteenweg zijn de werken in uitvoering.

Voor het deel Beatrijslaan-Astridlaan is het openbaar onderzoek bij de bouwvergunningsprocedure in beide gemeenten afgelopen op 26 augustus 2011. Eén perceel moet gedeeltelijk onteigend worden. De onderhandelingen over de minnelijke aankoop lopen. De aanbestedingsprocedure loopt.

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, Mortsel, Borgerhout, Deurne, Schoten, en Merksem tot Luchtbal.

De totale kost wordt geschat op 6,5 miljoen euro. 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.

2.2. Organisatorische implicaties

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 deel-

contract de diensten van TV SAM te behouden voor de studie en begeleiding van de tram-projecten en voor de fietspaden.

Voor de opmaak van de ontwerpen en de aanbestedingen van de werken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding Rechteroever is de bijstand van een externe dienstverlener vereist. Gezien het kritiek tijdsplan werd deze opdracht uitgeschreven door BAM. BAM behoudt zich echter uitdrukkelijk het recht het contract dat in het kader daarvan wordt afgesloten, over te dragen aan de toekomstige concessienemer. Het is zoals tijdens de vorige rapportage toegelicht de bedoeling om de studieopdracht over te dragen aan Tunnel Liefkenshoek NV indien 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 werden uitgenodigd om een offerte in te dienen op basis van het bestek. Op maandag 17 oktober 2011 werden 3 offertes ontvangen die door de Raad van Bestuur van BAM alle drie toegelaten werden tot de onderhandelingsfase. Een BAFO werd door de drie kandidaten ingediend op 23 januari 2012. Deze BAFO werd beoordeeld enerzijds intern BAM op regelmatigheid en anderzijds voor wat betreft plan van aanpak en kwaliteit van het team door een leescomité van 6 personen waaronder 4 ingenieurs extern aan BAM.

In zijn Raad van Bestuur van 17 februari 2012 heeft BAM de voorkeursbieder aangeduid. Hierop volgden de finale onderhandelingen die leidden tot een goedgekeurd gunningsvoorstel in de Raad van bestuur van 30 maart 2012. Het contract werd na de wettelijk voorziene standstill periode van 15 dagen, getekend op 19 april 2012. Het studiebureau start zijn activiteiten in mei 2012. Deze studies worden nu opgestart met het oog op de vooropgestelde timing.

Noriant

Bij de vorige voortgangsrapportage werd uitgebreid ingegaan op het akkoord dat met Noriant werd bereikt over de aanmelding bij de Europese Commissie en een periode van stilstand. Dit akkoord werd zoals afgesproken ter inzage gelegd voor de commissieleden. De aanmelding bij het DG Comp gebeurde op 30 november 2011 en werd geregistreerd en gevalideerd op 1 december 2011. Nadere informatie werd gevraagd door DG Comp, en toelichting werd door de vertegenwoordigers van de Vlaamse regering verstrekt op 21 maart 2012. DG Comp dringt erop aan dat DG Markt geconsulteerd zou worden. Na intern overleg is beslist contact te nemen met DG Markt. Op 18 april 2012 werd DG Markt ingelicht over de inhoud en de omvang van het project. Er werden afspraken gemaakt over de verdere aanpak van dit dossier.

2.3. *Projectteam Oosterweelverbinding*

2.3.1. *Verfijning conceptontwerp*

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 (VVC). Het finale rapport 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>). Het VVC levert input voor de

alternatieven die in de richtlijnen voor de lopende plan-MER-procedure (<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merricht2695.pdf>) worden beschreven. (zie 2.3.6)

Verfijning conceptontwerp

De workshops waarvan sprake in voorgaande rapporteringen hebben hun activiteiten bijna voltooid. Gaandeweg worden de afspraken nu vastgelegd in protocollen (zie 2.3.5) tussen BAM en de stakeholders.

Lobroekdok

Op het Politiek Stuurcomité van 18 januari 2012 werden de mogelijkheden voor de afwatering van het Lobroekdok voorgesteld. De aanpak hiervan hangt af van het al of niet bevaarbaar blijven van het dok. Het Politiek Stuurcomité heeft daarop beslist dat het Lobroekdok in de toekomst niet bevaarbaar zal zijn. Samen met de stad onderzoekt BAM of de oplossing van afwatering via de Kempische vaart op basis van 4 gestelde criteria beter is dan de basisoplossing van september 2010.

Voor wat betreft het dok zelf werden in de afgelopen maanden sonderingen en boringen verricht met het oog op de studie van de verlegde R1 en de sanering.

2.3.2. Onteigeningen

Van de circa 650 percelen die het voorwerp uitmaken van het onteigeningsplan Oosterveelverbinding 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,...).

De modaliteiten van overdracht van deze goederen in uitvoering van de regeringsbeslissing van 24 september 2010 werden opgenomen in de overeenkomst met de stad Antwerpen en het GHA.

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 wordt nagegaan wat in de huidige fase reeds kan voorbereid worden op basis van wat reeds gekend en voldoende zeker is vanuit het conceptontwerp.

2.3.4. Bouwdok

In de goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst m.b.t. het bouwdok voor de tunnelementen 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 werd door beide partijen de intentie vastgelegd om het bouwdok in het Antwerpse havengebied te realiseren.

Voor wat betreft het transport van de tunnelementen 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 tunnelementen.

Op vandaag worden de vier mogelijke locaties voor het bouwdok ,die bij de vorige rapportage werden toegelicht, nog opengehouden.

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 en voor de aansturing van het studiebureau Rechterover.

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

Nr.		Protocol		Status op 16/04/2012
1		Kaderovereenkomst met Vlaams Gewest		interne voorbereiding
2	Stad	2.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase
		2.B	Samenwerkingsovereenkomst Nutsleidingen	ondertekend
		2.C	Samenwerkingsovereenkomst Lobroekdok	overlegfase
		2.D	Samenwerkingsovereenkomst Grondoverdracht	ondertekend
		2.E	Samenwerkingsovereenkomst Mexico Eiland	ondertekend
3	GHA	3.A	OWV (basisprotocol)	klaar voor ondertekening
		3.B	Financieringsovereenkomst Kades	ondertekend
		3.C	Financieringsovereenkomst Bouwdok	ondertekend
		3.D	Overeenkomst BTW	ondertekend
4	NV De Scheepvaart			ondertekend
5	W&Z			overlegfase ontwerpvoorstel
6	AMT		OWV (basisprotocol)	overlegfase ontwerpvoorstel
7	De Lijn			aanvangsfase overleg
8	AWV			overlegfase ontwerpvoorstel
9	AWV + VVC			overlegfase ontwerpvoorstel

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 wordt een plan-MER procedure doorlopen volgens het generieke spoor.

Het kennisgevingsdossier is 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 zijn gelegd voor het publiek van 16 november tot 16 december 2011.

De dienst MER heeft de richtlijnenvergadering georganiseerd op 14 februari 2012. Er werden door de dienst MER 129 inspraakreacties ontvangen. Wat de ingesproken alternatieven betreft, heeft de dienst MER deze in de richtlijnen gebundeld onder 8 alternatieven (3 uit de kennisgeving en 5 bijkomende) Deze richtlijnen werden op 27 april 2012 bekendgemaakt (<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merricht2695.pdf>)

De insprekers van deze alternatieven werden door de dienst MER uitgenodigd om hun alternatief te komen toelichten zodat deze op een vergelijkbaar technisch niveau kunnen geëvalueerd worden voor wat de redelijkheid betreft.

De redelijkheid van de ingesproken en toegelichte alternatieven zal getoetst worden aan de doelstellingen van het plan en aan een aantal onderscheidende criteria (zgn. “trechtering”).

Enkel de alternatieven die deze toets doorstaan zullen via de richtlijnen door de dienst MER als te onderzoeken aan de initiatiefnemer worden opgelegd. .

Ook voor het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) dat deel uitmaakt van het GRUP dossier zijn de eerste gesprekken gevoerd. Een overleg met de bevoegde cel-Veiligheidsrapportering greep plaats.

2.3.7. Minder Hinder

De stuurgroep Impactmanagement is samengekomen op 8 maart 2012. Onderwerp was de aanpak minder hinder tengevolge van de spoorbruggen van Infrabel.

De volgende vergadering van de stuurgroep Impactmanagement is doorgegaan op 18 april 2012. Hier was er een verdere rapportering over de berekening van de hinder en de mogelijke maatregelen binnen de projectdefinities van de BAM – projecten.

2.4. Planning

In de voorbereiding en uitwerking van de Oosterweelverbinding blijft 2012 een scharnierjaar op het vlak van vergunbaarheid, technische en financiële haalbaarheid en financiële en organisatorische herstructurering.

Vergunningen

- o Opmaak plan-MER

Zie hoofdstuk 2.3.6

- o Ruimtelijk uitvoeringsplan – Ruimtelijke Veiligheidsrapportage (RVR)

De planning omtrent de opmaak van het RVR is ongewijzigd. De opsteller van RVR (SGS) is aangesteld. De opmaak van het RVR volgt daarmee de vooropgestelde planning. De opstart nam 2 maanden in beslag tot begin maart 2012. Daarna heeft SGS 5 maanden de tijd voor de opmaak van het RVR. Het RVR wordt ingediend bij de dienst veiligheidsrapportage (LNE) eind juli 2012. De beoordeling door de dienst RVR volgt naar verwachting eind september 2012. Het RVR is tijdig klaar voor opname in het GRUP

en met de resultaten van de RVR kan rekening gehouden worden bij de opmaak van het ontwerp Rechteroever.

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 (zie ook 2.3.2). Acties zijn:

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

Ontwerp Rechteroever

De haalbaarheidsstudie voor de ondertunnelde oplossing op rechteroever dient uitgewerkt te worden tot een volwaardig conceptontwerp. De aanvang van die taak is voorzien in mei 2012. Dit conceptontwerp is klaar tegen oktober 2012.

Het is mogelijk dat in dit ontwerp optimalisaties mogelijk zijn. Eventuele aanpassingen moeten dan geformaliseerd worden d.m.v. deelprotocols met de stakeholders en moeten voorgelegd worden voor besluitvorming op het niveau van de Vlaamse Regering.

Het conceptontwerp zal tevens een meer gedetailleerde analyse opleveren van de technische haalbaarheid, de risico's en de kostprijs. Deze elementen dienen vervolgens als basis voor het actualiseren van het financieel model en de analyse van de financiële haalbaarheid.

Bouwdok

zie punt 2.3.4.

Vorbereidende werken omgeving Kanaaltunnels

- o Kademuren

In juni 2012 wordt gestart met de aanstelling van een project-MER team voor de opmaak van de project-MER voor de kademuren. In september 2012 kan het project-MER team starten met de opmaak van het kennisgevingsdossier. Het indienen van het kennisgevingsdossier valt eind november.

De goedkeuring van de project-MER kademuren wordt verwacht eind juli 2013. Na het verkrijgen van de bouwvergunning (eind januari 2014) en de nodige onteigeningen kunnen de uitvoeringswerken aan de kademuren van start gaan. Het einde van de werken is voorzien begin februari 2016.

- o Nutsleidingen

Gedurende de periode tot november 2012 worden de nodige studies doorlopen, de trajecten vastgelegd en de bouwvergunningen opgemaakt. Het verkrijgen van de vergunningen, het uitvoeren van de leidingenkokers en het verleggen van de leidingen is voorzien na deze periode.

2.5. Projectteam financieringsstructurering

2.5.1. Reorganisatie

De reorganisatie werd uitgebreid toegelicht n.a.v. de voorgaande voortgangsrapportage.

Bepalend in het overgangstraject en de planning voor de reorganisatie is het in werking treden van de wijzigingen aan het decreet van BAM, tegelijk met de voorbereiding van en het in werking treden van de concessieovereenkomst.

Het ontwerp wijzigingsdecreet met bijhorende nota's werd opgesteld. Het advies van de Inspectie van Financiën werd verkregen op 21 november 2011. Het advies IF is gunstig, maar maakt een aantal bemerkingen, aanbevelingen en signaleert enkele risico's. Met deze bemerkingen en aanbevelingen werd rekening gehouden en de documenten werden hierop aangepast.

De concessie aan TLH zou verstrekt worden door onderhandse gunning, zonder mededinging, waarbij beroep wordt gedaan op uitzonderingsgronden die limitatief opgesomd worden in art. 17§2 van de Wet Overheidsopdrachten. De analoge toepassing van deze uitzonderingsgronden bij Concessies voor werken vormt een risico op de rechtszekerheid van de gunning.

Om dit risico af te dekken zal het dossier voorgelegd worden aan de bevoegde diensten bij de Europese commissie. Indien hieruit blijkt dat de analoge toepassing van de uitzonderingsgronden niet geaccepteerd zou worden, dient teruggevallen te worden op de in-house constructie (TLH als volle dochter van BAM) om de concessieovereenkomst af te sluiten. In dit geval zal er in het bijzonder over gewaakt moeten worden dat dit geen afbreuk doet aan de positie van TLH als onafhankelijke marktpartij (ESR-95).

Het ontwerpdecreet werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 december 2011 en het advies van MORA werd op 27 januari 2012 ingewonnen en verwerkt. De MORA vraagt ondermeer de integratie van het innen van de tol op de Scheldekrusingen in het systeem voor het innen van de kilometerheffing. Voor de mogelijkheid tot integratie werden tussen BAM en het Departement Financiën en Begroting reeds afspraken gemaakt. Het advies van de MORA werd verwerkt in de memorie van Toelichting bij het ontwerpdecreet. Het advies van de Raad van State wordt op 26 april 2012 verleend en wordt nu onderzocht. Bedoeling is het decreet gestemd te hebben door het parlement voor het zomerreces 2012.

Om vervolgens de reorganisatie BAM/TLH mogelijk te maken, dienen minstens enkele voorwaarden vervuld te zijn:

- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake overheidsopdrachten (toekennen concessie aan TLH) of een uitgewerkt alternatief (in-house).
- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake Staatssteun (toekennen concessie aan TLH).
- Een voldoende robuust financieel model dat de financiële haalbaarheid aantoont en met voldoende zekerheid de noodzakelijke kapitalisatie bepaalt;
- Een akkoord van het INR dat de kapitalisatie van TLH als een investering wordt beoordeeld en niet als een ESR-uitgave en dat de concessieovereenkomst voldoet aan de ESR-voorwaarden.
- Het verkrijgen van de gewestwaarborg (opgenomen in het BAM-decreet, modaliteiten vast te leggen door Vlaamse regering). De gewestwaarborg is een algemene, generieke waarborg t.a.v. een dochteronderneming en verschillend van de specifieke waarborgen in PPS-projecten t.a.v. private partijen/projecten.
- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake de toepassing en verantwoording van de toltarieven.

- Een finale uitspraak over de verdere behandeling van de lopende onderhandelings-procedure Oosterweelverbinding en een duidelijk zicht op de implicaties hiervan op de concessiestructuur en het financieel model.

Andere voorwaarden kunnen direct of indirect gevat worden in ontbindende voorwaarden opgenomen in de concessieovereenkomst (zoals het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen).

De formele stappen voor de reorganisatie van BAM/TLH kunnen in het begin van 2013 afgerond worden.

2.5.2. Financieel model

De conclusies van het financieel model voor de zogenaamde “Base Case” werden in de vorige rapportage toegelicht.

Op basis van de finale overeenkomsten met de stad en de haven, de finale resultaten uit de nieuwe verkeersmodellen van het Vlaams Verkeerscentrum, de eventuele effecten van de btw-problematiek en de uiteindelijke impact van de financiële afwikkeling van de lopende Masterplanprojecten bij BAM, wordt het financieel model geactualiseerd. Een werkgroep met vertegenwoordigers van BAM, het departement Financiën en begroting, de financieel adviseur en de ESR-expert werd opgericht. Vergaderingen vonden plaats op 27 februari en 27 maart 2012.

2.5.3. EIB

De betrokkenheid van de Europese Investeringsbank (EIB) in de financiering is cruciaal voor de kredietwaardigheid van het project. De EIB hanteert, gelet op de economische context sinds enige tijd strengere regels voor haar kredietverlening. Daarom moet een nieuwe procedure opgestart worden. Op 2 maart 2012 vond een eerste bespreking plaats met vertegenwoordigers van de EIB. Het besluit van deze meeting is dat de EIB geïnteresseerd blijft in het project en zelfs bereid is om te participeren tijdens de bouwfase, maar dat een formeel engagement pas aangevraagd kan worden op het ogenblik dat:

- o er volledige zekerheid is over het project (afloop plan-MER, MKBA, voorlopige vastlegging GRUP)
- o de aanmelding bij EC inzake de lopende onderhandelingsprocedure OWV volledig afgehandeld is
- o een gewestwaarborg voorhanden is.

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 Werkcomité volgt deze risico's systematisch op en rapporteert hierover aan het Politiek Stuurcomité.

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.

In het kader van de tunnelveiligheid zullen in 2012 meetlussen in de in de Craeybeckxtunnel worden geplaatst.

De R2 is voor een groot gedeelte ondertunneld en daarom zijn belangrijke investeringen in het kader van de tunnelveiligheid noodzakelijk. Anderzijds is de R2 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 miljoen euro. Omwille van het gebrek aan signalisatie of de sterke veroudering van bestaande signalisatie wordt een versnelde aanpak van het wegvakmanagement op het traject ‘rechter Scheldeoever tot en met het tolplein van de Liefkenshoektunnel’ uit dit maatregelenpakket gelicht. Dit zal gebeuren in nauwe samenwerking met de nv Liefkenshoektunnel.

Eind 2012 zal een volgende stap richting verdichting van het meetnetwerk gezet worden. Hierbij worden in eerste instantie de parkings met nevenbedrijven aangepakt.

In de projectfiche kan u een gedetailleerd overzicht vinden van alle DVM-maatregelen.

3.2.2. Poort Oost

Op 23 december 2011 besliste de Vlaamse Regering om voor de projecten in de Antwerpse oostrand (zie VR 2011 2312 DOC.1448/1) een procesbegeleider aan te stellen. Dit omwille van de sterke verwevenheid van de grote projecten in de zogenaamde ‘Poort Oost’.

Minister Hilde Crevits deelde op 23 maart 2012 de aanstelling van Antwerps Gouverneur Berx (zie VR 2012 2303 MED.0143) voor alle projecten in de oostrand (R11, A102, E313-E34, ENA; 2e spoorontsluiting, A102 en LIVAN) mee aan de Vlaamse Regering.

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 startte het plan-MER voor de E313 (wegvak Antwerpen Oost – Verkeerswisselaar te Ranst) in 2011, 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. 2^e spoorontsluiting, ontsluiting bedrijventoneel 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 en de 2^e spoorontsluiting.

De publieke consultatie voor het plan-MER liep van 13 maart 2012 tot 30 april 2012. In de 2^e helft van 2012 zou het plan-MER afgerond moeten zijn. Op basis van dit 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 de loop van de maanden januari en februari 2012 werden door AWV en Infrabel een aantal infotentoonstellingen georganiseerd over het plan-MER's E34/E313 en 2^e spoorontsluiting. De nota voor publieke consultatie lag ter inzage van 13 maart tot 30 april 2012. (zie ook projectfiche in bijlage).

A102

In 2011 vond een ontwerpend onderzoek plaats, in het kader van het plan-MER 2^e Spoorverbinding. Op basis van het plan-MER 2^e Spoorontsluiting, het plan-MER voor de A102 en verder technisch onderzoek zal bepaald worden voor welke alternatieven en varianten geopteerd wordt.

R11

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 actiescomités betrokken.

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).

Innitiel was het de bedoeling de streefbeeldstudie voor de vertunneling van de R11 tegen de zomer van 2011 af te ronden. Omdat bepaalde onderdelen van de studie meer tijd vroegen, en omdat de beoogde kwaliteit van het streefbeeld niet kon gehaald worden, werd de termijn verlengd tot eind 2011.

Ondertussen werden we geconfronteerd met stakeholders die nadrukkelijk vroegen om de scope van de opdracht uit te breiden (verlenging tot aan A12, meenemen van de A102, ontsluiting van Lier,...) en is er de vraag van de aanliggende gemeenten om de verkeersstudie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruisende radiale wegen meer in detail te

onderzoeken. De gemeenschappelijke Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) van 20 december 2011 bevestigde deze vragen.

De minister heeft de opdracht van de gouverneur in die zin uitgebreid. Tevens heeft zij de gouverneur als procesbegeleider aangesteld voor alle projecten i.v.m. Poort Oost.

Parallel aan de verdere afwerking van het streefbeeld kan de MER-procedure 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 uiteindelijke project dat na het doorlopen van de plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Een raming kan pas opgesteld worden van zodra het streefbeeld aanvaard zal zijn.

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.

Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling uitgevoerd worden. Om de resultaten van dat streefbeeld niet te hypothetiseren, wordt de tunnelconstructie ontworpen in afstemming met het in opmaak zijnde streefbeeld. Dit moet de mogelijkheid voor een onderdoorgang van een 2e tunnel, de zogenaamde R11-bis, open houden. Deze werken starten in de tweede helft van 2012 (zie ook projectfiche in bijlage).

3.2.3. Brug Geel Oevel

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

De gunning van het DBM-contract vond plaats in mei 2011 en de Financial Close werd op 19 oktober 2011 gesloten.

De start der werken is vastgelegd op 5 december 2011. Vanaf hier loopt de uitvoeringstermijn van 28 maanden voor het deelproject Geel West en 30 maanden voor het deelproject Kasterlee-Geel (zie ook projectfiche in bijlage).

3.2.4. Waasland

Het plan-MER voor de Oostelijke tangent is afgerond. De dienst MER keurde de definitieve versie goed op 10 oktober 2011.

De opmaak van het GRUP is even uitgesteld gezien de moeilijke inpasbaarheid ter hoogte van de bedrijvenzones Europark Zuid te Sint-Niklaas en TTS te Temse. Op vraag van de stad Sint-Niklaas werden alle bedrijven bezocht en zijn mogelijke alternatieve oplossingen onderzocht. Op 18 april 2012 ging een GBC door specifiek voor de ontsluiting van Europark Zuid.

Het plan MER vroeg milderende maatregelen voor wat betreft de geluidsproductie van de Oostelijke Tangent. De afdeling Wegenbouw, van het Agentschap Wegen en Verkeer, heeft een specifieke geluidsstudie opgestart. Zodra over de ontsluiting een akkoord is met de Stad en VOKA, kan de geluidsstudie afgewerkt worden en kan de opmaak van het GRUP starten. De volledige termijn voor de procedure van het GRUP tot en met de beslissing wordt op 1 jaar geschat. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten in het voorjaar van 2013. De bouwtijd wordt momenteel geraamd op ca. 3 jaar.

Voor de verbindingsweg E34-N70 moeten nog meerdere procedures doorlopen worden, onder ander de herziening van het PRS Oost-Vlaanderen, de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en een plan-MER. In 2012 wordt de voorstudie opgestart waarin een beknopte ruimtelijke en mobiliteitsanalyse aan bod zullen komen, onder andere ter onderbouwing van het bestek in functie van de studie (te gunnen in 2013) (zie ook projectfiche en overzichtskaart in bijlage)

3.2.5. 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 omleidingweg te Lembeke.

Op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen dienen ook nog belangrijke werken uitgevoerd te worden 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 het indicatieve 3-jarenprogramma 2012-2014 van AWV zijn bedragen 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 de bouw van de brug in de Stroomstraat te Assenede, een studie voor alle deelprojecten t.h.v. het Schipdonk- en Leopoldkanaal en tot slot een bedrag voor de aanleg van ventwegen en eventueel voor de brug over de Damse Vaart (afhankelijk van resultaat haalbaarheidsstudie). (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.6. 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. De aanbesteding voor de werken voor het knooppunt 9 'kruispunt R4-N424 en aanleg van een fietsbrug' gebeurde op 10 april 2012. De start de werken wordt voorzien medio 2012. In het voorjaar van 2013 zullen vervolgens de werken voor het knooppunt 4 'Gebroeders Naudtslaan Ronde - fietskokers en aansluiting op de N49' starten. Medio 2013 wordt de start der werken voor het knooppunt 8 'Langerbruggestraat' (Hollands complex + rotondes + fietsbrug) voorzien.

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. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.7. Spaghettiknoop

AWV zal in de loop van 2012 opstart geven voor de concrete studie tot ontwerp van deze nieuwe verkeersknoop.

De ontwikkeling van het gebied Blue Gate zal een belangrijke impact hebben op het ontwerp van de Spaghettiknoop. Het project-MER voor het gebied Blue Gate werd door PMV opgestart. Dit MER zal ook meer duidelijkheid geven over de verkeersvolumes die door de ontwikkelingen in dit gebied zullen gegenereerd worden. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)

Dit project omvat de aanleg van een verbindingsweg tussen N1 (Antwerpsesesteenweg) en N171 (Boniverlei). Deze verbindingsweg heeft als doel de toenemende verkeersdruk in de woonwijken te doen afnemen en het doorgaand verkeer via deze weg te kanaliseren en de leefbaarheid in de woonwijken te doen toenemen. In 2012 wordt de voorstudie opgestart waarin een beknopte ruimtelijke en mobiliteitsanalyse aan bod zullen komen, onder andere ter onderbouwing van het bestek in functie van de studie (te gunnen in 2013). Voor dit project werd nu voor het eerst een projectfiche opgemaakt (zie bijlage).

3.3. De Lijn

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

De volgens deze methodologie uitgevoerde MKBA's worden door een extern bureau getoetst.

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.

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 bespraken de overdracht van vier bruggen. Het betreft de Theunisbrug, brug Deurne-Bal, Hoogmolenbrug en brug Kruiningestraat. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 maart 2012 inzake de overdracht van de Noorderlaanbrug is ook de verkoop van de al uitgevoerde studies en de beschikbare relevante documenten van deze vier bruggen van BAM aan De Scheepvaart vervat. Na de overdracht zet nv De Scheepvaart deze projecten verder. (zie ook 1.2.1)

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 2011 volledig opengesteld voor het verkeer. Thans resten nog uit te voeren de kanaalverbreding onder de brug en een aantal omgevingswerken. Deze werken zullen in het 3^e kwartaal 2012 afgerond zijn. (zie ook projectfiche in bijlage).
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst werd in februari 2012 aangevat (zie ook projectfiche in bijlage).
- De aanpassing van de Sluisbrug Olen was opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 van nv De Scheepvaart en werd in november 2011 aanbesteed. Vermoedelijk vangen de werken in het 4^e kwartaal 2012 aan (zie ook projectfiche in bijlage).
- De aanbesteding van de herbouw van brug Viersel vond in november 2011 plaats. De werken zullen vermoedelijk in het 3^e kwartaal van 2012 aanvatten.. (zie ook projectfiche in bijlage);
- De ontwerpen van brug Olen-Hoogbuul en Meerhout-Veedijk zijn in opmaak; de herbouw van deze bruggen werd opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2012 van nv de Scheepvaart. De aanbestedingen zijn respectievelijk gepland in het 3^e en 2^e kwartaal van 2012 (zie ook projectfiches in bijlage); De brug van de E34 in Oelegem werd opgenomen in het goedgekeurde reserve-investeringsprogramma 2012 van De Scheepvaart (zie ook projectfiche in bijlage).
- In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor de herbouw van vijf bruggen (sluisbrug Olen, Viersel, Olen-Hoogbuul, Meerhout-Veedijk en brug E34) bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend.
- Voor andere bruggen worden voorbereidende gesprekken gevoerd met betrokken partners (Infrabel, AWW, gemeenten).

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 (trafiëkverhoging 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 vierbakssduwvaart mogelijk.

In 2011 werd de bestaande toestand 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. Met het projectteam/ontwerpers van het naburige droogdokkenpark werd het wegenontwerp rond de sluis en de inrichting van het sluisplateau overlegd en waar mogelijk gecoördineerd met hun ontwerp.

Aan de afdeling voor onroerend erfgoed werden de technische randvoorwaarden voor de renovatie van de sluis overgemaakt en toegelicht.

De bestaande MKBA (2003) wordt in 2012 geactualiseerd. Hiervoor vond reeds de aanbesteding plaats. De offertes werden beoordeeld en het gunningsdossier werd overgemaakt aan de Inspectie van Financiën. (zie ook projectfiche in bijlage).

3.6. Fietsprojecten

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 Fietsroutenetwerk (BFF), routes met een aanzienlijke lengte en een cruciale rol in het netwerk, routes die aansluiten op andere Masterplanprojecten en routes die een rol kunnen spelen in het kader van impactmanagement.

Per project zal op basis van het wensbeeld een plan van aanpak en een concreet financieringsplan worden uitgewerkt. Elk project 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.

Het departement MOW leidt momenteel een studieopdracht met als doel de opmaak van een startnota voor de volgende fietsprojecten:

- Gordel randgemeenten
- Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 – Ringfietspad)
- Vremde - Borsbeek - Berchem

Het gaat hier om de startnota zoals voorzien in het mobiliteitsconvenant. Het eindresultaat wordt verwacht in het voorjaar van 2013. Deze nota moet toestaan om in een volgende fase een duidelijker wensbeeld voor deze fietsroutes 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.

Het fietsproject Ringfietspad heeft een interactie met de Oosterweelverbinding, de Spaghettiknoop (R1 knoop Zuid) en het Eilandje. Omwille van de onzekerheden over deze drie projecten heeft het weinig zin om nu al na te denken over het vervolledigen van het Ringfietspad. Uiteraard moeten we het concept 'Ringfietspad' in al die dossiers wel mee-

nemen om er minstens een plaats in te voorzien. Later kan dan het geheel verder worden uitgewerkt.

Momenteel is bij AWV wel budget voorzien voor het fietspad langsheen de Singel. In het kader van dat dossier wordt al wel nagedacht hoe het Ringfietspad (meer een onafhankelijke fietsweg) enerzijds en het Singelfietspad (meer “lokale” fietsvoorziening voor de functies langsheen de Singel maar ook als onderdeel in het fietsnetwerk voor de (fiets) bereikbaarheid van de stad) anderzijds mekaar kunnen versterken en aanvullen.

BIJLAGE 1:
Overzichtstabel

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 10/11/2011 (mln Euro)	Raming 03/05/2012 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Oosterweelverbinding					
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	3065	3065	BAM	PPS	plan-MER in voorbereiding
Aanpassing knoop E313	24	24	BAM	regulier	
nutsleidingen	84	84		stad Antwerpen	
onteigeningen	65,6	65,6	BAM		
sanering Lobroekdok	10	10			
	3248,6	3248,6			
Zuidoostrand					
Vertunnelling R11	530	530	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, nog geen streefbeeld
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, 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	124,5	125,4	De Lijn / AWW	PPS
Deurne-Wijnegem				extra kosten tractiestation Mortsel (379,413 €) en tractiestation Wijnegem (511,225 €), zie basisrapportage.
Stelplaats Deurne				14/04/2012 opengesteld
Mortsel-Boechout				14/04/2012 opengesteld
				in uitvoering / voorziene einddatum 21/09/2012
Brabo 2	401	401,3	De Lijn / AWW	PPS
Operaplein				voorontwerp loopt, alle andere procedures te doorlopen
Leien fase II				Verhoging kost ontwerper: 308.000 euro (264.000 euro BAM en 44.000 euro stad Antwerpe)
Eilandje / Brusselsestraat				
Ekeren				
Bolivarplaats				
+ aankoop trams				
OV-projecten tweede fase				PPS / regulier
Deurne-Wijnegem fase 2	34,2	34,2	De Lijn	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen
Morstel-Kontich	72,5	72,5	De Lijn	ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Kontich verbinding Boniverlei Antwerpse steenweg	8	8		ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
				wegverbinding

Hemiksem (StBernardsestw)	30,1	30,1	De Lijn	ramingssystematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
St. Bernardsesteenweg fase 2	28,8	28,8	De Lijn	
Borsbeek-Wommelgem	65,4	65,4	De Lijn	ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Linkeroever Noord	42,3	42,3	De Lijn	Enkel concepten, ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Nieuw Zuid	13,1	13,1	De Lijn	+ 5% studiekosten
Ekeren - Leugenberg	46	46	De Lijn	Enkel concepten, ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Totaal openbaar vervoer	865,9	867,1	Lijn	
Bruggen Albertkanaal				
Noorderlaanbrug	32,4	32,4	BAM	afgerond
Spoorbruggen	33,8	21,05	BAM	aanbesteding gegund voor 19,8 mio euro excl BTW
Ijzerlaanbrug	16,6	16,6	BAM	voortontwerp / af te stemmen op OWV
Brug Deurnebal	18,3	18,3	De Scheepvaart	conceptontwerp
Bruggen tweede fase				
Theunisbrug	29,1	29,1	De Scheepvaart	voortontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	7,1	7,1	De Scheepvaart	conceptontwerp
Hoogmolenbrug	31,1	31,1	AWV / De Scheepvaart	conceptontwerp
Totaal Bruggen Albertkanaal	168,4	155,65		

Sluizen					
Van Cauwelaertsluis	60,4	67,9	BAM/AMT	PPS	incl. herzieningen, na eindafrekening
Royerssluis	120	120	AMT	PPS	conceptontwerp
Kattendijksluis	19,4	19,4	BAM/W&Z	regulier	afgerond
Totaal sluizen	199,8	207,3			
Fietspaden					
Havenroute	1,9	1,9	BAM/GHA/stad	regulier	onteigeningen
Beatrijslaan-Burcht	3,2	3,2	BAM / AWV / W&Z / gem.		uitvoering onderdelen gestart
Districtenroute	6,5	6,5	BAM		uitvoering onderdelen gestart
Hoboken-Hemiksem	1,9	1,9	BAM/stad		uitvoering onderdelen gestart
Totaal fietspaden	13,5	13,5			
Totaal projecten Masterplan (1)	5089,9	5085,85			
Bijkomende projecten					
Bijkomende tramlijnen					
Tramlijn Wiirijk	66	66MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen		ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn E313	46,1	46,1MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen		ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn Beveren	46,5	46,5MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen		o.b.v. spoorvernieuwing

Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	86,1MOW (Lijn / AWW / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
aankoop trams + stelplaatsen	199	199	later te bepalen	
Totaal bijkomende tramlijnen	443,7	443,7		
Uitbreiding bruggen Albertkanaal				
brug Meerhout Vorst (n° 34)	10,35	10,35De Scheepvaart	regulier	
Meerhout Veedijk (n° 35)	11,5	11,5De Scheepvaart	regulier	
Eindhout (n° 36)	10,35	10,35De Scheepvaart	regulier	
Geel Stelen (n° 37)	10,35	10,35De Scheepvaart	regulier	
Geel Oevel (n° 38)	13	13Via Invest	PPS	kost bij DBFM
Olen Hoogbuur! (n° 39)	11,5	11,5De Scheepvaart	regulier	
Sluisbrug Olen (n° 40)	2,6	0,46De Scheepvaart	regulier	aanbesteed, start der werken eind 2012
Herentals Herenthout (n° 42)	11,5	11,5De Scheepvaart	regulier	
Herentals Lier (n° 43)	11,5	11,5De Scheepvaart	regulier	
Herentals Lier (n° 44)	31,2	31,2De Scheepvaart	regulier	
Grobbendonk (n° 45)	7,5	7,5De Scheepvaart	regulier	brug geopend in september 2011, omgevingswerken nog in uitvoering
Viersel (n° 46)	10,35	10,35De Scheepvaart	regulier	aanbesteed, start der werken eind 2012
Massenhoven (n° 47)	12,1	12,1De Scheepvaart	regulier	
Oelegem (n° 48)	22,1	22,1De Scheepvaart	regulier	

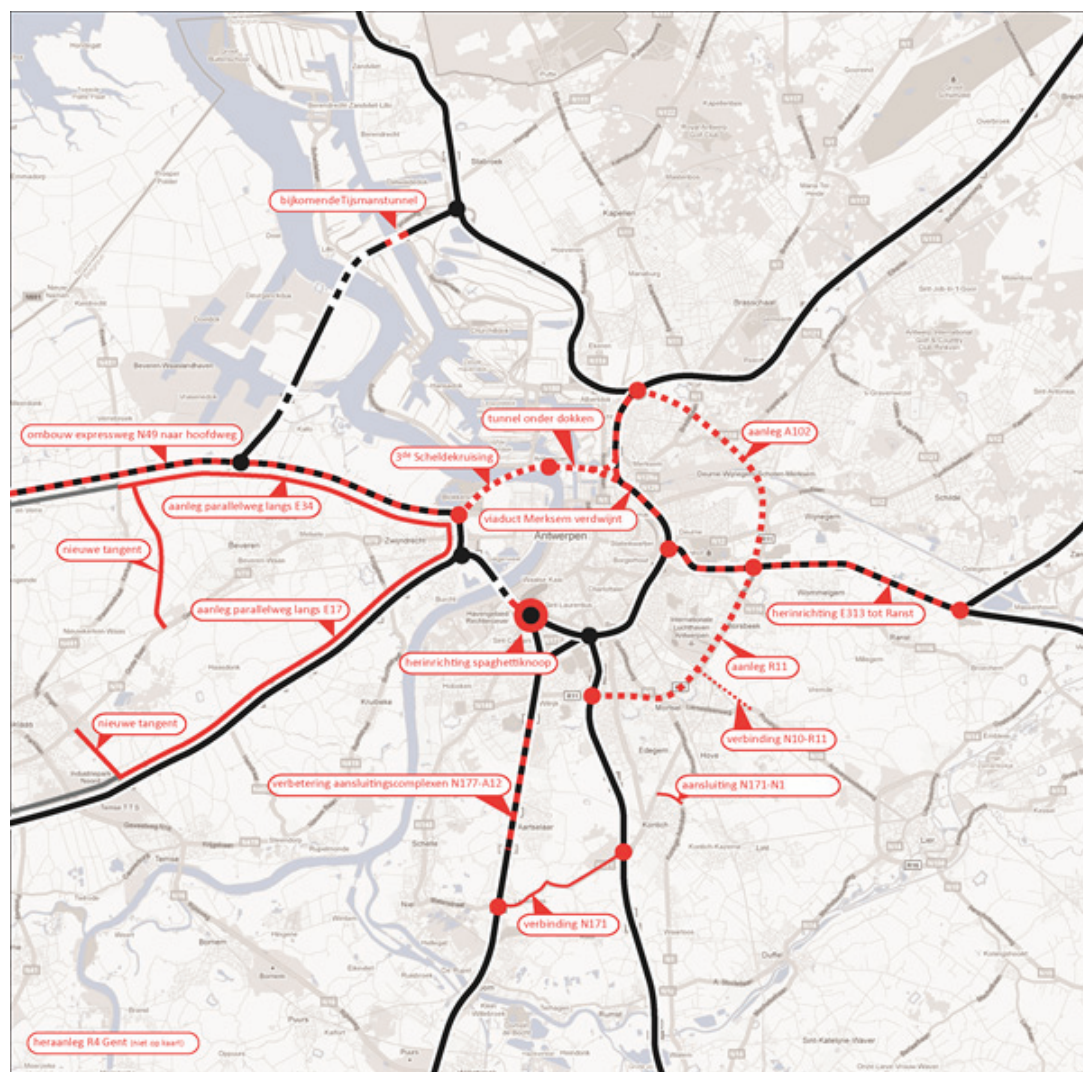
Oelegem I (n°49)	7,1	7,1De Scheepvaart	regulier	werken gestart op 13/02/2012
Oelegem II	10,35	10,35De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Turnhoutsebaan	15,6	15,6De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Houtlaan	16,1	16,1De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Sluisbrug	4,2	4,2De Scheepvaart	regulier	detailstudie lopende
Totaal bruggen Albertkanaal	229,25	227,11		
Uitbreiding fietsnetwerk (fase 3)				
Albertkanaal (Kruiningenbrug tot IJzerlaanbrug)	1,8	1,8De Scheepvaart	regulier / subsidies	conceptontwerp
Gordel Randgemeenten	14,2	14,2Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Ringfietspad	9,4	9,4Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfiespad)	3	3Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Vremde-Borsbeek-Berchem	4,7	4,7Dep MOW / AWW / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Totaal fietsnetwerk fase 3	33,1	33,1		

Wegeninfrastructuur				
Dynamische verkeerssignalisatie	PM	PM	AWV (VVC)	regulier
E34/E313	97	97	97AWV	regulier
				verkeersstudie klaar, na planMER (opgestart begin 2011) kan pas bouwkost worden geraamd
Spaghettiknoop Zuid	118	118	118AWV	regulier
				ruwe raming, concept nog verder te bepalen i.o.m. alle betrokkenen
Heraanleg R4				
knooppunten 1 tot en met 3	23	23	23	conceptontwerp
knooppunt 4	4,2	4,2	4,2	technisch ontwerp klaar
knooppunt 4 bis	9	9	9	conceptontwerp
knooppunt 5 bis	2	2	2	conceptontwerp
knooppunt 5	13	13	13	conceptontwerp
knooppunt 6	0,7	0,7	0,7	conceptontwerp
knooppunt 6bis	13,5	13,5	13,5	conceptontwerp
knooppunt 7 bis	6	6	6	voortontwerp beschikbaar
knooppunt 8	12	12	12	voortontwerp + project MER loopt bestek
knooppunt 9	4,5	4,5	4,5	conceptontwerp
Totaal heraanleg R4	87,9	87,9	87,9AWV	conceptontwerp
A102	801	801	801AWV	conceptontwerp 2e variant
				PPS

Bouw tweede Tijsmanstunnel					8	8AWV	GHA/AWV	raming o.b.v. aanpassing aansluiting afrit i.p.v. tweede tunnel
Waasland								
Oostelijke tangent in Sint-Niklaas					64	64AWV	regulier	planMER ingediend - ontwerpstudie en RUP lopen
Verbindingsweg E34-N70					18	18AWV	regulier	conceptontwerp
Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht					70	70AWV	regulier	conceptontwerp
Totaal Waasland					152	152		
omvorming N49 Expresweg								
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4					5	5AWV	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat					3,5	3,5AWV	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Oosthoekstraat					3,5	3,5AWV	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat					4	4AWV	regulier	technisch ontwerp in opmaak
Verkeerswisselaar N49/N456					7,5	7,5AWV	regulier	voortontwerp
Fietspad Aalstgoed – N434					0,5	0,5AWV	regulier	uitgevoerd in 2011
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef					1,5	1,5AWV	regulier	conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg					7,5	7,5AWV	FFEU	voortontwerp
Brug voor lokaal verkeer thv Celieplas					3	3AWV	regulier	conceptontwerp
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410					1	1AWV	regulier	conceptontwerp

Brug over N49 thv N410 en aanleg 2 rotondes	3,5	3,5AWV	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Vakebuurtweg	3	3AWV	regulier	conceptontwerp
Laterale weg (Kanaal van Schipdonk)	4,5	0AWV	regulier	maakt deel uit van deelproject 'Ombouw N49 Damme'
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	3AWV	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	1,5	0AWV		maakt deel uit van deelproject 'Ombouw N49 Damme'
Aanpassingen aan laterale wegen	7	7AWV	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	48	54AWV	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat ... (30 %)	32,5	32,5		
Totaal N49	140	140		
Totaal wegeniswerken	1403,9	1403,9		

BIJLAGE 2:
Overzichtskaarten

Overzichtskaart wegenprojecten Antwerpse regio

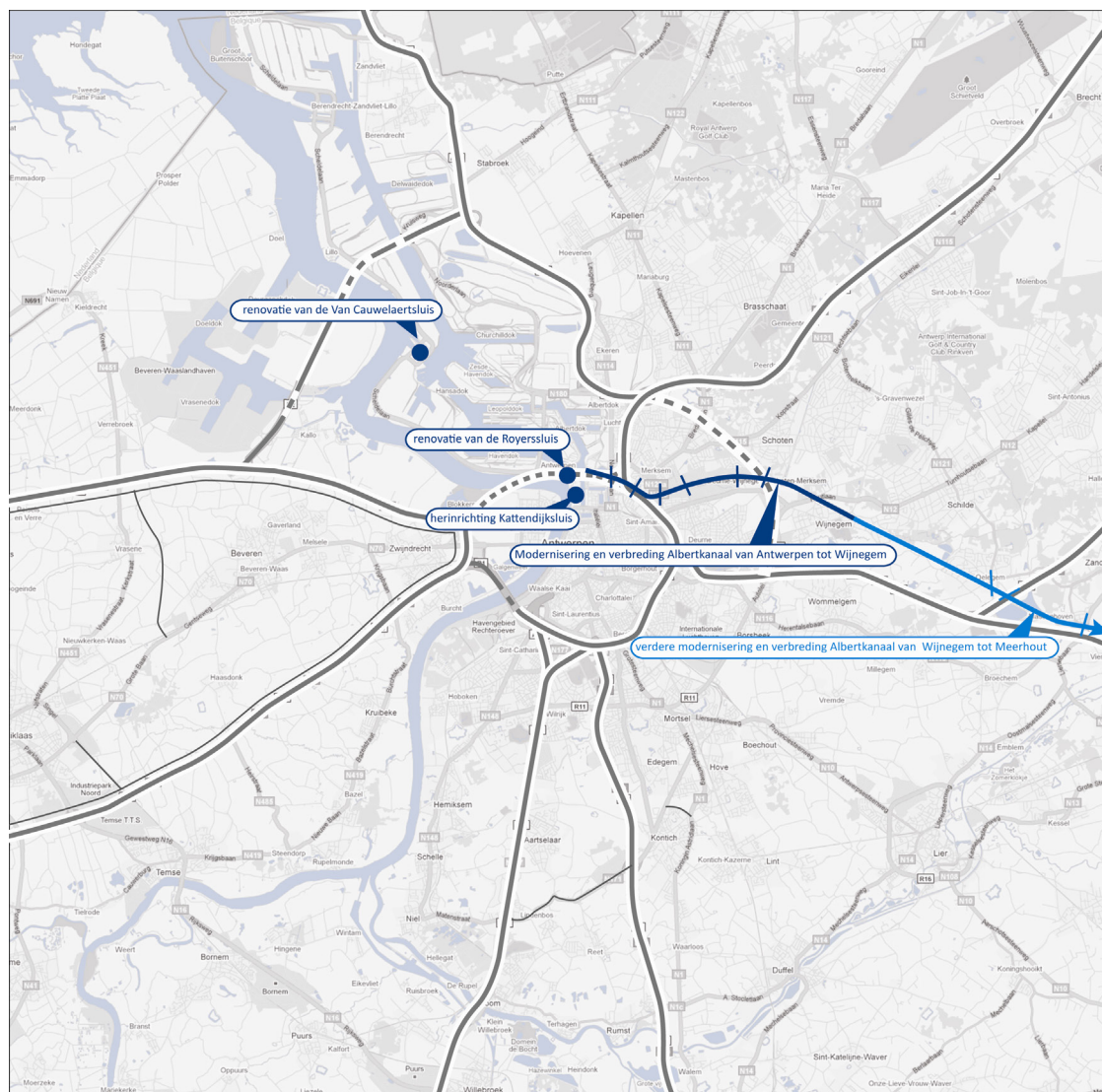
Opmerking: het project Tijsmanstunnel is niet langer een bijkomende tunnel maar een aantal ingrepen om de verkeersafwikkeling ter hoogte van de Tijsmanstunnel te verbeteren.

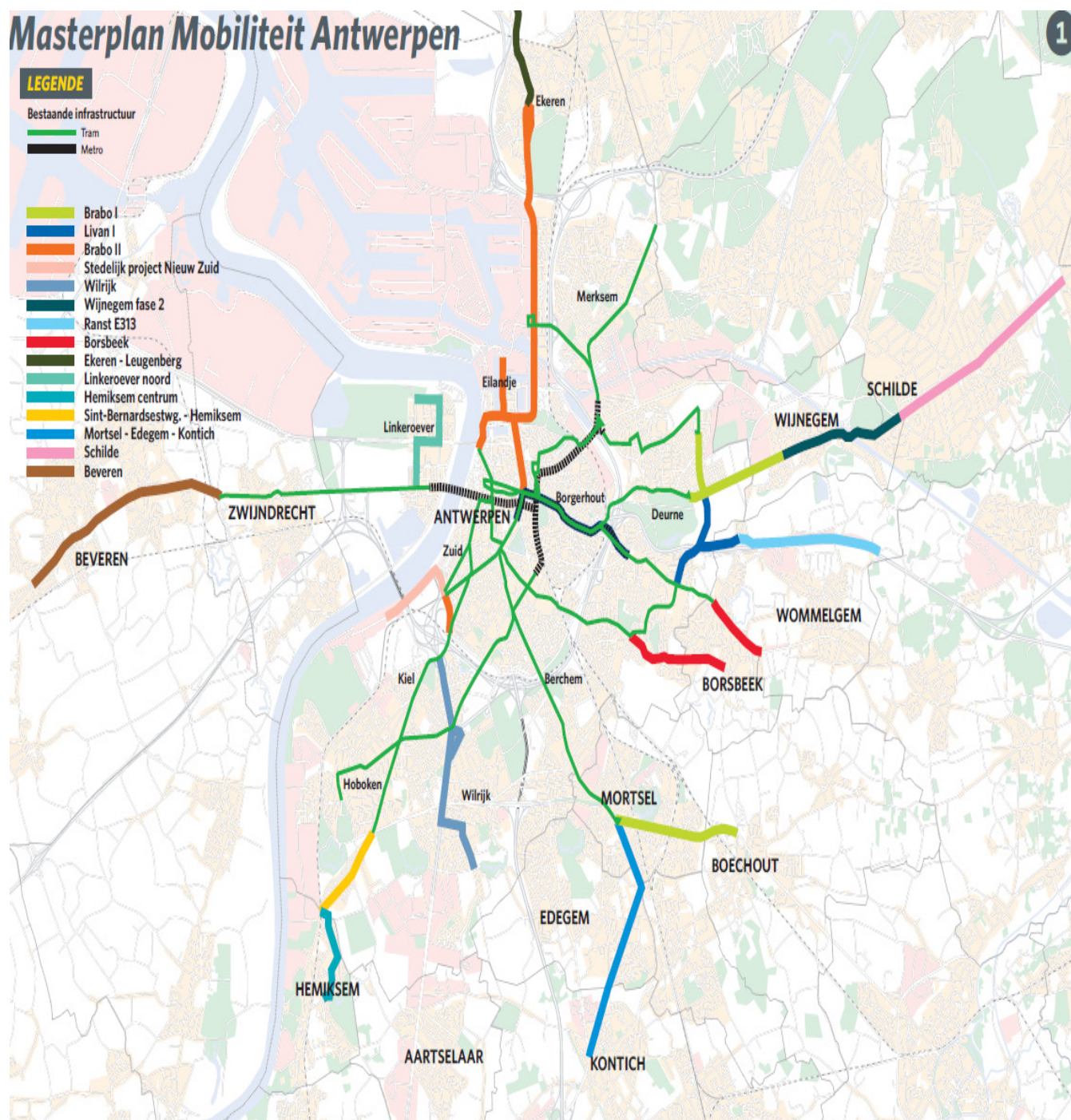
Overzichtskaart R4 Oost

Overzichtskaart fietspaden BAM



Overzichtskaart waterwegprojecten



Overzichtskaart tramprojecten

BIJLAGE 3:
Projectfiches

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk

3 mei 2012

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 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) : 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?

Klassieke financiering.

Het project is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2012 van De Scheepvaart.

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor dit project bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – mei 2012

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 : 2^{de} kwartaal 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen

Het ontwerp werd door AWV, gemeente Meerhout en Vlaamse Bouwmeester goedgekeurd.

Aanbesteding is gepland in 2^{de} kwartaal 2012..

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen mogelijke synergie met werken van AWV of gemeente Meerhout.

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 Meerhout Veedijk – mei 2012

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 – mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul

3 mei 2012

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) : 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. Het project is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2012 van De Scheepvaart.

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor dit project bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbruul – mei 2012

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 : 3^{de} kwartaal 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Aanbesteding gepland 3^{de} kwartaal 2012.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

De nieuwe brug zal naast de bestaande worden gebouwd om de continuïteit van het wegverkeer zoveel mogelijk te verzekeren.

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 – mei 2012

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 Sluisbrug Olen - mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen

3 mei 2012

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 op basis van aanbesteding 14 november 2011 : 462.500 euro, excl. BTW .

Geen bijkomende kosten.

2.2. opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.1.

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 = 2.300 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 4.600 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 6.900 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het bedrag werd vastgelegd op het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 – nv De Scheepvaart.

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor dit project bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen - mei 2012

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 : 14 november 2011
- start der werken : einde 2012 – begin 2013 (afstemming met overige werken aan het sluisencomplex)
- 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 - mei 2012

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 Grobbendonk – mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk

3 mei 2012

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 – mei 2012

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 : 3^{de} kwartaal 2012

4.2. processtappen

De brug is in uitvoering.

Er was geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

De nieuwe brug werd in september 2011 opengesteld voor het verkeer.

De omgevingswerken zijn nog in uitvoering.

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 – mei 2012

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 Viersel - mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel

3 mei 2012

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 op basis van aanbesteding 10 november 2011 : 5.746.846 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : ca. 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?

Het bedrag werd vastgelegd op het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 – nv De Scheepvaart.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - mei 2012

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor dit project bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend

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
- gemeente Zandhoven
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : 10 november 2011
- start der werken : najaar 2012
- einde der werken : 2014

4.2. processtappen

De aanbesteding van het project vond plaats op 10 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. De timing van uitvoering wordt met AWV afgestemd.

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.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - mei 2012

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, ...).

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 E34 Oelegem - mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem

3 mei 2012

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 gaat om een brug gelegen in de autosnelweg E 34.

De bestaande brug is een hyperstatische voorgespannen dubbele kokerbrug. Uit het technisch vooronderzoek blijkt dat deze brug kan verhoogd worden met een beperkte hinder in tijd voor het drukke autowegverkeer.

Deze brug heeft een doorvaarthoogte van 8,22 m over de totale doorvaartbreedte van 64,20 m. Gelet op de aard van de brug wordt een lokale doorvaartbreedte van 64,20 m als aanvaardbaar aanzien. De brug moet dus enkel 0,90 m verhoogd te worden.

Er zullen zeker maatregelen genomen moeten worden om de hinder voor het wegverkeer tot het absoluut minimum te beperken..

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 12.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 22.100.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 12.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 10,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de uit te voeren brugverhoging 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 = pm euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = pm euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = pm euro/jaar

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - mei 2012

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het project is opgenomen in het goedgekeurde reserve-investeringsprogramma 2012 van De Scheepvaart.

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 werd voor dit project bij de Europese Commissie een aanvraag voor 10 % subsidie ingediend

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart en AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart en AWV

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

- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : 4^{de} kwartaal 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2014

4.2. processtappen

De conceptfase is in overleg met AWV in uitvoering.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen

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.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - mei 2012

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, ...).

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 - mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1

3 mei 2012

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 doorvaarbreedte 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.
- 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 - mei 2012

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 : 13 februari 2012
- einde der werken : 2013

4.2. processtappen

De brug werd aanbesteed op 19 november 2010.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Voor één te onteigenen perceel is nog een gerechtelijke procedure lopende, maar deze hindert de uitvoering op dit ogenblik niet.

Een stedenbouwkundige vergunning is verkregen.

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 - mei 2012

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 – Spoorbruggen

3 mei 2012

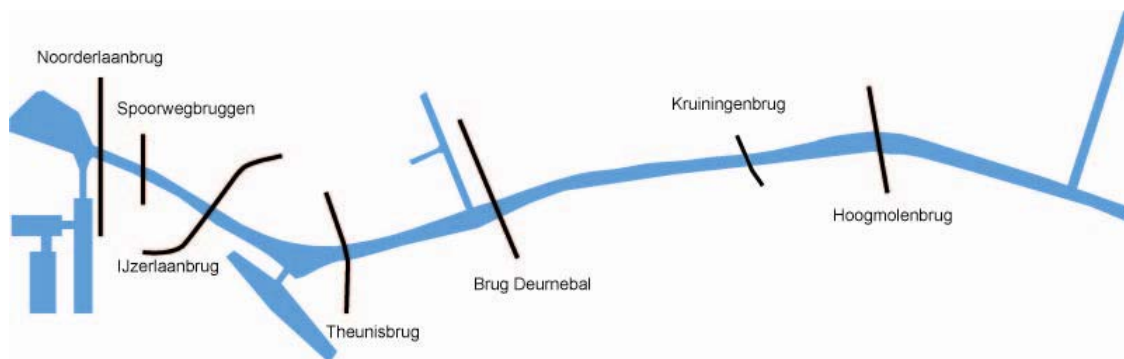
1. Omschrijving

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 doorvaarhoogte 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. kostprijs:

- bouwkost: zoals aanbesteed 19,8 miljoen euro, de raming bedroeg 33,6 miljoen euro)
- totale kostprijs: 21,1 miljoen 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
- grondsaneringen: 500.000 euro

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – mei 2012

- 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
 - o 2011: (15.67%) 5.296.930 euro
 - o 2012: (37.63%) 12.720.069 euro
 - o 2013: (37.73%) 12.753.872 euro
 - o 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: 13 februari 2012
- Einde der werken: eind 2014 (uitvoeringstermijn is voorzien op 970 kalenderdagen)

4.2. processtappen

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – mei 2012

- 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: Dynamisch Verkeersmanagement

3 mei 2012

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 basismeetnet, 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 Meten in Vlaanderen

In het kader van het project 'Meten in Vlaanderen', wordt het Vlaamse Hoofdwegennet uitgerust met een basismeetlaag. 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 basismeetnet volledig moeten gerealiseerd zijn.

Eind 2012 zal ook reeds een eerst volgende aanzet richting verdichting van dit netwerk gezet worden. Hierbij worden in eerste instantie de parkings met nevenbedrijven aangepakt.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	2,712	1,929	
2013	2,00		

2.1.2 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.

-

In 2012 worden budgetten voorzien voor:

- meetlussen in de Craeybeckxtunnel
- (signalisatie buiten de 4-armen-tunnel, wat buiten het MP 2020 valt)

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – mei 2012

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	2,876	0,176	
201x	12		Waasland- 4-armen-, Rupeltunnel.
201x	5		Andere tunnels

2.1.3 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 het gebrek aan signalisatie of de sterke veroudering van bestaande signalisatie, met nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid in het bijzonder bij tunnelsluitingen, wordt een versnelde aanpak van het wegvakmanagement op het traject 'rechter Schelde-oever tem het tolplein van de Liefkenshoektunnel' uit dit maatregelenpakket gelicht. Deze aanpak zal gebeuren in nauwe samenwerking met de nv Liefkenshoektunnel.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro
2012	4,90	
201x	24,00	

2.1.4 Spitsstrook

Na de zomer 2011 werd de spitsstrook op de E313 tussen Antwerpen en Ranst in dienst genomen. De resultaten van de evaluatie van dit project worden in Q2 van 2012 verwacht. Aangezien de eerste, eerder gevoelsmatige reacties positief zijn, werd reeds gestart met de studie van eventueel bijkomende spitsstroken. Het DVM-budget 2012 voorziet hiertoe 4 miljoen EUR, typisch voldoende voor ongeveer 10km DVM uitrusting voor de instelling van een spitsstrook. Bij het uitblijven van een extra spitsstrook in 2012, dient uiterlijk voor de zomer 2012 beslist te worden dit voorziene budget in te zetten onder de rubriek basiswegvakmanagement (zie verder).

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	4,00		
2013	3,00		

2.1.5 Netwerkmanagement Brussel

Als voorafname op de gefaseerde uitbouw van DVM op het Vlaamse hoofdwegennet gaat de prioriteit uit naar een basisvoorziening voor netwerkmanagement HWN Brussel. Naast enkele sites met dubbele lussen MIV, is het hoofdwegennet reeds

gedeeltelijk voorzien van camerabewaking (AID noorderring en aantakkeende snelwegen) en een aantal VMS-borden (voorzien in project E40 Bertem-Sterrebeek).

Deze fase behelst dan ook de verdere voorziening van dynamische informatieborden VMS t.h.v. de knooppunten en het voorzien van basismonitoring in de filegevoelige gebieden, met name op de zuid-oost en zuid-west zijde van de R0, de E40 vanaf Erpe-Mere, de E19 vanaf Mechelen-Noord, de E314 vanaf Aarschot, de E411, E429, A201 en complex Stroombeek- Bever.

Na realisatie van deze fase zal op het Brusselse hoofdwegennetwerk een basismonitoring aanwezig zijn en zal het bovendien 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.

2.1.6 Bewaking, monitoring en netwerk

Tal van de in deze nota opgesomde DVM-infrastructuren die actueel worden opgebouwd vereisen naast een performante netwerkverbinding (doorsturen van realtime camerabeelden) ook bewaking- en monitoringstools om ze kunnen sturen, beheersen en onderhouden op een kwalitatief hoogstaande wijze. Ook dit luik vereist de nodige investeringen.

jaar	kostprijs mio. Euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	2,4		

2.1.7 Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk

De eerste voorwaarde voor DVM is afdoende informatie hebben over de actuele verkeersstoestand. 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.

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 hoofdwegennetwerk uitgerust zijn met een minimale dekking qua monitoring van de actuele verkeersstoestand.

Dit houdt in dat verstoringen op dit hoofdwegennet 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).

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – mei 2012

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	0,2		netwerk ANPR fase 2
2012	0,18		netwerk CCTV fase 1
2013	3,00		CCTV prior 3 en 4 (70-tal locaties)
2013	1,50		ALPR fase 3 (15-tal locaties)
201x	7,0		ALPR fase (55-tal locaties)

2.1.8 Beveiliging Parkings

De Europese ITS richtlijnen dwingen wegbeheerders richting een concrete aanpak van de beveiliging van parkings voor vrachtwagens langs snelwegen. In eerste instantie niet onmiddellijk een DVM-project. Evenwel de plaatsing van ANPR camera's bij de uitrit naar de parkings, aangevuld met meetlussen passen wel perfect in een verdichting van het monitoringsnetwerk. In 2012 worden 2 parkings langs de E34 door AWV aangepakt inzake herinrichting. Hiervoor wenst AWV gebruikt te maken om deze uit te rusten met meet, detectie en monitoringsapparatuur.

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	0,33		
2013	0,50		
201x	2,00		

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

Bij de gefaseerde uitbouw van DVM op het Vlaamse hoofdwegennet 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 hoofdwegennet. 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 hoofdwegennetwerk 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.

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – mei 2012

Het betreft hier volgende VMS-borden:

- 18 borden in de regio Brussel (zie hoger)
- 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
2012	1,00	0,94	

2.1.10 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.

De typologie van deze uitrusting ziet er als volgt uit:

- MIV-sites in de complexen en knooppunten (reeds voorzien in project MIV, zie 2.1.1)
- MIV-snedes om de 1500m
- MIV-sites 'waar mogelijk' uitrusten met 1x CCTV-PTZ
- RVMS stroomopwaarts van de complexen met een onderlinge tussenafstand van 6000m (4*1500m), dwz dat tussen sommige complexen een bijkomende RVMS noodzakelijk is, en dat op andere plaatsen mogelijk geen RVMS tssen de complexen staat.

Via deze uitbouw ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden voor het waarschuwen van de weggebruiker voor incidenten, files, 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.

Prior 1: Wegvakken met structurele congestie richting grote steden – in onderstaande volgorde:

Volledig wegvak waarbinnen structurele congestie zich kan manifesteren (dwz: ook agv kleine incidenten tijdens de spits en tijdens slechte weersomstandigheden)

- E34 Beerse > Ranst (dwz eerste RVMS dus voor Beerse)
- E19 Loenhout > aansluitend op AID-zone bij Kleine Bareel (dwz eerste RVMS dus voor Loenhout)
- E40 Wetteren > aansluitend op AID-zone bij Groot-Bijgaarden (eerste RVMS pas nodig na Wetteren)
- E314 Bekkevoort > aansluitend op detectiezone AID net na viaduct Wilsele thv eerste VMS) te bekijken i.c.m. mogelijke busstrook
- E19 Wilrijk > Machelen (R0)
- Vak E314 Wilsele > Heverlee en E40 Heverlee > SSWoluwe te bezien ifv nakende renovatie en eventuele RSS etc
- E17 Waasmunster (bestaande VMS) tot RSS-zone P-Kruikebeke

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – mei 2012

Prior 2: uitrusting van wegvakken weg van de grote steden – in onderstaande volgorde:

Wegvakken waar regelmatig stop&go-verkeer of accordeonfiles tijdens de avondspits worden waargenomen, incl. relatief hoge incidentratio

- E40 Groot-Bijgaarden > Wetteren
- E19 Kleine Bareel > Sint-Job
- E314 Heverlee > Aarschot + E40 Sint-Stevens-Woluwe > Heverlee
- E19 Machelen > tot RSS zone Edegem
- E313 Ranst > Geel-Oost
- E17 A'pen > Waasmunster

Prior 3: overige vakken Vlaamse ruit; resterende (inter)nationale vrachtverbindingen; zuiden van Brussel –volgorde nog te bepalen:

- E17 Waasmunster - RSS-zone Destelbergen in beide richtingen (wellicht als eerste uit te voeren wegens hogere IC-ratio dan oostelijke gedeelten E313 en E314 binnen de Vlaamse ruit)
- Resterende gedeelten A'pen – NL beide richtingen
- E313 Geel-Oost – Lummen beide richtingen
- E314 Bekkevoort – Lummen beide richtingen
- E17 De Pinte – Frankrijk beide richtingen
- E40 Drongen – Jabbeke beide richtingen
- R0 bocht van Vorst – Halle beide richtingen
- E40 Heverlee – Boutersem beide richtingen
- E411 Leonard – grens Wallonië beide richtingen

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro
2013	10	
201x	+50,00	

2.1.11 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 > Kruikeke 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	

2.1.12 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 – mei 2012

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 Meten in Vlaanderen	Project in uitvoering	31/12/2012
2.1.2 Tunnelveiligheid	Project in uitvoering	In functie van budgetaire middelen
2.1.3 R2	2012	In functie van budgetaire middelen
2.1.5 Spitsstrook	In functie van studie: juni 2012	?
2.1.7 Bewaking, monitoring en netwerk	Project in uitvoering	31/12/2012
2.1.8 Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk	Q3 2011	In functie van budgetaire middelen
2.1.9 Beveiliging parkings	Q2 2012	In functie van budgetaire middelen
2.1.10 Netwerkmanagement Vlaamse Ruit	Q4 2011	Q3 2012
2.1.11 Basis wegvakmanagement Vlaamse Ruit en internationale vrachtverbindingen	In functie van budgetaire middelen	In functie van budgetaire middelen
2.1.12 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.

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 – mei 2012

PROJECTFICHE: E314 / E34

3 mei 2012

1. Project

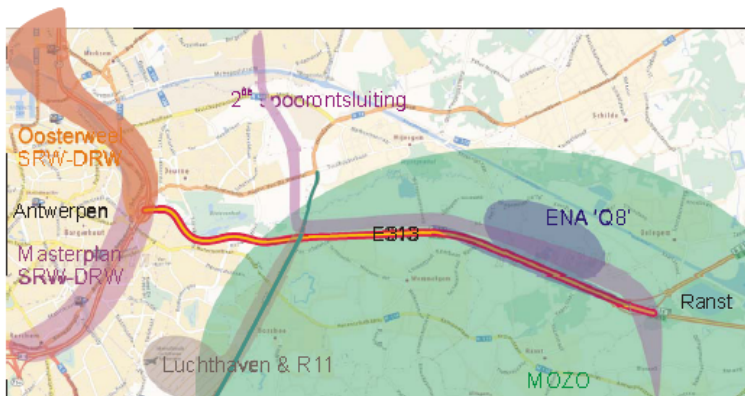
1.1. Naam:

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 – mei 2012

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.

Projectfiche E314 / E34 – mei 2012

2.5. Wat is de financieringswijze?

- 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 Liefkenshoeektunnel)? [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 – mei 2012

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

De Planmer heeft medio 1/2011 aanvang genomen.

De uitvoeringstermijn van deze studie bedraagt 15 kalendermaanden.

De publieke consultatie loopt van 13/3/2012 tot 30/4/2012, na dewelke de cel MER haar richtlijnen zal uitvaardigen voor het verdere verloop van de PLANMER-studie

.

De verwachting rond het verdere verloop ziet er als volgt uit:

Opmaak plan-MER	Vanaf april 2012
Goedkeuring plan-MER	2e helft 2012
Beslissing Vlaamse Regering	Eind 2012
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	Begin 2013 – eind 2014
Start werken	Begin 2015

4.3. koppeling aan andere projecten

Andere projecten deelsluitmakend 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 spitsstrook werd inmiddels in gebruik genomen (september 2011). Een evaluatierapport door het Vlaams verkeerscentrum omtrent de resultaten ervan wordt verwacht begin juni 2012.

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

Projectfiche E314 / E34 – mei 2012

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.

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - mei 2012

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

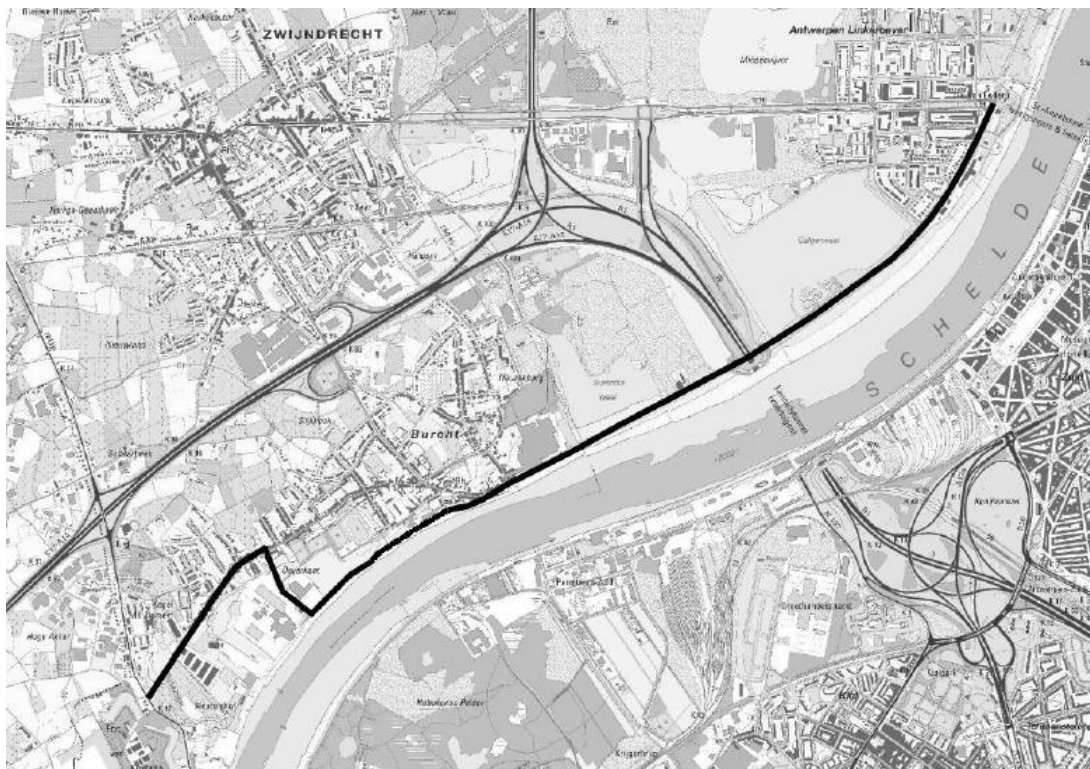
3 mei 2012

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 - mei 2012

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 - mei 2012

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

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 Vlakte" bezitten de eigendommen tussen kerk Burcht en gemeentelijk domein De Wallen.
- AWW-Gemeente Zwijndrecht: Volledige heraanleg Heirbaan-Kruibeeksesteenweg-Krijgsbaan.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan- Kaaiplein:
 - o Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - o Bouwvergunning, 2011-2012
 - o Aanbesteding loopt (april 2012)
- Brocap-De Vlakte-De Wallen:
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Bouwvergunning, Sanering, 2012
 - o Aanbesteding en werken: 2013

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

3 mei 2012

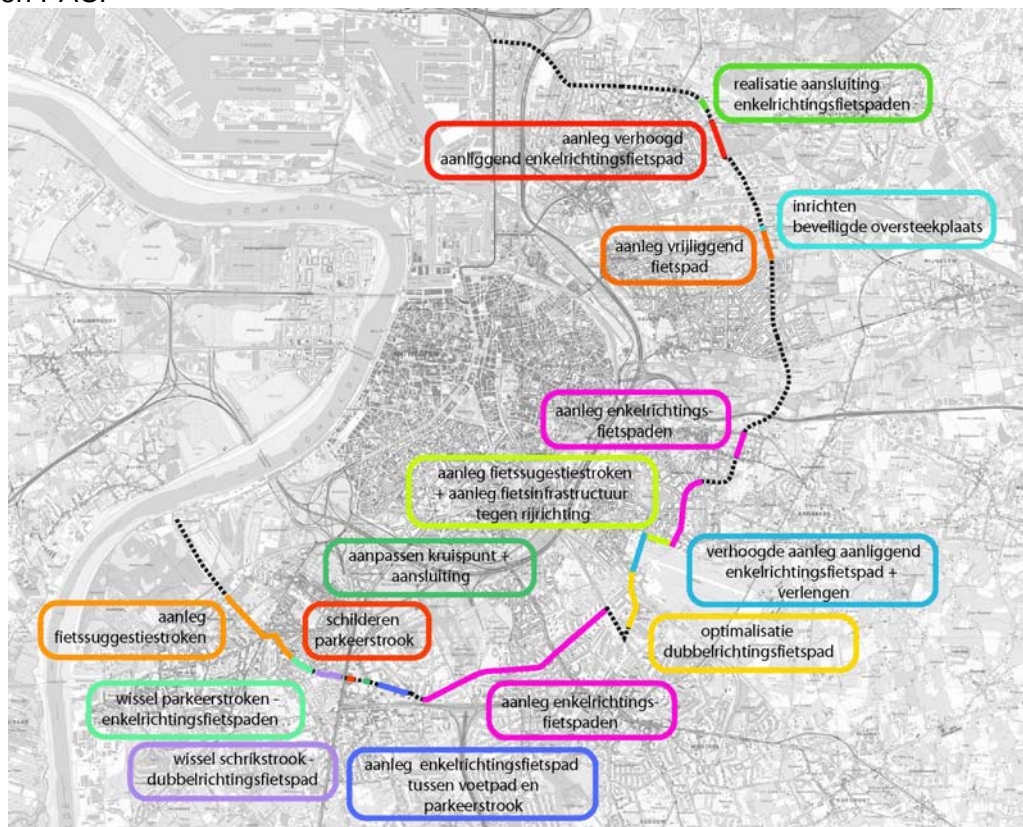
1. Omschrijving

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.



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 Mortsel.

Fietsprojecten – Districtenroute - mei 2012

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: Boekenberglei tussen Drakenhoflaan en Ruimtevaartlaan voltooid wegens volledige heraanleg van de straat; rest van de route voorzien voor 2013

4.2. processtappen

- Opmeting voltooid,
- MER en GRUP niet van toepassing.
- Voorontwerp, projectnota: zomer 2012
- Bouwvergunning: 2012
- Aanbesteding: 2013

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

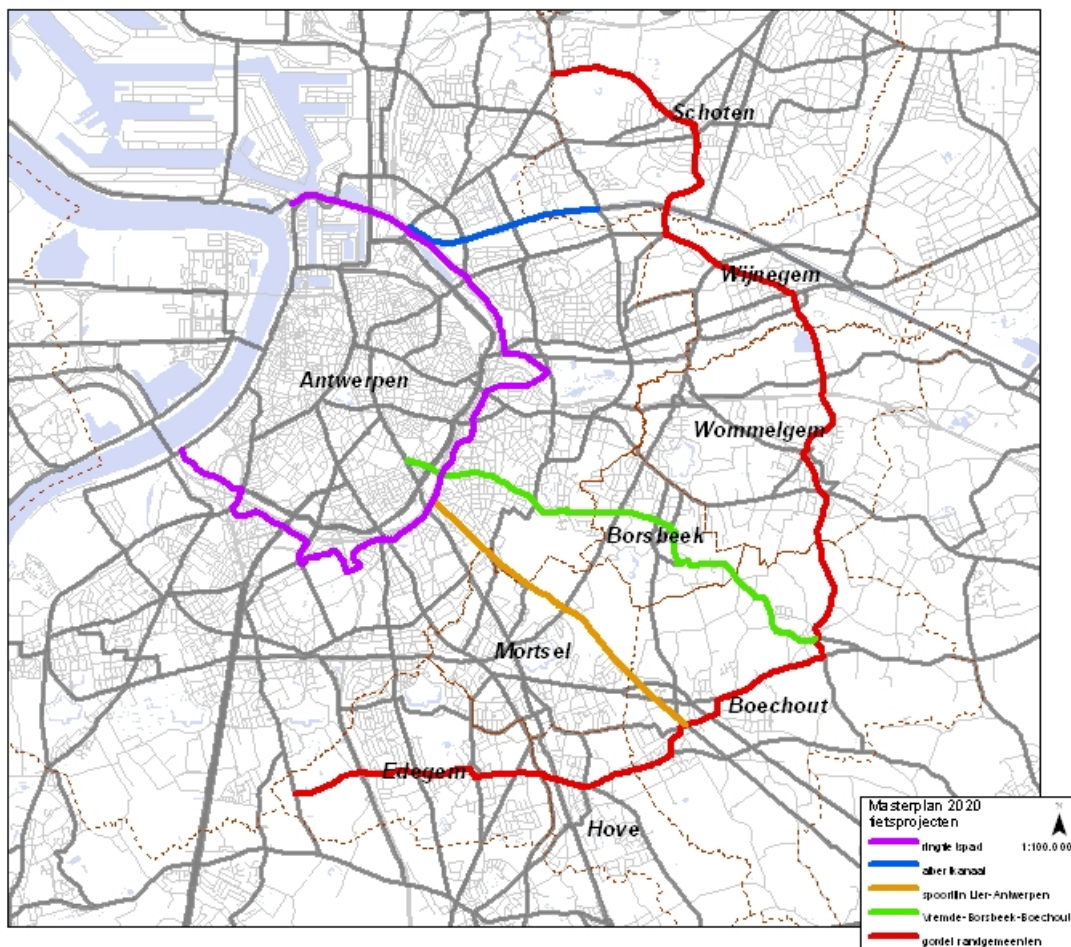
Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem – mei 2012

Projectfiche: Vremde-Borsbeek-Berchem

Mei 2012

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 – mei 2012

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 leidt een studieopdracht 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.

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

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

Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem – mei 2012

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

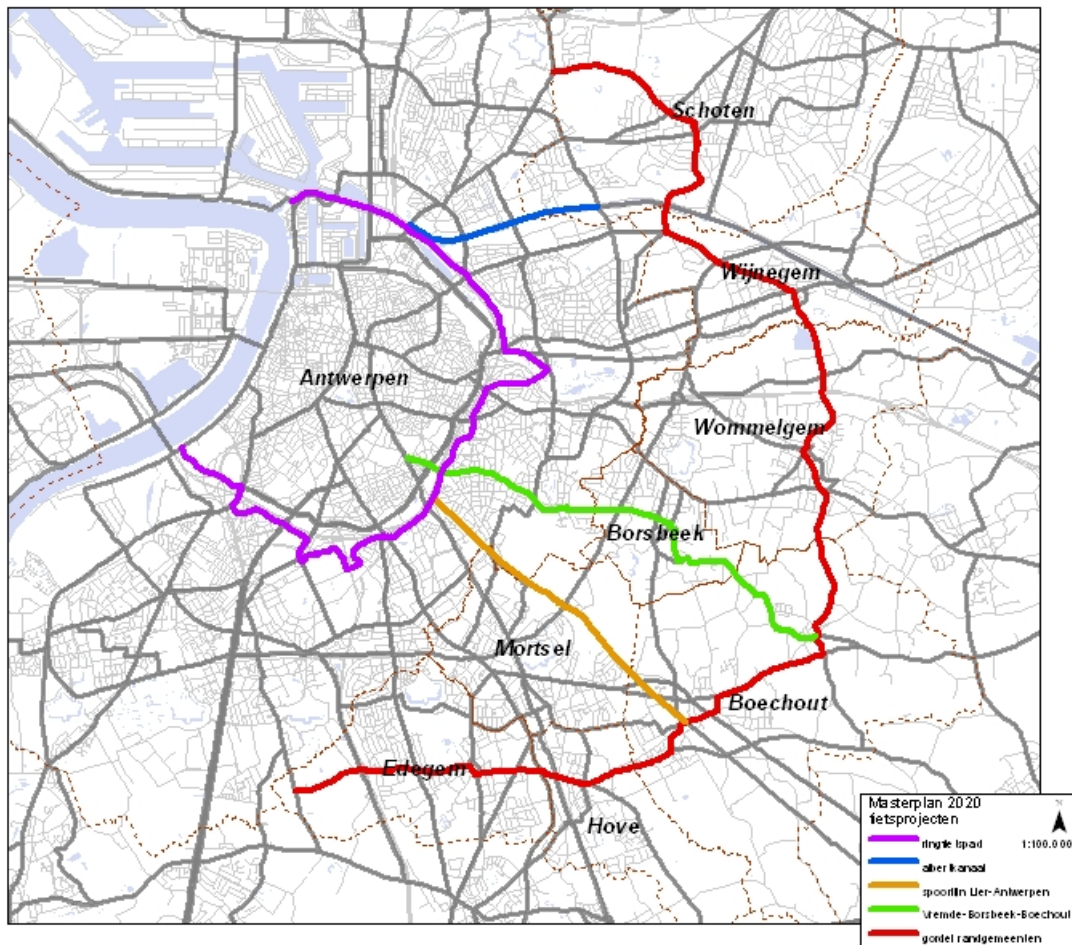
Projectfiche Fietsproject Gordel Randgemeenten – mei 2012

Projectfiche: Gordel Randgemeenten

Mei 2012

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 – mei 2012

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: AWV

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 – mei 2012

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

2012: De afdeling BMV van het departement MOW leidt een studieopdracht 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.

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

Vremdesesteenvweg Boechout, in uitvoering

Heraanleg Hoogmolenbrug

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

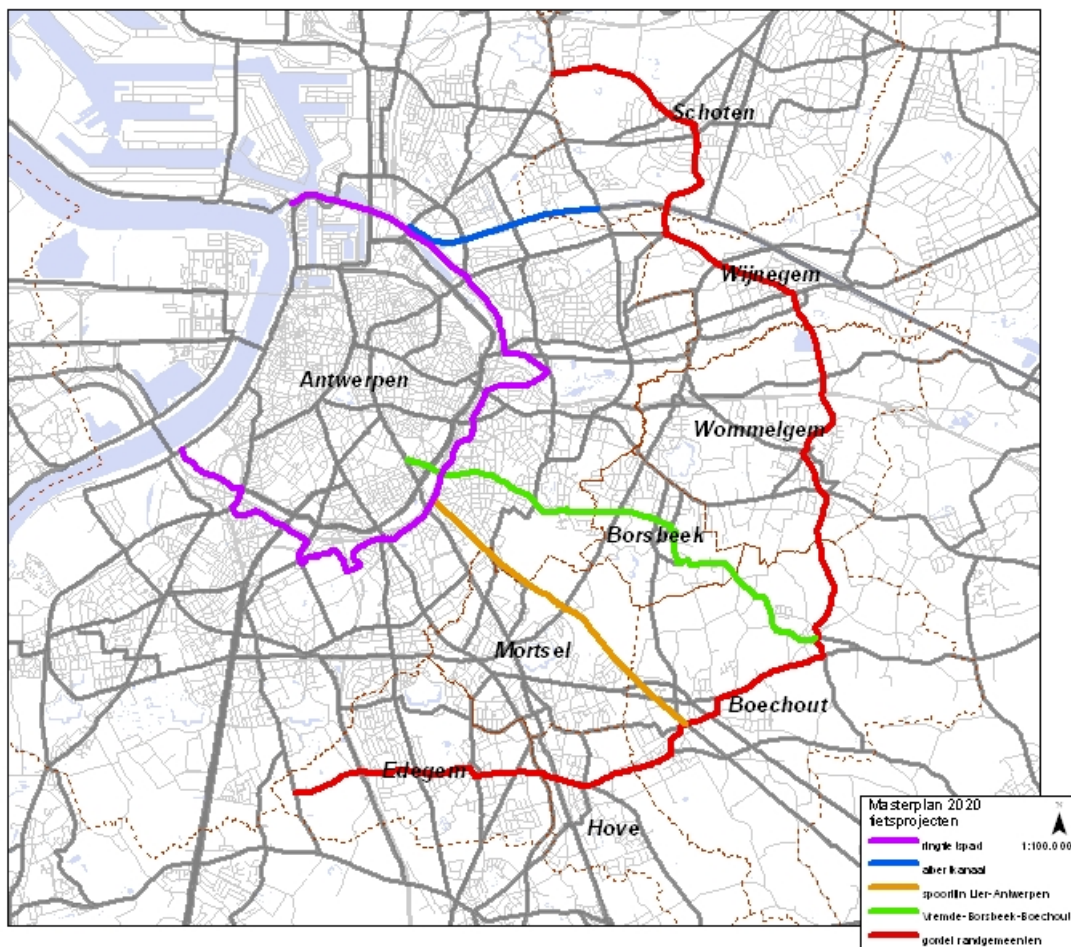
Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen –mei 2012

Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

Mei 2012

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 –mei 2012

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 leidt een studieopdracht 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.

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

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

Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen –mei 2012

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 Wegen – N49 - mei 2012

Projectfiche: N49

3 mei 2012

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 (WOV)

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 (WWV)

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 aanleg van +/- 5km ventwegen, de realisatie van een bochtverbetering. Dit staat verder verduidelijkt in de raming.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: eerste raming: 53,5 mio euro (WOV) + 54 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 140 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,

Projectfiche Wegen – N49 - mei 2012

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 top laag 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 = 3 miljoen euro
- brug over Damse Vaart: de noodzaak en wenselijkheid hiervan zal blijken uit de haalbaarheidsstudie (zie opmerking hieronder) 1 miljoen euro
- aanpassen onderdoorgangen van brug N49 over Schipdonkkanaal: 1,5 miljoen euro
- laterale weg + brug (kanaal van Schipdonk): 4,5 miljoen euro

De som van deze ramingen bedraagt 39,5 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 werd in het voorjaar van 2012 een studiecontract aanbesteed. Als het uiteindelijk komt tot de laatste oplossing, dan wordt het totaal op 54 miljoen geraamd.

2.3. toelichting bij kostenraming

Dit betreft een eerste ruwe raming van de bouwkost (geactualiseerd in maart 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 (werken zijn aanbesteed: uitvoering is gepland in 2012)*

Projectfiche Wegen – N49 - mei 2012

- Indicatief driejarenprogramma 2014: 3,5 mio euro 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
- Indicatief driejarenprogramma 2014: 2,5 mio euro voor de bouw van de brug in de Stroomstraat te Assenede
- Later te budgetteren (mogelijks 2016): 4,5 mio euro voor de bouw van 2 bruggen over de N49 in de Nieuwburgstraat (N458) en de Oosthoekstraat te Assenede
- Later te budgetteren (mogelijks 2016): 4 mio euro voor de vervollediging van het aansluitingscomplex tussen N410 en N44 te Maldegem

Voor WWV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- indicatief driejarenprogramma:
 - o Voor 2012: 1.200.000 € voor een studiebestek voor alle deelprojecten t.h.v. het Schipdonk- en Leopoldkanaal
 - o Voor 2013 en 2014: respectievelijk 2.000.000€ en 2.400.000€: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 Kapijke (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	5	AWV	regulier		conceptontwerp:studie in uitvoering
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		technisch ontwerp in

Projectfiche Wegen – N49 - mei 2012

Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat)	7,5	AWV – TV3V	FFEU	gekoppeld aan omleidingsweg Lembeke	opmaak 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
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410(	1	AWV	regulier		conceptontwerp
Brug over N49 thv N410a + aanleg 2 rotondes)	3.5	AWV	regulier		conceptontwerp
Tunnel(of brug) thv Vakebuurtstraat	3	AWV	regulier		conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	AWV	regulier		conceptontwerp
Aanpassingen aan laterale wegen langs N49	7	AWV	regulier		conceptontwerp
Ombouw N49 Damme (inclusief laterale weg (Kanaal Schipdonk) en aanpassing onderdoorgang brug N49)	54	AWV	regulier		conceptontwerp
Totaal N49	107.5				

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 Kaprijke, kan pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en nadat de omleidingsweg van de N456 rond Lembeke is aangelegd, omdat de

Projectfiche Wegen – N49 - mei 2012

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 eind 2013 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 Bruggen Albertkanaal – Brug Geel - Oevel - mei 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Geel-Oevel (NZ-Kempen)

3 mei 2012

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: Deze 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 - mei 2012

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

De feitelijke projectuitvoering is ten laste van de opdrachtnemer. De controle en opvolging hiervan zal door zowel AWV als door PMV gebeuren (VIA-Invest), onder de vlag van de SPV

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, ...)

- nutsmaatschappijen : te bepalen
- ***mogelijks 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 vastgelegd op 5 december 2011. Vanaf hier loopt de uitvoeringstermijn van 28 maanden (voor deelproject Geel West) en 30 maanden (voor deelproject Kasterlee-Geel).

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Het project bevindt zich nu in de fase van de effectieve uitvoering

Stedenbouwkundige vergunning bekomen op 25 februari 2011

4.3. koppeling aan andere projecten

- Noord-Zuid Kempen
- Verhoging bruggen Albertkanaal

5. Risicomanagement

zie DBFM-overeenkomst

Projectfiche verbindingsweg N171 – N1 - - mei 2012

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

3 mei 2012

1. Omschrijving

Het project omvat de aanleg van een verbindingsweg tussen de N171 (Boniverlei) en de N1 (Mechelsesteenweg te Kontich / Edegem).

Deze verbindingsweg heeft als doel de toenemende verkeersdruk in de woonwijken te doen afnemen en het doorgaand verkeer via deze weg te kanaliseren en de leefbaarheid in de woonwijken te doen toenemen.

Het studiewerk dient opgestart te worden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

nog niet geraamd

2.2. opsplitsing kostprijs:

nog niet geraamd

2.3. toelichting bij kostenraming

nog niet geraamd

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?

Afhankelijk van de raming van de totale kostprijs. Vermoedelijk is het inpasbaar in het lopende meerjarenprogramma op basis van de reguliere kredieten.

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

AWV

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Vermoedelijke geen deelprojecten

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

- Lokale overheden
- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

3. Timing

3.1. start en einde der werken

De studie voor deze werken dient nog opgestart te worden. Een MER zal noodzakelijk zijn voor dit project. AWV wenst de studies ter realisatie van het project

Projectfiche verbindingsweg N171 – N1 - - mei 2012

in 2012 op te starten. Hiertoe bekijkt AWV of er eerst een interne analyse of voorstudie gemaakt dient te worden of dat de selectieprocedure voor de aanstelling van een extern studiebureau wordt opgestart. (Onderstaande timing vertrekt van het optimale scenario waarbij in 2012 de selectieprocedure voor de aanstelling extern studiebureau nog gestart kan worden).

Als alle procedures rond zijn kan men in eerste benadering rekenen op een bouwtijd van één jaar voor de gehele aanleg.

Een start der werken kan nog niet bepaald worden.

3.2. processtappen

1. RUP: de verbindingsweg zou kunnen aangelegd worden in de reservatiestrook van de grote Ring. Dit dient echter nog afgetoetst te worden: indien niet mogelijk dient er een RUP opgesteld te worden en bijgevolg tevens een planMER. In dit geval wordt de hieronder voorgestelde timing verlaet. :
2. Uitvoering project-MER-studie: start 2012 – 2013 (afhankelijk van aanbesteding studies of bijkomende interne analyse)
3. Opmaak ontwerpplannen – start 2013 (na conform verklaring project MER)
4. Grondverwervingen – ten vroegste 2014
5. Bouwaanvraag – in functie van verloop grondverwervingen (ten vroegste 2015)
6. Aanbesteding en uitvoering der werken: afhankelijk van bovenstaande procedureverloop.

4. 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 – R4 Oost - mei 2012

Projectfiche: R4 Oost

3 mei 2012

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 - mei 2012

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 - mei 2012

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 : knooppunt 4 : 4.200.000 €
- 2012 (FFEU – TV3V) : knooppunt 9 : 4.500.000 €
- 2012 : knooppunt 1-2-3 : technische studie : 750.000 €
- 2013 (reserve 2012) : knooppunt 8 : 9.500.000 €

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 2013, einde voorjaar 2014
- knooppunt 9 : bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start medio 2012, einde voorjaar 2013 (150 werkdagen)
- knooppunt 8 : start medio 2013 termijn 1,5 jaar

Projectfiche Wegen – R4 Oost - mei 2012

- overige knooppunten : nog geen concrete timing. Hieronder wordt een minimum timing meegegeven :
 - o knooppunten 1-2-3 : start 2014, termijn 3 jaar
 - o knooppunt 6 bis : start begin 2015, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 4 bis : start begin 2015, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 7 bis : start 2014, uitvoeringstermijn 1 jaar
 - o knooppunt 5 : start begin 2015, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 6 : start medio 2016 (na beëindigen 6bis), uitvoeringstermijn 6 maand
 - o knooppunt 5 bis : start medio 2016 (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 Wegen – R11/N171 – mei 2012

Projectfiche: R11 – N171

3 mei 2012

Omschrijving

Het project omvat 3 onderdelen:

- Vertunneling R11 tussen aansluitingen E19 en E313.
- De verbinding N10 - R11 te Mortsel in combinatie 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-Noorderkempen of Brussel-Haven) en Zuid-Oost (bv. Brussel-Hasselt). 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 onderzocht om specifiek de doortochten van Mortsel en Borsbeek te ontlasten. Er wordt verder onderzocht hoe dit best gerealiseerd kan worden. Er wordt ook onderzocht op welke wijze de R11 kan gecombineerd worden met de aan te leggen 2^e spoorontsluiting.

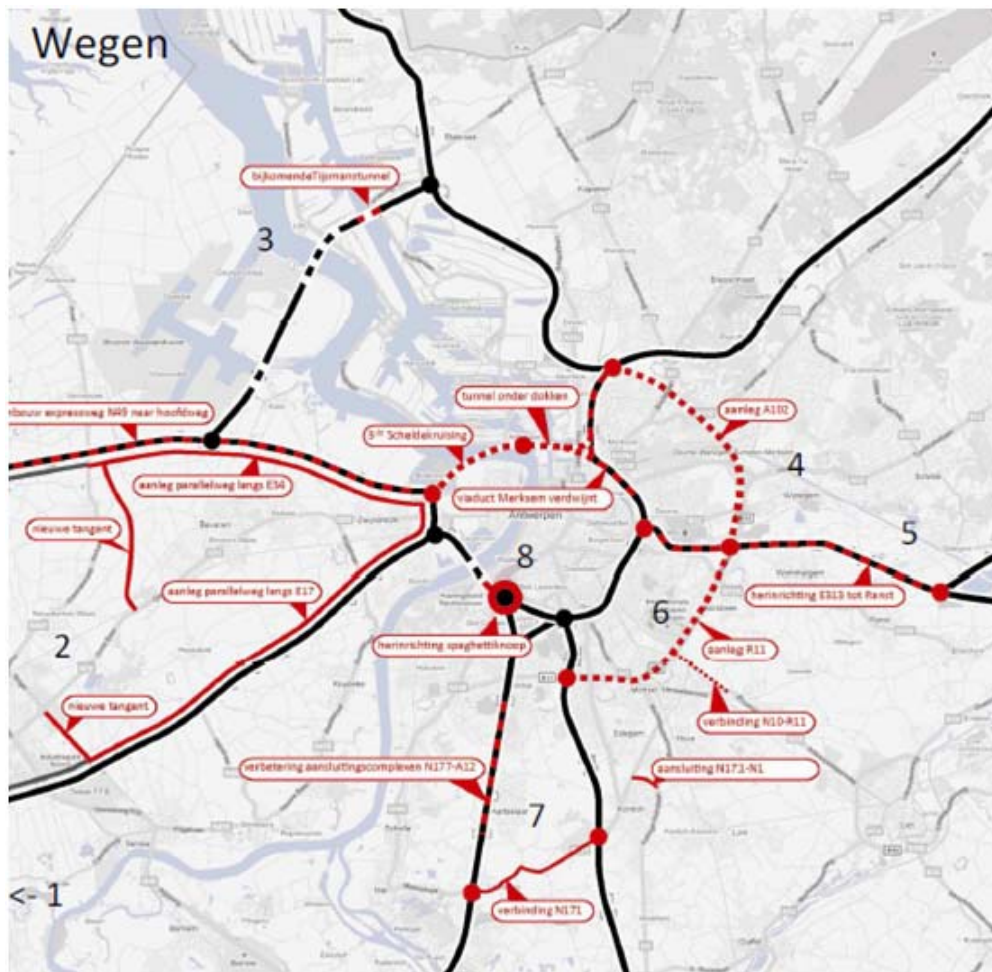
Het project van de R11 dient prioritair te worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte Zuidoostrand te verbeteren. Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling uitgevoerd worden. Deze ondertunneling wordt zo geconcipteerd dat een 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 – mei 2012



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 onteigeningskost beperkt.

De raming (incl BTW en afwijking 10%) op basis van het streefbeeld van de de vertunnelling R11 is pas mogelijk nadat het uitgebreide streefbeeld zal aanvaard zijn. 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 – mei 2012

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 in 2010 geraamd voor het project zonder scope-uitbreiding op basis van analoge projectramingen.

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 – mei 2012

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-oostrand
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen
- Bedrijven, burgers, actiegroepen, ...

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
 - o Datum gunning: 28/06/2012 (vermoedelijk)
 - o start 2e 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)	12,3 mio geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	verwacht voorjaar 2013
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.

Projectfiche Wegen – R11/N171 – mei 2012

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).

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 een 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 een 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.

Innitiel was het de bedoeling de streefbeeldstudie voor de vertunneling van de R11 tegen de zomer van 2011 af te ronden. Omdat bepaalde onderdelen van de studie meer tijd vroegen, en omdat de beoogde kwaliteit van het streefbeeld niet kon gehaald worden, werd de termijn verlengd tot eind 2011.

Ondertussen werden we geconfronteerd met stake-holders die nadrukkelijk vroegen om de scope van de opdracht uit te breiden (verlenging tot aan A12, meenemen van de A102, ontsluiting van Lier,...) en is er de vraag van de aanliggende gemeenten om de verkeersstudie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruisende radiale wegen meer in detail te onderzoeken. De gemeenschappelijke Gemeentelijke BegeleidingsCommissie van 20 december 2011 bevestigde deze vragen.

3.3 koppeling aan andere projecten

Andere projecten deel uitmakend 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
- LIVAN
- A102

Projectfiche Wegen – R11/N171 – mei 2012

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
- 2^e spoorontsluiting
- ENA
- Oude Landen
- E34/E313

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 Sluizen– Royerssluis - mei 2012

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

3 mei 2012

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 vierbaksduwvaartkonvoien 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:
 - o Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - o 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:
 - o Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - o Breedte: 27 meter.

Naar kosten-baten verhouding kwam het infrastructuurscenario 3 als voordeligst uit.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - mei 2012

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

- 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 vierbaksduwvaart 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. Rekening houdend met de actuele inzichten rond trafiekprognoses en scheepsgroottes is het GHA vragende partij voor een 36 m sluis met vervanging van de oude sluiscolkmuren langs beide zijden van de sluis. Volgens de ontwerpers resulteert dit technisch gezien in een meer berouwbare sluis na de renovatie en in een sluis met flexibele en betere exploitatievoorwaarden. De nodige afspraken tot financiering van de bijhorende meerkost dienen tijdig te worden gemaakt.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - mei 2012

- 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 – 04/2012
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 05/2012 – 03/2013
- MER - ontheffingsdossier: 08/2012 – 06/2013

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - mei 2012

- Ontwerpstudie: 08/2011 – 12/2013
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen najaar 2014
- 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 sluiskolk 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.

Op vraag van de projectgroep droogdokkenpark werden verschillende varianten voor wegenis rond het sluisplateau uitgewerkt. Er moet extern nog bevestigd worden of de downgrading van de wegenis droogdokkenpark tot een beperkt profiel gehandhaafd blijft dan wel er ook geopteerd wordt voor een Zuidelijke route voor uitzonderlijk transport.

Aan GHA is akkoord gevraagd over de randvoorwaarden (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, ...) van het voorontwerp. Dit overleg is bijna afgerond.

Het niveau van het benedenhoofd en de sluisdeuren werd verhoogd naar het geactualiseerde sigmapeil, zijnde + 9.25 m TAW. De volgende bepalende stap is het vastleggen van de deurbreedte. Hierna ligt de volledige sluis in planzicht vast.

5.2. Actualisatie MKBA

De aanbesteding vond plaats op 08/08/2011. Er waren 6 inschrijvers. De offertes werden beoordeeld. Gunningsdossier is overgemaakt aan IF.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - mei 2012

6. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis moet nog opgestart worden.

Projectfiche: Spaghettiknoop

3 mei 2012

1. Omschrijving

In dit concept wordt de bestaande knoop, die destijds gedimensioneerd werd als uitwisselingscomplex tussen snelwegen, nu bekeken als een compactere knoop. Deze compactere knoop kan zowel een belangrijke invalsweg v/d stad als nieuwe grootschalige ontwikkelingen i/d omgeving bedienen.”

De herstructurering v/d Knoop Zuid dringt zich op omwille v/d volgende redenen:

Enerzijds worden op relatief korte termijn belangrijke stedelijke ontwikkelingen gepland die het mobiliteitsprofiel van deze knoop significant zullen wijzigen (ontwikkeling van 'Nieuw Zuid', Investeringsproject Petroleum Zuid met de geplande aanleg v/e nieuw voetbalstadion,...).

Anderzijds maken andere plannen en ontwikkelingen i/d onmiddellijke omgeving van deze snelwegknoop aanspraak o/d toekomstige beschikbare ruimte voor de herstructurering van dit aansluitingscomplex (mogelijke herlocalisatie v/h zuidstation, inplanting v/e nieuwe stelplaats voor De Lijn)

Bovendien vereisen recente veiligheidseisen (EU-tunnelrichtlijnen) niet enkel aanpassingen aan de Kennedytunnel zelf maar ook aanpassingen aan de tunneltoeritten en daardoor ook aan de Spaghettiknoop zelf waarin ook de nodige faciliteiten moeten geïntegreerd kunnen worden voor de handhaving v/h recent bevestigde vrachtverbod i/d Kennedytunnel.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De totale kostprijs (incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...) wordt geraamd op 118.000.000 euro (prijspeil 9/2010) geboorde weg+spoortunnel

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

- bouwkost
- onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
- studiekosten + werfopvolging: +7%
- onvoorziene zaken: +10%
- minder hinder: +10%

Zijn niet inbegrepen in de budgetraming: herzieningen en indexeringen (vanaf januari 2010), risico/verzekeringskosten, financieringskosten (in geval PPS), milderende maatregelen, natuurcompensaties.

2.3. toelichting bij kostenraming

Het betreft een ruwe budgetraming.

Projectfiche Wegen – Spaghettiknoop – mei 2012

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?

Voorlopig wordt uitgegaan van een financiering op de reguliere begroting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Mogelijk De Lijn voor de bouw van een stelplaats

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

- Stad Antwerpen
- De Lijn
- IPZ
- Infrabel
- PMV: trekker voor het project-MER "Bluegate"

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Nog te bepalen na definitieve vaststelling projectscope, timing mogelijks gekoppeld aan omgevende projecten (bvb. IPZ met voetbalstadion).
- Met klassieke aanbestedingsprocedure is een start van de werken in 2014 haalbaar.

4.2. processtappen

Vooronderzoek/conceptontwerp, alsook alle voornoemde processtappen nog op te starten.

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

- MER-procedures, GRUP: 2 jaar
- Onteigeningen, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, opmaak bestek, klassieke aanbestedingsprocedure: 1,5 jaar
- uitvoering: 3 jaar

AWV zal tijdens 2012 opstart geven aan de concrete studie tot ontwerp van deze nieuwe verkeersknoop

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding en vrachtwagenverbod Kennedytunnel
- IPZ / voetbalstadion

Projectfiche Wegen – Spaghettiknoop – mei 2012

- Station Antwerpen Zuid
- Stelplaats De Lijn
- Singel

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 Sluizen – Van Cauwelaertsluis – mei 2012

Projectfiche: Sluizen – Van Cauwelaertsluis

3 mei 2012

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. 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)

Na beëindiging van de werken komen deze werken op een eindbedrag van:

- De renovatiewerken van de Van Cauwelaertsluis, inbegrepen de leidingentunnel : 65.799.184,50 EUR (excl. BTW, incl. herziening)
- De aanpassing van de wegeniswerken rond de Boudewijn- en Van Cauwelaertsluis : 2.128.257,33 EUR (excl. BTW, incl. herziening)

2.2. opsplitsing kostprijs:

De totaalprijs van de renovatiewerken dient opgesplitst te worden in:

- Ten laste van BAM nv: 59.853.131,34 (excl. BTW, incl. herziening). zijnde 72.422.288,93 EUR (Incl. BTW en herziening)
- Ten laste van Vlaamse Overheid: 5.946.053,16 EUR (Excl. BTW, incl. herziening). zijnde 7.194.724,33 EUR (Incl. BTW en herziening)
- De kosten voor de aanpassing van de wegeniswerken, 2.575.191,37 EUR (incl. BTW en herziening) zijn 100% ten laste van de Vlaamse Overheid.

2.3. toelichting bij kostenraming

- O.b.v. eindafrekening.

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

Niet gekend

Projectfiche Sluizen – Van Cauwelaertsluis – mei 2012

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.

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. De eindverrekeningen zijn in opmaak.

4.3. koppeling aan andere projecten

Niet van toepassing.

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche Wegen – Waasland – mei 2012

Projectfiche: Waasland

3 mei 2012

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:

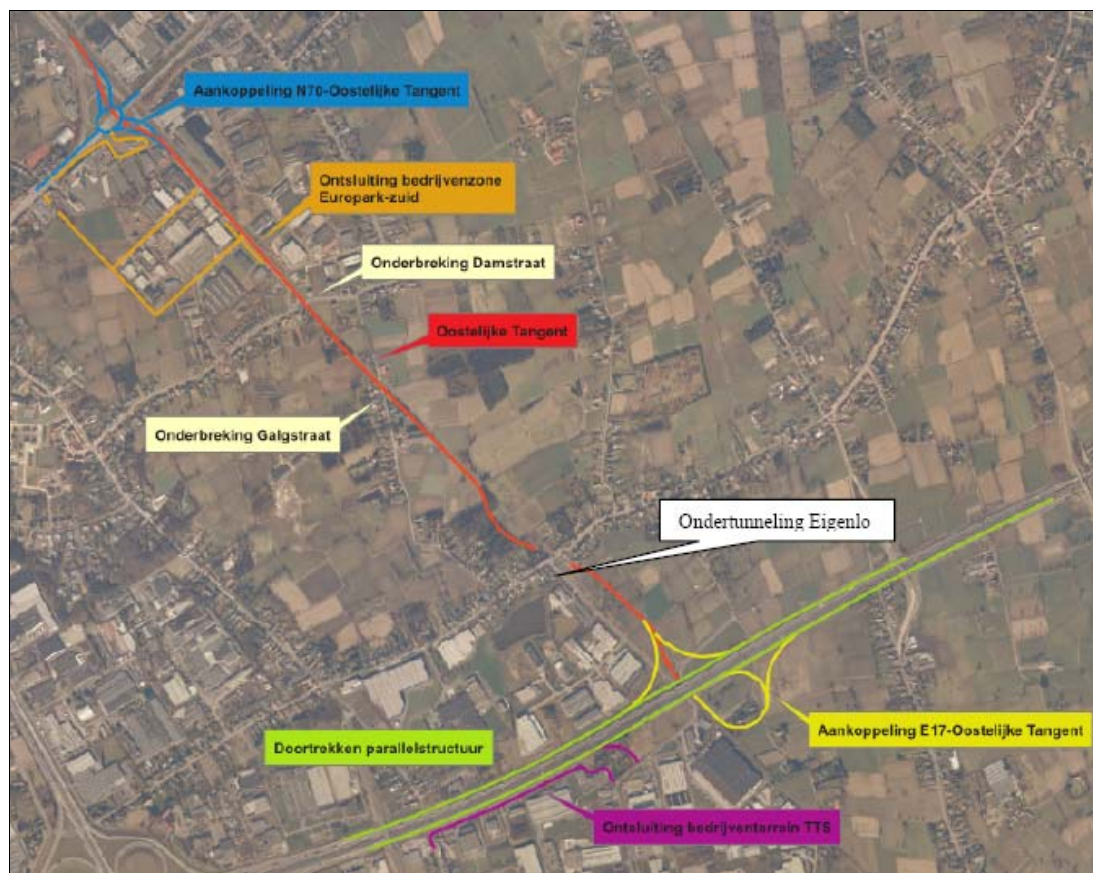
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke 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 – mei 2012



Projectfiche Wegen – Waasland – mei 2012

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 – mei 2012

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 Kruibekesteeweg		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:

De financiering van dit project zal via het regulier investeringsprogramma van AWW dienen te gebeuren. Om deze reden is het project ook opgesplitst in twee fasen, te spreiden over twee begrotingsjaren. Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma, intern wordt de vastlegging eerste fase in 2015 voorzien. 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..

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.

Projectfiche Wegen – Waasland – mei 2012

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWV. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV. Het studiecontract voor de plan MER is ingeschreven in het programma 2012.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV 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: AWV

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Oostelijke Tangent: start der werken: ten vroegste 2014/2015. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar. D.w.z. volledig gebruiksklaar in 2017-2018.

Verbindingsweg E34-N70: Start der werken: ten vroegste 2017 – 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:

Momenteel is de plan MER afgerond, de definitieve versie is goedgekeurd door de cel MER op 10/10/2011. De opmaak van het GRUP is even uitgesteld gezien de moeilijke inpasbaarheid ter hoogte van de bedrijvenczones Europark Zuid te Sint-Niklaas en TTS te Temse. Op vraag van de Stad Sint-Niklaas werden alle bedrijven bezocht en zijn mogelijke alternatieve oplossingen onderzocht. Op 18/4/2012 gaat een GBC door specifiek voor de ontsluiting van Europark Zuid.

De plan MER vroeg milderende maatregelen voor wat betreft de geluidsproductie van de Oostelijke Tangent. De afdeling Wegenbouw, van het Agentschap Wegen en Verkeer, heeft een specifieke geluidsstudie opgestart. Zodra over de ontsluiting een akkoord is met de Stad en VOKA, kan de geluidsstudie afgewerkt worden en de opmaak van het GRUP starten. De volledige termijn voor de procedure van het GRUP tot en met de beslissing wordt op 1 jaar geschat. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten in het voorjaar van 2013.

Projectfiche Wegen – Waasland – mei 2012

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2014/2015 en wordt de start van de uitvoering geschat op 2014/2015.

Verbindingsweg E34-N70:

Herzieningsprocedure PRS Oost-Vlaanderen: de huidige herziening van het PRS Oost-Vlaanderen heeft mobiliteit niet geselecteerd als op te nemen punt. Overleg met de provincie, Interwaas en ARP toont aan dat opname in het PRS niet vanzelfsprekend is. Er werd en wordt regelmatig overleg gepleegd tussen het beleidsdomein MOW en de provincie (en ARP) om deze problematiek verder uit te klaren. Ook Interwaas tracht het draagvlak voor de verbindingsweg E34-N70 nog verder te vergroten, teneinde dit dossier vlot te laten verlopen. Vervolgens zal de plan MER pas opgestart worden.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht:

De studieopdracht voor de plan MER is in 2012 opgenomen op het programma. De offertevraag zal dit jaar gehouden worden.

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 m.b.t. 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 m.b.t het beperken van verwijlinteressen.

.

Projectfiche A102 - mei 2012

Projectfiche: A102

3 mei 2012

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) .. De wenselijkheid van tussenliggende complexen (bvb: ter hoogte van de N115 Calesbergdreef) 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 op een niveau -1 moet gebracht worden.

De wegdelen die volledig te ondertunnelen zijn en dewelke waar een open tunnelsleuf zou volstaan, blijven te onderzoeken.

Verder hebben informele contacten tijdens de infomarkten rond de PLANMER alsook navolgende openbare kennisgeving, 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 boommethode zou worden uitgevoerd.

Projectfiche A102 - mei 2012

In 2011 vond een ontwerpend onderzoek plaats, in het kader van het plan-MER 2^e Spoorverbinding. Op basis van het plan-MER 2^e Spoorontsluiting, het plan-MER voor de A102 en verder technisch onderzoek zal bepaald worden voor welke alternatieven en varianten geopteerd wordt.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

- C&C variante: 551 mio euro

Totale kostprijs (kostprijs incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...):

- C&C variante: 801 mio euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Cut & Cover (C&C) variante:

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 spoorwegaanbodes 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.

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.2.

Projectfiche A102 - mei 2012

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)

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

AWV of Infrabel, te formaliseren in een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV of Infrabel

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

- De Scheepvaart
- Lokale overheden
- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

3. Timing

3.1. 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.

3.2. processtappen

3.2.1 ruimtelijke inpasbaarheid:

C&C 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

Projectfiche A102 - mei 2012

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 gemakkelijk 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 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 afgezonden 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.

Andere varianten:

blijft te onderzoeken.

3.2.2 procedures:

C&C 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.

Projectfiche A102 - mei 2012

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 *
- 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.

andere varianten:

blijft te onderzoeken.

3.3. 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.
- streefbeeld R11

4. 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.