



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 10
ingediend op 13 november 2012 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Derde 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
 - Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
 - Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 9: Verslag

verzendcode: REG

INHOUD

Inleiding.....	4
1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM.....	5
1.1. Projecten openbaar vervoer	5
1.1.1. Brabo 1	5
1.1.2. Brabo 2	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-Beatrijkslaan-Burcht	8
1.3.5. Districtenroute	8
2. Oosterweelverbinding.....	9
2.1. Beslissing Vlaamse Regering.....	9
2.2. Organisatorische implicaties	9
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	11
2.3.5. Protocollen.....	11
2.3.6. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)	11
2.3.7. Minder Hinder	12
2.4. Planning	13
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.....	16
3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	17
3.1. Inleiding	17

3.2. Agentschap Wegen en Verkeer	17
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	17
3.2.2. Poort Oost	17
E34/E313.....	17
A102	18
R11	18
3.2.3. Brug Geel Oevel	19
3.2.4. Waasland	19
3.2.5. N49	20
3.2.6. R4 Gent	20
3.2.7. Spaghettiknoop.....	20
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....	20
3.3. De Lijn	21
3.4. De Scheepvaart	21
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart.....	21
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	22
Algemeen	22
Specifiek.....	22
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	23
3.5.1. Royerssluis	23
3.6. Fietsprojecten	23
Bijlagen	
Bijlage 1: Overzichtstabel	25
Bijlage 2: Projectfiches	35

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 nieuwe 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 en 3 mei 2012 volgende eerste twee voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een derde voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 3 mei 2012.

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.

Tenzij anders vermeld in deze voortgangsrapportage blijven de doelstellingen en de reikwijdte van de projecten van het Masterplan 2020 ongewijzigd.

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)

BAM betracht hierbij omde continuïteit van werken in uitvoering te garanderen, en bij voorkeur deze werken af te ronden (m.n. Spoorbruggen Albertkanaal, Burchtse Weel en de fietspaden) en de overdracht te realiseren naar de meest aangewezen stakeholders.

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

In de vorige voortgangsrapportage was reeds gemeld dat voor Tramlijn Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats) de beschikbaarheidscertificaten (gedeelte Tram en gedeelte Niet-Tram) waren afgeleverd op 21 maart 2012, en dat op 14 april 2012 de tramexploitatie was aangevat.

Omtrent de financiële consequenties ten gevolge van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning (mei 2011) wordt verder overleg gepleegd tussen de opdrachtgevers en de opdrachtnemer.

Ondertussen werden ook voor Tramlijn Mortsel - Boechout de beschikbaarheidscertificaten afgeleverd, namelijk op 13 augustus 2012 voor het gedeelte Tram en op 1 september 2012 voor het gedeelte Niet-Tram. Op 13 augustus 2012 is ook de tramexploitatie aangevat. Beide certificaten werden ruim vóór de contractuele limietdatum (21 september 2012) afgeleverd.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

Hiertoe wordt verwezen naar de voorlaatste rapportage (Beslissing Vlaamse Regering 23 september 2011). Sindsdien zijn er geen wijzigingen meer opgetreden.

Planning

Op basis van de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 is in het najaar 2011 een definitieve planning opgemaakt. Deze planning gaat uit van een aanvang der werken begin 2014. De globale planning lijkt in hoofdlijnen nog altijd haalbaar, de opmaak van het MER-rapport ligt op het kritieke pad.

Op 23 december 2011 keurde de Vlaamse Regering de definitieve samenwerkingsovereenkomst Brabo 2 goed. Alle betrokken partijen (AWV, De Lijn, Stad Antwerpen, BAM en Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken) hebben ondertussen deze overeenkomst officieel ondertekend.

Kostprijs

Vermits voor langere trams werd geopteerd stijgt de kost voor de aankoop van 38 trams voor Antwerpen van 87,4 miljoen euro naar 95,1 miljoen euro. Deze meerkost wordt gefinancierd met kapitaalsubsidies.

Overdracht

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

1.2. Watergebonden projecten**1.2.1. Noorderlaanbrug**

De heraanleg van de Noorderlaanbrug werd aangevat begin 2008 en werd op 11 juni 2010 door BAM voorlopig opgeleverd. De brug heeft een vrije hoogte van 9,10 m t.o.v. het Albertkanaal.

Op 18 september 2012 werd de akte houdende de verkoop van de Noorderlaanbrug door BAM aan nv De Scheepvaart verleden.

De Scheepvaart ontving van het Vlaamse gewest een bijkomende dotatie t.b.v. deze aankoop en De Scheepvaart betaalde de aankoopprijs aan BAM. De verkoop omvat ook alle studies met betrekking de Noorderlaanbrug, alsook alle studies die BAM heeft laten uitvoeren voor de andere bruggen van het project Albertkanaal met inbegrip van alle aan deze bruggen gerelateerde documenten.

Hierbij verwijzen we ook naar begrotingsartikel MB0/1MG-E-5-Z/IS basisallocatie MB0 MG024 6141 van het in het parlement ingediende ontwerp-begrotingsdecreet. Hier werd 31,761 miljoen euro voorzien voor de aankoop van de Noorderlaanbrug.

De aanloophellingen van de Noorderlaanbrug en de traminfrastructuur op het bruggedeelte dienen, als onderdeel van het project Brabo 2, aan AWW en aan De Lijn NV overgedragen te worden. De finalisering van de authentieke aktes tot overdracht zijn nog onderhevig aan technisch nazicht door AWW 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 doorlopen. Voor de vastlegging van de middelen voor de delen die aan AWW overgedragen worden, is de procedure ook aangevat.

1.2.2. Spoorbruggen

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

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 werden voorlopig opgeleverd in juni 2011.

Het beheer en de exploitatie komen sindsdien toe aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA).

De modaliteiten en financiering van de eigendomsoverdracht door BAM aan het GHA werden vastgelegd in een overeenkomst tussen BAM, het GHA en het Vlaamse Gewest. De eigendomsoverdracht zelf werd vastgelegd in een authentieke akte, verleden in juli 2012.

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 projectcoördinatie op zich (ontwerp, aanbesteding en opvolging van de werken).

1.3.2. Havenroute

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

Voor het deel Berendrecht-Zandvliet werd de stedenbouwkundige vergunning verkregen op 24 december 2010 en de onteigeningsmachtiging op 18 januari 2011. De benodigde terreinen werden aangekocht. Op 17 oktober 2012 werden 7 offertes ontvangen. Momenteel is het aanbestedingsverslag in opmaak.

1.3.3. Hoboken-Hemiksem

Er worden fietspaden aangelegd in Vlle-Olympiadelaan en De Bruynlaan. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en Provinciale Auditcommissie (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 Vlle Olympiadelaan en De Bruynlaan zijn in uitvoering met de stad als bouwheer. De kostprijs van de fietspaden in deze aanbesteding is gebaseerd op vermoedelijke hoeveelheden en bedraagt 380.007,06 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd.

Voor het deel langs spoorlijn 52 en de Moerelei wordt een gemeentelijk RUP opgemaakt. Dit RUP werd definitief vastgesteld op gemeenteraad van de stad Antwerpen op 24 september 2012 en werd vervolgens voor goedkeuring overgemaakt aan de provincie.

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 bouwvergunnings-procedure in beide gemeenten afgelopen op 26 augustus 2011. Het benodigde perceel werd gedeeltelijk aangekocht volgens de goedgekeurde onteigeningsplannen. De werken zijn aangevat op 1 augustus 2012 voor een termijn van 120 werkdagen.

Voor de resterende delen werd de projectnota conform verklaard door de PAC op de zitting van september 2012. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt voorbereid.

1.3.5. Districtenroute

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

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 kostprijs van de fietspaden in deze aanbesteding (deel Boekenberglei - +/- 150 meter) op basis van vermoedelijke hoeveelheden bedraagt 47.456,79 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd. Het voorontwerp en de projectnota voor de rest van de route worden momenteel opgemaakt. (zie ook projectfiche in bijlage)

De projectnota werd voorlopig goedgekeurd in augustus en definitief conform verklaard in september 2012 door de PAC. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt voorbereid.

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

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. Als externe dienstverlener werd, na de aanbestedingsprocedure beschreven in vorige voortgangsrapportage, de THV ROTS aangeduid. ROTS is zijn activiteiten gestart op 15 mei 2012.

Een eerste fase van zijn opdracht behelst het optimaliseren van het conceptontwerp van september 2010. Hiertoe diende ROTS een tiental optimalisatiesuggesties in waarvan er enkele actueel onderworpen worden aan een diepgaand onderzoek. Verwacht wordt dat deze eerste fase afgerond wordt in januari 2013.

Een optimalisatie die afwijkt van de zogenaamde uitgangspuntentabel (zie voortgangsrapportage november 2011) is slechts mogelijk indien de optimalisatie financieel goedkoper is en functioneel beter is. Elke dergelijke optimalisatie zal door het Politiek Stuurcomité gevalideerd worden.

Noriant

Bij de vorige voortgangsrapportages 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 Directoraat Generaal(DG) Concurrentie gebeurde op 30 november 2011 en werd geregistreerd en gevalideerd op 1 december 2011. Nadere informatie werd gevraagd door DG Concurrentie, en toelichting werd door de vertegenwoordigers van de Vlaamse regering verstrekt op 21 maart 2012. Op verzoek van DG Concurrentie werd ook DG Markt geconsulteerd. Op 18 april 2012 werd DG Markt ingelicht over de inhoud en de omvang van het project. Sindsdien zijn er meerdere contacten geweest met DG Markt om het dossier te verduidelijken en vragen te beantwoorden. Het dossier is in behandeling.

2.3. Projectteam Oosterweelverbinding

2.3.1. Verfijning conceptontwerp

Verkeersmodel

Het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) levert input voor de alternatieven die in de richtlijnen voor de lopende plan-MER-procedure worden beschreven(<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merricht2695.pdf>). De richtlijnen voor de

lopende Plan-MER-procedure werden op 26 juli 2012 door de Dienst MER aangevuld met bijzondere richtlijnen (<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/b1142.pdf>). Hierbij wordt het gebruik van het verkeersmodel 3.6.1. voorgesteld, daar waar voorheen het VVC in zijn rapport van 23 september 2011 het model 3.5.3. hanteerde. Gezien het groot belang van een correcte Plan-MER heeft de validatie van het model 3.6.1. meer tijd geleverd dan oorspronkelijk ingeschat was. Het model 3.6.1 is verfijnd voor wat de effecten op het onderliggend wegennet betreft, maar heeft geen significant effect op de hoeveelheid Scheldekrusend verkeer. Het laat met andere woorden toe een betere benadering van de realiteit op dat onderliggend wegennet te modelleren. De berekeningen met 3.6.1. zijn gestart op 15 oktober 2012.

Naast de input die het VVC levert voor de Plan-MER alternatieven, levert het VVC ook de geactualiseerde input voor het financieel model (zie 2.5.2).

Verfijning conceptontwerp

Het conceptontwerp wordt verder verfijnd in workshops samen met ROTS. Verwacht wordt dat deze eerste fase afgerond wordt in januari 2013. Afspraken die vroeger reeds in ontwerp vastgelegd waren in protocollen tussen BAM en stakeholders moeten nagekeken en geactualiseerd worden.

Lobroekdok

Het bodemsaneringsproject voor het Lobroekdok is terug opgestart. Een eerste workshop vond op 22 oktober 2012 plaats.

Met de stakeholders (VMM, De Scheepvaart) werd overeen gekomen De Schijn rechtstreeks naar het Albertkanaal, langsheen het Sportpaleis te laten afwateren.

De overdrachtsakte van de gronden van de stad Antwerpen, waaronder het Lobroekdok, bevindt zich bij het Aankoopcomité.

Voor het verwijderen van de boten in het Lobroekdok dient BAM te beschikken over een politieel toezichtsbevoegdheid. Dit dossier is inmiddels met de bevoegde diensten voorbereid.

2.3.2. Onteigeningen

Het bestaande onteigeningsplan bestrijkt niet alle gronden die in het nieuwe project nodig zijn voor de ondertunnelde oplossing. Hiertoe zal een nieuw onteigeningsplan opgemaakt worden.

Ondertussen zal BAM overgaan tot minnelijke verwerving indien zich gunstige gelegenheden voordoen binnen het afgebakende projectgebied.

2.3.3. Nutsleidingen

De voorbereidingen binnen BAM lopen volop, met name het opstellen van de verplaatsingsbevelen. Met het uitsturen van verplaatsingsbevelen wordt gewacht teneinde nutteloze verplaatsingen te vermijden, tenzij zich gunstige gelegenheden voordoen.

Zo kan gebruik gemaakt worden van een gestuurde boring onder Asiadok door Aquafin, om de bestaande gasleiding aan de Straatsburgbrug te verplaatsen en de gastoevoer naar Mexico-eiland te heroriënteren. Het verplaatsingsbevel hiertoe is begin oktober 2012 verstuurd.

Een tweede bijzonder geval betreft het verplaatsen van de zogenaamde “smeepijp” in de buurt van het Lobroekdok. Naar aanleiding van de verbetering van de bocht van Merksem van het Albertkanaal, moet De Scheepvaart deze leiding verleggen. BAM wil graag bij deze

gelegenheid tegelijk de verplaatsing uitvoeren voor de Oosterweelverbinding nabij het Lobroekdok

2.3.4. Bouwdok

De vier mogelijke locaties voor het bouwdok blijven nog steeds overeind. Voor wat betreft het Bouwdok L.O. wachten we op de definitieve vaststelling van het GRUP voor de afbakening van het zeehavengebied Antwerpen. De definitieve vaststelling is voorzien in 2013.

Voor wat betreft het bouwdok “Boudewijn” in Zeebrugge werden drie technische vergaderingen gehouden waaruit bleek dat deze oplossing procedureel en technisch mogelijk is.

De optie Barendrecht blijft open. Rijkswaterstaat is bereid dit dok ter beschikking te stellen. Als tegenprestatie vragen zij om enige instandhoudingswerken te laten uitvoeren.

2.3.5. Protocollen

Ter concretisering van de randvoorwaarden voor het ontwerp (ROTS), de bouw en het onderhoud van de Oosterweelverbinding, dienen een reeks protocollen opgesteld of geactualiseerd te worden met belanghebbende partijen. Een tiental protocollen worden als prioritair beschouwd.

Het afsluiten van het zogenaamde protocol “Kessenich” blijkt procedureel en technisch niet mogelijk. Daarom werd als alternatief contact gezocht met de firma Wienerberger. Een eerste overleg ging door op 6 juli 2012. Gedacht wordt aan de koppeling van het project Oosterweelverbinding aan het “Strategisch project Rupel – Realisatie van het natuurontwikkelingsplan Rumst-Boom”.

2.3.6. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)

Het kennisgevingsdossier voor de Plan MER Oosterweelverbinding is ter inzage gelegd 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 gebundeld onder 8 alternatieven (3 uit de kennisgeving en 5 bijkomende).

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 wat de redelijkheid betreft.

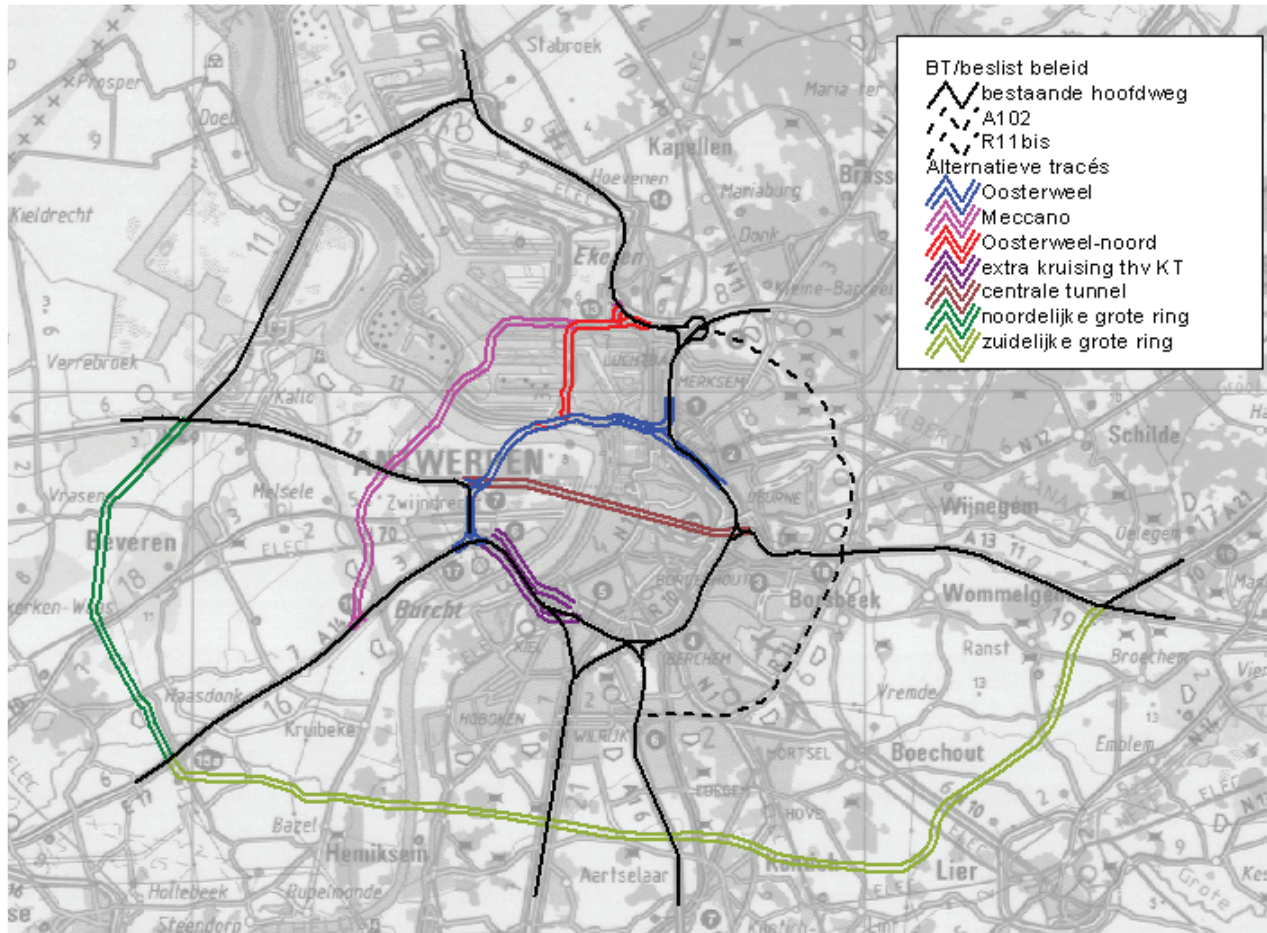
De redelijkheid van de ingesproken en toegelichte alternatieven werd getoetst aan de doelstellingen van het plan en aan een aantal onderscheidende criteria (zogenaamde “trechtering”).

Een ontwerp van de onder leiding van de Plan MER coördinator opgestelde Trechternota werd op 1 juni 2012 door de Dienst MER overgemaakt aan de insprekers van de alternatieven die hierop schriftelijk en/of mondeling hun opmerkingen konden formuleren. Op 15 juni 2012 werd het ontwerp van Trechternota besproken met de adviesinstanties die op het kennisgevingsdossier hebben gereageerd.

De aanvullende bijzondere richtlijnen van de dienst MER werden op 26 juli 2012 bekend gemaakt.

Op basis van de Trechternota besluit de Dienst MER om volgende alternatieven verder in het onderzoek mee te nemen:

- Oosterweel
- Meccano
- Oosterweel-Noord
- Ring van A (tunnel ter hoogte van Kennedytunnel)
- Centrale tunnel met enkel aansluiting op E313



De sluiting van de noordelijke grote ring via de verbinding E34-E17 (Kallo-Haasdonk) wordt als ontwikkelingsscenario meegenomen.

De doorrekening van de scenario's door het VVC is opgestart op 15 oktober 2012.

Er wordt naar gestreefd om de Plan-MER procedure medio 2013 af te ronden.

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 juni. De verwachte hinder van de volgende projecten werd besproken: spoorbruggen Albertkanaal, vervangen Straatsburgbrug,

hoofdwerken Oosterweelverbinding op basis van de haalbaarheidsstudie. Er werd verder verslag gegeven van de impact van Brabo 2.

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

- Opmaak plan-MER

Zie hoofdstuk 2.3.6

- Ruimtelijk uitvoeringsplan – Ruimtelijke Veiligheidsrapportage (RVR)

De planning omtrent de opmaak van het RVR is ongewijzigd. De opsteller van het 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. Het RVR wordt ten laatste goedgekeurd gelijktijdig met de Plan-MER. Het RVR is dan tijdig klaar voor verwerking in het GRUP.

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:

- Wat betreft de benodigde percelen moet de doorlooptijd uitgeklaard worden per perceel voor de verwerving/onteigening en desgevallend de afbraak van hierop aanwezige constructies.
- Zo snel mogelijk onderhandelingen met betrokkenen starten en trachten tot een minnelijke verwerving te komen. De procedures in der minne voor een aantal specifieke bedrijven zijn lopende.
- Er zal een nieuw onteigeningsplan opgemaakt worden na het nieuwe GRUP. Dit 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. Dit conceptontwerp is klaar tegen januari 2013.

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.

Voorbereidende werken omgeving Kanaaltunnels

- Kademuren

De voorbereidende werken (Project-MER Straatsburgbrug) specifiek voor de kademuren werden on hold gesteld in afwachting van de optimalisaties van het ontwerp van de Oosterweelverbinding (deel RO).

- 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 financiering/structurering

Het projectteam Financiering/Structurering is samengekomen op 12 juli en 19 oktober 2012. Het projectteam heeft de planning besproken en de nodige stappen om te waken over de ESR-kwalificatie van de nv Tunnel Liefkenshoek (TLH).

2.5.1. Reorganisatie

De concessie aan TLH zou verstrekt worden door een 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 is het dossier voorgelegd 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).

Op 4 mei 2012 werd aan DG Markt een Position Paper overgemaakt waar de voorliggende structuur en de verantwoording voor een mogelijke toewijzing van de concessie aan de nv TLH zonder voorafgaande marktbevraging is uitgelegd. De essentie van de verantwoording ligt in het feit dat beide Scheldekruisingen, de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel, behoren tot eenzelfde verbonden verkeersnetwerk, als waren het communicerende vaten. Zowel voor het optimale beheer van verkeersstromen als voor de tolexploitatie onder de Europese tolrichtlijn dienen deze beide componenten onder eenzelfde beheer te staan. Het dossier is momenteel bij de Europese Commissie in behandeling.

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

- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake staatssteun (toekennen concessie aan TLH);
- Een voldoende robuust financieel model die 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.
- De volledige kapitalisatie van TLH (met schema en waarborgen voor volstorting);
- 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 onderhandelingsprocedure 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 (zoals het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen) opgenomen in de concessieovereenkomst.

2.5.2. Financieel model

De conclusies van het financieel model voor de zogenaamde 'Base Case' werden in de vorige rapportage toegelicht. De Base Case gaat ervan uit dat TLH met 740 miljoen euro gekapitaliseerd wordt. Hiervoor is volgens de toenmalige kasstroomanalyse 440 miljoen euro middelen beschikbaar bij BAM, en is er een additionele kapitalisatie van 300 miljoen euro door het Vlaamse gewest (aannames Base Case, prijspeil 1 januari 2010). In de meerjarenbegroting van het Vlaamse gewest is voor de verhoging van het eigen vermogen van TLH een bedrag opgenomen van 120 miljoen euro per jaar voor de jaren 2014 t.e.m. 2016 (360 miljoen euro).

Op basis van de finale overeenkomsten met de stad Antwerpen en het GHA, 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 momenteel geactualiseerd. Een werkgroep met vertegenwoordigers van BAM, het departement Financiën en Begroting, de financieel adviseur en de ESR-expert werd opgericht.

2.5.3. EIB

Betrokkenheid van de Europese Investeringsbank (EIB) in de financiering is cruciaal voor de kredietwaardigheid van het project. Het oude engagement (700 miljoen euro) is niet langer gegarandeerd en er 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, maar dat een formeel engagement pas aangevraagd kan worden op het ogenblik dat er volledige zekerheid is over het project (afloop plan-MER, MKBA, voorlopige vastlegging GRUP), en er geen juridische dossiers bij het Europese Commissie hangende zijn. Het project en de projectstructuur dienen ondubbelzinnig vast te staan.

De EIB is bereid om te participeren in het project tijdens de bouwfase. De EIB wijst op het belang van een volledige gewestwaarborg voor de slaagkansen inzake financiering.

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.

Te vermelden zijn de risico's opgesomd in 2.5.1. hierboven, evenals de timing van het plan MER, gelegen op het kritieke pad, die zijn weerslag heeft op geheel van de planning.

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. Langs de E19 tussen Antwerpen-Noord en Sint-Job-in-'t-Goor zal een spitsstrook worden aangelegd. De aanleg van de spitsstrook zal gelijktijdig gebeuren met het voorziene structurele onderhoud op de E19.

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.

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; 2^e spoorontsluiting, A102 en LIVAN) mee aan de Vlaamse Regering. Wouter Van Herck werd aangesteld als procesleider. Hij zal de procesbegeleider ondersteunen.

De webstek www.poortoost.be is actief.

De procesarchitectuur van Poort Oost werd aanvaard op het interbestuurlijk overleg (IBO) van 10 juli 2012. Het kernteam komt circa maandelijks samen en de workshops zullen naar inschatting tot april 2013 doorlopen.

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 in 2011 het plan-MER voor de E313 (wegvak Antwerpen Oost – Verkeerswisselaar te Ranst). In dit MER wordt rekening gehouden met de cumulatieve milieu-effecten die de verscheidene projecten (o.a. 2e spoorontsluiting, ontsluiting bedrijvenzone ENA Q8 Ranst en doortrekking tram in oostelijke richting vanaf LIVAN 1) zullen veroorzaken. Een coördinerende werkgroep behandelt de afstemming met de MER-procedures van E313 en de 2e spoorontsluiting.

De publieke consultatie voor het plan-MER liep van 13 maart 2012 tot 30 april 2012. De Dienst MER heeft alle reacties en adviezen uit de inspraakperiode verwerkt in een richtlijnennota (10 augustus 2012). De richtlijnen bepalen de inhoudsafbakening, de reikwijdte en het detailleringsniveau van het op te stellen plan-MER.

Op dit ogenblik voorziet AWV volgende fasering, die uiteraard afhankelijk is van het verder verloop van de procedures (Plan-Mer, ...):

- a) van 3 naar 4 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, richting Antwerpen
- b) verkeerswisselaar E313/R11/A102,
- c) aansluitende hoofwegen: A102
- d) aansluitende hoofwegen: R11bis
- e) van 4 naar 5 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, richting Antwerpen

Fase a+b+e wordt nu op basis van het lopende MER en meer gedetailleerd ontwerp geraamd op 120 miljoen euro (incl. btw, incl. en onteigeningen). Fasen c en d vormen noodzakelijke maar afzonderlijke projecten, hier niet opgenomen.

A102

In de goedgekeurde procesnota van 23 december 2011 is voorzien dat het plan-MER van de Tweede Spoorontsluiting, E34/E313 en ENA gecoördineerd dient te verlopen met R11/R11bis, Oude Landen, LIVAN, A102 en Oosterweelverbinding. Ook de communicatie geschiedt in overleg.

De kennisgeving van het plan MER van E34/E313 en Tweede Spoorontsluiting is afgelopen en de richtlijnen werden door de dienst MER vrijgegeven.

Op het interbestuurlijk overleg (IBO) werd aanvaard het plan-MER A102 samen met die van R11/R11bis uit te laten voeren, waarbij niet gewacht hoeft te worden op het streefbeeld van R11/R11bis. Voorgesteld wordt de studie van de plan-MER in het voorjaar 2013 te gunnen. De totale studietijd wordt geschat op 18 maanden.

R11

Na de GBC van 20 december 2011 was het duidelijk dat bepaalde stakeholders vroegen om de scope van de opdracht uit te breiden (verlenging tot aan A12, ontsluiting Lier, ...) en is er de vraag van de aanliggende gemeenten om de studie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruisende radiale wegen meer in detail te onderzoeken.

De minister heeft de opdracht van de gouverneur in die zin uitgebreid (zie mededeling VR 2012 23 03 MED. 0143). De gedetecteerde knelpunten worden in workshops aangepakt. Het gaat o.m. om de categorisering, de aansluiting en knooppunt Wilrijk, de aansluiting N120, de verknoping van het lagere wegennet met het hoger wegennet, het verfijnen van het provinciaal verkeersmodel, het functioneren van de kruispunten met het onderliggend wegennet, de leesbaarheid voor fietsers en voetgangers, en de toets met de regelgeving inzake tunnelveiligheid.

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 doelstelling 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 hypothekeren, wordt de tunnelconstructie ontworpen in afstemming met het in opmaak zijnde streefbeeld. Dit moet de mogelijkheid voor een onderdoorgang van een 2de tunnel, de zogenaamde R11-bis, open houden. De aanvraag van een begrotingsakkoord voor de gunning wordt voorbereid. De werken zullen begin 2013 starten. (zie ook projectfiche in bijlage).

Voor de doortrekking van de N171 werd nu een aparte projectfiche opgemaakt (zie 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 werken startten 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.

Als eerste stap in de opmaak van het GRUP wordt voor elk van de in het MER vermelde milderende maatregelen aangegeven op welke wijze daaraan al dan niet gevolg gegeven wordt.

De discussie over de ontsluiting van de bedrijven op Europark Zuid te Sint-Niklaas is uitgeklaard: er was consensus in de GBC omtrent de oplossing en deze werd in een infomarkt toegelicht aan de bedrijven.

De geluidsstudie werd eveneens afgerond. De resultaten zullen verwerkt worden in de verdere plannen.

De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De mogelijke locaties voor de inplanting van deze buffers zijn onderzocht.

Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat in overleg met de Dienst MER na op welke wijze het plan-MER voor de parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht dient afgestemd te worden op het plan-MER voor de Oosterweelverbinding.

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.

Voor alle deelprojecten ter hoogte van het Schipdonk- en Leopoldkanaal is het studiebestek aanbesteed.

Ter hoogte van Maldegem is de bochtverbetering een bijkomend deelproject. Dit deelproject was oorspronkelijk niet voorzien in het streefbeeld en het MER-rapport. De kostprijs van dit project wordt op 5 miljoen euro geraamd.

De timing van de deelprojecten is in overeenstemming gebracht met het voorstel van driejarenprogramma 2013-2015 van AWV

3.2.6. R4 Gent

Het omvormen van de R4 oost is in uitvoering. Voor enkele kruispunten werden beperkte bijsturingen van de timing en kostenraming (zie ook projectfiche in bijlage)

3.2.7. Spaghettiknoop

AWV zal nog voor het einde van 2012 de aanbestedingsprocedure opstarten voor de concrete studie tot ontwerp van deze nieuwe verkeersknoop. Deze studie zal medio 2013 afgerond zijn. Aansluitend zal de MER-procedure worden opgestart. Na de MER-procedure volgen onteigeningen, stedenbouwkundige vergunning en de aanbesteding van de werken. De eigenlijke werken kunnen vermoedelijk in 2016 starten. (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.

Er zal een project-MER voor dit project gemaakt worden. (zie ook projectfiche).

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 werden door een extern bureau getoetst en consistent bevonden. Op basis van deze MKBA's zal een prioritisering opgemaakt worden rekeninghoudend met de nakende realisatie van de huidige projecten Livan 1 en Brabo 2 enerzijds en de overige projecten i.v.m. het hoofdwegennet die de tramprojecten kunnen beïnvloeden anderzijds. Op basis van deze gegevens zal de Vlaamse Regering de prioriteit van deze projecten bepalen en kunnen de projectfiches worden aangepast.

De aanbesteding voor de opdracht Livan 1, waarbij een tramuitbreiding naast de E313 tot het rondpunt R11 Wommelgem voorzien is, is lopende. Conform het Masterplan 2020 moet deze tramlijn verder verlengd worden naar de naast de E313 tot de P&R – zone in Ranst.

Voor het project Nieuw-Zuid wordt op dit ogenblik in opdracht van de stad Antwerpen voor de ontwikkeling van de verschillende gebieden tussen Schelde, gedempte Zuiderdokken, het in- en uitrittencomplex R1 en Industrie Petroleum Zuid (Blue Gate) onderzoek uitgevoerd.

In deze studieopdracht wordt rekening gehouden met het realiseren van een tramuitbreiding. De eerste resultaten geven aan dat de voorkeur van het tramtracé uitgaat naar de Scheldekaaien. Waar dit tracé op het huidig tramnet zal aansluiten is nog niet uitgeklaard. Een verdere verlenging van de tram tot en/of via het geplande Voetbalstadion behoort tot de mogelijkheden.

Voor deze tramuitbreiding werd in het verleden rekening gehouden met een trajectlengte van +/- 1,5 km.

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 herbouwd

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.

Met de verkoop van de Noorderlaanbrug (zie ook 1.2.1) werden ook alle studies met betrekking tot de Noorderlaanbrug, alsook alle studies die BAM heeft laten uitvoeren voor de andere bruggen van het project Albertkanaal met inbegrip van alle aan deze bruggen gerelateerde documenten aan nv De Scheepvaart overgedragen.

3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020

Algemeen

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

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.
De werken zijn op enkele details na afgerond. Voorlopige oplevering van de werken wordt gepland in november 2012.
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst werd in februari 2012 aangevat;
- De aanpassing van de Sluisbrug Olen werd in november 2011 aanbesteed. De uitvoeringstermijn van dit project werd bijgesteld. De werken aan deze brug zullen pas aanvangen in het eerste kwartaal 2013 omdat deze werken deel uitmaken van een project voor het verhogen van vier bruggen over duwvaartsluizen (Hasselt, Diepenbeek, Genk en Olen).;
- De aanbesteding van de herbouw van brug Viersel vond in november 2011 plaats. De bouwvergunning werd pas in oktober 2012 afgeleverd. De werken werden gegund en zullen eind 2012 aanvangen.
- De aanbesteding van de werken van de brug van de E34 in Oelegem vond plaats op 13 november 2012.
- De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd in augustus 2012 aanbesteed. De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul wordt in het 4de kwartaal 2012 aanbesteed. De (lichte) vertraging voor beide projecten heeft o.a. te maken met de overschakeling op e-delta wat enig leerproces met zich bracht.
- 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. De Europese Commissie heeft in juli 2012 zijn principieel akkoord betuigd met het toekennen van 10 % subsidie voor deze projecten.
- De timing voor de volgende projecten werd aangepast: Herentals-Lier (brug 43), spoorbrug Herentals-Lier (brug 44) en Oelegem II (brug 49) (zie ook projectfiches)
- Voor andere bruggen worden voorbereidende gesprekken gevoerd met betrokken partners (Infrabel, AWV, 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 (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

De timing van de renovatie van de Royerssluis wordt afgestemd op de timing van de werken voor de Oosterweelverbinding. De werken aan de Royerssluis zullen ca. 3,5 jaar duren.

De voorontwerpstudie startte in juni 2010 en zal in maart 2013 afgerond worden. De ontwerpstudie start dit jaar en moet begin 2014 afgerond zijn.

Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken. Een optimalisatie van het tracé van de Oosterweelverbinding ter hoogte van de Royerssluis en een concept van de tunnels in het Albertkanaal is actueel in een eindfase van onderzoek. 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 de verschillende varianten voor de 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. AWW zal de doortocht door uitzonderlijk vervoer onderzoeken en nagaan wat de technische randvoorwaarden voor de wegenis zijn. Dit gebeurt via simulaties op de voorontwerpplannen.

Met het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) werd overleg gepleegd over het bestaande pompstation aan de Sloepenweg. Alle betrokken partijen (AMT, GHA, BAM en de Hogere Zeevaartschool) hebben hierbij de onverenigbaarheid tussen het bestaande pompstation en de plannen voor de renovatie van de Royerssluis en omgeving gemotiveerd. Daarop heeft het VIOE besloten de beschermingsprocedure voor dit pompstation niet op te starten.

Aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is akkoord gevraagd over de randvoorwaarden van het voorontwerp. Dit overleg is voor 90 % 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.

Door het Waterbouwkundig labo werden vaarsimulaties uitgevoerd met een vierbaksduwvaartkonvooi. Hierbij werd het in- en uitvaren van de sluis van en naar de Schelde bekeken en de nautische randvoorwaarden voor de toegangsgeul bepaald. Uit deze analyse blijkt dat voor een veilige toegang tot de nieuwe Royerssluis er aan de Scheldekant een geleidewerk over een totale lengte van 600 m verdeeld over de 2 oevers noodzakelijk is.

De bestaande MKBA (2003) wordt geactualiseerd. In juli 2013 zal de geactualiseerde MKBA afgerond zijn. (zie ook projectfiche in bijlage)

3.6. Fietsprojecten

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

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

Op 1 oktober 2012 startte een studiebureau in opdracht van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid een studie voor de opmaak van een startnota (cfr. convenanten) voor drie van de geselecteerde fietsroutes nl. de ‘gordel’ van randgemeenten, het fietspad langsheen de spoorlijn Antwerpen-Lier (tot Vremde) en de fietsroute via Berchem en Borsbeek naar Vremde.

De terreininventarisatie is grotendeels uitgevoerd, momenteel wordt door het studiebureau de noodzakelijke achtergrondinformatie ingezameld bij de betrokken actoren.

De gemeentebesturen werden op de hoogte gebracht van de opstart van de studie. In november zal een eerste overleg met de gemeentebesturen plaatsvinden. Tijdens dit overleg worden de routes zelf en eventuele alternatieven besproken. We zullen tevens het ambitieniveau van de studie vastleggen en pogen om een aantal algemene uitgangspunten met betrekking tot de aangewezen fietsvoorzieningen af te spreken. Vervolgens kan een meer gedetailleerde uitwerking in kleinere werkgroepen worden afgesproken.

Aangezien de fietsroutes volledig via wegeis in beheer van de lokale overheden lopen, is overleg met deze aangewezen i.f.v. de uitvoering van deze projecten.

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 basisrapportage (mln Euro)	Raming 03/05/2012 (mln Euro)	Raming 15/11/2012 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Oosterweelverbinding						
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	3050	3065	3065	BAM	PPS	plan-MER in voorbereiding
Aanpassing knoop E313 nutsleidingen	24	24	24	BAM	regulier	
onteigeningen	84	84	84	BAM	stad Antwerpen	
sanering Lobroekdok	65,6	65,6	65,6	BAM		
	10	10	10			
		3248,6	3248,6			
Zuidostrand						
Vertunnelling R11	530	530	530	AWV	regulier	streefbeeldstudie
Mortsel verbinding N10-R11	10	10	10	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, nog geen streefbeeld
Ontsluiting Rupelzone naar A12 (en naar E19)	42,5	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 zuidostrand	582,5	593,7	593,7			conceptontwerp
Openbaar Vervoer						
Brabo 1	124,5	125,4	125,4	De Lijn / AWV	PPS	
Deurne-Wijnegem						14/04/2012 opengesteld
Stelplaats Deurne						14/04/2012 opengesteld
Mortsel-Boechout						opengesteld op 1/08/2012

Brabo 2						
Operaplein	255,9	401,3	408,7	De Lijn / AWV	PPS	verhoogde kost omwille van keuze voor aankoop langere trams
Leien fase II						
Eilandje / Brusselsestraat						
Ekeren						
Bolivarplaats						
+ aankoop trams						
OV-projecten tweede fase					PPS / regulier	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen
Deurne-Wijnegem fase 2	34,2	34,2	34,2	De Lijn		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Morstel-Kontich	72,5	72,5	72,5	De Lijn		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Kontich verbinding Boniverlei Antwerpse steenweg	8	8	8			wegverbinding
Hemiksem (StBernardsestw)	30,1	30,1	30,1	De Lijn		VERPLAATSEN
						ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
St. Bernardsesteenweg fase 2	28,8	28,8	28,8	De Lijn		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Borsbeek-Wommelgem	65,4	65,4	65,4	De Lijn		Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Linkeroever Noord	42,3	42,3	42,3	De Lijn		
Nieuw Zuid	12	13,1	13,1	De Lijn		+ 5% studiekosten
Ekeren - Leugenberg	46	46	46	De Lijn		Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Totaal openbaar vervoer	719,7	867,1	874,5	Lijn		
Bruggen Albertkanaal						
Noorderlaanbrug	32	32,4	32,4	BAM	regulier	afgerond
Spoorbruggen	33,8	21,05	24,6	BAM	regulier	werken gesstart, werken afgerond eind 2014, incl. grondsaneringen en verplaatsingen
Ijzerlaanbrug	16,6	16,6	16,6	BAM	regulier	nutsleidingen maar excl. Onteigeningen
Brug Deurnebal	18,3	18,3	18,3	De Scheepvaart	regulier	voortontwerp / af te stemmen op OWV conceptontwerp

Bruggen tweede fase						
Theunisbrug	29,1	29,1	29,1	De Scheepvaart	regulier	voorontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	7,1	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Hoogmolenbrug	31,1	31,1	31,1	AWV / De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Totaal Bruggen Albertkanaal	168	155,65	159,2			
Sluizen						
Van Cauwelaertsluis	61,8	67,9	67,9	BAM/AMT	PPS	incl. herzieningen, na eindafrekening voorontwerpstudie 06/2010 - 03/2013; actualisatie MKBA 11/2012 - 07/2013
Royerssluis	120	120	120	AMT	PPS	
Kattendijksluis	19,4	19,4	22	BAM/W&Z	regulier	afgerond, kostprijs inclusief verrekeningen
Totaal sluizen	201,2	207,3	209,9			
Fietspaden						
Havenroute	1,9	1,9	1,9	BAM	regulier	onteigeningen
Beatrijslaan-Burcht	2,7	3,2	3,2	BAM/GHA/stad BAM / AWV / W&Z / gem.		uitvoering onderdelen gestart
Districtenroute	6,2	6,5	6,5	BAM		uitvoering onderdelen gestart
Hoboken-Hemiksem	1,8	1,9	1,9	BAM/stad		uitvoering onderdelen gestart
Totaal fietspaden	12,6	13,5	13,5			
Totaal projecten Masterplan (1)	4917,6	5085,85	5099,4			

Bijkomende projecten**Bijkomende tramlijnen**

Tramlijn Wilrijk	66	66	66 MOW (Lijn / AWW / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn E313	46,1	46,1	46,1 MOW (Lijn / AWW / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn Beveren	36,8	46,5	46,5 MOW (Lijn / AWW / stad)	later te bepalen	o.b.v. spoorvernieuwing
Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	86,1	86,1 MOW (Lijn / AWW / stad)	later te bepalen	ramingssysteem BAM 26/02/2009
aankoop trams + stelplaatsen	244,1	199	199	later te bepalen	
Totaal bijkomende tramlijnen	479,1	443,7	443,7		

Uitbreiding bruggen Albertkanaal

brug Meerhout Vorst (n° 34)	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	stedenbouwkundige vergunning ontvangen / 10% Europese subsidie
Meerhout Veedijk (n° 35)	11,5	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Eindhout (n° 36)	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Geel Stelen (n° 37)	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	regulier	
Geel Oevel (n° 38)	13	13	18,4 Via Invest	PPS	kost bij DBFM
Olen Hoogbuurt (n° 39)	11,5	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	aanbesteding 4e kwartaal 2012, 10% Europese subsidie
Sluisbrug Olen (n° 40)	2,6	0,46	0,46 De Scheepvaart	regulier	aanbested, start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Herentals Herenthout (n° 42)	11,5	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Herentals Lier (n° 43)	11,5	11,5	11,5 De Scheepvaart	regulier	
Spoorbrug Herentals Lier (n° 44)	31,2	31,2	31,2 De Scheepvaart	regulier	brug geopend in september 2011, omgevingswerken nog in uitvoering
Grobbendonk (n° 45)	0	7,5	7,5 De Scheepvaart	regulier	

Viersel (n° 46)	10,35	10,35	10,35	De Scheepvaart	regulier	aanbested, start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Massenhoven (n° 47)	12,1	12,1	12,1	De Scheepvaart	regulier	
Oelegem (n° 48)	22,1	22,1	17,3	De Scheepvaart	regulier	10% Europese subsidie
Oelegem I (n° 49)	10,35	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier	werken gestart op 13/02/2012
Oelegem II	10,35	10,35	10,35	De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Turnhoutsebaan	15,6	15,6	15,6	De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Houtlaan	16,1	16,1	16,1	De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Sluisbrug	4,2	4,2	4,2	De Scheepvaart	regulier	detailstudie lopende
Totaal bruggen Albertkanaal	225	227,11	227,71			
Uitbreiding fietsnetwerk (fase 3)						
Albertkanaal (Kruiningenbrug tot Izerlaanbrug)	1,8	1,8	1,8	De Scheepvaart	regulier / subsidies	conceptontwerp
Gordel Randgemeenten	14,2	14,2	14,2	Dep MOW / AWV / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Ringfietspad	9,4	9,4	9,4	Dep MOW / AWV / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfiespad)	3	3	3	Dep MOW / AWV / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Vremde-Borsbeek-Berchem	4,7	4,7	4,7	Dep MOW / AWV / gem. / Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Totaal fietsnetwerk fase 3	33,1	33,1	33,1			
Wegeninfrastructuur						
Dynamische verkeerssignalisatie	PM	PM	PM	AWV (VVC)	regulier	R2: in 2012 4,9 mio investeren, 2012 en volgende jaren 29 mio euro.
E34/E313	97	97	120	AWV	regulier	verkeersstudie klaar, na planMER (opgestart begin 2011) kan pas bouwkost worden geraamd

	118	118	118 AWW	regulier	geraamd
Spaghettiknoop Zuid					ruwe raming, concept nog verder te bepalen i.o.m. alle betrokkenen
Heraanleg R4					
knooppunten 1 tot en met 3	23	23	23	regulier	conceptontwerp
knooppunt 4	4,4	4,2	4,2	regulier	technisch ontwerp klaar
knooppunt 4 bis	9	9	9	regulier	conceptontwerp
knooppunt 5 bis	2	2	2	regulier	conceptontwerp
knooppunt 5	13	13	13	regulier	conceptontwerp
knooppunt 6	0,7	0,7	0,7	regulier	conceptontwerp
knooppunt 6bis	13,5	13,5	13,5	regulier	
knooppunt 7 bis	7	6	6	regulier	voortontwerp beschikbaar
knooppunt 8	12	12	9,5	regulier	voortontwerp + project MER loopt bestek
knooppunt 9	4,5	4,5	4,5	regulier	
milderende maatregelen	9,9	11,1	13,6	regulier	raming totaal kost behouden (verlaging raming projectkost en voorzichtigheidshalve verhoging raming milderende maatregelen)
Totaal heraanleg R4	99	99	99 AWW	regulier	conceptontwerp
A102	801	801	801 AWW	PPS	conceptontwerp 2e variant
Bouw tweede Tijsmanstunnel	230	8	8 AWW	GHA/AWW	raming o.b.v. aanpassing aansluiting afrit i.p.v. tweede tunnel
Waesland					
Oostelijke tangente in Sint-Niklaas	64	64	64 AWW	regulier	planMER afgerond - ontwerpstudie en RUP lopen
Verbindingsweg E34-N70	18	18	18 AWW	regulier	conceptontwerp
Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht	70	70	70 AWW	regulier	conceptontwerp
Totaal Waesland	152	152	152		

omvorming N49 Expresweg					
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4	3	5	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N458 – Nieuwbургstraat	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Oosthoekstraat	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat	4	4	4 AWW	regulier	technisch ontwerp in opmaak
Verkeerswisselaar N49/N456	7,5	7,5	7,5 AWW	regulier	voortontwerp
Fietspad Aalstgoed – N434	0,3	0,5	0,5 AWW	regulier	uitgevoerd in 2011
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	1,5	1,5	1,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	7,5	7,5	7,5 AWW	FFEU	voortontwerp
Brug voor lokaal verkeer thv Celieplas	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410		1	1 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N410 en aanleg 2 rotondes	4,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Vakebuurtweg	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Laterale weg (Kanaal van Schipdonk)	4,5	4,5	0 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	1,5	1,5	0 AWW		conceptontwerp
Aanpassingen aan laterale wegen	7	7	7 AWW	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	45	48	54 AWW	regulier	conceptontwerp
Bochtverbetering Maldegem	0	0	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat ... (30 %)	0	32,5	32,5		
Totaal N49	102,3	140	145		
Totaal wegeniswerken	1599,3	1415	1443		

BIJLAGE 2:

Projectfiches

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

Projectfiche: A102

7 november 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 het noordelijk 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 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102. Verder zuidwaarts worden in het lopende plan-MER voor de 2^e spoorontsluiting nog een aantal tracé's onderzocht. 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 deze en eventueel 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 ondertunnellen zijn en die waar een open tunnelsleuf zou volstaan, blijven te onderzoeken.

Verder hebben informele contacten tijdens de infomarkten rond het plan-MER 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 boormethode zou worden uitgevoerd.

Er worden twee varianten (met subvarianten) uitgewerkt:

- Eerste variatie: gemeenschappelijke constructie A102 en 2^e spoorontsluiting
- Tweede variatie: aparte constructie

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

Deze varianten hebben als belangrijkste variabele optie het al dan niet noodzakelijk zijn van tussenliggende op- en afritcomplexen om de tussenliggende gemeenten te ontsluiten.

Eerste variatie: Gecombineerde weg – en spoortunnel

Subvariante: geboorde gecombineerde weg- en spoortunnel

Een gecombineerde weg- en spoortunnel heeft een zeer hoge kostprijs. De ligging op grote diepte van het weggedeelte laat ook geen goedkope tussengelegen aansluitingscomplexen toe. Deze aansluitingscomplexen beslaan in planzicht meer dan 50% van de lengte van het tracé bij hellingen van 3% voor lange in- en uitritten.

Subvariante: cut&cover gecombineerde weg- en spoortunnel

Daarom werd een oplossing aangereikt waarbij de weg-en spoortunnel wordt gecombineerd in een constructie met diepwanden (cut & cover) of in open bouwput.

Daartoe is een ander dwarsprofiel voorgesteld, waarbij tussen of onder beide richtingen van de wegtunnel een zone voorzien wordt voor de spoorverbinding. In alle geval moet in deze oplossing de weg aan de buitenzijde gesitueerd zijn, om de tussenliggende af- en opritcomplexen mogelijk te maken. Door deze integratie is het de betrachting om de totale kostprijs van spoor- en wegverbinding te beperken, en tevens de uitvoering te vergemakkelijken. Onderstaande schetsen komen uit de Nota Publieke Consultatie van het plan-MER 2^e spoorontsluiting.



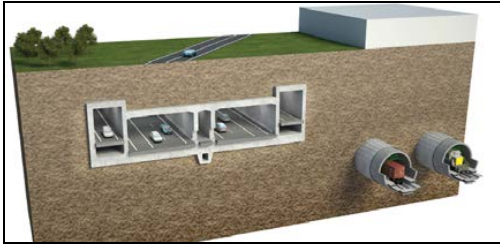
Tweede variatie: Beide tunnels worden afzonderlijk en naast elkaar aangelegd in de reservatiezone

Deze optie wordt door AWV én TUCRAIL (in opdracht van Infrabel) als basisvoorstel naar voren geschoven. Het beschikbare voorontwerp toonde inmiddels reeds de technische haalbaarheid ervan aan en werd afgetoetst bij beide opdrachtgevers.

AWV heeft in dit basisvoorstel als voorkeursvariant een C&C-methode, de spoorverbinding houdt haar aangewezen uitvoeringsmethode (C&C versus boring) nog in verdere studie.

De optie van een gescheiden aanleg heeft eveneens het voordeel dat beide bouwheren zowel procedureel als financieel niet in elkaar verstrikt kunnen geraken, met uitzondering voor de kruising van het Albertkanaal waar een samengaan wel aangewezen lijkt.

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012



Uit het participatietraject dat wordt gevoerd in het kader van het streefbeeld R11bis/A102, blijkt duidelijk dat minstens ook een boorvariant moet worden meegenomen.

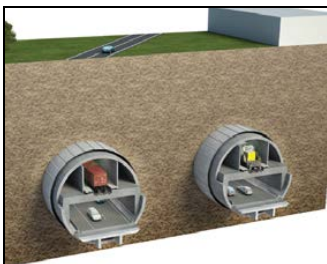


Ter bijkomende verduidelijking:

In 2011 werd eveneens een variante beschreven met gecombineerde weg- en spoortunnel bestaande uit twee geboorde tunnelpijpen, één per rijrichting, met diameter 14,90 m. Het betreft een zeer grote diameter, aan de grens van de huidige mogelijkheden.

Als gevolg van het ontwerpend onderzoek dat in 2011 plaats vond in het kader van het plan-MER 2^e spoorontsluiting en waartoe inmiddels de publieke consultatie plaats vond, wordt deze variante niet langer als realistisch beschouwd in het planproces..

De plan-MER-studie wordt verwacht te worden neergelegd medio 2013.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

- 1e variante (gemeenschappelijke c&c): 551 mio euro

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

- 2e variante (aparte constructie): blijft te ramen

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

- 1e variante (gemeenschappelijke c&c): 801 mio euro
- 2e variante: blijft te ramen

2.2. opsplitsing kostprijs:

Eerste variante:

Tunnelgedeelte 5,5 km:

- voor de oplossing bouwen in open bouwput : 64200 euro / m;
- voor de oplossing bouwen tussen diepwanden: 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.

Tweede variante:

Uitsplitsing kosten blijft te bestuderen

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.2.

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

De normale reguliere onderhoudskosten voor het deel wegen bedraagt 1 tot 2% van de constructiekost per jaar.

2.5. Wat is de financieringswijze?

De financieringswijze zal onderzocht worden op basis van de strategiekeuze na het plan-MER.

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

- projectleider: AWW of Infrabel, te formaliseren in een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.
- Als procesbegeleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.
- Als procesleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd Wouter Van Herck (WA) aangesteld.

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWW 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.

Vanuit Poort-Oost werd de vraag gesteld om zo snel mogelijk een plan-Mer op te starten voor A102/R11bis. Een start der werken lijkt bijgevolg pas haalbaar binnen ca 5 jaar.

3.2. processtappen

3.2.1 Streefbeeld

Minister Hilde Crevits heeft de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld voor de R11/R11bis te begeleiden in overleg met de betrokken gemeenten en alle stakeholders.

Bij de uitwerking van het streefbeeld wordt er over gewaakt 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 een aansluiting voorzien enerzijds t.h.v. N120 Bisschoppenhoflaan, en anderzijds t.h.v. de aansluiting N10/R11/R11bis. De A102 wordt bijgevolg volwaardig meegenomen in de streefbeeldstudie.

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronde de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse oostrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis..

3.2.2 Plan-Mer

Zowel in de richtlijnen van het plan-MER voor de Oosterweelverbinding, het plan-Mer voor de A13/E34 tussen de verkeerswisselaars Antwerpen-Oost en Ranst, en het plan-MER voor de 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, stelt de Dienst MER, dat de volgende MER's qua eindresultaten afgestemd worden:

- Oosterweelverbinding
- A102/R11-bis
- E313/E34
- De 2^e Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Enkel het plan-MER voor de A102/R11bis werd nog niet opgestart. Daarom werd vanuit de procesarchitectuur achter Poort-Oost de vraag gesteld om zo snel mogelijk een plan-MER op te starten voor de R11bis/A102 (momenteel aanbesteding voorzien in 2013 door AWV, nota aan de VR in opmaak).

Uit het participatietraject dat wordt gevoerd in het kader van het streefbeeld R11bis/A102, blijkt duidelijk dat minstens twee uitvoeringsvarianten moeten worden meegenomen; een cut&cover- en een boorvariant.

Streefbeeld en plan-Mer zullen tegelijkertijd worden opgemaakt. Wisselwerking tussen deze processen zal beide een grotere relevantie geven. Bepaalde onderzoeksvragen uit het streefbeeld (Klein Zwitserland, groene berm,...) kunnen moeilijk of niet worden opgelost zonder input uit het Mer. Vice-versa is het verkeerskundig en ruimtelijk onderzoek uit het Streefbeeld een belangrijke input voor de Mer.

Bijgevolg kan onderstaande timing aangehouden worden:

- opmaak GRUP, in combinatie met opmaak plan-MER: januari 2013 (einde voorzien half 2014)
- project-MER tegen half 2015
- stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2015 – begin 2016
- onteigeningen: ten vroegste begin 2016
- start der werken: medio 2017

Bovenstaande inschatting van de procedures veronderstellen 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.

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

3.3. Ruimtelijke inpasbaarheid

Eerste variante:

Door een combinatie van het tracé met een spoorverbinding, is een hellingspercentage van 5% technisch niet meer haalbaar en gaan we ervan uit dat deze beperkt wordt tot 1%. Dit impliceert dat bijvoorbeeld de toegangshellingen naar de brug over het kanaal 5 keer langer worden. Geometrisch gezien is het haalbaar om aan de tussenliggende kruispunten een ongelijkgrondse kruising aan te leggen, zij het boven de A102, of onder het ophogingsmassief van de brugtoerit. De complexen zelf zijn eveneens 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. Daarnaast kan ook de optie voor een ondertunneling van het kanaal bekeken worden, in plaats van een overbrugging. Ondanks de nadelen die aan een afgezonken tunnel verbonden zijn, zou deze oplossing het voordeel bieden dat de verbinding volledig ondergronds kan worden gerealiseerd net onder het maaiveld, en er dus geen openluchtzones worden gecreëerd. Het is deze laatste oplossing die hierboven qua kostprijs wordt geraamd.

Tweede variante:

blijft te onderzoeken.

.

3.4. 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 R11bis/R11/A102

4. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

Projectfiche Wegen - A102 - november 2012

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 – Spoorbruggen

oktober 2012

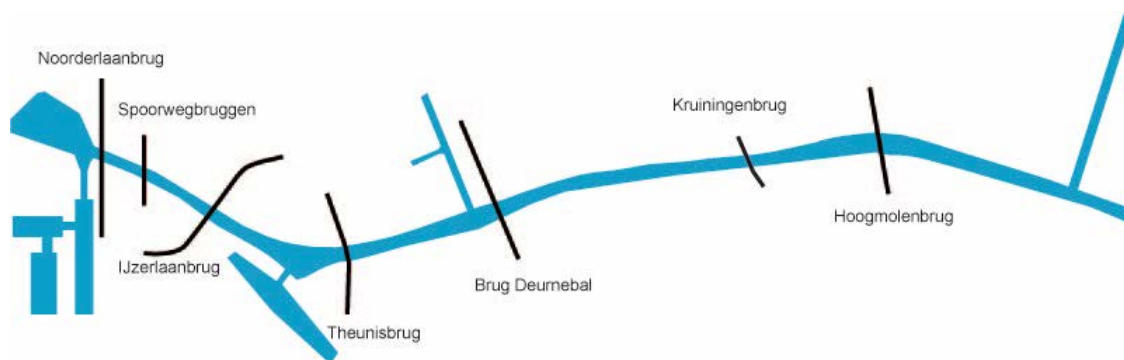
1. Omschrijving

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 doorvaartheogte 9,1 meter) te realiseren.

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

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 23,8 mio euro
- totale kostprijs: 24,55 mio euro [kostprijs incl. grondsanereringen en verplaatsingen nutsleidingen maar excl. onteigeningen]

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost omvat:

- gunningsbedrag aanbesteding (excl. deel spoorbruggen over IJzerlaan, welke wordt gefinancierd door Infrabel) vermeerderd met 12% voor herzieningen en onvoorziene meerwerken
- studie en volledige werfopvolging
- tijdelijke verhoogde exploitatiekosten

Totale kost omvat (bovenop bouwkost):

- grondsanereringen: 500.000 euro
- verplaatsingen nutsleidingen: 250.000 euro

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – november2012

Een aantal kosten zijn nog niet verwerkt in de vermelde totale kost:

- onteigeningen: De onteigeningen van terreinen langs het spoor zijn toe te wijzen deels aan dit project Spoorbruggen en deels aan het project Oosterweelverbinding. Bepaalde onteigeningen zijn versneld uitgevoerd omdat ze een grote besparing voor het project Spoorbruggen toelieten.
- eventuele kosten tijdelijke buitendienststelling Vaartkaai

2.3. toelichting bij kostenraming

Kostenraming bouwkost op basis van gunningsbedrag aanbesteding.

Aandeel van onteigeningen toe te wijzen aan het project Spoorbruggen is nog niet vervat in de totale kost en is nog te bepalen.

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

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project (voor Infrabel en in geringe mate NV De Scheepvaart) 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 2009-2014
 - o 2009: 1.665.200 euro
 - o 2012: 8.960.843euro
 - o 2013: 6.375.626 euro
 - o 2014: 6.800.668 euro

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Projectuitvoering: Infrabel
- Projectfinanciering: BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

3.3. andere betrokkenen

- NV De Scheepvaart

4. In mindere mate: Stad Antwerpen, AWV, De Lijn, nutsmaatschappijen **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)

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbruggen – november2012

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- IJzerlaanbrug.

5. Risicomanagement

BAM + Infrabel

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

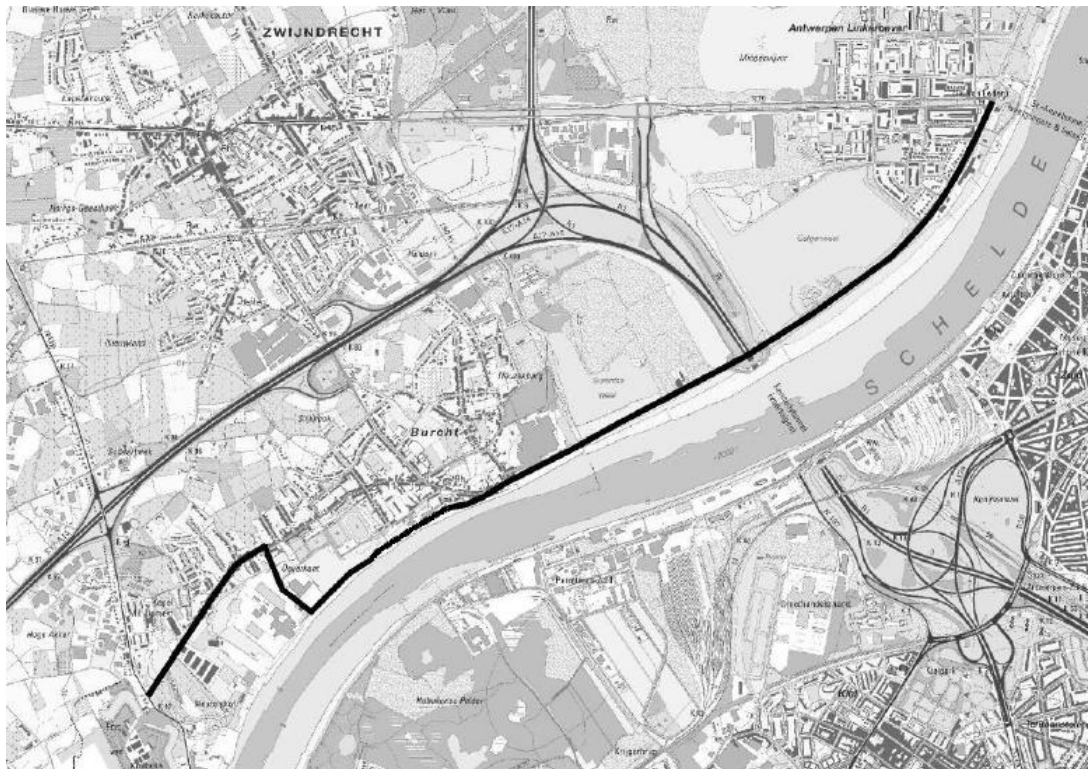
Oktober 2012

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.



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.

Projectfiche Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - november2012

- 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-Kruiboeksesteenweg-Krijgsbaan.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Heirbaan-Kruiboeksesteenweg: voltooid mei 2012; oplevering nog te bepalen.
- Beatrijslaan: start 1 aug 2012 (120 werkdagen)
- Antwerpsebaan- Kaaiplein: na sigma-werken
- Brocap-De Vlakte-De Wallen: 2013
- Sigma-plan: 2015.

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruiboeksesteenweg 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, Kruiboeksesteenweg, Krijgsbaan
- Heraanleg De Wallen
- Projectontwikkeling Brocap
- Projectontwikkeling De Vlakte
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2012

Projectfiche: Brabo 1

oktober 2012

1. Omschrijving:

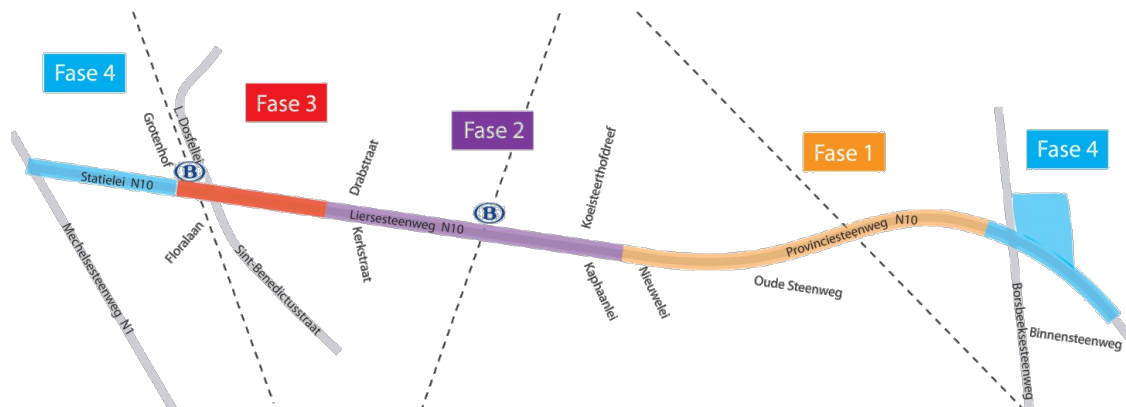
Het project BRABO 1 omvat (een gedeelte van) het ontwerp, de bouw, de financiering en het meerjarig onderhoud. Het is een clustering van 2 projecten bestaande uit de volgende onderdelen:

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

Zij zijn gerealiseerd als zogenaamde "gevel-tot-gevel projecten".

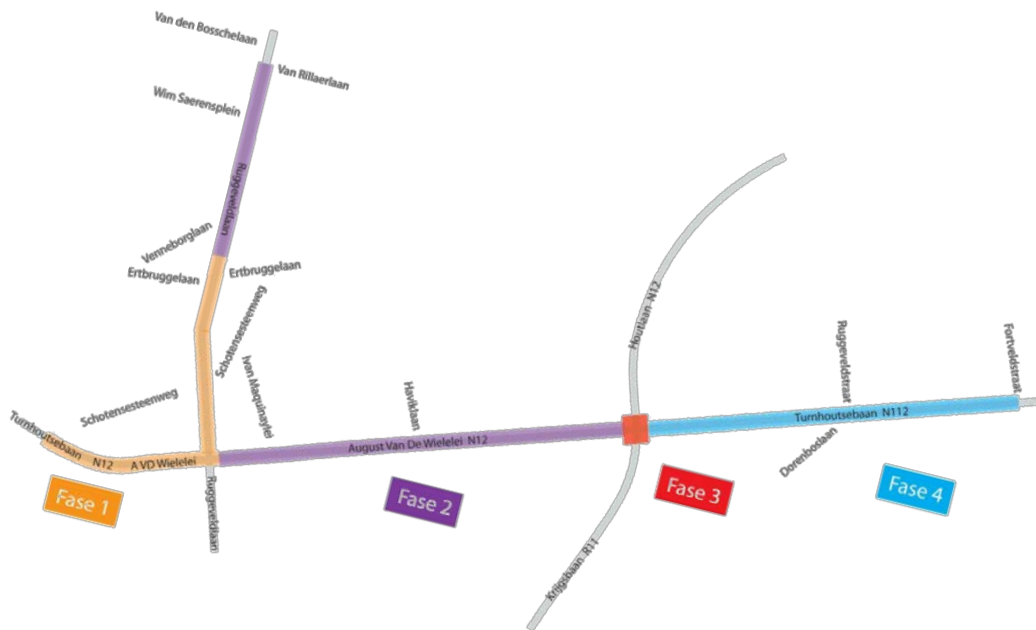
De Lijn is opdrachtgever voor het tramgedeelte en het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Gewest) voor het niet-tramgedeelte waarbij De Lijn optreedt als Aanbestedende Overheid.

Tramlijn Mortsel-Boechout:



Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2012

Tramlijn Deurne-Wijnegem:



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. PPS-financiering:

DBFM:

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

2.4. budgettaire impact

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

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2012

Beschikbaarheidsvergoeding Bouw:

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

Beschikbaarheidsvergoeding Onderhoud:

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

2.5. toelichting bij kostenraming

niet van toepassing

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

- MOW (De Lijn / AWW)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

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

- Stuurgroep Brabo 1 onder voorzitterschap van De Lijn

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

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

Projectfiche Tramproject BRABO 1 – november 2012

4. Timing

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

*TDW (Deurne –Wijnegem): oktober 2009 tot maart 2012 (incl. stelplaats);
Beschikbaarheidscertificaten (Tram en Niet-Tram)afgeleverd op 21 maart 2012,
binnen de contractuele termijn*

*TMB (Mortsel- Boechout): oktober 2009 tot augustus 2012;
Beschikbaarheidscertificaat Tram afgeleverd op 13 augustus 2012 en certificaat Niet-
Tram op 1 september 2012, ruim binnen de contractuele termijn (die tot
21 september 2012 liep).*

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

De bouwfase is voltooid. Momenteel loopt de langdurige onderhoudsfase.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012

Projectfiche: Brabo 2

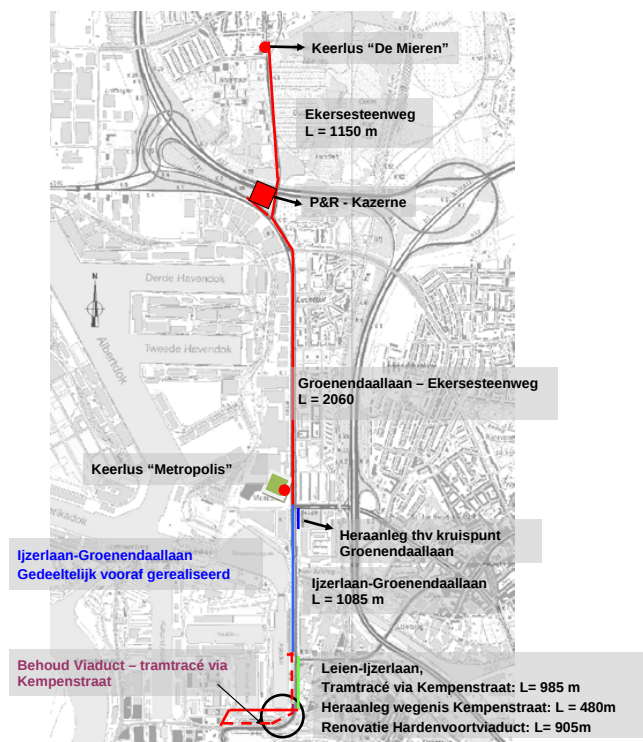
oktober 2012

Omschrijving:

Brabo 2 is een clustering van 5 deelprojecten:

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

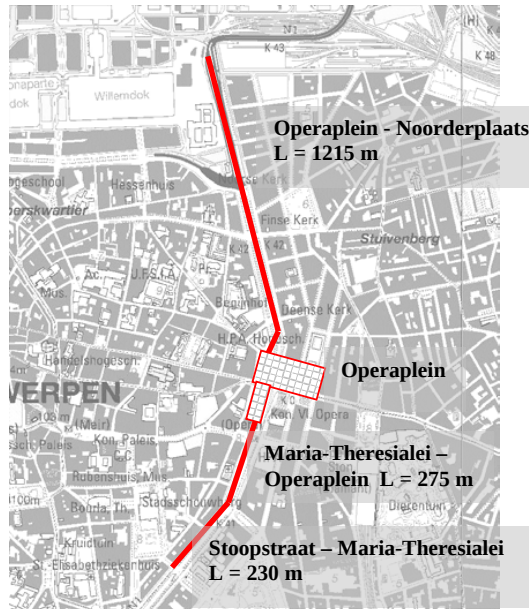
Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012



Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012

Leien fase 2 + Operaplein / Rooseveltplaats

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



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale investeringskostprijs bouwfase:

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

In deze ramingsystematiek worden 3 types heraanleg beschreven.

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

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

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

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

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012

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

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

1.2. opsplitsing kostprijs:

De totale kostprijs bedraagt 408.745.137 € inclusief BTW.

Dit bedrag kan als volgt opgesplitst worden:

* aankoop trams	95.100.000 €	
* studiekosten	12.670.572 €	(m.i.b. honorarium De Solà Morales en archeologisch onderzoek)
* DBFM realisatie deel Tram	85.199.064 €	
* DBFM realisatie deel Wegen	38.791.336 €	
* Buiten DBFM, deel 1	42.029.767 €	(voornamelijk eenmalige kosten zoals Brusselstraat, renovatie + heraanleg Hardenvoortviaduct incl. opzegging concessies en onteigeningen, integratie archeologie en controlecentrum premetro Opera)
* Buiten DBFM, deel 2	134.954.398 €	(voornamelijk niet-tramgedeelte op aan Stad Antwerpen over te dragen gewestwegenis)

Vermits voor langere trams werd geopteerd stijgt de kost voor de aankoop van 38 trams voor Antwerpen van 87,4 miljoen euro naar 95,1 miljoen euro. Deze meerkost wordt gefinancierd met kapitaalsubsidies.

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

- Overeenkomstig in punt 2.2 vermelde kostenopsplitsing

1.4. budgettaire impact

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

Daarbij dient ook rekening gehouden met de overdracht van de in het projectgebied gelegen gewestwegen van het Vlaams Gewest aan de Stad Antwerpen, in casu de

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012

Leien van Stoopstraat tot Noorderplaats, de Noorderlaan van Noorderplaats tot Groenendaallaan en de Gemeentestraat t.h.v. de F. Rooseveltplaats.

1.5. toelichting bij kostenraming

Zie toelichting in punt 2.1

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

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

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

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

2. Projectmanagement

2.1. projecteigenaar *

MOW

2.2. verantwoordelijke deelprojecten

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

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

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

Stad Antwerpen en haar Autonome Gemeentebedrijven

3. Timing

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

De globale planning voor het gehele project Brabo 2 gaat uit van een aanvang begin 2014.

Het deelproject Brusselstraat zal evenwel afzonderlijk aanbesteed worden. De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning wordt deze maand ingediend.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – november 2012

3.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Samenwerkingsovereenkomst Vlaams Gewest / De Lijn / Stad Antwerpen / BAM door de Vlaamse regering goedgekeurd op 23 december 2011 en door deze vier partijen ondertekend.

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

Project MER: procedure loopt.

Operaplein: de derde fase conceptontwikkeling is op 21 maart 2012 ingediend en op 26 september 2012 finaal goedgekeurd (met optimalisaties). Leien +: voorontwerp wordt uitgewerkt; Noorderlaan – Ekersesteenweg: voorontwerp op te starten. Brusselstraat:: stedenbouwkundige vergunning wordt deze maand aangevraagd.. Voorontwerpnota Londenbrug opgemaakt.

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

Andere nog te bepalen

3.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Fietsprojecten – Districtenroute - november 2012

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

oktober 2012

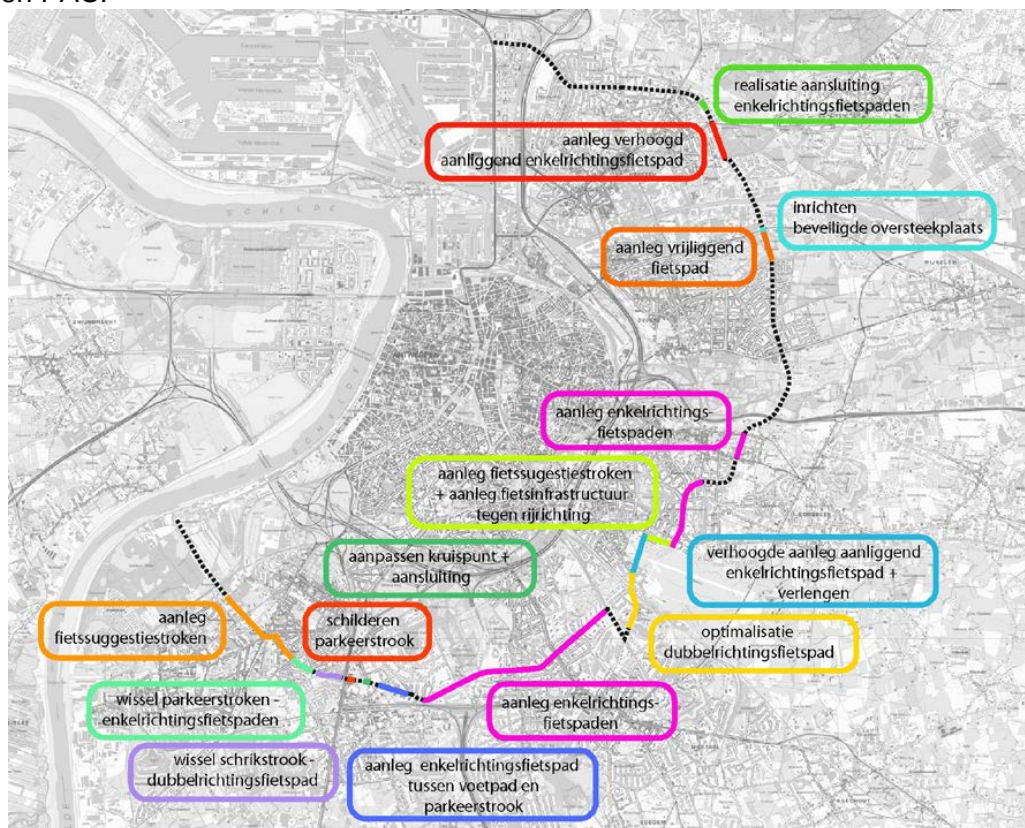
1. Omschrijving

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.

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: conform verklaard september 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

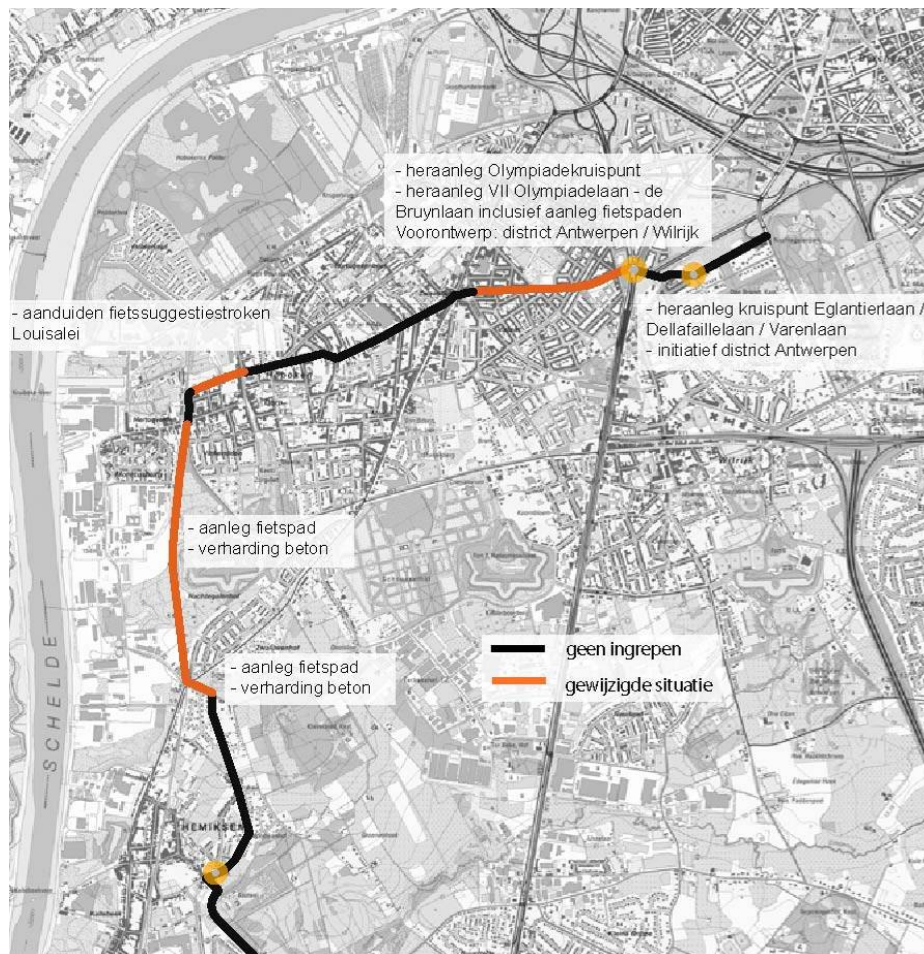
BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem

oktober 2012

1. Omschrijving

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

Projectfiche Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem – november 2012

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde raming projectnota

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2011-2014

4.2. processtappen

- RUP wordt opgemaakt in 2011, procedure loopt tot 2013

Projectfiche Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem – november 2012

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

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal - Noorderlaanbrug

9 oktober 2012

1. Project

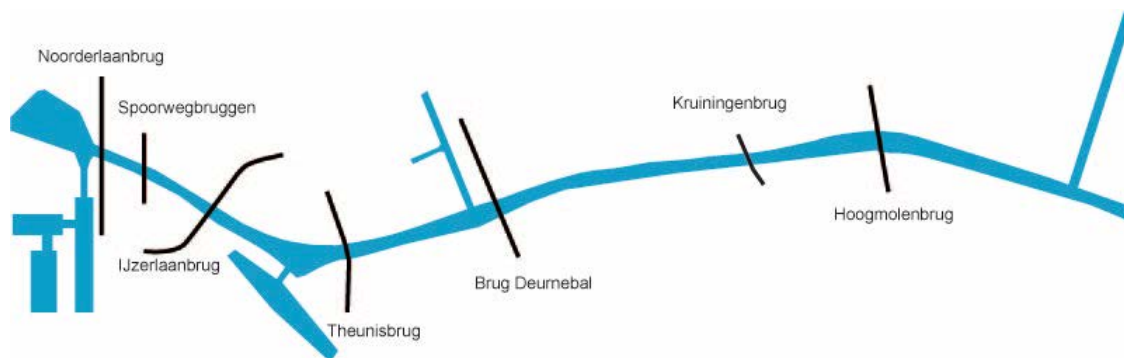
1.1. Naam:

1.2. Omschrijving:

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

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

Het project is uitgevoerd in de periode 2008-2010.



2. Kostprijs

2.1. totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

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

In de vermelde totale kost zijn niet inbegrepen:

- studiekosten TV SAM

Projectfiche Bruggen Albertkanaal - Noorderlaanbrug – november 2012

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

2.3. PPS-financiering

N.v.t.

2.4. budgettaire impact

N.v.t. (project beëindigd)

2.5. toelichting bij kostenraming

Definitieve prijzen, project is afgerond.

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

Gebruikelijk onderhoud en beheer voor rekening van de beheerders, NV De Scheepvaart, AWV en De Lijn.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

N.v.t.

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

NV De Scheepvaart, AWV, Stad Antwerpen, De Lijn

4. Timing

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

start der werken: 18/02/2008

einde der werken: juni 2010

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Het project is beëindigd.

De overdracht van de bruggen (en bovenste deel aanloophellingen) naar NV De Scheepvaart is afgerond. De overdracht van (een deel van) de aanloophellingen naar AWV en De Lijn is in behandeling.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen invloed van andere projecten op uitvoeringstiming meer.

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

Projectfiche Sluizen– Kattendijksluis – november 2012

Projectfiche: Sluizen – Kattendijksluis

november 2012

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: inschrijvingsprijs aannemer: 17.638.668 euro
- totale kostprijs: 22.000.000 euro (definitief na uitvoering en verrekeningen)
- aandeel BAM in de financiering begrensd tot 15.000.000 euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost:

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

Totale kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Op basis van aanbestedingsprijs.

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

- Onderhoud en exploitatie door W&Z.

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

Projectfiche Sluizen– Kattendijksluis – november 2012

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

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

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

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

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

3. Timing

3.1. start en einde der werken

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

3.2. processtappen

- Project in uitvoeringsfase

3.3. koppeling aan andere projecten

Het project is gekoppeld aan de Oosterweelverbinding

4. Risicomanagement

BAM + W&Z

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem (48)

8 november 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 tweeledige hyperstatische voorgespannen dubbele kokerbrug. Uit het technisch vooronderzoek blijkt dat beide brugdelen kunnen verhoogd worden.

Deze brug heeft een doorvaarhoogte 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.

Maatregelen worden genomen om de hinder voor het wegverkeer tot het absoluut minimum te beperken. Zo zal de uitvoering van de twee brugdelen in afzonderlijke fasen gebeuren zodat de continuïteit van het verkeer op de E34 te allen tijde verzekerd is.

2. Kostprijs en financiering**2.1. raming totale kostprijs:**

- bouwkost : 7.200.000 euro, excl. BTW (volgens gedetailleerde kostenraming)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 17.300.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.200.000 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 = 36.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 72.000 euro/jaar

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - november 2012

- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 108.000 euro/jaar

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 10 % subsidie toegezegd

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 : 13 november 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2014

4.2. processtappen

De aanbestedingsdocumenten werden in overleg met AWV opgesteld.

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 - november 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 – Spoorbrug Herentals Lier (44)

08 november 2012

1. Project**1.1. 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 46 m.

Het project omvat de afbraak van de bestaande spoorbrug en de bouw van een nieuwe spoorbrug met een doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs**2.1. raming totale kostprijs:**

- bouwkost : 16.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 31.200.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 16.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 15,2 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. PPS-financiering:

Geen.

2.4. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost dient door Infrabel te worden bepaald.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier – november 2012

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart + Infrabel

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart + Infrabel

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

- nutsmaatschappijen : Air Liquide, verder te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2014
- einde der werken : 2016

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Aanvang conceptfase in 2011. Heden zijn gesprekken met de stad Herentals en infrabel opgestart.

Er is vermoedelijk geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

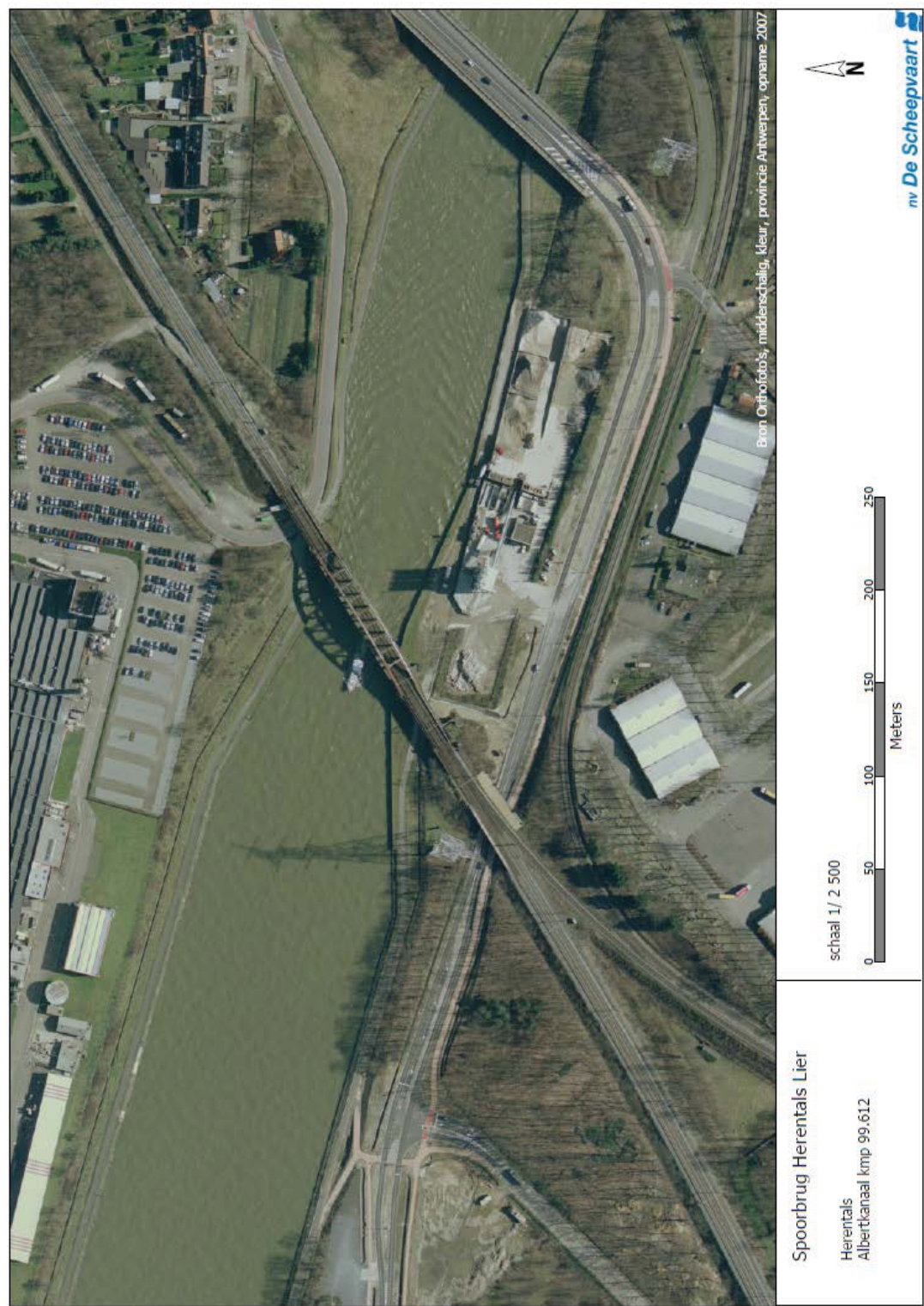
Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier – november 2012



Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – november 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)

8 november 2012

1. Project

1.1. 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 7,14 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 57 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.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. PPS-financiering:

Geen.

2.4. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – november 2012

2.5. 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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- gemeente Ranst
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2015
- einde der werken : 2017

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Aanvang conceptfase in 2011. Heden werden met de gemeente Ranst de eerste gesprekken gevoerd.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

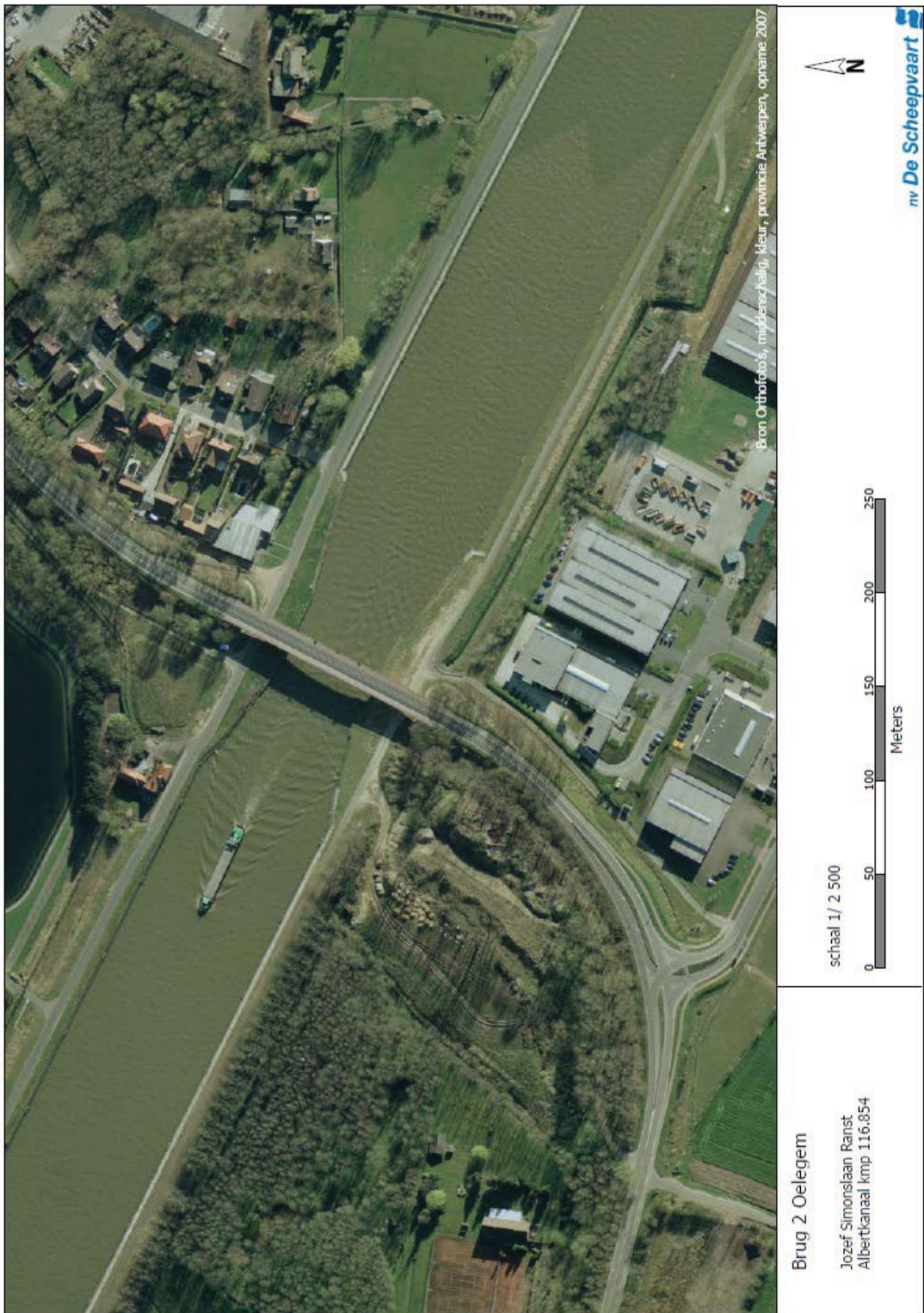
¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – november 2012

4.3. koppeling aan andere projecten

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – november 2012



Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk (35)

8 november 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 10 % subsidie toegezegd

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – november 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, Infrabel
- nutsmaatschappijen : Air Liquide, Eandis, Belgacom, Telenet, Pidpa (collector)

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 31/08/2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen

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

Aanbesteding heeft plaatsgevonden op 31/8/2012..

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).

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – november 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 Olen Hoogbuul (39)

8 november 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 doorvaartbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering**2.1. raming totale kostprijs:**

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering. 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 10 % subsidie toegezegd

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul – november 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, Infrabel
- nutsmaatschappijen : Fluxys, Eandis, Belgacom, Telenet, Pidpa

4. Timing

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

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 4^{de} kwartaal 2012
- start der werken : 2013
- einde der werken : 2015

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Aanbesteding gepland 4^{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 Hoogbuul – november 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 Herentals Lier – november 2012

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43)

8 november 2012

1. Project

1.1. Omschrijving:

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

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

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

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

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. PPS-financiering:

Geen.

2.4. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2012

2.5. 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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- AWW
- nutsmaatschappijen : Air Liquide, verder nog te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2014
- einde der werken : 2016

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Aanvang conceptfase in 2011.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

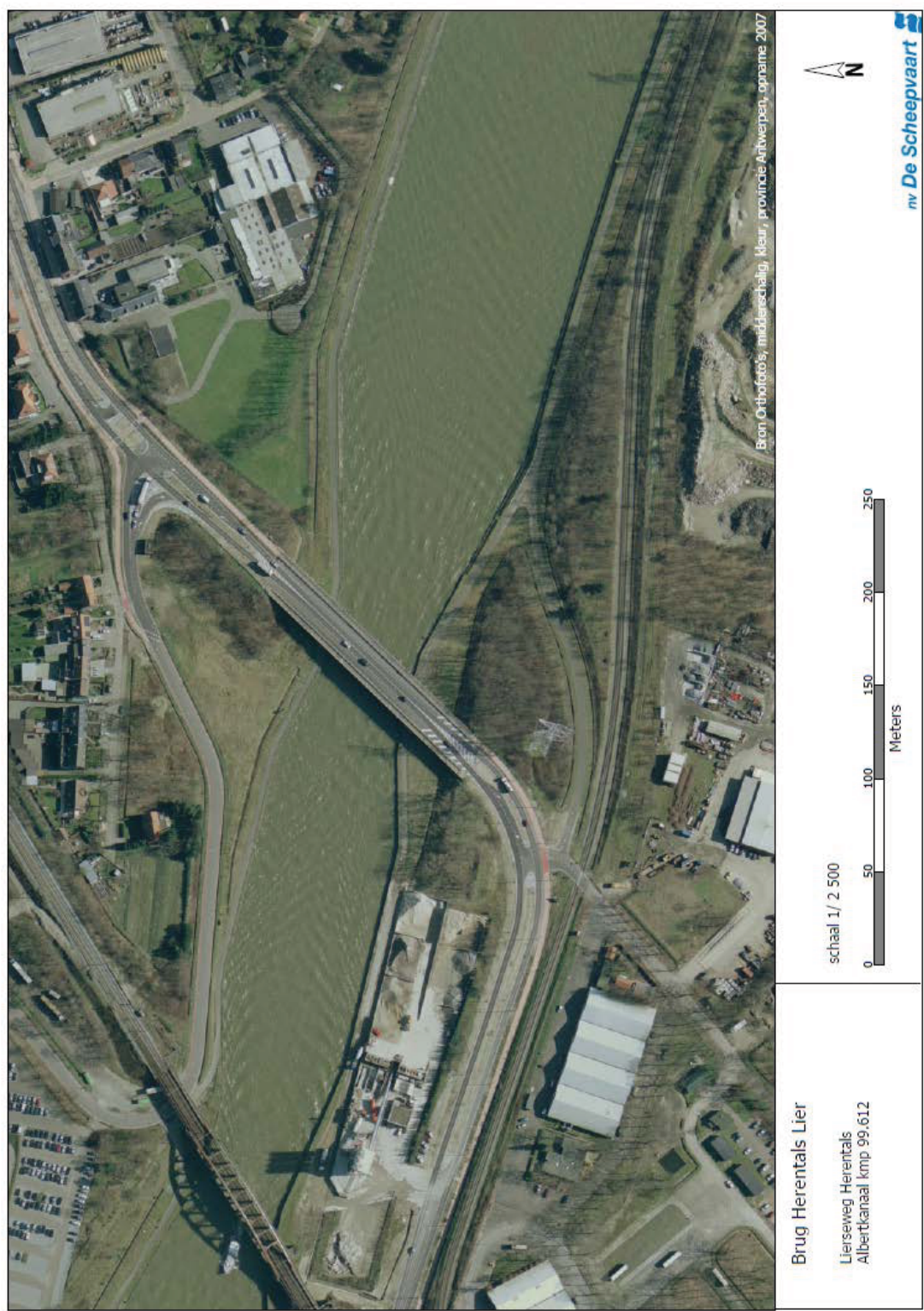
¹ minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2012

4.3. koppeling aan andere projecten

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – november 2012



Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel (46)

08 november 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 - november 2012

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWW
- gemeente Zandhoven
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : 10 november 2011
- start der werken : eind 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.

Stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 8/10/2012

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 AWW 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 - november 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: Spaghettiknoop

17 oktober 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 (prijsspeil 9/2010).

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

- bouwkost
- onteigeningen + grondsanerungen + 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, milderende maatregelen, natuurcompensaties indien nodig.

Projectfiche Wegen – Spaghettiknoop – november 2012

2.3. toelichting bij kostenraming

Het betreft een ruwe budgetraming.

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
- Blue Gate Antwerpen (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).

4.2. processtappen

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

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

Omschrijving	timing
Ondersteunende studie; publicatie overheidsopdracht	start 11/2012

Projectfiche Wegen – Spaghettiknoop – november 2012

Ondersteunende studie; opmaak technisch voorstudie	febr 2013 – medio 2013
MER-procedure	medio 2013- medio 2014
Onteigeningen, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, opmaak bestek, klassieke aanbestedingsprocedure: 1,5 jaar	medio 2014 – eind 2015
uitvoering	begin 2016 – eind 2017

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding en vrachtwagenverbod Kennedytunnel
- Blue Gate Antwerpen (IPZ) / voetbalstadion
- 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 verwijlinteresten.

Projectfiche Wegen – Waasland – november 2012

Projectfiche: Waasland

9 oktober 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:

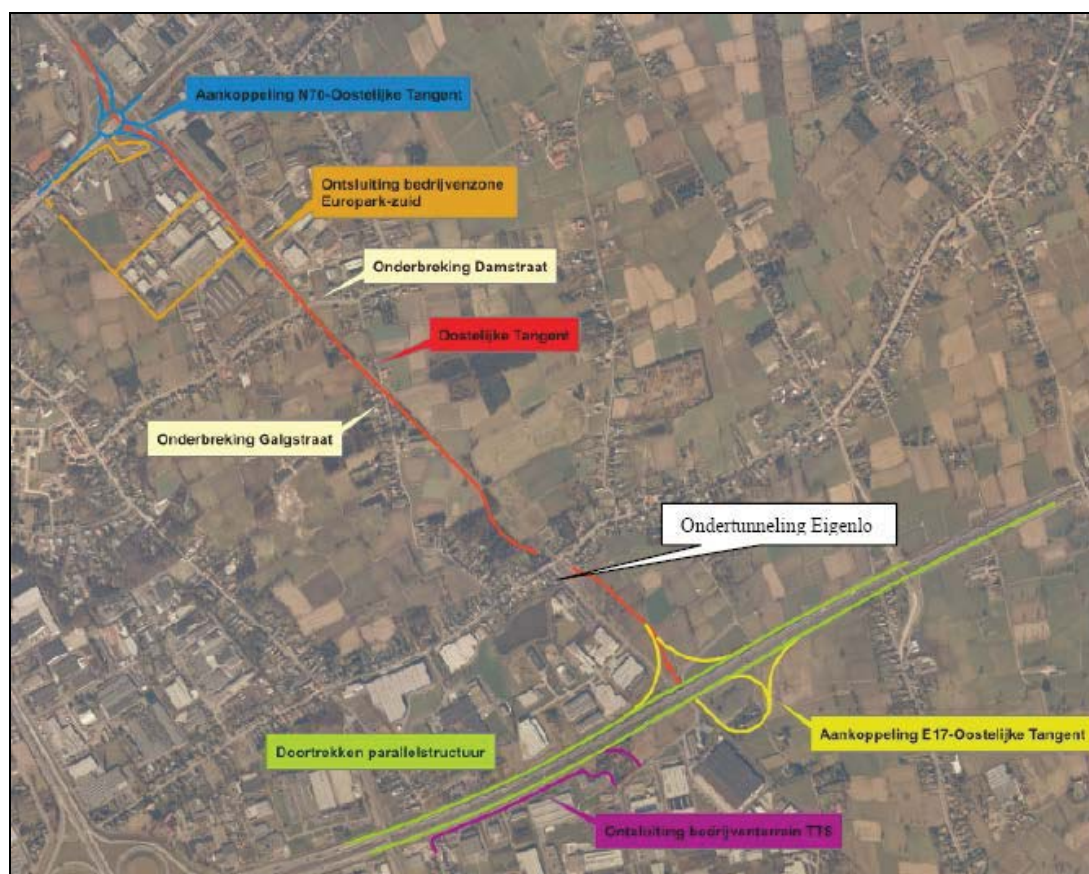
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke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



Projectfiche Wegen – Waasland – november 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 – november 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.

– verbindingsweg E34-N70:

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.

– parallelweg E17:

lengte 13,6 km	1 mio euro per km	13,6
verbreden van bruggen	2,5 mio euro per brug (6)	15
aanpassing complex N485		3
aanpassing complex N419		3
nieuw complex Kruibekesteenweg		3

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

Nog niet specifiek berekend, vermoedelijk rond de 2% van de aanlegkosten.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

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 – november 2012

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWW Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWW Oost-Vlaanderen

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

- Oostelijke tangent: opvolging via het stadscontract Sint-Niklaas. Betrokkenen: ARP, Infrabel, stad Sint-Niklaas
- verbindingsweg E34-N70: gemeente Beveren, Infrabel, ARP.
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwiindrecht: AWW

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 Zwiindrecht: 2015 is het vroegst haalbare om met de werken te beginnen – uitvoeringstermijn 2 jaar

4.2. processtappen

Oostelijke Tangent:

Als eerste stap in de opmaak van het GRUP worden de milderende maatregelen uit het MER opgelijst en wordt per punt aangegeven op welke wijze daaraan al dan niet gevolg gegeven wordt in het GRUP.

De discussie over de ontsluiting van de bedrijven op Europark Zuid te Sint-Niklaas is uitgeklaard: er was consensus in de GBC omtrent de oplossing en deze werd in een infomarkt toegelicht aan de bedrijven.

De geluidsstudie werd eveneens afgerond. De resultaten zullen verwerkt worden in de verdere plannen.

De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De mogelijke locaties voor de inplanting van deze buffers zijn onderzocht.

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 – november 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 was in 2012 opgenomen op het programma. De offertevraag was voorzien voor 2012 met 2015 als het vroegst haalbare om met de werken te beginnen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat in overleg met de Dienst MER na op welke wijze het plan-MER voor de parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht dient afgestemd te worden op het plan-MER voor de Oosterweelverbinding.

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 Wegen – R11/N171 – mei 2012

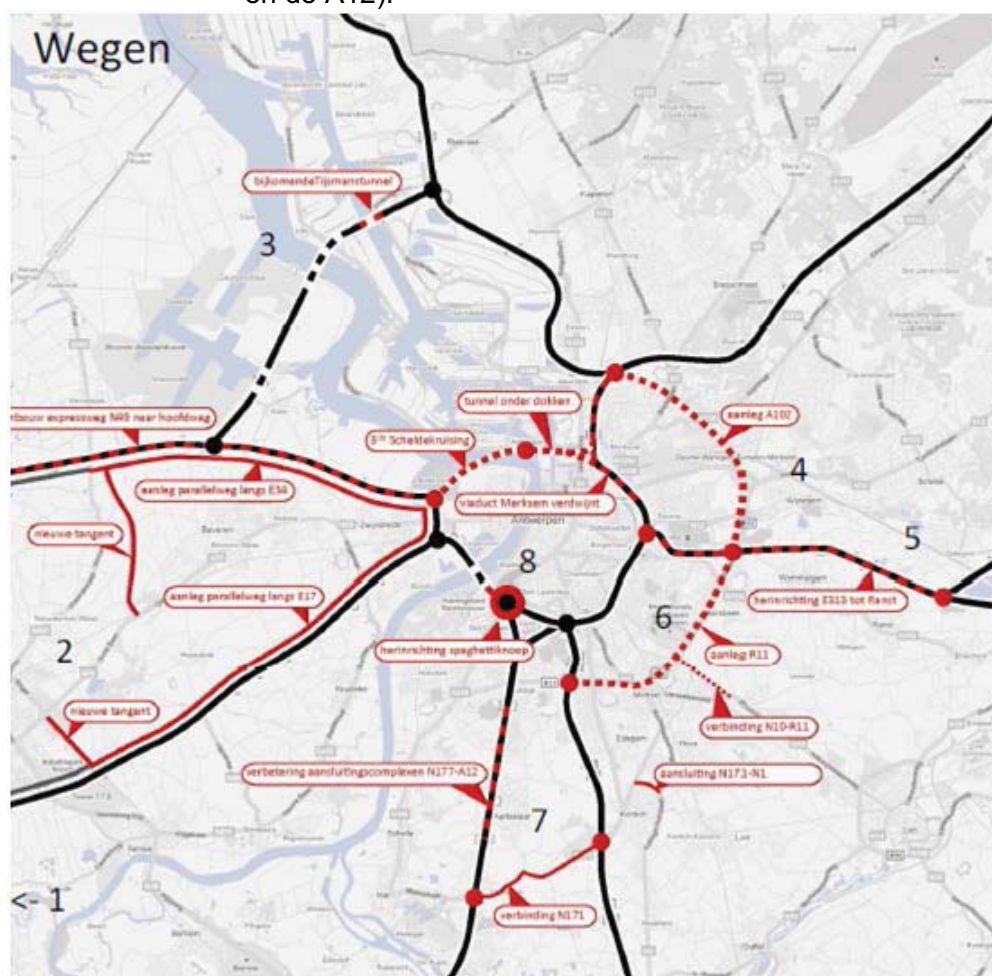
Projectfiche: doortrekking N171

6 november 2012

Omschrijving

Om het draineren van lokaal verkeer naar de E19 en de A12 te vergemakkelijken zijn bijkomende ingrepen nodig:

- De ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 (doortrekking N171, verbetering van de aansluitingscomplexen van de N177 en de A12).



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

:

Ontsluiting Rupelzone: 53,7 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:

Doortrekking 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 AWV Antwerpen

2.1. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

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

- Gemeenten zuid-ooststrand
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen
- Bedrijven, burgers, actiegroepen, ...

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- 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 koppeling aan andere projecten

Geen koppeling met andere projecten

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, ...).

Projectfiche Wegen – R11/N171 – mei 2012

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: Dynamisch Verkeersmanagement

9 oktober 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 basismetnet, 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 basismetlaag. 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 basismetnet 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	2,7	2.4	
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

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – november 2012

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	0	0,176	
2013	4.2		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
2013	4,90	
201x	24,00	

2.1.4 Spitsstrook

Net voor de zomer van 2012 werden 2 extra spitsstroken aangekondigd:

- E19 van Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in't-Goor
- E40 van Sterrebeek tot Heverlee en E314 van Heverlee tot Holsbeek

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	6,40		
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 aantakende 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 hoofdwegenet 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 Hoofdwegenet

De eerste voorwaarde voor DVM is afdoende informatie hebben over de actuele verkeerstoestand. Om de minimaal benodigde informatie m.b.t. de actuele verkeerssituatie op het hoofdwegenet in te winnen, dient het basismetnet 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 uitgebouwd.

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

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

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012	0,2		netwerk ANPR fase 2
2012	0,18	0,22	netwerk CCTV fase 1

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – november 2012

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

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

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

Het betreft hier volgende VMS-borden:

- 18 borden in de regio Brussel (zie hoger)

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – november 2012

- 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-Kruikeke

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – november 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
2012	1,50	
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 > Kruibeke en Linkeroever > Zwijnaarde (€25mio)
- E19 St.-Job < > Machelen (€ 27,2mio)
- A12 Antw.-Haven < > Antw.-Noord, Vallaar < > R1 en Meise > Stroombeek-Bever (€ 8mio)
- E40 Drongen < > Brussel (€ 24,9mio)
- R4 Destelbergen < > Merelbeke (€0,9mio)
- R0 volledig (€ 42mio)
- E40 Haasrode < > St.-Stevens-Woluwe (€10,8mio)
- E313 Lummen > Geel-Oost en Ranst > Lummen (€12,8mio)
- E314 Lummen < > Heverlee (€ 17,7mio)
- E340 Zoersel > Ranst en Ranst > Oelegem (€4mio)
- E411 Wallonië > Leonard (€2,6mio)

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

2.1.12 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 – november 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	2013	In functie van budgetaire middelen
2.1.5 Spitsstrook	Project in voorbereiding	E19N: einde zomer 2013; E40/E314 fase1 begin zomer 2013, fase 2 najaar 2013, fase 3 2015?
2.1.7 Bewaking, monitoring en netwerk Basismonitoring Vlaams	Project in uitvoering	31/12/2012
2.1.8 Hoofdwegennetwerk	Q3 2011	In functie van budgetaire middelen
2.1.9 Beveiliging parkings	Q4 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 Wegen - E314 / E34 – november 2012

PROJECTFICHE: E314 / E34

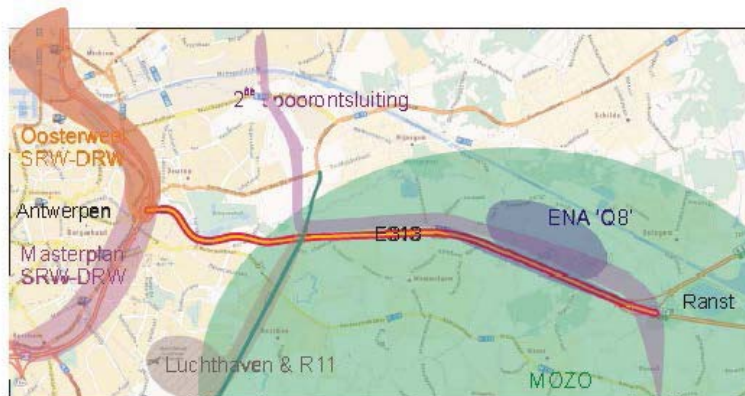
7 november 2012

1. Project

1.1. 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.

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.

Projectfiche Wegen - E314 / E34 – november 2012

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 plan-MER lijkt het reeds waarschijnlijk een fasering te kunnen door te voeren:
 - a. van 3 naar 4 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, R1 Antwerpen
 - b. verkeerswisselaar E313/R11/A102,
 - c. aansluitende hoofwegen: A102
 - d. aansluitende hoofwegen: R11bis
 - e. van 4 naar 5 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, R1 Antwerpen

Fase a+b+e wordt op basis van het lopende MER en het meer gedetailleerde ontwerp nu geraamd op 120 mio euro, incl btw, incl onteigeningen.

Fasen c en d vormen noodzakelijke maar afzonderlijke projecten, hier niet opgenomen.

2.3. toelichting bij kostenraming

Ruwe kostenraming. Te verfijnen op basis van verder ontwerp.

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

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

2.5. Financieringswijze

Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op eigen investeringsbegroting

Projectfiche Wegen - E314 / E34 – november 2012

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
- bedrijventzone 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 (indicatief).

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 van 13/3/2012 tot 30/4/2012,

De dienst Mer heeft alle reacties en adviezen uit de inspraakperiode verwerkt in een richtlijnennota (augustus 2012). De richtlijnen bepalen de inhoudsafbakening, de reikwijdte en het detailleringsniveau van het op te stellen plan-MER.

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

Opmaak plan-MER	Vanaf april 2012
Goedkeuring plan-MER	Mei 2013
Beslissing Vlaamse Regering	3 ^e kwartaal 2013

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

Projectfiche Wegen - E314 / E34 – november 2012

Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	Medio 2014
Start werken	Medio 2015

4.3. koppeling aan andere projecten

Andere projecten deeluitmakend van het MP2020:

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

Andere projecten buiten het MP2020:

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

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

Deze spitsstrook werd inmiddels in gebruik genomen (september 2011). Een evaluatierapport door het Vlaams verkeerscentrum omtrent de (positieve) resultaten werd inmiddels neergelegd.

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 Weweg - verbindingsweg N171-N1 - november 2012

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

oktober 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:

Studie:

projectMER: 100.000 euro

studie (voorontwerp, ontwerp, uitvoeringsplannen, meetstaat): 200.000 euro (+/- 900 m nieuw weg, qua kunstwerken: enkel duikers nodig ter hoogte van de beken)

Uitvoering:

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.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Vermoedelijke geen deelprojecten

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

- Lokale overheden

Projectfiche Weweg - verbindingsweg N171-N1 - november 2012

- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

De studie voor deze werken dient nog opgestart te worden. Een MER zal noodzakelijk zijn voor dit project.

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.

4.2. 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.
2. Uitvoering project-MER-studie
3. Opmaak ontwerpplannen
4. Grondverwervingen
5. Bouwaanvraag
6. Aanbesteding en uitvoering der werken

5. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

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

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

Projectfiche Wegen – N49 - november 2012

Projectfiche: N49

8 oktober 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 - november 2012

Voor de projecten op grondgebied Oost-Vlaanderen kunnen de deelprojecten naar bouwkost toe als volgt geraamd worden:

- Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat, en nieuwe aansluiting naar R4: 5 miljoen euro
- Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat: 3,5 miljoen euro
- Brug over N49 thv Oosthoekstraat: 3,5 miljoen euro
- Brug over N49 thv Stroomstraat: 4 miljoen euro
- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat): 7,5 miljoen euro
- Fietspad Aalstgoed – N434: 0,5 miljoen euro
- Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef: 1,5 miljoen euro
- Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg: 7,5 miljoen euro
- Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas: 3 miljoen euro
- Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410: 1 miljoen euro
- Brug over N49 thv N410a + aanleg 2 rotondes : 3.5 miljoen euro
- Tunnel(of brug) thv Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
- Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
- Aanpassingen aan laterale wegen langs N49: 7 miljoen euro
- Realisatie bochtverbetering te Maldegem: 5 miljoen euro

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 = 3miljoen 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

Projectfiche Wegen – N49 - november 2012

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: geraamde bouwkost 7,5 mio euro
- tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo): geraamde bouwkost 7,5 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 lopende, einde van de werken voorzien in december 2012)*
- Indicatief driejarenprogramma 2015: 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. Vanwege de geplande uitbreiding van de bedrijvenszone (BEK Assenede-Zelzate) dient de ontsluiting van Assenede en deze bedrijvenszone opnieuw te worden bestudeerd, en zal een MER en RUP nodig zijn. Vandaar het opschuiven van de timing.
- Indicatief driejarenprogramma 2015: 2,5 mio euro voor de bouw van de brug in de Stroomstraat te Assenede
- Later te budgetteren (na 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 (na 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:
 - Voor 2012: 1.200.000 € voor een studiebestek voor alle deelprojecten t.h.v. het Schipdonk- en Leopoldkanaal (ondertussen al aanbesteed)
 - 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).

Projectfiche Wegen – N49 - november 2012

3. **Projectmanagement**

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Een aantal deelprojecten werden destijds als 'gevaarlijke punten' geselecteerd en aan TV3V opgedragen:
 - Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Het MER-rapport en het ontwerp zijn in opmaak. Voor de opmaak van het plan-MER werd hieraan de omleidingsweg te Lembeke gekoppeld, als milderende maatregel
 - Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. Het technisch ontwerp is afgewerkt. Aan dit project werd de voorafgaandelijke realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg te Balgerhoeke gekoppeld, als milderende maatregel.

Na beëindiging van de TV3V-opdracht gebeurt de verdere aanbesteding en opvolging van deze projecten door AWV.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Project	Project-eigenaar
omvorming N49 Expresweg - Vak Oost-Vlaanderen: Zelzate- Maldegem	
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat, en nieuwe aansluiting naar R4	AWV
Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat	AWV
Brug over N49 thv Oosthoekstraat	AWV
Brug over N49 thv Stroomstraat	AWV
Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat)	AWV – TV3V
Fietspad Aalstgoed – N434	AWV
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	AWV
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	AWV – (TV3V)
Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas	AWV
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410(	AWV
Brug over N49 thv N410a + aanleg 2 rotondes)	AWV
Tunnel(of brug) thv Vakebuurtstraat	AWV
Brug (of tunnel) thv Passiedreef- Vakebuurtstraat	AWV
Aanpassingen aan laterale wegen langs	AWV

Projectfiche Wegen – N49 - november 2012

N49

Realisatie bochtverbetering te Maldegem AWV

Vak West-Vlaanderen: Damme - Knokke AWV
Ombouw N49 Damme (inclusief laterale
weg (Kanaal Schipdonk) en aanpassing
onderdoorgang brug N49)

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

- Gemeentebesturen
- Provinciebestuur
- Nutsmaatschappijen, polderbesturen,...

4. Timing

4.1. 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 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 2015)
- 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.

Projectfiche Wegen – N49 - november 2012

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 (NZ-Kempen)

17 oktober 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 Wegen – Brug Geel – Oevel / NZ Kempen - november 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
- naar alle waarschijnlijkheid zal een project van Aquafin worden geïntegreerd in het afwateringssysteem van project Noord zuid Kempen. Dit wordt nog verder onderhandeld met de betrokken partijen.

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 Wegen – R4 Oost - november 2012

Projectfiche: R4 Oost

10 oktober 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 - november 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	9,5
9. Aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	4,5

Totaal : 85,4

Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 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 (aanbesteding 13 november 2012)
- knooppunt 9 : bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start 22 oktober 2012, einde najaar 2013 (150 werkdagen)
- knooppunt 8 : bouwaanvraag ingediend, start medio 2013 termijn 1,5 jaar

Projectfiche Wegen – R4 Oost - november 2012

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

Projectfiche: Sluizen – Van Cauwelaertsluis

5 november 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 – november 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.

4.3. koppeling aan andere projecten

Niet van toepassing.

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

15 oktober 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 toegangstaketsels zijn in een zeer slechte toestand.

De herstellingswerken, die regelmatig (doch op onvoorspelbare tijdstippen) nodig zijn, leiden tot de tijdelijke buitengebruikstelling van de sluis, hetgeen hinder en wachttijden veroorzaakt.

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen.

Door de renovatie zal de levensduur van de sluis stijgen. De constructies worden vernieuwd en versterkt en de schade die de sluis de voorbije jaren opliep, wordt hersteld.

In de MKBA (2003) werden de volgende 3 varianten voor de renovatie van de Royerssluis bestudeerd:

- Infrastructuurscenario 1. De “zachte renovatie” omvat een vernieuwing van de sluis met behoud van de bestaande inplanting en contouren van de sluis. De lengte blijft dezelfde als die van de huidige sluis (182,50 meter). De breedte echter zal wegens het plaatsen van een voorwand van 22 meter op ca. 21 m worden gebracht.
- Infrastructuurscenario 2. De “harde renovatie 36 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - Breedte: 36 meter.
- Infrastructuurscenario 3. De “harde renovatie 27 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - Breedte: 27 meter.

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

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2012

- 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 - november 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 – 03/2013
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 07/2013
- MER - ontheffingsdossier: 08/2012 – 06/2013

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2012

- Ontwerpstudie: 12/2012 – 02/2014
- 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. Een optimalisatie van het tracé en concept van de tunnels in het Albertkanaal is actueel in een eindfase van onderzoek.

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 Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) werd overleg gepleegd over het bestaande pompstation aan de Sloepenweg. Alle betrokken partijen (AMT, GHA, BAM en de Hogere Zeevaartschool) hebben hierbij de onverenigbaarheid tussen het bestaande pompstation en de plannen voor de renovatie van de Royerssluis en omgeving gemotiveerd. Daarop heeft het VIOE besloten de beschermingsprocedure voor dit pompstation niet op te starten.

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

Aan AWW wordt alvast gevraagd de doortocht door uitzonderlijk vervoer te bekijken naar technische randvoorwaarden voor de wegnis. Dit gebeurt via simulaties op de voorontwerpplannen.

Projectfiche Sluizen– Royerssluis - november 2012

Aan GHA is akkoord gevraagd over de randvoorwaarden (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, ...) van het voorontwerp. Dit overleg is voor 90 % 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.

Door het Waterbouwkundig labo werden vaarsimulaties uitgevoerd met een vierbaksduwvaartkonvooi. Hierbij werd het in- en uitvaren van de sluis van en naar de Schelde bekeken en de nautische randvoorwaarden voor de toegangsgeul bepaald. Uit deze analyse blijkt dat voor een veilige toegang tot de nieuwe Royerssluis er aan de Scheldekant een geleidewerk over een totale lengte van 600 m verdeeld over de 2 oevers noodzakelijk is.

5.2. Actualisatie MKBA

De actualisatie van de MKBA start in november 2012. De uitvoeringstermijn bedraagt 9 kalendermaanden.

6. Risicomanagement

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

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –november 2012

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

7 november 2012

Omschrijving

Het project omvat 2 onderdelen:

- Vertunneling R11 tussen aansluitingen E19 en E313.
- De verbinding N10 - R11 te Mortsel.

Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv. Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidoostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidoostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.

Om aan deze beide problemen een oplossing te bieden wordt daarom een vertunnelde verbinding gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid. Tevens wordt de verbinding tussen de N10 Liersesteenweg en de R11 in strakke bundeling met de spoorlijn onderzocht om specifiek de doortochten van Mortsel en Borsbeek te ontlasten. Er wordt verder onderzocht hoe dit best gerealiseerd kan worden.

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.

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. Bovendien blijkt uit het participatietraject van het Streefbeeld R11 dat naast een cut&cover-variant ook een geboorde uitvoeringsvariant voor de R11bis zal moeten onderzocht worden in het plan-Mer R11bis/A102.

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 ramingen van de bouwkost van deze projecten t.b.v. de beslissing van de VR van 22-09-2010 bedraagt:

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –november 2012

Vertunneling R11:	530	milj euro
Verbinding N10 – R11:	10	milj euro

Totaal: 540 MEURO

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 2013 op de basisallocatie is MDU MH216 7310.

1.3. toelichting bij kostenraming

De kosten werden geraamd op basis van analoge projectramingen (bvb Kempense NZ-verbinding).

Voor de R11 zullen de kosten verhoogd worden met deze noodzakelijk voor de herinrichtingskosten van de bovenliggende wegenis.

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

Het is aan te bevelen hiertoe 1 tot 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

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 (voor MP2020 OWV) werd ir. Jaak Polen aangesteld.
- Als procesbegeleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.
- Als procesleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd Wouter Van Herck (WA) aangesteld.

2.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWW-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

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 – november 2012

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
 - o Start: begin 2013
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
 - o opmaak GRUP, in combinatie met opmaak plan-MER: januari 2013
 - o project-MER tegen half 2015 *
 - o stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2015 – begin 2016 *
 - o onteigeningen: ten vroegste begin 2016*
 - o start der werken: medio 2017*

* snelst haalbare temijnen

3.2. processtappen

Streefbeeld

Minister Hilde Crevits heeft de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld te begeleiden in overleg met de betrokkene gemeenten en alle stakeholders.

Met dit streefbeeld wil de Vlaamse overheid in overleg met de verschillende partners een visie ontwikkelen voor de R11, en dit zowel voor de lokale bovengrondse R11, als voor de vertunnelde doorgaande R11 (vanaf nu R11bis genoemd).

Bij de ontwikkeling van deze visie staan de volgende doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen centraal: verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

Naast een verkeerskundig concept zal het streefbeeld dus ook een ruimtelijke visie op de R11 moeten bevatten. Een multimodale aanpak zal hierbij doorheen heel het proces het uitgangspunt vormen.

In de scope van dit streefbeeld kunnen geografisch de volgende onderdelen worden aangeduid:

- Het segment van de R11 tussen de E34 en de E19 (van kilometerpunt 1,0 tot 9,5).
- De nieuwe verbinding tussen de N10 en de R11.

Bij de uitwerking van het streefbeeld wordt er over gewaakt 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 een aansluiting onderzocht 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.

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties)

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –november 2012

werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse ooststrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis en N10.

Plan-Mer

Zowel in de richtlijnen van het plan-MER voor de Oosterweelverbinding, het plan-Mer voor de A13/E34 tussen de verkeerswisselaars Antwerpen-Oost en Ranst, en het plan-Mer voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, stelt de dienst Mer, dat de volgende MER's qua eindresultaten afgestemd worden:

- Oosterweelverbinding
- A102/R11-bis
- E313/E34
- De Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Enkel het plan-Mer voor de A102/R11bis werd nog niet opgestart. Daarom werd vanuit de procesarchitectuur achter Poort-Oost de vraag gesteld om zo snel mogelijk een plan-Mer op te starten voor de R11bis/A102 (momenteel aanbesteding voorzien in 2013 door AWW, nota aan de VR in opmaak).

Uit het participatietraject dat wordt gevoerd in het kader van het streefbeeld R11bis/A102, blijkt duidelijk dat minstens twee uitvoeringsvarianten moeten worden meegenomen; een cut&cover- en een boorvariant.

Streefbeeld en plan-Mer zullen tegelijkertijd worden opgemaakt. Wisselwerking tussen deze processen zal beide een grotere relevantie geven. Bepaalde onderzoeksvragen uit het streefbeeld (Klein Zwitserland, groene berm,...) kunnen moeilijk of niet worden opgelost zonder input uit het MER. Vice-versa is het verkeerskundig en ruimtelijk onderzoek uit het Streefbeeld een belangrijke input voor het MER.

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. Het Streefbeeld behandelt nu zowel A102 als R11bis.
- verbinding N10 met de R11 te Mortsel

Andere projecten buiten het MP2020:

- Inzake het onderdeel ondertunneling van de R11 ter hoogte van de luchthaven Deurne moeten de werken, als gevolg van een Europese veiligheidsrichtlijn tbv de exploitatie van de luchthaven dringend aangevat worden.
- aansluiting van een mogelijk bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven

4. Risicomanagement

Tot op heden werden voor de R11 bis geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –november 2012

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 verwijlinteresten.