

Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 13
ingediend op 29 mei 2013 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Vierde 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
 - Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Derde voortgangsrapportage
 - Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 12: 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	6
1.3.1. Algemeen	6
1.3.2. Havenroute.....	6
1.3.3. Hoboken-Hemiksem	7
1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht	7
1.3.5. Districtenroute.....	7
2. Oosterweelverbinding.....	9
2.1. Beslissing Vlaamse Regering.....	9
2.2. Organisatorische implicaties	9
2.2.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever	9
2.2.2. Noriant	9
2.2.3. Poort Oost	9
2.3. Projectteam Oosterweelverbinding	10
2.3.1. Verfijning conceptontwerp	10
2.3.2. Verkeersmodel.....	10
2.3.3. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)	10
2.3.4. Onteigeningen	11
2.3.5. Nutsleidingen.....	11
2.3.6. Lobroekdok	11
2.3.7. Bouwdok.....	12
2.3.8. Minder Hinder	12
2.3.9. Royerssluis	12
2.3.10. Protocollen.....	13
2.4. Projectteam financiering/structurering	13
2.4.1. Reorganisatie	13

2.4.2. Financieel model.....	15
2.4.3. EIB	16
2.5. Planning	16
2.6. Kostprijs en financiering.....	17
2.7. Risicobeheersing.....	17
2.7.1. Risico's RoTS.....	17
2.7.2. Planningsrisico's.....	17
3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	18
3.1. Inleiding	18
3.2. Agentschap Wegen en Verkeer	18
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	18
3.2.2. Poort Oost	18
E34/E313.....	18
A102	19
R11	20
3.2.3. Brug Geel-Oevel.....	20
3.2.4. Waasland	21
3.2.5. N49.....	21
3.2.6. R4 Gent	21
3.2.7. Spaghettiknoop	22
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....	22
3.2.9. Doortrekking N171.....	22
3.3. De Lijn	22
3.4. De Scheepvaart	23
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart.....	23
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	23
Algemeen	23
Specifiek.....	23
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW).....	24
3.5.1. Royerssluis	24
3.6 Fietsprojecten	25
Bijlagen	
Bijlage 1: Overzichtstabel	27
Bijlage 2: Projectfiches	37
Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding	189

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 (basisrapportage) na bovenvermelde beslissingen en op 10 november 2011, 3 mei 2012 en 15 november 2012 volgden de eerste drie voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een vierde voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 15 november 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 of vielen;
- 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 projectfiche niet langer actueel was een geactualiseerde projectfiche vinden. Ten slotte 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 of was verantwoordelijk voor de volgende projecten:

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

BAM betracht hierbij om de continuïteit van werken in uitvoering te garanderen, en bij voorkeur deze werken af te ronden (m.n. Spoorbruggen Albertkanaal, Burchtse Weel en de fietspaden) 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 alle deelprojecten (Tramlijn Deurne – Wijnegem, inclusief stelplaats, en Tramlijn Mortsel – Boechout) de beschikbaarheidscertificaten waren afgeleverd en de tramexploitatie was aangevat.

De projectcoördinatie Brabo 1 is ondertussen door BAM definitief overgedragen aan De Lijn en AWW met uitzondering van de opvolging en de coördinatie van enkele punten, die een taak van BAM blijven, zo onder meer de aflevering van de Voltooïngscertificaten (uiterlijk bij afloop van de waarborgperiode van twee jaar voor de onderdelen buiten Configuratie), en de bijstand aan de Opdrachtgevers aangaande de praktische afwikkeling van gebeurtenissen, die zich vóór de aflevering van de Beschikbaarheidscertificaten hebben voorgedaan.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

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

Het voorontwerp voor het deeltraject Leien fase 2 (inclusief Operaplein) en zone Hardenvoort werd op 17 januari 2013 door de stuurgroep Brabo 2 goedgekeurd.

Planning

Op basis van de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 is in het najaar 2011 een definitieve planning opgemaakt. De globale planning lijkt in hoofdlijnen nog altijd haalbaar, of met andere woorden een contractsluiting in het voorjaar 2014. Het project-MER en het vervolgens aanvragen en bekomen van de stedenbouwkundige vergunning, en tenslotte een gunstige afloop van de gunningsprocedure (finale onderhandelingen na het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning) zijn belangrijk voor de planning.

Kostprijs

Er zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage.

Overdracht gewestwegen aan Stad Antwerpen

De Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen en de stad Antwerpen voeren momenteel besprekingen over de overdracht van gewestwegen (cfr. Beslissing VR dd. 29/09/2010).

1.2. Watergebonden projecten**1.2.1. Noorderlaanbrug**

Na de overdracht van het bruggedeelte van de Noorderlaanbrug aan nv De Scheepvaart op 18 september 2012 bij authentieke akte, werden de aanloophellingen en de traminfrastructuur op het bruggedeelte, onderdeel van het project Brabo 2, aan AWW en aan de Lijn NV overgedragen, ook bij authentieke akte.

1.2.2. Spoorbruggen

Er zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage.

1.2.3. Van Cauwelaertsluis

Dit project is afgerond.

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 het aanvangsbevel gegeven op 7 december 2012. De voorlopige oplevering is voorzien voor juni 2013. Eandis zal aansluitend verlichting plaatsen.

1.3.3. Hoboken-Hemiksem

Er worden fietspaden aangelegd in VIIe-Olympiadelaan en De Bruynlaan. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op 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 VIIe 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 werd een gemeentelijk RUP opgemaakt. Het RUP werd goedgekeurd door de bestendige deputatie op 14 november 2012. Het bijhorende onteigeningsplan werd aansluitend goedgekeurd door de bevoegde minister op 25 februari 2013 en overgemaakt aan het aankoopcomité met de opdracht om de benodigde gronden te verwerven.

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 3,9 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. Voorlopige oplevering is voorzien op 24 mei 2013.

Voor het deel Beatrijslaan-Astridlaan zijn de werken in uitvoering. Voorlopige oplevering is voorzien in juni 2013.

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.

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor het onderdeel Dorp aan de Stroom werd ingediend op 22 maart 2013.

Het deel Kaaipein is afhankelijk van een investering voor de verhoging en versteviging van de waterkering. De delen Scheepswerf en de aansluiting tussen Scheepswerf en Dorp aan de Stroom zijn afhankelijk van projectontwikkelaars die deze gronden willen saneren en residentiële projecten uitvoeren. In afwachting van deze investeringen wordt een omleiding voorzien over fietssuggestiestroken langs Kerkstraat (verkeersarm) en Dorpstraat (verlengde van Astridlaan voor alle verkeer).

1.3.5. Districtenroute

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

De totale kost wordt geschat op 6,5 miljoen euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De

start der werken is te voorzien najaar 2013. De eerdere ontwerpen werden na een bespreking met het nieuwe stadsbestuur en de brandweer aangepast. Dit verklaart de aanpassing van de timing ten opzichte van de vorige rapportage.

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

2.2.1. 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 heeft 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 optimalisatiesuggesties in (zie 2.3.1). Deze eerste fase werd opgeleverd in april 2013.

2.2.2. Noriant

Bij een vorige voortgangsrapportage werd uitgebreid ingegaan op het akkoord dat met Noriant werd bereikt over de aanmelding bij de Europese Commissie en een periode van stilstand. Dit akkoord werd zoals afgesproken ter inzage gelegd voor de commissieleden.

De aanmelding bij het 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 noteren. DG Markt heeft deze adviesvraag nog steeds in behandeling. Ondertussen werd de standstill periode eenzijdig verlengd tot 1 maart 2013, en vervolgens in overleg met Noriant nogmaals verlengd tot 2 juli 2013.

2.2.3. Poort Oost

Binnen de procesarchitectuur van Poort Oost wordt er over gewaakt dat de voortgang van de 7 projecten die hier worden opgevolgd van dezelfde data uitgaan als deze die gehanteerd worden voor het plan- MER Oosterweelverbinding binnen het Masterplan 2020.

Ook op vlak van communicatie wordt er gestreefd naar een goede afstemming tussen Poort Oost en Oosterweelverbinding. Als gevolg hiervan werd de webstek www.bamnv.be geactualiseerd en ingepast in www.poortoost.be.

2.3. Projectteam Oosterweelverbinding

2.3.1. Verfijning conceptontwerp

De verfijning van het conceptontwerp vormt de eerste fase van de opdracht van het studiebureau RoTS. Zij werd opgeleverd in april 2013. Dit conceptontwerp levert een gedetailleerde analyse van de technische haalbaarheid, de risico's en de kostprijs. Tijdens deze fase werden twee optimalisaties voorgelegd aan het Politiek Stuurcomité en er goedgekeurd. Het gaat om een uitvoeringsvariant van de tunnels in het Albertkanaal waarbij de afgezonken elementen vervangen worden door een cut & cover-oplossing, en om het aanpassen van de aansluiting op de R1 ter hoogte van Schijnpoort waarbij de aansluiting overzichtelijker en efficiënter wordt ontworpen.

De raming van wege RoTS wordt verder behandeld onder 2.6.

2.3.2. Verkeersmodel

Zoals in voorgaande rapportage gemeld is het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) op 15 oktober 2012 gestart met zijn doorrekeningen met het model 3.6.1. Het gaat hier in eerste instantie om de ontwikkelingsscenario's uit de bijzondere richtlijnen van de Dienst MER van 26 juli 2012.

Deze doorrekeningen werden door de MER-coördinator samengebracht in het ontwerpdocument "verkeerskundige analyse : tussentijdse conclusies" van 24 april 2013, dat voorgelegd werd aan de adviesinstanties. Mede op basis van dit document en de vergaarde adviezen zal de dienst MER aanvullende richtlijnen publiceren rond einde mei 2013 (zie 2.3.3).

Vervolgens zal het VVC de doorrekeningen leveren van de ontwikkelingsscenario's gecombineerd met de relevante exploitatievarianten.

Van al deze uitkomsten wordt aansluitend gebruik gemaakt om het financieel model bij te stellen (zie 2.4.2).

2.3.3. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)

Voor de opstart van het plan-MER-procedure verwijzen we naar de voorgaande rapportages. 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. Het verslag van deze doorrekeningen werd ondertussen gevalideerd in een rapport van de MER-deskundige Mobiliteit en werd overgemaakt op 26 april 2013 aan de adviesinstanties ter bespreking op 17 mei 2013. Deze aanvullende richtlijnen zullen aansluitend gepubliceerd worden rond einde mei.].

Verwacht wordt dat het Plan-MER procedure in het najaar 2013 afgerond zal zijn.

De opmaak van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport is opgestart. Tevens werd de MKBA opgestart op basis van de vernieuwde methodologie zoals door het beleidsdomein MOW werd vastgesteld. Voorbereidende studies en gesprekken zijn opgestart op het gebied van tunnelveiligheid en wegenveiligheid.

2.3.4. 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 gelegenheden voordoen binnen het afgebakende projectgebied.

2.3.5. Nutsleidingen

Met het uitsturen van verplaatsingsbevelen wordt gewacht om nutteloze verplaatsingen te vermijden. Slechts bij gunstige gelegenheden wordt van dit principe afgeweken.

Zo zal 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 bijzonder geval betreft het verplaatsen van de zogenaamde “smeerpipj” nabij het Lobroekdok. Nv De Scheepvaart dient deze leiding te verleggen t.g.v. de verruiming van de bocht van Merksem op het Albertkanaal. BAM kan van deze gelegenheid gebruik maken om dezelfde leiding te verplaatsen nabij het Lobroekdok. Dit biedt voordelen op het vlak van uitvoeringshinder en kostprijs.

2.3.6. Lobroekdok

Het bodemsaneringsproject voor het Lobroekdok is opgestart in 2012.

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 en wordt op korte termijn overgemaakt aan de stad Antwerpen..

Voor het verwijderen van de boten in het Lobroekdok dient BAM te beschikken over een politionele toezichtsbevoegdheid. Dit dossier werd voorgelegd voor advies bij het departement Diensten Algemeen Regeringsbeleid, en bevindt zich actueel bij het departement MOW waar advies van Inspectie Financiën zal worden ingewonnen.

Het Lobroekdok moet in de toekomst de afwatering blijven verzorgen van het naastgelegen waterzuiveringsstation en van de R1. In het concept van 2010 verloopt deze afwatering parallel aan de R1 naar het Albertkanaal. De Stad Antwerpen heeft in 2012 een alternatief voorgesteld via de IJzerlaan naar het Asiadok. Deze oplossing biedt voordelen op vlak van leefkwaliteit en stadsontwikkeling, zeker in combinatie met de afbraak van de IJzerlaanbrug en de herinrichting van de zones ter hoogte van de huidige aanloophellingen. Het huidige stadscollege wil het alternatief meer in detail onderzoeken en zal binnenkort haar standpunt hierover bekendmaken.

2.3.7. Bouwdok

Waar bij voorgaande voortgangsrapportages uitgegaan werd van een bouwdok dat 24 tunnelementen moest verwerken, is dank zij de oplossing van de gestapelde tunnels in het Albertkanaal, het aantal beperkt tot de 8 elementen van de Scheldetunnel.

De 4 mogelijke locaties van een bouwdok zijn:

- Verrebroekdok fase III op Linkeroever;
- Binnen de locatie Saeftinghedok op Linkeroever;
- Het bouwdok “Boudewijn” in Zeebrugge;
- Het bouwdok Rijkswaterstaat te Barendrecht.

Voor wat betreft de twee locaties op Linkeroever is de definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering van het GRUP voor de afbakening van het zeehavengebied Antwerpen op 30 april 2013 een belangrijke stap.

Op 29 april 2013 heeft het GHA – omwille van de timing van natuurcompensaties en de timing van opties van aanliggende bedrijven – te kennen gegeven dat de locatie Verrebroekdok fase III onmogelijk is geworden. Zodoende blijven nog 3 locaties mogelijk.

Voor wat betreft Zeebrugge blijkt een oplossing procedureel en technisch mogelijk binnen het SHIP-Zeebrugge.

De optie Barendrecht blijft open indien de bouw van de Blankenburgtunnel niet interfereert met de bouw van de Scheldetunnel.

2.3.8. Minder Hinder

De interferentie tussen de projecten Oosterweelverbinding en Brabo 2 worden op dit ogenblik onderzocht met de betrokkenen.

Meer in het algemeen is op 26 april 2013 het overleg binnen de Stuurgroep Impactmanagement opgestart tussen alle stakeholders om de minderhinderaanpak bij infrastructuurwerken in de Antwerpse regio naar de toekomst te organiseren. De volgende stakeholders waren uitgenodigd: nv De Scheepvaart, NV De Lijn, NV GHA, Stad Antwerpen, Verkeerspolitie, NV BAM, AWV, W&Z NV, Scheepvaartpolitie en Federale Politie. Werkgroepen zullen aansluitend opgestart worden rond de volgende thema's:

- Afbakenen scope stuurgroep en hinderfiches;
- Coördinatie werven zuid (Brusselstraat, fietspaden Singel, Brederodestraat);
- Hiaten in het fietsroutenetwerk;
- Fasering Brabo 2.

De volgende stuurgroep is voorzien in juni 2013.

2.3.9. Royerssluis

Rekening houdend met een inplanting van de sluisdeuren aan de zuidzijde van de sluis, en met het feit dat de renovatie van de Royerssluis voorzien is in dezelfde periode als de bouw van de Oosterweelverbinding, zijn er zowel technische als financiële argumenten en redenen vanuit minder-hinder om de beide werken gelijktijdig uit te voeren.

Het Politiek Stuurcomité van 30-01-2013 heeft zijn voorkeur voor de gelijktijdige uitvoering bevestigd, en gevraagd om beide projecten zowel in timing als op technisch en op het vlak van minder-hinder op elkaar af te stemmen.

2.3.10. Protocollen

Ter concretisering van de randvoorwaarden voor het ontwerp (RoTS), de bouw en het onderhoud van de Oosterweelverbinding, dienen een reeks protocols opgesteld of geactualiseerd te worden met belanghebbende partijen. (zie voorgaande rapportages).

In het kader van het conceptontwerp door RoTS dienen bepaalde van deze protocols opnieuw geëvalueerd en geactualiseerd te worden.

Tijdens de afgelopen periode werden de volgende onderdelen behandeld:

- Met nv De Scheepvaart: vaargeulbreedte tijdens de werken, timing afbraak IJzerlaanbrug, afwatering Lobroekdok, afwatering Schijn, timing renovatie Royerssluis, ...
- Met het GHA: zwaaiikom ter hoogte Amerikadok, aanleggen van een aanvaarberm, ...
- Met de afdeling Maritieme Toegang: vaargeul in de Schelde (breedte, diepte), gewicht vallend anker, gewicht zinkende schepen, ...
- Inzake de grondoverschotten zijn besprekingen met de firma Wienerberger en met de Provincie doorgegaan om terreinen in Rumst beschikbaar te stellen.

2.4. 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).

2.4.1. Reorganisatie

De Algemene Vergadering van de NV BAM van 13 mei 2013 heeft de heer Rudi Thomaes aangesteld als bestuurder. De Raad van bestuur van 17 mei 2013 heeft de heer Thomaes benoemd tot voorzitter in vervanging van de heer Karel Vinck. De nieuwe voorzitter en bestuurders worden aangesteld voor een periode van 1 jaar.

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. In juli en september zijn er technische vergaderingen doorgegaan met DG Markt en DG Move samen, teneinde uitsluitsel te krijgen over deze technische redenen. In december 2012 vond er een technische vergadering plaats met DG Markt en werd afgesproken om een round-up te maken van alle elementen die tijdens het overleg aan bod zijn gekomen en te antwoorden op enkele resterende vragen. Het antwoord van de Europese commissie wordt voor de zomer van 2013 verwacht.

Uit dit onderhoud is de vraag van de Europese Commissie naar voren gekomen betreffende de relatie van de Liefkenshoektunnel (en het traject R2 van E34 Linkeroever tot de aansluiting met A12/E19 rechteroever) tot het TEN-T-netwerk. Het was eerder al aangegeven dat dit traject hiervoor in aanmerking komt en het past in de visie van de Europese Commissie inzake de uitbouw van het Europese kernnetwerk (corridors en knooppunten). De Europese Commissie vraagt nu een formele uitspraak van de Vlaamse overheid teneinde ook in dit dossier te kunnen oordelen over het feit dat de toepassing van de Europese Tolrichtlijn op beide Scheldekruisingen, als zijnde behorende tot eenzelfde verbonden verkeersinfrastructuur, sluitend is.

De Vlaamse regering heeft inmiddels haar intentie te kennen gegeven om het segment R2 op te waarderen tot onderdeel van het TEN-T, tegen het ogenblik dat met het openen van de Oosterweelverbinding en het sluiten voor vrachtverkeer van de Kennedytunnel, de verkeersstromen zich herleggen en het traject R2 meer intensief gebruikt zal worden, ook door het doorgaande verkeer.

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

- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake overheidsopdrachten (toekennen concessie aan TLH) of een uitgewerkt alternatief (in-house);
- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake staatssteun (toekennen concessie aan TLH);
- Een voldoende robuust financieel model 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 opgenomen in de concessieovereenkomst (zoals het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen).

2.4.2. Financieel model

De conclusies van het financieel model voor de zogenaamde 'Base Case' werden in een 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 mate dat de beschikbare middelen bij BAM ingezet worden voor andere kosten die normaliter door andere partijen gedragen moeten worden (bv. andere niet-voorzien kosten in de lopende Masterplanprojecten, saneringskosten), zullen de beschikbare middelen bij BAM niet volstaan en zal het Vlaamse gewest een hoger aandeel dienen in te brengen.

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, werd het financieel model geactualiseerd. Een werkgroep met vertegenwoordigers van BAM, het departement Financiën en Begroting, de financieel adviseur en de ESR-expert werd opgericht. Vergaderingen vonden plaats op 27 februari, 27 maart, 24 mei, 3 juli en 18 oktober 2012. De analyse en rapportage is inmiddels afgewerkt. De resultaten bevestigen de stand-alone rendabiliteit van het project. Op basis van uitvoerige stress-testing is tevens nagegaan wat en in welke omstandigheden de financiële haalbaarheid in het gedrang komt en de gewestwaarborg zou dreigen ingeroepen. Het model bleek zeer robuust met een gering uitwinningrisico op de gewestwaarborg.

INR/Eurostat

De realisatie van de Oosterweelverbinding middels een concessie met nv TLH werd door Eurostat positief beoordeeld in het licht van de ESR-neutraliteit (juni 2010). Hierbij vroeg Eurostat om op regelmatige tijdstippen van de vorderingen in het dossier op de hoogte gesteld te worden.

Een voortgangsrapportage is in opmaak en beschrijft de stappen sinds het voorjaar 2010, waaronder de opmaak en verfijning van het financieel model en de decretale uitwerking voor het verstrekken van de gewestwaarborg. Een eerste ontwerp van rapportage is einde 2012 voorgelegd aan het INR en besproken op 16 januari 2013. Een hierop aangepast ontwerp van rapportage is op 28 februari 2013 overgemaakt. Het INR heeft deze rapportage in behandeling. Vervolgens zal formeel aan Eurostat de vraag gesteld worden of deze ontwikkelingen nog steeds vallen binnen haar eerdere ESR-kwalificatie.

EC/Staatssteun

De aanmelding bij de Europese Commissie (DG Competitie) om uitsluitel te krijgen dat de voorliggende concessiestructuur geen elementen van staatssteun inhouden, is klaar. Met de indiening wordt gewacht tot de eerder vermelde lopende dossiers bij de Europese Commissie een uitspraak hebben gekend.

EC/Tolrichtlijn

De gesprekken met de Europese Commissie (DG Move) over de concrete toepassing van de Tolrichtlijn zijn opgestart (juli 2012). Dit vergt de motivering van de (hoogte) van de tarieven voor elke voertuigcategorie in relatie tot het proportioneel gebruik van de verkeersinfrastruc-

tuur, en de globale kosten voor realisatie, financiering, beheer en dergelijke. BAM voert momenteel berekeningen uit ter onderbouwing van de voorliggende tarievenstructuur.

In de architectuur voor de realisatie en exploitatie van het systeem voor kilometerheffing is de mogelijkheid ingebracht dat de dienstenleverancier de tolnning voor rekening van nv TLH uitvoert, met gebruik van dezelfde technologie. De nv TLH kan dan opteren al dan niet van deze dienst gebruik te maken, teneinde de tolnning zoveel als mogelijk te automatiseren. Er dient nu over gewaakt te worden dat in het bestek deze mogelijkheid op een degelijke wijze is opgenomen.

2.4.3. EIB

Betrokkenheid van de Europese Investeringsbank (EIB) in de financiering is een belangrijk voordeel voor de kredietwaardigheid van het project. 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);
- de aanmelding bij EC inzake de lopende onderhandelingsprocedure OWV volledig afgehandeld is;
- een gewestwaarborg voorhanden is.

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.

De contacten met de EIB worden voortgezet teneinde de financiële structurering (financieel model) af te stemmen op de verwachtingen en mogelijkheden van de EIB. Er zijn inmiddels meerdere sessies op technisch niveau geweest, in het kader van de financiële analyse en het opstellen van het financiële model.

2.5. Planning

BAM houdt sinds vorig jaar een algemene planning bij. Dit evolutief document (zie bijlage) omvat de belangrijkste activiteiten zowel ter voorbereiding als ter uitvoering van het project, met name:

- De vergunningen (Plan MER, GRUP, Project MER, stedenbouwkundige vergunning, RVR, MKBA);
- Het uitwerken van het ontwerp inclusief bestek en aanbestedingsprocedure;
- Opstellen financieel model en aantrekken van de financiering;
- Het ruimen, saneren en de afwatering van Lobroekdok;
- De grondverwerving;
- De locatie en bouw van een bouwdok;
- De voorbereidende werken (nutsleidingen, sloop, sanering).

In bijlage wordt de laatste versie van deze planning meegegeven. Uit dit document blijkt dat de vergunningen en de voorbereidende werken belangrijk zijn voor de timing van de start van de hoofdwerken in november 2016.

De start van de hoofdwerken wordt vooral bepaald door de tijdsduur van de “vergunningen” (Plan-MER, GRUP, Project-MER, bouwvergunning).

2.6. Kostprijs en financiering

In het eindrapport dd. 22 september 2010 van de Projectleider aan het Politiek Stuurcomité wordt de raming uitgebreid weergegeven.

Het studiebureau RoTS heeft bij de eerste fase van zijn opdracht de raming van de kostprijs rechteroever opgesteld. Deze werd vervolgens hernomen door een derde partij (Arcadis NL BV). Beide ramingen verschillen niet significant. Bovendien brengen ze de raming van september 2010 niet in het gedrang.

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. hierboven, evenals de timing van het plan MER, die zijn weerslag heeft op geheel van de planning.

2.7.1. Risico's RoTS

Het studiebureau RoTS maakt, voor wat zijn opdracht betreft, een lijst op met risico's die te maken hebben met stabiliteit en uitvoering. Deze lijst wordt, in overleg met BAM opgevolgd en bijgesteld.

Om bepaalde risico's te beperken heeft BAM besloten om een proefput te laten uitvoeren. De aanbesteding voor deze proefput loopt op dit ogenblik.

2.7.2. Planningsrisico's

De huidige planning werd hierboven (2.5) meegedeeld. Het Werkcomité moet vaststellen dat verschillende onderdelen vandaag belangrijk zijn indien de start der hoofdwerken plaats vindt medio 2016.

Aandachtspunten zijn aldus:

- Bij de plannings- en vergunningsprocedures: Plan MER, GRUP OWV, ..
- De grondverwerving, afbraak en sanering;
- De keuze en de bouw van het bouwdok;
- De voorbereidende werken: nutsleidingen zone Schijnpoort, afwatering Lobroekdok m.i.v. afbraak Ijzerlaanbrug.

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. Bij de installaties voor netwerkmanagement (voor het informeren of waarschuwen van de weggebruiker over de verkeerssituatie stroomafwaarts) werden diverse VMS-panelen voor tekstuele boodschappen bijgeplaatst of extra voorzien (o.a. bij de spitsstrook op de E19 Noord respectievelijk t.h.v. van Brasschaat en St Job in't Goor). Daarnaast blijft ook tunnelveiligheid cruciaal. Na de aanpassingswerken in de Craeybeckxtunnel, komt in 2013 ook de Kennedytunnel aan bod. In de projectfiche DVM die bij dit voortgangsrapport wordt in detail ingegaan op de DVM-projecten met een impact op de mobiliteit in en om Antwerpen.

3.2.2. Poort Oost

Omwille van de sterke verwevenheid van de grote projecten in de zogenaamde 'Poort Oost' werd Antwerps Gouverneur Berx als procesbegeleider aangesteld. Wouter Van Herck ondersteunt als procesleider de procesbegeleider.

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. Voor de nieuwe bestuursploegen van de betrokken gemeentes en voor de politiek verantwoordelijken werd op 22 april 2013 een infosessie georganiseerd waarbij de stand van zaken van de projecten en de vooruitzichten toegelicht werden door de projectverantwoordelijken.

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 bedrijventoneel ENA Q8 Ranst en doortrekking tram in oostelijke richting vanaf LIVAN 1) zullen veroorzaken. Een coördinerende werkgroep behandelt de afstemming met de MER-procedures van E313 en de 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.

In fase a van dit project - van 3 naar 4 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, richting Antwerpen - werd nu ook een spitstrook in beide richtingen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost opgenomen. De haalbaarheid van deze fasering hangt echter af van de goedkeuring van het plan-MER, die wordt verwacht medio 2013 (zie ook projectfiche in bijlage).

A102

In de goedgekeurde procesnota van 23 december 2011 is voorzien dat het plan-MER van de Tweede Spoorontsluiting, E34/E313 en ENA afgestemd dient te worden 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 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. De studie van het plan-MER naar verwachting zal in juni 2013 kunnen gegund worden. De totale studietijd wordt geschat op 18 maanden.

De timing van de projectstappen plan-MER en GRUP voor A102 is bijgestuurd (zie projectfiche). Qua ruimtelijke inpasbaarheid blijft een tweede variante – namelijk een afzonderlijke constructie van de A102 – te onderzoeken: daarbij wordt zowel een brugconstructie over het Albertkanaal als een tunnel onder het kanaal onderzocht (zie ook projectfiche in bijlage).

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. 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 (zie hierboven). De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het uiteindelijke project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Een raming kan pas opgesteld worden van zodra het streefbeeld aanvaard zal zijn.

De timing van de projectstappen plan-MER en GRUP voor de vertunneling van E19 tot E34/E313 is bijgewerkt. Voor de R11(bis) zal ook minstens één bijkomend locatiealternatief onderzocht worden in het plan-MER (zie ook projectfiche in bijlage).

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 werd op 6 mei 2013 ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling opgestart. Om de resultaten van dat streefbeeld niet te hypothekeren, werd de tunnelconstructie ontworpen met de mogelijkheid voor een onderdoorgang van een 2de tunnel. (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)

Vanaf de start der werken, en ondanks de winterperiode 2012-2013, heeft de aannemer een voorsprong behouden op zijn initiële uitvoeringsplanning.

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 plan-MER voor de parallelwegen zal rekening houden met de mobiliteitsstudies die in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding worden uitgevoerd.

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.

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

Eind 2012 werden de technische en ruimtelijke haalbaarheidsstudie en de opmaak van een plan-MER voor de omvorming van de N49 tot een hoofdweg t.h.v. Lapscheure en de Damse Vaart opgestart. De studie voor de omvorming van de N49 in de omgeving van het Schipdonk- en Leopoldkanaal loopt ondertussen onder leiding van AWW West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen. Deze studie omvat het aanbestedingsklaar maken van een aantal deelprojecten waaronder ook de bochtverbetering Maldegem (incl. alle stappen die eraan voorafgaan: startnota, projectnota, onteigeningsdossier, bouwaanvraag, ...). Het MER voor de nieuwe ontsluitingsweg van de Stoepestraat te Assenede naar de R4 is in opmaak. Het technisch ontwerp van de brug in de Stroomstraat over de N49 te Assenede is afgewerkt in 2012 en de stabiliteitsstudie hiervoor is opgestart (zie ook projectfiche in bijlage).

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).

Er wordt onderzocht of voor dit project een alternatieve financiering door Via-Invest mogelijk is (cfr. mededeling VR dd 01/02/2013)

3.2.7. Spaghettiknoop

De start van de ondersteunende studie en de opmaak technisch voorstudie, voorafgaand aan de MER-procedure, is volgens de huidige planning voorzien voor medio 2013. 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.

3.2.9. Doortrekking N171

Fase 2 van de ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 naar industriezone Krekelenberg is ondertussen aanbesteed en in uitvoering (voorzien tot mei 2015) (zie ook projectfiche in bijlage).

3.3. De Lijn

De beslissing van de Vlaamse Regering dd. 29 september 2010 over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2020 stelt dat voor iedere tramuitbreiding, met uitzondering van het beslist beleid, een maatschappelijke kosten baten analyse moet worden opgemaakt. In het voorjaar van 2011 werd een methodologie voor deze MKBA's afgesproken en toegepast op de tramprojecten. De volgens deze methodologie uitgevoerde MKBA's werden door een extern bureau getoetst en consistent bevonden.

Aan de hand van de resultaten van deze analyse wordt een prioriteit van uitvoering voorgesteld die rekening houdt met: de nakende realisatie van de huidige projecten Livan 1 en Brabo 2 enerzijds en de overige projecten i.v.m. het hoofdwegennet R11/R11 bis – A102 die met de tramprojecten interfereren.

Op basis van deze gegevens kan de Vlaamse Regering op korte termijn overgaan tot het vooropstellen van de juiste prioriteit en het activeren van de studies voor de betrokken gebieden. Op dit ogenblik zullen dan ook de projectfiches opgemaakt worden.

De tramuitbreiding Livan 1 naast de E313 tot het rondpunt R11 Wommelgem is in uitvoering. Op basis van de resultaten van onder meer de MKBA kan de Vlaamse Regering op het gepaste moment een beslissing nemen de over de verdere verlenging naast de E313 tot de P&R – zone in Ranst.

In opdracht van de stad Antwerpen wordt voor de ontwikkeling van de verschillende gebieden tussen Schelde, gedempte Zuiderdokken, het in- en uitrittencomplex R1 en Industrie Petroleum Zuid (Blue Gate) een 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 huidige 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 nv 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 volgende bruggen werden al concrete stappen gezet :

- De herbouw van de brug Grobbendonk werd in 2010 aangevat en in december 2012 voltooid;
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst is in uitvoering (aanvang februari 2012);
- De aanpassing van de Sluisbrug Olen werd samen met de aanpassing van de sluisbruggen in Hasselt, Diepenbeek en Ham in november 2011 aanbesteed. Omwille van vertraging bij de uitvoering van de werken in Diepenbeek en Hasselt, werd de aanvang van de werken aan de sluisbrug Olen herpland naar het najaar 2013;
- De herbouw van brug Viersel werd aangevat in februari 2013;

- De aanbesteding van de werken van de brug van de E34 in Oelegem vond plaats op 13 november 2012. De aanvang der werken is gepland in Q2 2013;
- De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd in augustus 2012 aanbesteed. De aanvang der werken is gepland in Q2 2013.
De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul werd in december 2012 aanbesteed. De aanvang der werken is gepland in Q3 2013;
- In het goedgekeurde investeringsprogramma 2013 van nv De Scheepvaart is de verhoging van de Houtlaanbrug in Wijnegem opgenomen. Aanbesteding is gepland in Q4 2013;
- 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;
- Conform de mededeling van 1 februari 2013 aan de Vlaamse Regering wordt voor de herbouw van 16 bruggen over het Albertkanaal alternatieve financiering (Via-Invest) beoogd.
Voor deze bruggen zal de piste van alternatieve financiering verder worden uitgediept. Negen bruggen van het Masterplan 2020 worden hierdoor gevat : brug Deurne-Bal, Hoogmolenbrug Schoten, Oelegem II, brug Herentals-Lier, brug Herentals-Herenthout, brug Geel-Stelen, Eindhout , brug Meerhout-Vorst en Theunisbrug;
- 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 mei 2013 afgerond worden. De ontwerpstudie start dit jaar en moet eind 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. De doortocht van het verkeer over de Kattendijksluis door het droogdokkenpark wordt verder bekeken en ingepast door AG Stadsplanning. Uitzonderlijk transport van en naar de haven over de Kattendijksluis en de Royerssluis is hierbij een belangrijke factor. 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. Het ontwerp voor dit laatste wordt uitgewerkt door AG stadsplanning.

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.

De randvoorwaarden van het voorontwerp werden vastgelegd in overleg met het GHA. Het niveau van het benedenhoofd en de sluisdeuren werd verhoogd naar het geactualiseerde Sigmapeil, zijnde + 9.25 m TAW. Met 10 m brede deuren en 15 m brede bruggen ligt de volledige sluis in planzicht vast.

Het Waterbouwkundig labo staat in voor het ontwerp van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis. In eerste fase wordt onderzocht of het vullen/ledigen van de sluis via vlinderkleppen door de roldeur een haalbaar alternatief is. Indien dit niet haalbaar is, zal de variant met korte omloopriolen worden bekeken.

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 toegangseul 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 650 m verdeeld over de 2 oevers noodzakelijk is.

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

3.6. Fietsprojecten

In het Masterplan 2020 werd de reeds opgestarte eerste fase van 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 Fietsroutenetwerk (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 studie bureau in opdracht van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid een studie voor de opmaak van een startnota (cfr. decreet betreffende het mobiliteitsbeleid) 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.

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

De ontwerpen van de startnota's zijn ondertussen voorgesteld aan o.a. de betrokken gemeentebesturen. Deze worden nu afgewerkt en zullen worden voorgelegd aan de intergemeentelijke begeleidingscommissie (iGBC cfr. decreet betreffende het mobiliteitsbeleid). Gelet op de recente wijzigingen in de regelgeving zal deze iGBC ten vroegste na juni 2013 kunnen worden samengeroepen (opstart van de afzonderlijke gemeentelijke GBC's wordt pas verwacht in juni).

BIJLAGE 1:
Overzichtstabel

Masterplan 2020 – samenvattend overzicht versie 30-05-2013

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 15/11/2012 (mln Euro)	Raming 30/05/2013 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Oosterweelverbinding						
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	3050	3065	3065	BAM	PPS	plan-MER in voorbereiding
Aanpassing knoop E313	24	24	24	BAM	regulier	
nutsleidingen	84	84	84	BAM	stad Antwerpen	
onteigeningen	65,6	65,6	65,6	BAM		
sanering Lobroekdok	10	10	10			
		3248,6	3248,6			
Zuidostrand						
Vertunneling 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	52,8	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, voor de N171 werd in het verleden een streefbeeld gemaakt. Fase 2 aanbesteed en gestart. Fase 3 (2015-2016), fase 4 (2017)
Totaal zuidostrand	590,5	601,7	592,8			
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					
Leien fase II					
Eilandje / Brusselsestraat					
Ekeren					
Bolivarplaats					
+ aankoop trams					
OV-projecten tweede fase					
Deurne-Wijnegem fase 2					
Morstel-Kontich					
Kontich verbinding Boniverlei Antwerpse steenweg	34,2 72,5 8	34,2 72,5 8	34,2 72,5 8	De Lijn De Lijn 8	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009 ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009 raming o.b.v. initieel tramproject, nog geen raming wegenproject beschikbaar ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
Hemiksem (StBernardsestw)	30,1	30,1	30,1	De Lijn	ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009 Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
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	+ 5% studiekosten
Nieuw Zuid	12	13,1	13,1	De Lijn	Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Ekeren - Leuvenberg	46	46	46	De Lijn	
Totaal openbaar vervoer	719,7	874,5	874,5	Lijn	
Bruggen Albertkanaal					
Noorderlaanbrug	32	32,4	32,4	BAM	afgerond
Spoorbruggen	33,8	24,6	24,6	BAM	regulier werken gestart, werken afgerond eind 2014, incl. grondsaneringen en verplaatsingen nutsleidingen maar excl. Onteigeningen voorontwerp / af te stemmen op OWV conceptontwerp
Ijzerlaanbrug	16,6	16,6	16,6	BAM	regulier
Brug Deurnebal	18,3	18,3	18,3	De Scheepvaart	onderzoek alt. fin. conceptontwerp
Bruggen tweede fase					
Theunisbrug	29,1	29,1	29,1	De Scheepvaart	onderzoek alt. fin. voorontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	7,1	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier conceptontwerp
Hoogmolenbrug	31,1	31,1	31,1	AWV / De Scheepvaart	onderzoek alt. fin. conceptontwerp
Totaal Bruggen Albertkanaal	168	159,2	159,2		

Sluizen					
Van Cauwelaertsluis	61,8	67,9	67,9	BAM/AMT	PPS incl. herzieningen, na eindafrekening aangepaste raming o.b.v. actualisatie ontwerp 2013
Royerssluis	120	120	120	AMT	PPS
Kattendijksluis	19,4	22	22	BAM/W&Z	regulier afgerond, kostprijs inclusief verrekeningen
Totaal sluizen	201,2	209,9	222,9		
Fietspaden					
Havenroute	1,9	1,9	1,9	BAM	regulier
Beatrijslaan-Burcht	2,7	3,2	3,2	BAM/GHA/stad BAM / AWV / W&Z / gem.	onteigeningen
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	14,2		
Totaal projecten Masterplan (1)	4917,6	5099,4	5112,2		
Bijkomende projecten					
Bijkomende tramlijnen					
Tramlijn Wilrijk	66	66	66	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn E313	46,1	46,1	46,1	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen ramingssysteem BAM 26/02/2009
Tramlijn Beveren	36,8	46,5	46,5	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen o.b.v. spoorvernieuwing
Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	86,1	86,1	MOW (Lijn / AWV / 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	onderzoek alt. fin.	stedenbouwkundige vergunning ontvangen / 10% Europese subsidie
Meerhout Veedijk (n° 35)	11,5	11,5	7,5 De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag
Eindhout (n° 36)	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	onderzoek alt. fin.	
Geel Stelen (n° 37)	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	onderzoek alt. fin.	
Geel Oevel (n° 38)	13	18,4	18,4 Via Invest	PPS	kost bij DBFM
Olen Hoogbuurt (n° 39)	11,5	11,5	10,5 De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag, 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	onderzoek alt. fin.	
Herentals Lier (n° 43)	11,5	11,5	11,5 De Scheepvaart	onderzoek alt. fin.	
Spoorbrug Herentals Lier (n° 44)	31,2	31,2	31,2 De Scheepvaart	regulier	brug geopend in september 2011, werken
Grobendonk (n° 45)	0	7,5	9,3 De Scheepvaart	regulier	afgerond
Viersel (n° 46)	10,35	10,35	10,1 De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag, 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	17,3	13,8 De Scheepvaart	regulier	
Oelegem I (n° 49)	10,35	7,1	7,1 De Scheepvaart	regulier	10% Europese subsidie, aanbestedingsbedrag
Oelegem II	10,35	10,35	10,35 De Scheepvaart	onderzoek alt. fin.	werken gestart op 13/02/2012
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	227,71	220,76		

Uitbreiding fietsnetwerk (fase 3)

Albertkanaal (Kruiningenbrug tot Ijzerlaanbrug)	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 / AWW / 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 / AWW / 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	AWW (VVC)	PM	R2: in 2012 4,9 mio investeren, 2012 en volgende jaren 29 mio euro.
E34/E313	97	120	120 AWW	regulier	verkeersstudie klaar, na planMER (opgestart begin 2011) kan pas bouwkost worden geraamd
Spaghettiknoop Zuid	118	118	118 AWW	regulier	ruwe raming, concept nog verder te bepalen i.o.m. alle betrokkenen
Heraanleg R4	23	23	25	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunten 1 tot en met 3	4,4	4,2	5,3	regulier	in uitvoering - inclusief onteigening
knooppunt 4	9	9	9	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 4 bis	2	2	2	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 5 bis	13	13	13	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 5	0,7	0,7	0,7	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 6	13,5	13,5	12	onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 6bis	7	6	6,9	onderzoek alt. fin.	voortontwerp beschikbaar - inclusief onteigening
knooppunt 7 bis	12	9,5	9	onderzoek alt. fin.	voortontwerp + project MER loopt
knooppunt 8	4,5	4,5	3,9	regulier	in uitvoering
knooppunt 9	9,9	13,6	8,8	FFEU – TV3V	inclusief onzekerheden bij sommige deelprojecten
milderende maatregelen					
Totaal heraanleg R4	99	99	95,6 AWW		

A102		801	801	801 AWW	PPS	conceptontwerp 2e variant
Bouw tweede Tijlmanstunnel	230	8	8	8 AWW	GHA/AWW	raming o.b.v. aanpassing aansluiting afrit i.p.v. tweede tunnel
Waasland						
Oostelijke tangent in Sint-Niklaas	64	64	64	64 AWW	regulier	planMER afgerond - ontwerpstudie en RUP lopen
Verbindingsweg E34-N70	18	18	18	18 AWW	regulier	conceptontwerp
Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht	70	70	70	70 AWW	regulier	conceptontwerp
Totaal Waasland	152	152	152			
omvorming N49 Expresweg						
Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4	3	5	5	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat	3,5	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Oosthoekstraat	3,5	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat	4	4	4	4 AWW	regulier	technisch ontwerp in opmaak
Verkeerswisselaar N49/N456	7,5	7,5	7,5	7,5 AWW	regulier	voortontwerp
Fietspad Aalstgoed – N434	0,3	0,5	0,5	0,5 AWW	regulier	uitgevoerd in 2011
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	1,5	1,5	1,5	1,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	7,5	7,5	7,5	7,5 AWW	FFEU	voortontwerp
Brug voor lokaal verkeer thv Celieplas	3	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410		1	1	1 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N410 en aanleg 2 rotondes	4,5	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Vakebuurtweg	3	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Laterale weg (kanaal van Schipdonk)	4,5	0	0	0 AWW	regulier	maakt deel uit van deelproject 'Ombouw N49 Damme'
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	1,5	0	0	0 AWW		maakt deel uit van deelproject 'Ombouw N49 Damme'

Aanpassingen aan laterale wegen	7	7	7 AWW	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	45	54	54 AWW	regulier	conceptontwerp
Bochtverbetering Maldegem	0	5	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat ... (30 %)	0	32,5	33,75	regulier	30% bouwkost (nu ook bochtverbetering Maldegem meegerekend)
Totaal N49	102,3	145	146,25		
Totaal wegeniswerken	1599,3	1443	1440,85		

BIJLAGE 2:
Projectfiches

INHOUD

1. Projectfiche Brabo 2.....	39
2. Projectfiche Noorderlaanbrug	46
3. Projectfiche Spoorbruggen.....	48
4. Projectfiche Fietsprojecten – Havenroute.....	51
5. Projectfiche Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht	54
6. Projectfiche Fietsprojecten – Districtenroute	58
7. Projectfiche Dynamisch Verkeersmanagement.....	61
8. Projectfiche E313/E34.....	70
9. Projectfiche A102.....	74
10. Projectfiche R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11-N10	82
11. Projectfiche Waasland.....	87
12. Projectfiche N49	93
13. Projectfiche R4 Oost.....	100
14. Projectfiche Spaghettiknoop	104
15. Projectfiche verbindingsweg N171-N1	107
16. Projectfiche doortrekking N171	109
17. Projectfiche Sluizen – Van Cauwelaertsluis	113
18. Projectfiche Sluizen – Royerssluis	115
19. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk.....	121
20. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem I.....	124
21. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)	127
22. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen	130
23. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel (46).....	133
24. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem (48)	136
25. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk (35)	139
26. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst.....	142
27. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul (39)	145
28. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan	148
29. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug	151
30. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Turnhoutsebaan (Masterplan 2020 projectfiche)	154
31. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier (44).....	158
32. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout	161
33. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43).....	164
34. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven	167
35. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout.....	170
36. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug	173
37. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug.....	176
38. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug	179
39. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal (Brug van den Azijn).....	182
40. Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen (Masterplan 2020 projectfiche)	185

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – 30 mei 2013

Projectfiche: Brabo 2

mei 2013

Omschrijving:

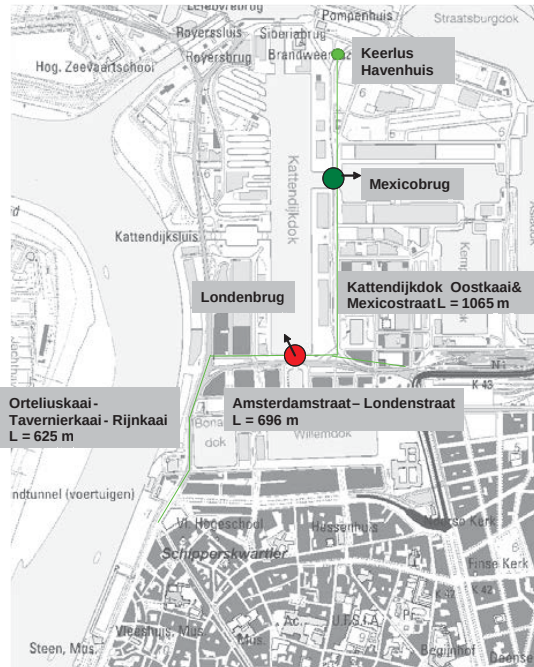
Brabo 2 is een clustering van 5 deelprojecten:

- 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 – 30 mei 2013

Eilandje:

aanleg tramgedeelte + Londenbrug



Brusselstraat:

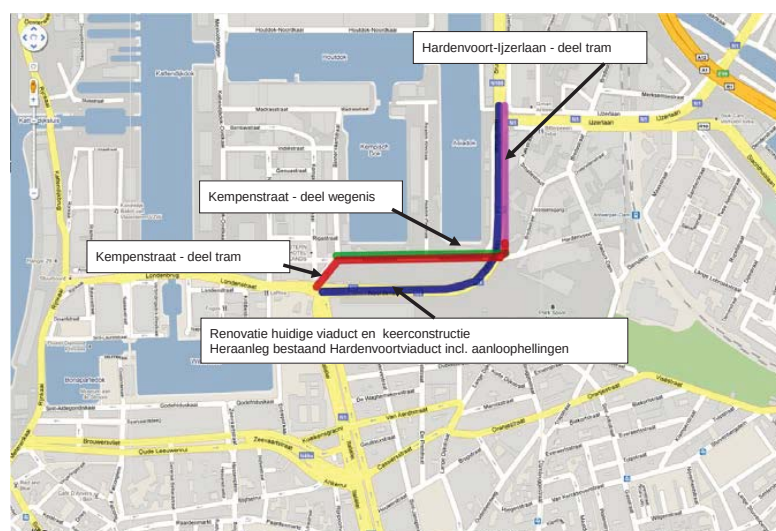
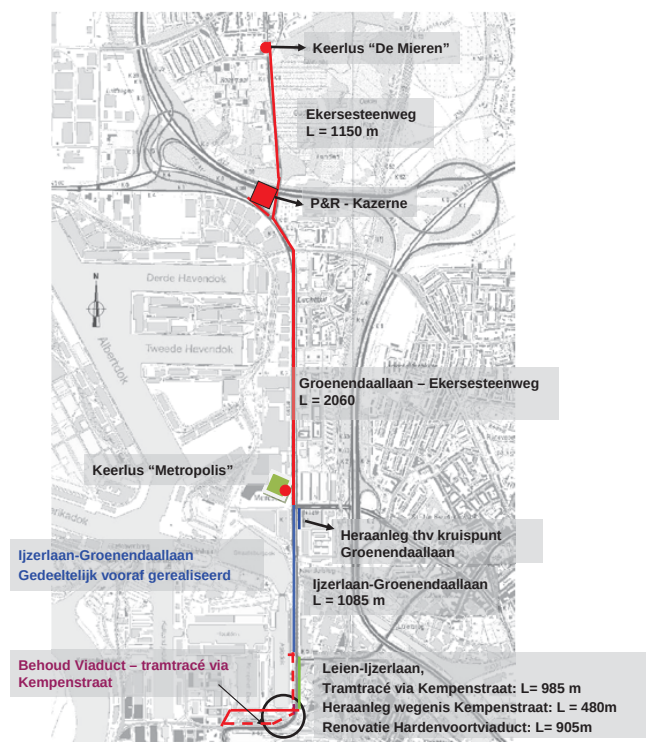
aanleg tramgedeelte + volledige
heraanleg beperkt deel Singel



Tramlijn Ekeren:

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

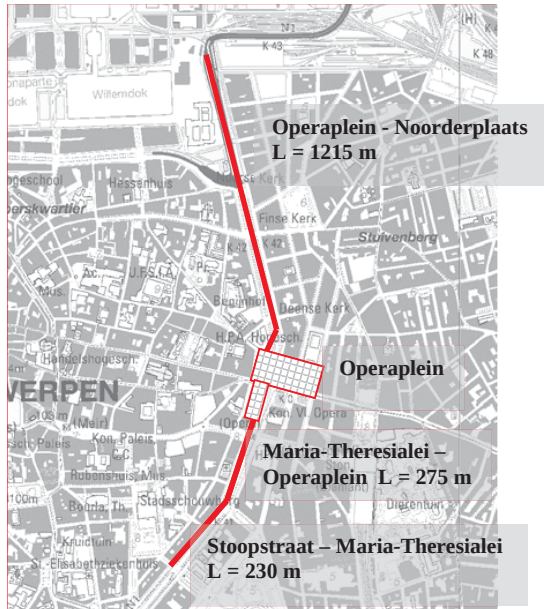
Projectfiche Tramproject BRABO 2 – 30 mei 2013



Projectfiche Tramproject BRABO 2 – 30 mei 2013

Leien fase 2 + Operaplein / Rooseveltplaats

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



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 – 30 mei 2013

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 401.045.137 € 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 gewestwegen)

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

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – 30 mei 2013

1.5. toelichting bij kostenraming

Zie toelichting in punt 2.1

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

Op te geven door AWW & 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 tegen het einde van de zomer 2014.

Het deelproject Brusselstraat zal evenwel afzonderlijk aanbesteed worden. De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning werd in oktober 2012 ingediend.

Projectfiche Tramproject BRABO 2 – 30 mei 2013

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.

Leien (inclusief Operaplein) en zone Hardenvoort: het voorontwerp is op 13 november 2012 ingediend en op 17 januari 2013 door de stuurgroep Brabo 2 goedgekeurd; Noorderlaan – Ekersesteenweg: voorontwerp in opmaak. Brusselstraat: stedenbouwkundige vergunning in oktober 2012 aangevraagd. Voorontwerp Eilandje (traminfra en bruggen) in opmaak.

3.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Noorderlaanbrug – 30 mei 2013

Masterplan 2020 - projectfiche Noorderlaanbrug

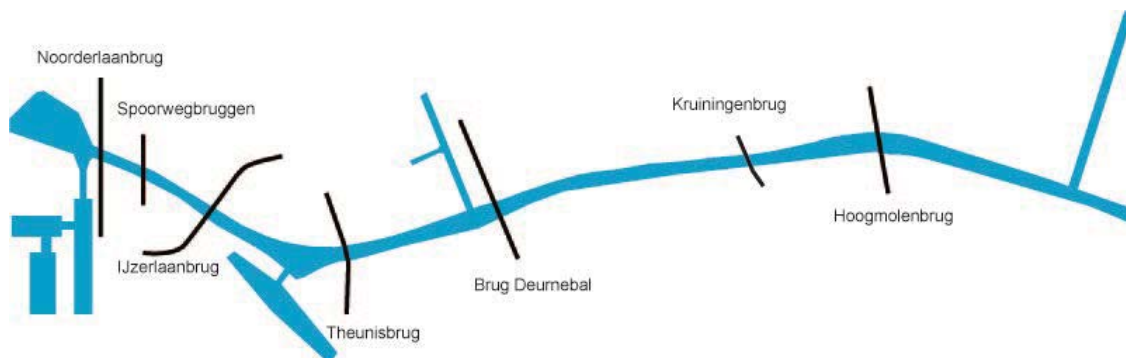
mei 2013

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

Projectfiche Noorderlaanbrug – 30 mei 2013

- *projectadministratie/ financieringskost BAM*

2.3. PPS-financiering

N.v.t.

2.4. budgettaire impact

N.v.t. (project beëindigd)

2.5. toelichting bij kostenraming

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. Momenteel worden door de aannemer nog herstellingswerken uitgevoerd aan de schilderwerken in de brug.

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 afgerond.

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 Spoorbruggen – 30 mei 2013

Masterplan 2020 – Projectfiche Spoorbruggen

mei 2013

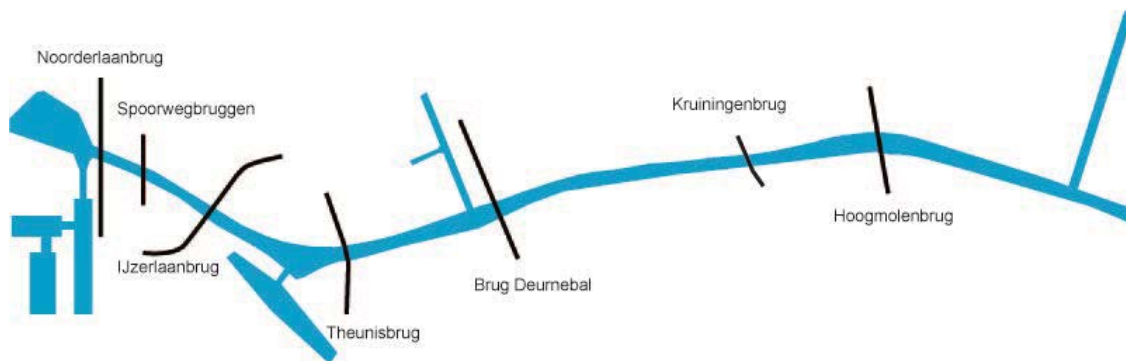
1. Omschrijving

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

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

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

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost/totale kost: 23,8 mio euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

De bouwkost/totale kost 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

In de huidige stand van zaken van de werf worden geen extra kosten verwacht voor grondsaneringen en verplaatsingen van nutsleidingen.

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

- onteigeningen: De onteigeningen van terreinen langs het spoor zijn toe te wijzen deels aan dit project Spoorbruggen en deels aan het project

Projectfiche Spoorbruggen – 30 mei 2013

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: 1.655.200 euro
 - o 2012: 6.845.635euro
 - o 2013: 8.500.835 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
- In mindere mate: Stad Antwerpen, AWV, De Lijn, nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: 13 februari 2012
- Einde der werken: eind 2014 (uitvoeringstermijn is voorzien op 970 kalenderdagen)

4.2. processtappen

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

Projectfiche Spoorbruggen – 30 mei 2013

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- IJzerlaanbrug.

5. Risicomanagement

BAM + Infrabel

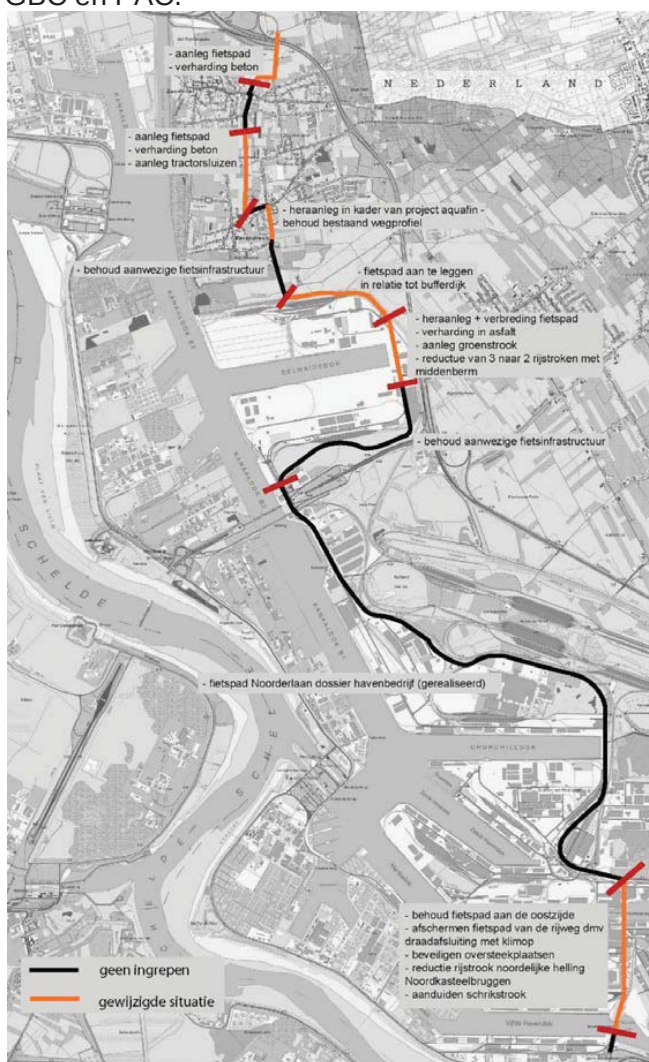
Fietsprojecten – Havenroute - 30 mei 2011

Projectfiche: Fietsprojecten – Havenroute

mei2013

1. Omschrijving

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

Fietsprojecten – Havenroute - 30 mei 2011

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2012

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd
- Bouwvergunning: verkregen december 2010
- Onteigeningen: voltooid 2012
- Aanbesteding (Deel BeZaLi) najaar 2012 – werken 75% voltooid per 24/4/2013
- Aanbesteding (Deel Haven) 2013-2015 in synergie met andere werken GHA

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

BAM

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - 30 mei 2013

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

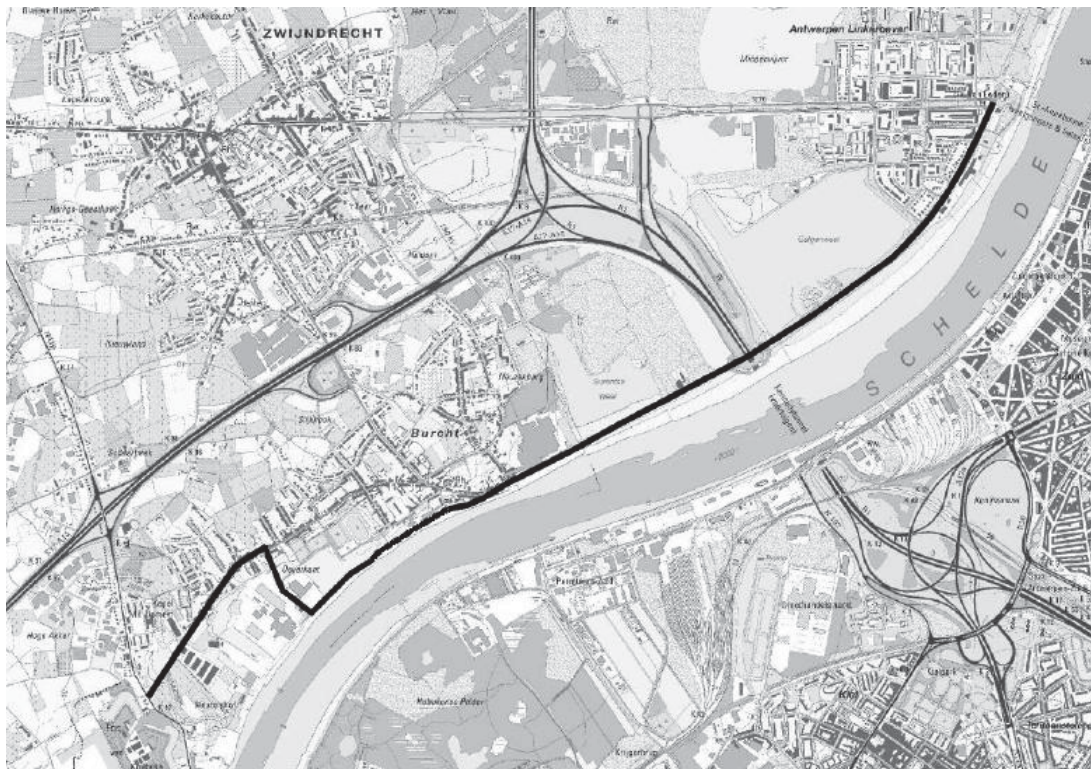
Mei 2013

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 3 miljoen euro:
 - o 1,8 miljoen Beatrijslaan- Astridlaan (gunning 1,1m ; verrekening 0,7m)
 - o 0,3 miljoen Kruibeeksesteenweg
 - o 0,9 miljoen Kaaiplein / Dorp aan de Stroom / Heirbaan
- 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 gunning en verrekeningen Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan/Astridlaan.
- 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.

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - 30 mei 2013

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg: voltooid mei 2012; oplevering voorzien juni 2013
- Beatrijslaan-Astridlaan: start 1 aug 2012 (120 werkdagen); oplevering voorzien juni 2013
- De Wallen (Dorp aan de Stroom): 2013
- Kaaiplein: na sigma-werken
- Brocap-De Vlake- afhankelijk timing projectontwikkelaar.

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg
 - o Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - o Bouwvergunning, 2011
 - o Gunning: 2012
- Beatrijslaan-Astridlaan:
 - o Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - o Bouwvergunning, 2011-2012
 - o Gunning 2012
- De Wallen (Dorp aan de Stroom):
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Bouwvergunning, 2013

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - 30 mei 2013

- o Aanbesteding en werken: 2013
- Kaaiplein
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Vergunning en uitvoering afhankelijk van timing sigma-werken.
- Scheepswerf – Brocap – De Vlake
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Vergunning en uitvoering afhankelijk van sanering brownfield-ontwikkelaar mogelijk pas na 2017.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Heraanleg Heirbaan, Kruibeeksesteenweg, Krijgsbaan (voltooid)
- Heraanleg De Wallen (ontkoppeld)
- Projectontwikkeling Brocap (uitgesteld, duur onbepaald)
- Projectontwikkeling De Vlake (uitgesteld, duur onbepaald)
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

mei 2013

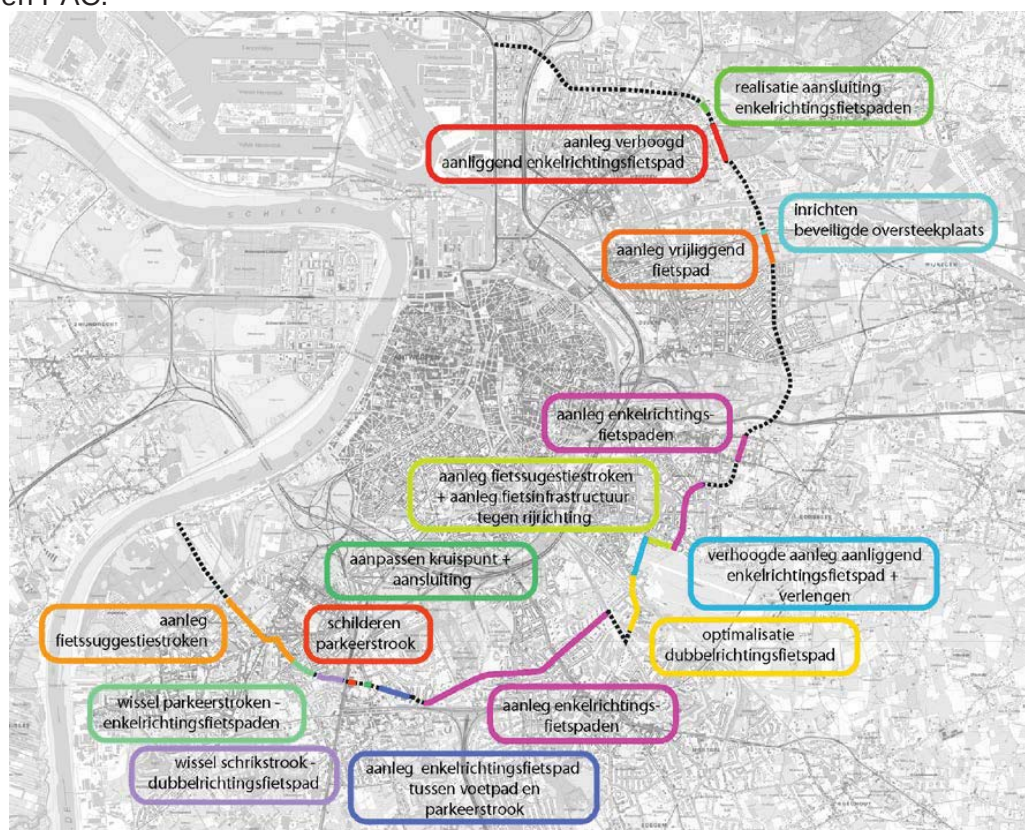
1. Omschrijving

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

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

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

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- te bepalen
- financiering fietspaden door BAM.

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

- Infrabel voorziet ongelijkgrondse kruising Deurnestraat Mortsel.

Fietsprojecten – Districtenroute - 30 mei 2013

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: 2013
- Aanbesteding: 2014

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: Dynamisch Verkeersmanagement

mei 2013

1. Omschrijving

Het project omvat de gefaseerde uitbouw van telematica op het Vlaamse hoofdwegenet in de Vlaamse Ruit conform het DVM-plan 'Uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement op het Vlaamse autowegenet.' 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. Basismonitoring Vlaams Hoofdwegenet

2.1.1 Meten in Vlaanderen

In het kader van het project 'Meten in Vlaanderen' wordt het Vlaamse Hoofdwegenet uitgerust met meet- en detectieapparatuur.

De realisatie van het basismetnet houdt concreet in dat ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur (dubbele lussen in elke rijstrook van elk wegsegment) wordt geïnstalleerd welke verkeersdata leveren voor zowel onderzoek en statistische doeleinden als voor de real-time monitoring van het verkeer. De planning hiervan voorzag een realisatie uiterlijk eind 2012. Deze planning werd niet helemaal gehaald. De laatste installaties worden gerealiseerd begin 2013.

Vervolgens staan op het programma:

- 40-tal parking met nevenbedrijven uitrusten met identieke apparatuur en topologie
- Dubbele lussen in alle rijstroken thv rijstrooksignalisatie-installaties, in zoverre nog niet gerealiseerd (vooral R1 + aansluitende snelwegen)
- In tal van andere DVM-projecten (verder toegelicht in deze fiche) wordt ook deze apparatuur ingezet. De timing van deze realisaties wordt uiteraard afgestemd op het betrokken deel-project.

De prioritisering na de basismetlaag werd op het ogenblik van het opmaken van deze fiche nog niet finaal beslist.

Een specifieke werkgroep MIV volgt dit deel project verder op en stuurt bij waar nodig.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		5,19	
2013	0,45		
2014	2,800		
201x	?		

2.1.2 CCTV en AID camera's

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.

Gelet een grote achterstand in het onderhoud van de reeds bestaande camera-installaties, met bijgevolg tal van defecten, krijgt dit herstel in eerste instantie de hoogste prioriteit. Een wens lijst met extra installaties werd evenwel opgemaakt in een GIS-omgeving. Dit vereenvoudigt de onderlinge communicatie tussen de verschillende actoren.

Ook hier geldt dat camera's in verschillende andere sub-projecten (bv spitsstroken) worden ingezet. De timing van deze realisaties wordt uiteraard afgestemd op het betrokken deel-project.

Een specifieke werkgroep camera's volgt dit deel project verder op en stuurt bij waar nodig.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,8	Eind 2011 werd een budget van +3 mio euro beschikbaar gesteld
2013			
2014	Actueel 0		
201x	?		

2.1.3 ANPR camera's

Om de globale prestatie qua verkeersafwikkeling op de diverse assen te monitoren worden het netwerk van ANPR-camera's verder uitgebouwd.

De reeds beschikbare budgetten volstaan voor de reeds opgestarte fases 1 en 2.

Fase 1 omvat een eerder verspreid aantal installaties (Antwerpen, Gent, Brussel en tussenin). Fase 2 omvat een 'kleine ring' rond Antwerpen.

Voor de concretisering van de volgende fase dienen de prioriteiten nog gesteld te worden.

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,03	1,33 mio euro in 2011
2013	0,50		
2014	3,0		
201x	?		

2.2. Netwerkmanagement

Bij de gefaseerde uitbouw van DVM op het Vlaamse hoofdwegennet kan een onderscheid gemaakt worden tussen netwerkmanagement en meer lokaal wegvakmanagement. Onder netwerkmanagement wordt hierbij begrepen de weggebruiker informeren of waarschuwen over de verkeerssituatie stroomafwaarts op zijn route en er m.b.v. adviezen voor zorgen dat hij een juiste routekeuze maakt. Het informeren en waarschuwen van de weggebruiker op netwerkniveau gebeurt doorgaans d.m.v. tekstuele boodschappen op grote VMS-panelen die zijn opgesteld op de knooppunten van het hoofdwegennet. Een groot aantal knooppunten waren reeds heel wat jaren uitgerust met dergelijke installaties.

De voorbije 2 jaren werden extra aanzienlijke investeringen in dit kader gedaan:

- 18 installaties in de regio Brussel
- 5 installaties in de regio Brugge
- 5 installaties in de regio Kortrijk
- 4 installaties op de A12 + E19 thv de aansluitingen met de N16

Nog 4 extra installaties zijn geprogrammeerd:

- E34 richting Antwerpen thv Oud-Turnhout (voor de aansluiting met de N19)
- R0 richting buitenring thv Huizingen (voor de aansluiting met de A8 in Halle)
- R0 richting binnenring thv Jette (voor de aansluiting met de A12)
- A12-noord richting Antwerpen voor het knooppunt Antwerpen-noord

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		1,020	
2013	0,50		

2.3. Basiswegvakmanagement

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)
- MIV-snedes om de typisch 1500m
- CCTV-PTZ mee uitbouwen zoals voorzien in basismonitoring
- RVMS stroomopwaarts van de complexen met een onderlinge tussenafstand van typisch 6000m (4*1500m), dwz dat tussen sommige complexen een bijkomende RVMS noodzakelijk is, en dat op andere plaatsen mogelijk geen RVMS tussen 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.

In 2013 wordt het traject E40 Wetteren > aansluitend op AID-zone bij Groot-Bijgaarden (eerste RVMS pas nodig na Wetteren) aangepakt, en als voorafname

Projectfiche Wegen – Dynamisch Verkeersmanagement – 30 mei 2013

worden op de E313 thv Beringen richting Lummen en op de E314 thv Heusden-Zolder richting Lummen de beide RVMS-borden reeds voorzien.

De verdere prioriteiten zien er als volgt uit:

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); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk
- E19 Loenhout > aansluitend op AID-zone bij Kleine Bareel (dwz eerste RVMS dus voor Loenhout); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk
- E314 Bekkevoort > aansluitend op detectiezone AID net na viaduct Wilsele thv eerste VMS) te bekijken i.c.m. mogelijke busstrook en spitsstrook in de andere rijrichting.
- E19 Wilrijk > Machelen (R0)
- Vak E314 Wilsele > Heverlee en E40 Heverlee > SSWoluwe te bezien ifv nakende renovatie
- E17 Waasmunster (bestaande VMS) tot RSS-zone P-Kruibeke

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
- E314 Heverlee > Aarschot + E40 Sint-Stevens-Woluwe > Heverlee (komt deels te vervallen na de aanleg van de spits- en wave-strook op dit traject)
- 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	Opmerking
2012		1,289	
2013	0,60		
2014	3,0		
201x	?		

2.4. Wegvakmanagement

2.4.1 DVM regio Gent

In 2006 besliste de Vlaamse regering om een verkeerscentrum Gent uit te bouwen. Het DVM-luik van dit project omvat de uitbouw van wegvakmanagement (RSS, MIV) in beide rijrichtingen op de as E40 tussen Wetteren en Drongen en de beide rijrichtingen van de E17 tussen Destelbergen en De Pinte.

De beide richtingen van de E40 tussen Drongen en Wetteren zijn reeds operationeel. De uitbouw van fase 3 zijnde de E17 tussen Destelbergen en De Pinte richting Kortrijk is actueel in volle uitbouw. De in dienst name is voorzien begin juli 2013. Aansluiten staat de andere rijrichting van de E17 op het programma, met een voorzien in dienst name waarschijnlijk pas begin 2014.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		4,409	
2013	3,974	3,824	

2.4.2 Spitsstroken

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

2.4.2.1 E40/E314

Het voorbereidende werken voor de spitsstrook op de E40 zijn reeds geruime tijd in uitvoering. De eerste reeks borden worden in principe begin mei 2013 in dienst genomen, voor de aanvang van de infrastructuurwerken ter hoogte van Bertem.

De in dienstname van de spitsstrook op de E40 en de wave-strook op de E314 tussen Heverlee en Wilsele is voorzien voor dit najaar. Het gedeelte tussen Wilsele en Holsbeek is actueel pas in 2015 voorzien.

2.4.2.2 E19

De planning voor de uitvoer van de spitsstrook op de E19 is op dit ogenblik nog onduidelijk.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		3,419	
2013	4,687	1,707	
201x	3,5		

2.4.3 R2

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 de R2 voorzien. In 2013 wordt het traject 'rechter Schelde-oever tot en met het tolplein van de Liefkenshoektunnel' uit dit maatregelenpakket gelicht. Dit project zal in nauwe samenwerking met de NV Liefkenshoektunnel verlopen.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013	3,055		
2014	5,00		

2.4.4 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. Het betreft hier volgende wegvakken voor de verdichting grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen Vlaamse Ruit:

- E34W St.-Anna Linkeroever < > Beveren (€ 5mio)
- E17 Destelbergen > Kruibeke en Linkeroever > Destelbergen (€25mio)
- E19 St.-Job < > Machelen (€ 22mio)
- A12 Antw.-Haven < > Antw.-Noord, Vallaar < > R1 en Meise > Stroombeek-Bever (€ 12mio)
- E40 Wetteren < > Brussel (€ 17mio)
- R4 Destelbergen < > Merelbeke (€ 5mio)
- R0 volledig (€ 40mio)
- E40 Haasrode > St.-Stevens-Woluwe, Heverlee < > Haasrode (€ 7mio)
- E313 Lummen > Geel-Oost en Ranst > Lummen (€ 21mio)
- E314 Lummen > Heverlee, Holsbeek > Lummen (€ 27mio)
- E340 Zoersel > Ranst en Ranst > Oelegem (€ 5mio)
- E411 Wallonië > Leonard (€ 4mio)

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

2.5. Tunnelveiligheid – TERN tunnels

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. Deze uitvoering is bezig en loopt tot in of zelfs na de zomer 2013. Aansluitend volgt de Kennedytunnel (eind 2013 en begin 2014) en vervolgens de 4-armen tunnel te Tervuren (2014).

Enkel installaties, als voorafname op een integrale aanpak, worden in 2013 wel reeds voorzien langs de beide kanten van de 4-armen tunnel. Deze moeten toelaten om de tunnel op een meer verkeersveilige manier te sluiten.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,176	
2013	2,2		
201x	2,0		

2.6. 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	
2013	2,0		
201x	2,0/j		

2.7. 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 afwachting van een grondige visie hieromtrent betreft het actueel enkel een beperkt aantal parkings langs de E34.

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,024	
2013	0,1		
201x	?		

2.8. Toelichting bij kostenraming

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

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

2.8.1 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)

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

Personeel EMT ca. 14 VTE: 7 (waarvan 1 niet ingevuld actueel) projectingenieur-functies en 7 (waarvan 1,5 niet ingevuld actueel) werfcontroleur-functies

2.8.2 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 concrete projecten

Project	Start	Geplande einde
2.1.1 Meten in Vlaanderen - Basismmeetnet	Project in uitvoering	Q2 2013
2.1.1 Meten in Vlaanderen – parkings + lussen thv. RSS	Q2 2013	Q4 2014
2.1.2 CCTV + AID	Project in uitvoering	Functie van budget
2.1.3 ANPR	Project in uitvoering	Functie van budget

2.2 Netwerkmanagement	Project in uitvoering	Q1 2014
2.3 Basiswegvakmanagement – E40 Wetteren - Groot-Bijgaarden	Q1 2013	Q3-4 2013
2.4.1 DVM Regio Gent	Project in uitvoering	Q1 2014
2.4.2.1 Spitsstrook - E40 Sterrebeek – Heverlee + Wavestrook E314 Heverlee - Wilsele	Q1 2013	Q4 2013
2.4.3 R2 – fase 1 rechter oever	Q4 2013	Q2-3 2014
2.5 Tunnelveiligheid - Craeybeckxtunnel	Project in uitvoering	Q3 2013
2.5 Tunnelveiligheid - Kennedytunnel	Q3 2013	Q1 2014
2.5 Tunnelveiligheid - Kennedytunnel	Q3 2013	Q1 2014
2.5 Tunnelveiligheid – 4-armen tunnel Tervuren	Q1 2014	Q3 2014

4.1. 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 - E313 / E34 – 30 mei 2013

PROJECTFICHE: E313 / E34

Mei 2013

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 - E313 / E34 – 30 mei 2013

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, met spitstrook in beide richtingen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost.
 - b. verkeerswisselaar E313/R11/A102,
 - c. aansluitende hoofwegen: A102
 - d. aansluitende wegen: R11bis
 - e. van 4 naar 5 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem

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 - E313 / E34 – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Antwerpen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Antwerpen

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

- NV BAM; aansluiting Masterplan thv verkeerswisselaar Antwerpen-Oost
- DELIJN; Livian
- DELIJN; doortrekken tram langsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2° 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 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	Medio 2013
Beslissing Vlaamse Regering	Tweede helft 2013
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	Medio 2014

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

Projectfiche Wegen - E313 / E34 – 30 mei 2013

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 Wegen - A102 – 30 mei 2013

Projectfiche: A102

Mei 2013

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.

Ten zuiden van de E313 is in het verlengde van deze A102 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 tracés 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) of N12 (Houtlaan). 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 variante: gemeenschappelijke constructie A102 en 2^e spoorontsluiting
- Tweede variante: aparte constructie

Projectfiche Wegen - A102 – 30 mei 2013

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 variante: 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 (bron: Infrabel).



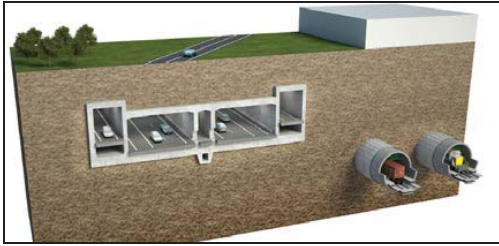
Tweede variante: Beide tunnels worden afzonderlijk en naast elkaar aangelegd in de reservatiezone

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

AWV 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 – 30 mei 2013



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

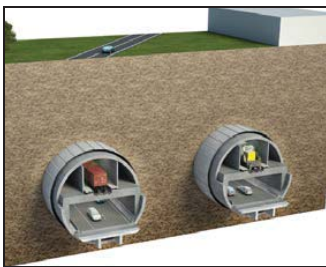


Ter bijkomende verduidelijking:

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..

Deze variant wordt dan ook niet meegenomen in de plan-MER-studie A102 (wordt opgestart in 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 – 30 mei 2013

- 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 – 30 mei 2013

Projectmanagement

2.6. projecteigenaar

- projectleider: AWV en/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)

AWV of Infrabel

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

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

3. Timing

3.1. start en einde der werken

De onderstaande timing kan aangehouden worden:

- o Start opmaak plan-MER: voorjaar 2013
Afgerond tegen eind 2014
- o Opmaak GRUP afgerond tegen medio 2016
- o project-MER tegen half 2015 *
- o stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2016 *
- o onteigeningen: ten vroegste eind 2016*
- o start der werken: 2017 - 2018*

* snelst haalbare termijnen

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 – 30 mei 2013

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.

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder 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 en A102..

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. Het plan-Mer voor de A102 en R11 wordt in 2013 opgestart.

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.

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. Bij een afzonderlijke constructie van de A102 wordt eveneens een brugconstructie over het Albertkanaal als een tunnel onder het kanaal onderzocht.

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.

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 – R11bis/R11 –30 mei 2013

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

Mei 2013

1. 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 Zuidooststrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidooststrand 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.

2. Kostprijs en financiering

2.1. 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. Met volgende alternatieven/varianten moet minstens rekening worden gehouden:

- 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. (Dit alternatief valt mogelijk dit voorjaar nog uit te sluiten)
- 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.
- Ondertussen is de administratie op de hoogte van minstens één locatiealternatief voor de R11bis.

.

De raming (incl BTW en afwijking 10%) op basis van het ontwerp-streefbeeld van de de vertunneling R11 (c&c) wordt actueel opgesteld; die van de verbinding N10-R11 werd nog niet geactualiseerd. De ramingen van de bouwkost van deze projecten t.b.v. de beslissing van de VR van 22-09-2010 bedraagt:

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –30 mei 2013

Vertunneling R11:	540	milj euro
Verbinding N10 – R11:	10	milj euro

Totaal: 540 MEURO

2.2. 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 55.000.000 euro vastgelegd op de basisallocatie is MDU MH216 7310.

2.3. 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.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering op de investeringskredieten van het Vlaams Gewest.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Als projectleider (voor 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.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

3.3. 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 –30 mei 2013

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
 - o Start: begin 2013
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
 - o Start opmaak plan-MER: voorjaar 2013
Afgerond tegen eind 2014
 - o Opmaak GRUP afgerond tegen medio 2016
 - o project-MER tegen half 2015 *
 - o stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2016 *
 - o onteigeningen: ten vroegste eind 2016*
 - o start der werken: 2017 - 2018*

* snelst haalbare termijnen

4.2. processtappen

Streefbeeld

Minister Hilde Crevits heeft de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld te begeleiden in overleg met de betrokkken 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 –30 mei 2013

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 de verbinding R11 - 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. Het plan-Mer voor de A102/R11 wordt begin 2013 opgestart.

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. Voor de R11(bis) zal ook minstens een locatiealternatief onderzocht worden in het plan-MER.

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:

-
- aansluiting van een mogelijk bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven

5. 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 verrekeringen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in

Projectfiche Wegen – R11bis/R11 –30 mei 2013

de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, ...).

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

Projectfiche Wegen – Waasland – 30 mei 2013

Projectfiche: Waasland

mei 2013

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:

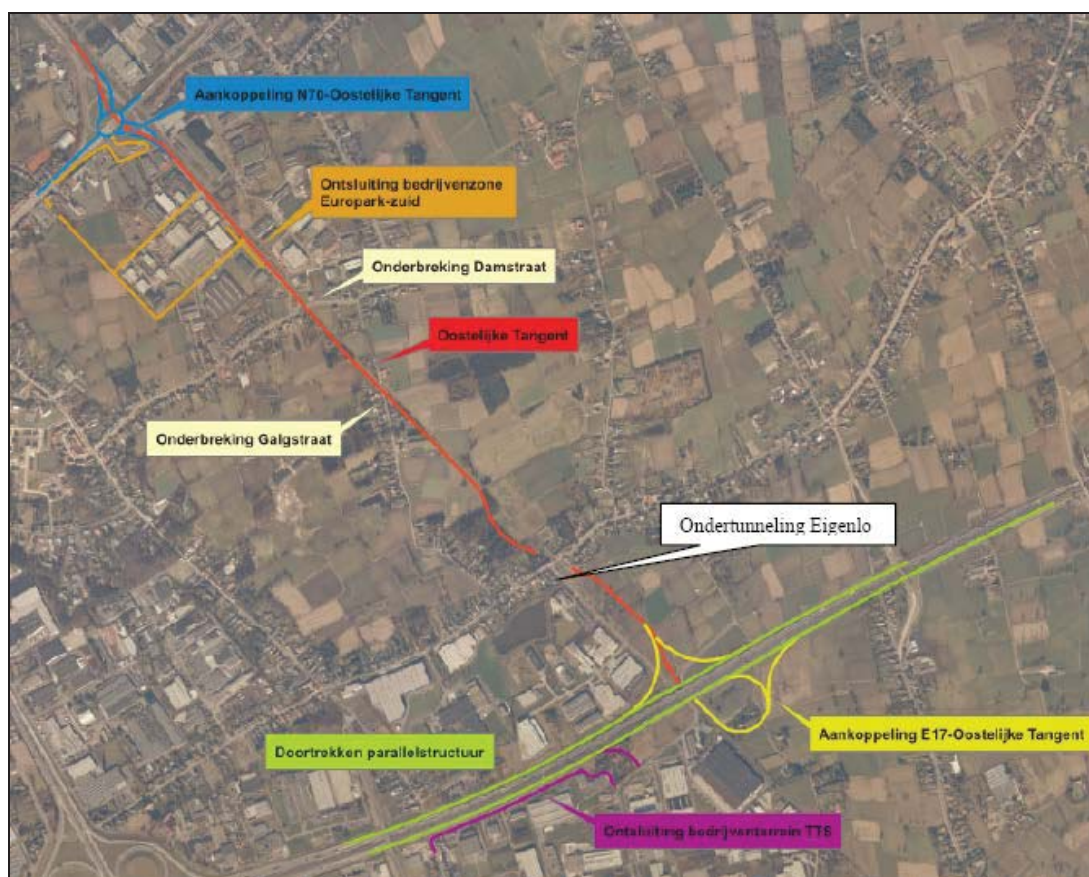
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke 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 – 30 mei 2013



Projectfiche Wegen – Waasland – 30 mei 2013

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 – 30 mei 2013

Verbindingsweg E34-N70: raming voor de aanleg van de nieuwe weg bedraagt 10 miljoen euro, excl. BTW en excl. onteigeningen. (12,1 M € incl. BTW en excl. Onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 18 mio euro incl. BTW.

- <u>verbindingsweg E34-N70:</u>		
6,4 km (2*1 profiel)	1 mio euro per km	6,4
kruispunt Zillebeek (rotonde)		0,75
kruispunt Boerenstraat (rotonde)		0,75
rotonde aansluiting N70		0,75
ongelijkvloerse kruising spoorweg		1,25

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: volgens de studie in opdracht van Interwaas bedraagt de raming 38,2 miljoen euro, excl. BTW en excl. onteigeningen. (46,22 miljoen euro incl. BTW, excl. onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 70 mio euro incl. BTW.

- <u>parallelweg E17:</u>		
lengte 13,6 km	1 mio euro per km	13,6
verbreden van bruggen	2,5 mio euro per brug (6)	15
aanpassing complex N485		3
aanpassing complex N419		3
nieuw complex Kruibekesteeweg		3

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

De financiering van dit project zal via het regulier investeringsprogramma van AWW dienen te gebeuren. Om deze reden is het project ook opgesplitst in twee fasen, te spreiden over twee begrotingsjaren. Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma, intern wordt de vastlegging eerste fase in 2017 voorzien. Hier wordt de timing opgeschoven gezien de te doorlopen stappen voor de opmaak van het GRUP en de onteigeningen. 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..

Projectfiche Wegen – Waasland – 30 mei 2013

Verbindingsweg E34-N70: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWW. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWW.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en 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 2013.

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 2016/2017. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar. D.w.z. volledig gebruiksklaar in 2019-2020.

Verbindingsweg E34-N70: Start der werken: ten vroegste 2018 – uitvoeringstermijn: 2 jaar

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwiindrecht: 2016 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.

Projectfiche Wegen – Waasland – 30 mei 2013

De volledige termijn voor de procedure van het GRUP tot en met de beslissing wordt op 1 jaar geschat. Momenteel is het GRUP in opmaak. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten in het voorjaar van 2014.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2016/2017 en wordt de start van de uitvoering geschat op 2016/2017.

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 2013 opgenomen op het programma. De offertevraag is voorzien voor 2013. Start der werken ten vroegste in 2016.

Het plan-MER voor de parallelwegen zal rekening houden met de mobiliteitsstudies die in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding worden uitgevoerd.

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 i.v.m. 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 – N49 – 30 mei 2013

Projectfiche: N49

mei 2013

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: 58,5 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 146,25 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 – 30 mei 2013

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

--Op het grondgebied van Assenede:

- Brug over N49 thv N448 – Stoepestr, 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

--Op het grondgebied van Kaprijke:

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat): 7,5 miljoen euro

--Op het grondgebied van Eeklo:

- Fietspad Aalstgoed – N434: 0,5 miljoen euro: dit werd gerealiseerd in 2011
- Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef: 1,5 miljoen euro
- Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg: 7,5 miljoen euro

--Op het grondgebied van Maldegem:

- 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

De som van deze ramingen bedraagt 58,5 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 toplaag en eerste onderlaag van bestaande wegverharding over 9 km = 4,5 miljoen euro
- realisatie van een bochtverbetering over 1km =1,5 miljoen euro
- realisatie van onderdoorgangen voor landbouwwegenis 2X 1,5 miljoen = 3miljoen euro

Projectfiche Wegen – N49 – 30 mei 2013

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

De som van deze ramingen bedraagt 39,5 miljoen euro .

De gemeente Damme vraagt om te Lapscheure niet de dwarsende weg onder de A11 te leiden maar de A11 zelf onder de dwarsende weg te leiden . Om één en ander verder uit te klaren en na te gaan wat dit betekent voor RUP en MER en om de haalbaarheid te onderzoeken werd in het voorjaar van 2012 een studiecontract aanbesteed. De studie werd in het najaar van 2012 opgestart. 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:

- 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:

Projectfiche Wegen – N49 – 30 mei 2013

- o Voor 2014 en 2015: respectievelijk 1.200.000 € en 1.000.000 €: voor de aanleg van ventwegen of ingrepen die nodig zijn op de N49 zelf voor de omvorming tot autosnelweg (vangrails, doorsteken in middenberm dichtmaken, ...)

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Een aantal deelprojecten werden destijds als 'gevaarlijke punten' geselecteerd en aan TV3V opgedragen:
 - o 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
 - o 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
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

Projectfiche Wegen – N49 – 30 mei 2013

Tunnel(of brug) thv Vakebuurtstraat	AWV
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	AWV
Aanpassingen aan laterale wegen langs N49	AWV
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

Eind 2012 werd de studie voor de omvorming van de N49 tussen de Hoornstraat in Damme en de N498 in Maldegem opgestart, onder leiding van AWV West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen.

De studie omvat het aanbestedingsklaar maken van volgende deelprojecten (met alle stappen die eraan voorafgaan: startnota, projectnota, onteigeningsdossier, bouwaanvraag, ...):

- Tunnel t.h.v. Sint-Rita
- Aanleg ventwegen tussen de Hoornstraat en de N498 (+ brug voor laterale weg over Schipdonk- en Leopoldkanaal)
- Bochtverbetering t.h.v. Leopold- en Schipdonkkanaal (W-VI)
- Nieuwe brug voor de hoofdweg N49 over Leopold- en Schipdonkkanaal + aanpassingen aan de onderdoorgang
- Tunnel of brug t.h.v. de Passiedreef
- Realisatie bochtverbetering Maldegem

De gemeente Damme vraagt om te Lapscheure niet de dwarsende weg onder de A11 te leiden maar de A11 zelf onder de dwarsende weg te leiden . Om één en ander verder uit te klaren en na te gaan wat dit betekent voor RUP en MER en om de haalbaarheid te onderzoeken werd in het voorjaar van 2012 een studiecontract aanbesteed. De studie werd in het najaar van 2012 opgestart. Tevens werd aan deze

Projectfiche Wegen – N49 – 30 mei 2013

studie de opmaak van een plan-MER gekoppeld. Ook de kruising t.h.v. de Damse Vaart wordt in deze studie mee onderzocht.

Wat de studiefase in Oost-Vlaanderen betreft, is:

- de MER-studie voor de nieuwe ontsluitingsweg van de Stoepestraat te Assenede naar de R4 in opmaak;
- het technisch ontwerp van de brug in de Stroomstraat over de N49 te Assenede opgemaakt in 2012, en is nu de stabiliteitsstudie in opmaak;
- er een externe studie aanbesteed in 2012 en opgestart begin 2013 voor de opmaak van het technisch ontwerp van de nodige aanpassingen op het grondgebied van Maldegem.

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.

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, ...).

Projectfiche Wegen – N49 – 30 mei 2013

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

Projectfiche Wegen – R4 Oost - 30 mei 2013

Projectfiche: R4 Oost

mei 2013

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de R4-oost tot primaire weg I en II (primaire I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primaire 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 - 30 mei 2013

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Rekening houdend met de milderende maatregelen en de onzekerheden op sommige deelprojecten werd de voorlopige totale kostprijs voor de nog uit te voeren projecten oorspronkelijk geraamd op 99 mio euro incl. BTW (waarbij de totale som van de ramingen voor de individuele knooppunten oorspronkelijk 87,9 mio euro bedroeg en voor twee knooppunten 4 en 7bis de bijkomende kostprijs van de onteigeningen apart werd vermeld onder 2.2 opsplitsing kostprijs).

Knooppunt	Raming in Mio € incl. BTW
1. Traktaatweg Tunnel + inritten + wegenis	25,0
2. Rijkswachtlaan Tunnel + inritten + rotonde	
3. Aansluiting met N49 (noordzijde) Wegenis + fietstunnel	
4. Gebroeders Naudtslaan Ronde + fietskokers + aansluiting N49 (zuid)	5,1 (start april 2013)
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	12
7. Skaldenstraat	Uitgevoerd vóór start rapportering
7.bis Piratenstraat Brug over R4, geen aansluiting	6,0
8. Langerbruggestraat Hollands complex + rotondes + fietsbrug	9
9. Tijdelijke aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	3,9 (in uitvoering)

Totaal : 85,7

Projectfiche Wegen – R4 Oost - 30 mei 2013

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 €
- 2013 : knooppunt 1-2-3 : MER-studie : 60.000 €
- 2014 (reserve 2013) : knooppunt 8 : 9.000.000 €

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 (2014) 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. Deze 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 april 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 voorjaar 2014, termijn 1,5 jaar

Projectfiche Wegen – R4 Oost - 30 mei 2013

- overige knooppunten : nog geen concrete timing. Hieronder wordt een minimum timing meegegeven :
 - o knooppunten 1-2-3 : start 2015, termijn 3 jaar
 - o knooppunt 6 bis : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 4 bis : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 7 bis : start 2016, uitvoeringstermijn 1 jaar
 - o knooppunt 5 : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - o knooppunt 6 : start medio 2017 (na beëindigen 6bis), uitvoeringstermijn 6 maand
 - o knooppunt 5 bis : start medio 2017 (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 werden 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 Aquafin-project 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. 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 i.v.m. 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 – Spaghettiknoop – 30 mei 2013

Projectfiche: Spaghettiknoop

Mei 2013

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 van de 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 van het vrachtverbod in de Kennedytunnel.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

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

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

Projectfiche Wegen – Spaghettiknoop – 30 mei 2013

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 – 30 mei 2013

Ondersteunende studie; opmaak technisch voorstudie	Start 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 verwijlinteressen.

Projectfiche Wegen - verbindingsweg N171-N1 - 30 mei 2013

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

Mei 2013

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 (in de overzichtstabel wordt daarom voorlopig nog de initiële kostenraming van het tramproject vermeld)

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

Projectfiche Wegen - verbindingsweg N171-N1 - 30 mei 2013

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

- Lokale overheden
- 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 en wordt nog dit jaar opgestart.

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 betekent dat geen RUP en plan-MER noodzakelijk zijn.
2. Opmaak project-Mer.
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 verwijlinteresten.

Projectfiche Wegen – Doortrekking N171 – 30 mei 2012

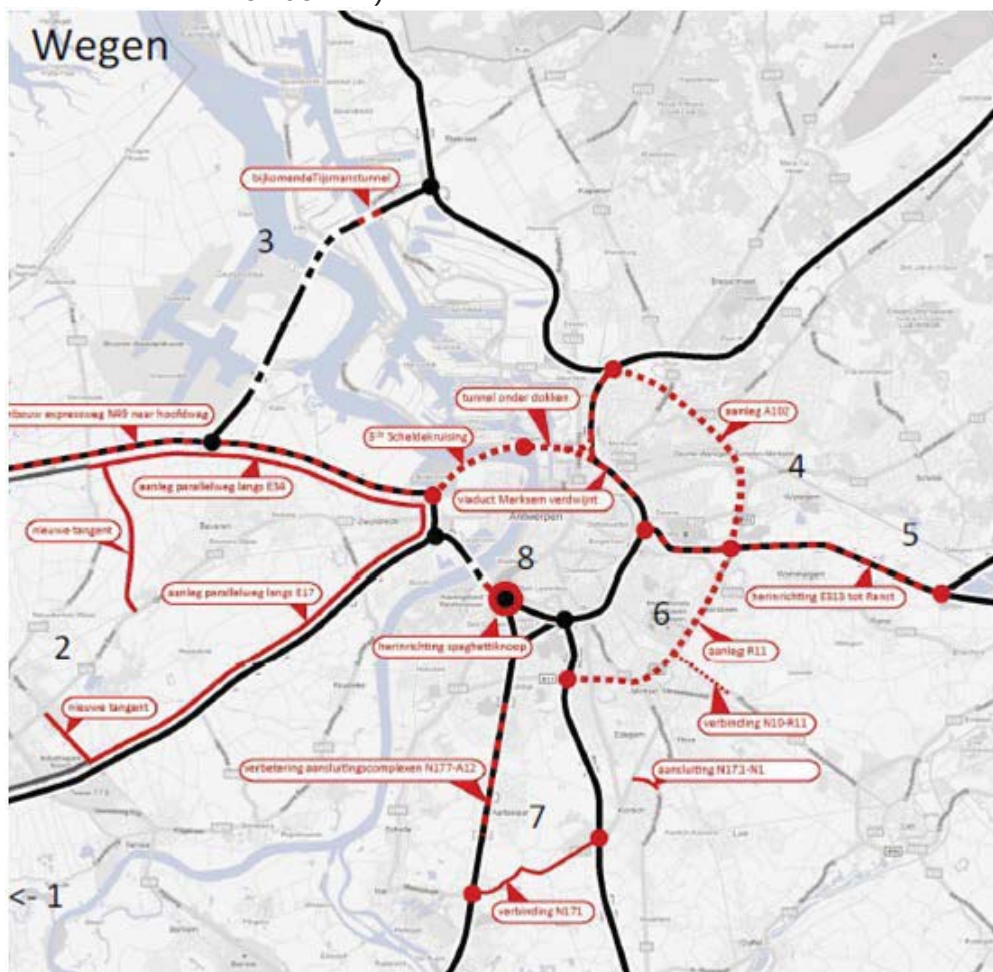
Projectfiche: doortrekking N171

Mei 2013

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).



Projectfiche Wegen – Doortrekking N171 – 30 mei 2012

1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

Ontsluiting Rupelzone: 52,8 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: 10,433 mio euro (aanbesteed – in uitvoering)
- 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 10 433 000 euro vastleggingskrediet voorzien op het programma van 2013. 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 3.1.. 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 – Doortrekking N171 – 30 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, ir. Ann Velghe is aangesteld als leidend ambtenaar voor fase 2 “De Banaan”.

2.1. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

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

- Gemeenten zuid-ostrand
- Provincie, dienst waterlopen
- Aquafin
- 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)	10,433 mio aanbesteed (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	In uitvoering tot mei 2015
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2750 m)	15 mio geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	2015-2016
4	herinrichting bestaande N171, incl op/afritten Kontich	5 mio geraamd (excl onteigeningen)	2017

3.2 processtappen

Streefbeeld

Voor het volledige project werd een streefbeeld opgemaakt, dat ook op PAC conform werd verklaard met uitzondering van deelproject fase 4.

Project-mer

Voor de fase 3 dient nog verder bepaald te worden welke procedure vereist / het meest aangewezen is. De kans is groot dat een projectmer noodzakelijk is.

Projectfiche Wegen – Doortrekking N171 – 30 mei 2012

3.3 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, ...).

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 Sluizen – Van Cauwelaertsluis – 30 mei 2013

Projectfiche: Sluizen – Van Cauwelaertsluis

mei 2013

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 – 30 mei 2013

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.
- De functie van aanbestedende overheid werd overgedragen aan het Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen.

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

mei 2013

1. Omschrijving

1.1. Algemeen

De Royerssluis werd voor het eerst gebruikt in 1908. De bestaande sluis is 182,5 meter lang en 22 meter breed en wordt gebruikt voor de versassing van binnenschepen en, in beperkte mate, zeevaart. De huidige afmetingen laten niet toe om vierbaksduwvaartkonvooien te schutten. De Royerssluis is verouderd en vergt jaarlijks aanzienlijke uitgaven om operationeel te blijven. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de 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.

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.

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

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.

1.2. Ontwerp 2003

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

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

Projectfiche Sluizen– Royerssluis – 30 mei 2013

- o Breedte: 36 meter.
- Infrastructuurscenario 3. De “harde renovatie 27 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - o Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - o Breedte: 27 meter.

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

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

- Renovatie van de kolkmuur aan de noordzijde;
- Een nieuwe kolkmuur aan de zuidzijde;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.00 m TAW (stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Nieuwe wegbrug¹;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013

In 2013 wordt de MKBA geactualiseerd. De 3 eerder gekozen infrastructuurscenario's met sluisbreedte 21 m, 27m en 36 m blijven behouden. Wil men echter ten allen tijde een minimale lengte tussen de binnendeuren van 200 m hebben, dan dient de lengte tussen de buitendeuren 250 m te worden. Ten einde een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen, wordt de aanleg van een tweede wegbrug sterk overwogen.

Samengevat komt het ontwerp 2013 op het volgende neer :

- Renovatie van de kolkmuur/ vernieuwing kolkmuur afhankelijk van de scenario's;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers, lengte tussen de buitendeuren 250 m; lengte tussen de binnendeuren ca. 200 m.

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 betrouwbare 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 – 30 mei 2013

- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.25 m TAW (Aangepast niveau stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Vernieuwen en verbreden van de remmings/geleidewerken
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 133 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
- 2 wegbruggen: 10 miljoen € exclusief BTW
- Remmings- en geleidewerken : 7,9 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

Projectfiche Sluizen– Royerssluis – 30 mei 2013

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 – 05/2013
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 10/2013
- MER - ontheffingsdossier: 08/2012 – 11/2013
- Ontwerpstudie: 12/2012 – 08/2014
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen najaar 2014
- Milieuvergunning: verkregen tegen najaar 2014
- Bestek: klaar tegen najaar 2014
- Aanbesteding: 2015
- 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

Projectfiche Sluizen– Royerssluis – 30 mei 2013

tunnel. Bovendien moet getracht worden 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 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 wegenis rond het sluisplateau uitgewerkt. De doortocht van het verkeer over de Kattendijksluis door het droogdokkenpark wordt verder bekeken en ingepast door AG Stadsplanning. Uitzonderlijk transport van en naar de haven over de Kattendijksluis en de Royerssluis is hierbij een belangrijke factor. 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. Het ontwerp voor dit laatste wordt uitgewerkt door AG stadsplanning.

Aan AWW wordt alvast gevraagd de doortocht door uitzonderlijk vervoer te bekijken naar technische randvoorwaarden voor de wegenis. Dit gebeurt via simulaties op de voorontwerpplannen. Resultaat hiervan is dat de bruggen over de sluis 15 m breed worden.

De randvoorwaarden van het voorontwerp (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, ...) van het voorontwerp werden vastgelegd in overleg met het GHA. Op basis van deze gegevens wordt momenteel het voorontwerp uitgewerkt en afgerond tegen mei 2013.

Het niveau van het benedenhoofd en de sluisdeuren werd verhoogd naar het geactualiseerde sigma-peil, zijnde + 9.25 m TAW. Rekening houdend met deze hoogtes komen de eerste resultaten van het voorontwerp uit op een 10 m brede roldeur. Hierna ligt de volledige sluis in planzicht vast.

Het Waterbouwkundig labo staat in voor het ontwerp van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis. In eerste fase wordt onderzocht of het vullen/ledigen van de sluis via vlinderkleppen door de roldeur een haalbaar

Projectfiche Sluizen– Royerssluis – 30 mei 2013

alternatief is. Indien dit niet haalbaar is, zal de variant met korte omloopriolen worden bekeken.

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 650 m verdeeld over de 2 oevers noodzakelijk is.

5.2. Actualisatie MKBA

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

5.3. Risicomanagement

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

6. TEN-T

Voor de ontwerpstudies voor de Royerssluis werd een subsidieaanvraag ten bedrage van 1,6 mio ingediend.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk

Mei 2013

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

-
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 9.001.349,31 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing definitieve kostprijs:

- definitieve bouwkost : 7.501.349,31 €, excl. BTW (aanvaarde facturen excl. verrekeningen in voorbereiding)
- de overige kosten (grondruilingen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) bedroegen ca. 1,5 mio EUR, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

Cfr. 2.2 : se werken zijn voltooid.

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 = 4.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 80.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – 30 mei 2013

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

De werken zijn voltooid

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – 30 mei 2013

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1

Mei 2013

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 doorvaarhoogte van 7,06 m over de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

- Het budget voor de herbouw van deze brug werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2010.
- In het kader van de TEN-T Annual Call 2010 kende de Europese Commissie aan het project een steun toe van 10 %

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- gemeente Ranst
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start der werken : 13 februari 2012
- einde der werken : Q2 2014

4.2. processtappen

De brug werd aanbesteed op 19 november 2010.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

Een stedenbouwkundige vergunning is verkregen.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 – 30 mei 2013

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)

mei 2013

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. 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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – 30 mei 2013

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

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 (onder voorbehoud cfr. 2.5)

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

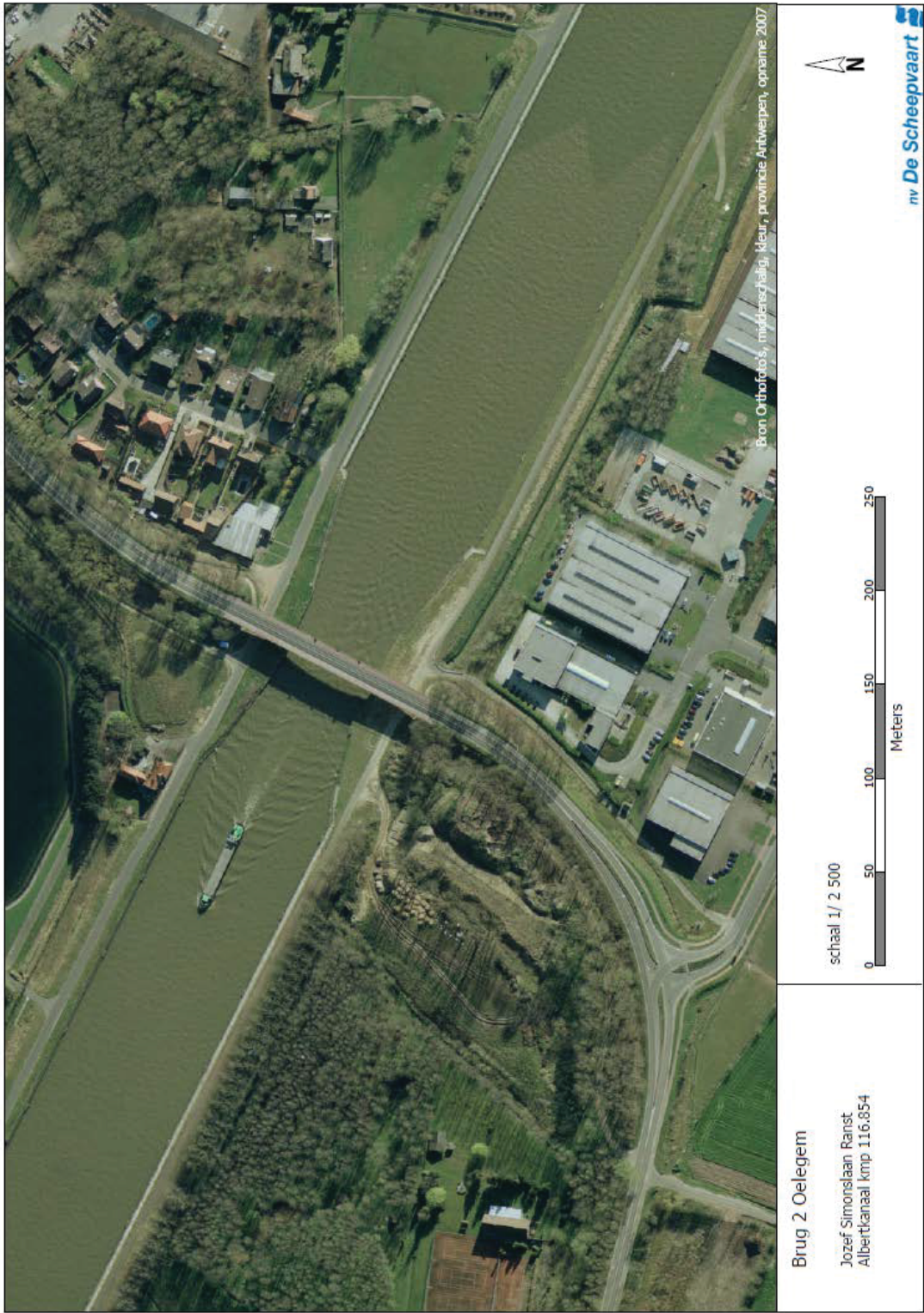
Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II – 30 mei 2013



Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen

Mei 2012

1. Omschrijving

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost op basis van aanbesteding 14 november 2011 : 465.367,15 euro, excl. BTW .

Geen bijkomende kosten.

2.2. opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.1.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2011 – nv 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 Sluisbrug Olen – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- Gemeente Olen
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- aanbesteding : 14 november 2011
- start der werken : Q4 2013 (afstemming met overige werken aan het sluizencomplex)
- einde der werken : Q2 2014

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen interferentie.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

Om onvoorziene werken en de daaruit voortvloeiende verrekeningen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen – 30 mei 2013

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 verwijlinteresten tot een minimum te beperken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel (46)

Mei 2013

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:

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.100.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.746.846 euro, excl. BTW (aanbestedingsbedrag)
- 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.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op het aanbestedingsbedrag.
- 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 investeringsprogramma 2011 – nv 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 Viersel - 30 mei 2013

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 : februari 2013
- einde der werken : Q4 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 - 30 mei 2013

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem (48)

Mei 2013

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 :

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 13.813.890 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 3.713.890,47 euro, excl. BTW (aangebodingsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : waren (voorlopig) begroot op 10,1 mio EUR, excl. BTW...: verder te verfijnen.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op het aanbestedingsbedrag.
- 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 : 1 % van de bouwkost = 37.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 2,0 % van de bouwkost = 74.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 3 % van de bouwkost = 111.000 euro/jaar
-

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - 30 mei 2013

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2013 van nv 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 : Q3 2013
- einde der werken : Q4 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.

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 E34 Oelegem - 30 mei 2013

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk (35)

Mei 2013

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:

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 7. 539.704,05 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.039.704,05 euro, excl. BTW (aanbestedingsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 2,5 mio EUR, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op het aanbestedingsbedrag.
- 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 = 25.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 50.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 75.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2012 van nv 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 – 30 mei 2013

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 : Q2 2013
- einde der werken : Q1 2015

4.2. processtappen

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

Aanbesteding vond plaats 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).

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – 30 mei 2013

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst

Mei 2013

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) : 10.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- gemeentes Meerhout en Laakdal
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr 2.5)

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

4.2. processtappen

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

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – 30 mei 2013

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 – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul (39)

Mei 2013

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 :

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.904.789,80 euro, excl. BTW (aangebodingsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 2.6 mio EUR, excl. BTW..

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn gebaseerd op het aanbestedingsbedrag.
- 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 = 40.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 80.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2012 van nv 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 – 30 mei 2013

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 : 3 december 2012
- start der werken : Q3 2013
- einde der werken : Q2 2015

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Aanbesteding von plaats op 3 december 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).

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul – 30 mei 2013

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 – Wijnegem Houtlaan – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan

Mei 2013

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 boogbrug met 4 rijvakken. Deze brug ligt in een gewestweg. De doorvaarthoogte is 7,22 m over de doorvaartbreedte van 74m.

Deze brug kan aangepast en verhoogd worden maar deze werken zullen tijdelijk een ernstige verkeershinder veroorzaken.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 16.100.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 8,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de verhoging 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 = 40.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 80.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Project is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2013.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Houtlaan – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Aanbesteding : Q4 2013

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

4.2. processtappen

Aanbesteding gepland in Q4 2013.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Houtlaan – 30 mei 2013

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 – Wijnegem Sluisbrug – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug

Mei 2013

1. Omschrijving

Over het benedenhoofd van de duwvaartsluis van Wijnegem ligt een dubbele kokerbrug die enerzijds dienst doet als leidingenbrug en dienstbrug.

Deze brug fungeert ook als trekker om de spatkrachten van de benedendeur op te vangen. De doorvaarthoogte is momenteel 7,00 m.

De bestaande brug zal moeten worden vervangen door een nieuwe brug met een vrije hoogte van 9,10 m die in principe dezelfde functies moet vervullen.

De uitvoering ervan moet gebeuren zonder dat een stremming van de duwvaartsluis vereist is.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 2.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 4.200.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 2.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, onzekerheden...) : worden (voorlopig) begroot op 2,2 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 = 10.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 20.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Sluisbrug – 30 mei 2013

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

On hold.

Besluitvorming is afhankelijk van het onderzoek naar de capaciteitsverruiming van het sluizencomplex Wijnegem.

4.2. processtappen

De detailstudie voor de aanpassing van de brug werd on hold gezet.

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.

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.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Sluisbrug – 30 mei 2013

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Turnhoutsebaan – 30 mei 2013

Masterplan 2020 projectfiche

mei 2013

1. Omschrijving:

Basisuitvoering

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

Het project omvat de afbraak van de bestaande brug over het Albertkanaal in de Turnhoutsebaan en de bouw van een nieuwe brug met een vrije hoogte van 9,10 m t.o.v. het normale kanaalpeil (= norm voor vier-lagen-containervaart). Het bestaande kanaalprofiel kan worden behouden.

Mogelijke alternatieven i.f.v. te nemen beleidsbeslissingen:

- een onderzoek naar de uitbreiding van de capaciteit van het nabijgelegen sluizencomplex is in uitvoering.
Het resultaat van dit onderzoek (verruiming bestaande sluis – bouw van een bijkomende (vierde) sluis) zal bepalend zijn voor het ontwerp van de nieuwe brug en zal ook een aanpassing van het kanaalprofiel noodzaken
- de beslissing of er al of niet een tramlijn over de brug dient te worden aangelegd zal bepalend zijn voor het ontwerp van de nieuwe brug

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW voor de basisuitvoering.

Aanzienlijk verhoogde bouwkost in geval van aanpassing ontwerp i.f.v. één of beide beleidsbeslissingen : te bepalen in functie van de randvoorwaarden.

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 15.600.000 euro, excl. BTW voor de basisuitvoering.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 7,6 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Turnhoutsebaan – 30 mei 2013

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?

Klassiek ingeval van basisuitvoering.

Alternatieve financiering te overwegen bij realisatie van één van de alternatieven voor de uitbreiding van de sluis capaciteit.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart + samenwerking De Lijn (ingeval de tramlijn over de brug gaat)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart + De Lijn (ingeval de tramlijn over de brug gaat)

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

- agentschap Wegen en Verkeer
- gemeente Wijnegem
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2017
- einde der werken : 2019

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Turnhoutsebaan – 30 mei 2013

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

De conceptfase zal worden opgestart in functie van de besluitvorming omtrent de projectalternatieven.

In geval geopteerd wordt voor één van de alternatieven vereist het project wellicht een planMER, GRUP en projectMER.

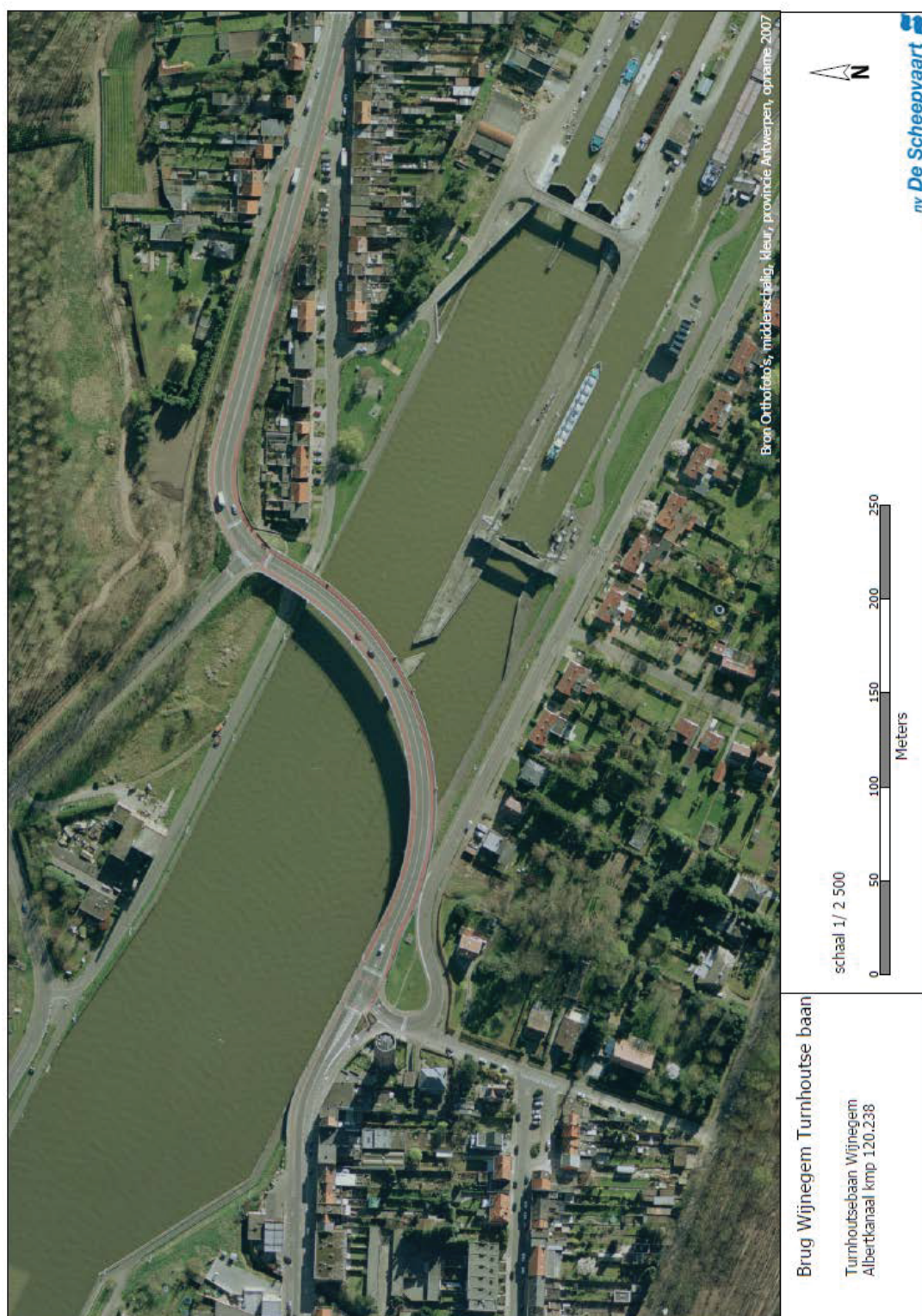
Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

Volgende projecten/beleidsbeslissingen zijn bepalend voor het ontwerp van de brug :

- een onderzoek naar de uitbreiding van de capaciteit van het nabijgelegen sluizencomplex is in uitvoering. Het resultaat van dit onderzoek (ombouw bestaande sluis – bouw van een bijkomende (vierde) sluis) is bepalend voor het ontwerp van de nieuwe brug en kan ook een aanpassing van het kanaalprofiel noodzaken
- de beslissing of er al of niet een tramlijn over de brug wordt aangelegd is bepalend

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



Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier (44)

Mei 2013

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. 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 dient door Infrabel te worden bepaald.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Te bepalen in overleg met Infrabel

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier – 30 mei 2013

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

Onder voorbehoud :

- start studie : 2013
- start der werken : 2014
- einde der werken : 2016

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is vermoedelijk geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

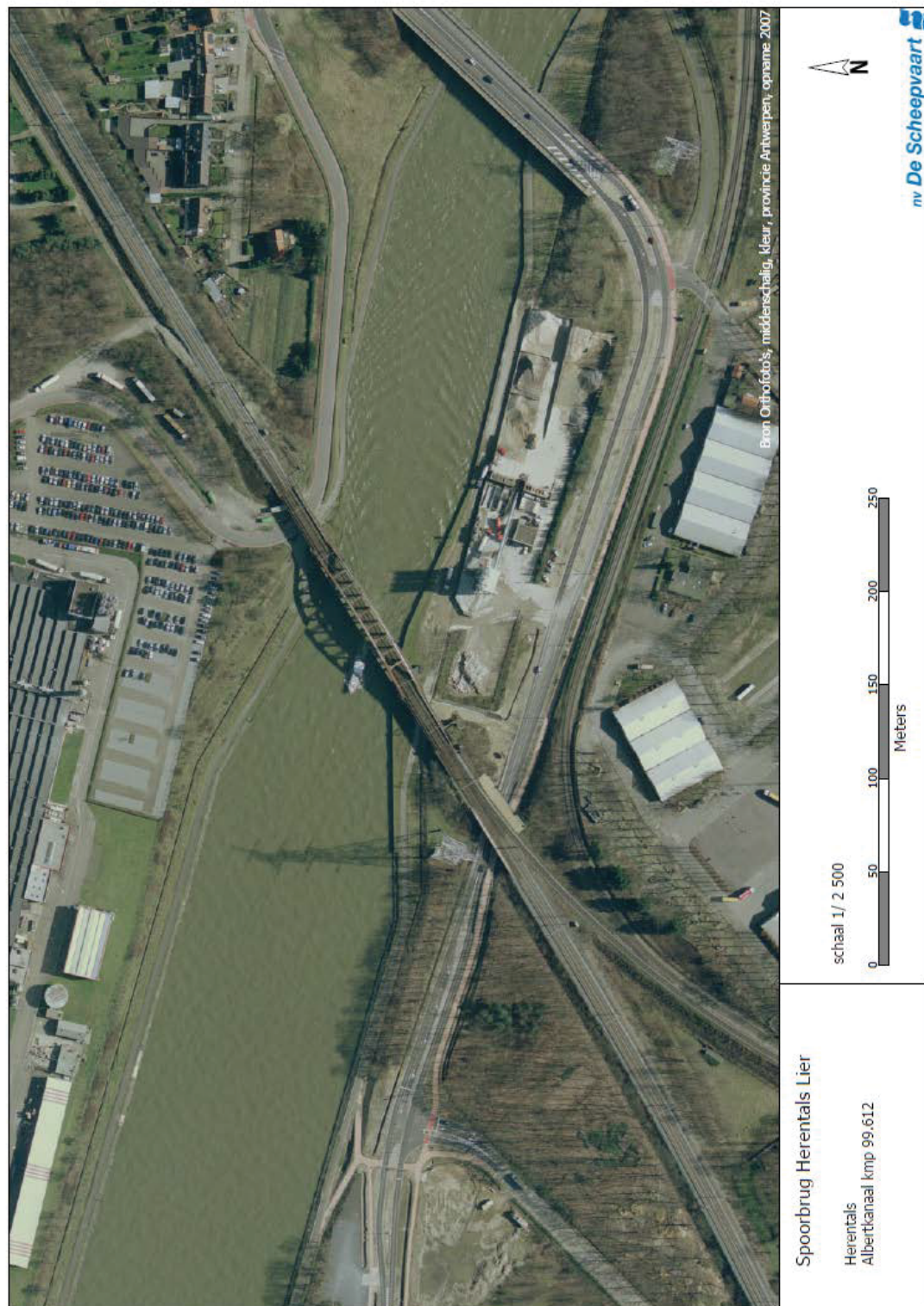
Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

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 – 30 mei 2013



Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout - 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout

Mei 2013

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 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?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout - 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- stad Herentals
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr. 2.5)

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2018

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout - 30 mei 2013

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 – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43)

Mei 2013

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. 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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – 30 mei 2013

2.5 Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

3. **Projectmanagement**

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

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

4. **Timing**

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr. 2.5)

Onder voorbehoud :

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

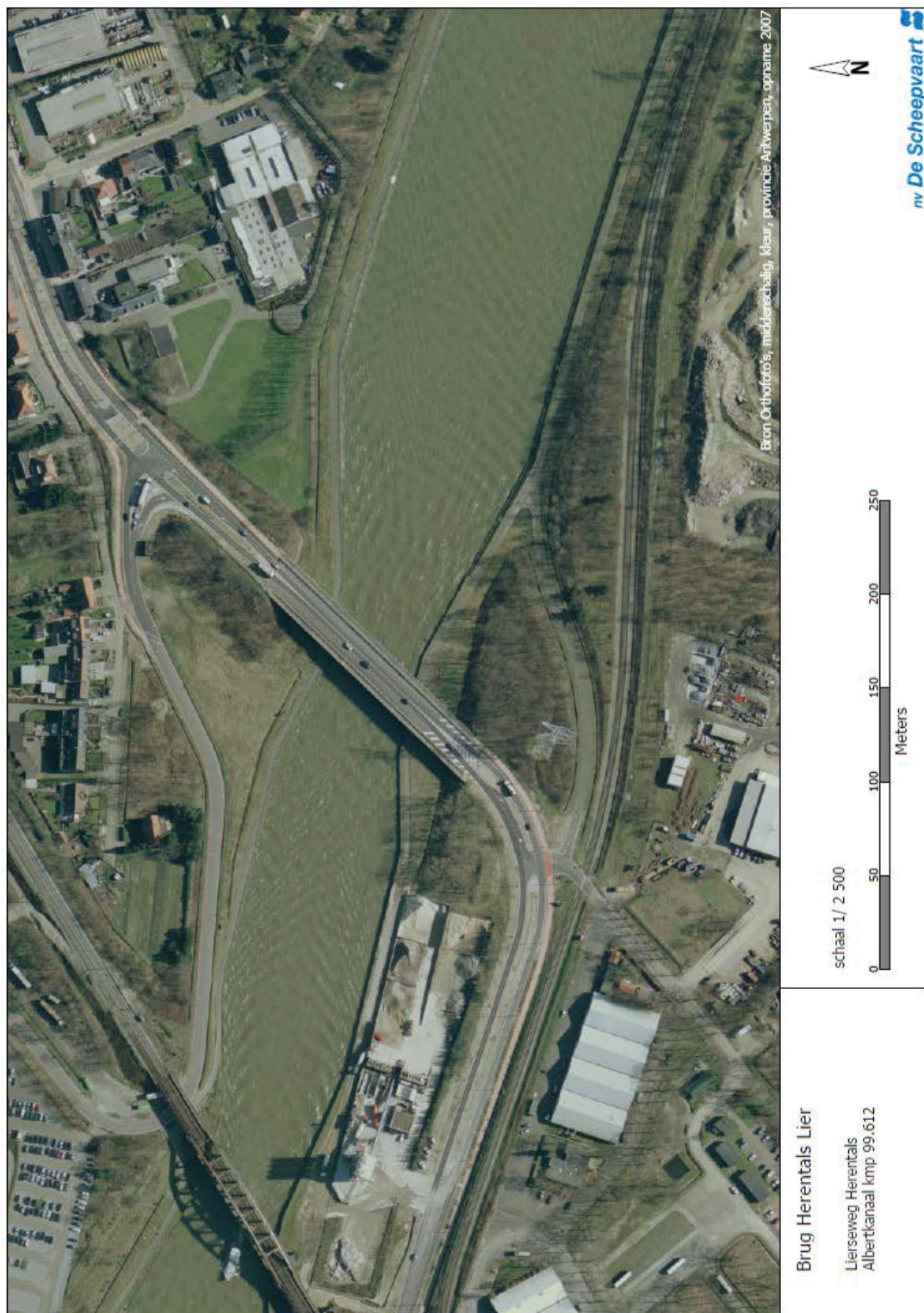
Het besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) zal worden vastgesteld zodra duidelijkheid bestaat over de eventuele koppeling aan andere projecten : zie 4.3.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier – 30 mei 2013



Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven

Mei 2013

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 6,50 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) : 12.100.000 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 6,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven – 30 mei 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

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

4.2. processtappen

Aanvang conceptfase in 2013.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven – 30 mei 2013

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 Eindhout

Mei 2013

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) : 10.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout – 30 mei 2013

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
- De gemeente Geel, Meerhout en Laakdal
- nutsmaatschappijen : Air-Liquide

4. Timing

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr. 2.5)

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout – 30 mei 2013

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 – Hoogmolenbrug – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug

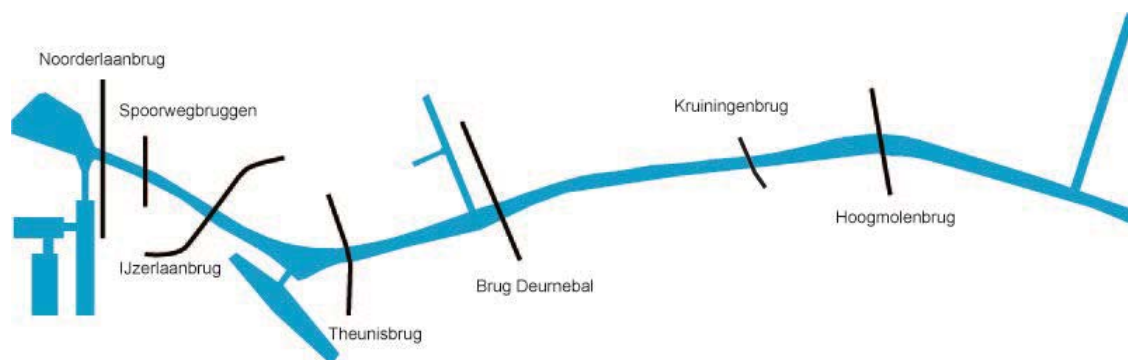
Mei 2013

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 Hoogmolenbrug wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter) te realiseren.

Voor deze nieuwe brug voor lokaal verkeer volstaan 2x1 rijstroken. De lokatie van de nieuwe brug staat nog open.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Budget VR 22/07/2005 en VR 16/02/2007: 28,5 mio euro (excl. 10% onvoorzien en 2% index).
- bouwkost: 25.467.000 euro $\pm$ 30% (conceptraming februari 2006)
- totale kostprijs: 31.070.000 euro $\pm$ 30%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 31.070.000 euro $\pm$ 30%
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

De raming van de bouwkost omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

De raming van de bouwkost gaat evenwel uit van 2x2 rijstroken terwijl in principe 2x1 rijstroken volstaan. De raming is daarom te hoog.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug – 30 mei 2013

2.3. toelichting bij kostenraming

De raming van de Hoogmolenbrug van februari 2006 is een conceptraming met hoge afwijkingsmarges ($\pm 30\%$). Ze omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

Het is aan te bevelen deze raming te herzien voor 2x1 rijstroken.

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 = 80.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- BAM

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

- NV De Scheepvaart
- Schoten
- Stad Antwerpen en district Deurne, Wijnegem
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr 2.5)

- De bouw van de Hoogmolenbrug mag niet gelijktijdig met de bouw van de Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal) verlopen. Uitvoeringstraject te bepalen.
- De duur van de bouw is voorlopig ingeschat op 9 kwartalen (overschatting gezien 2x1 ipv 2x2 rijstroken).

4.2. processtappen

- Project on hold.
- Te nemen processtappen: onteigeningen, project-MER, startnota, projectnota, stedenbouwkundige vergunning, bestek, aanbesteding, werken.

4.3. koppeling aan andere projecten

- A102

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug – 30 mei 2013

- Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal)
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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 – Kruiningenbrug – 30 mei 2013

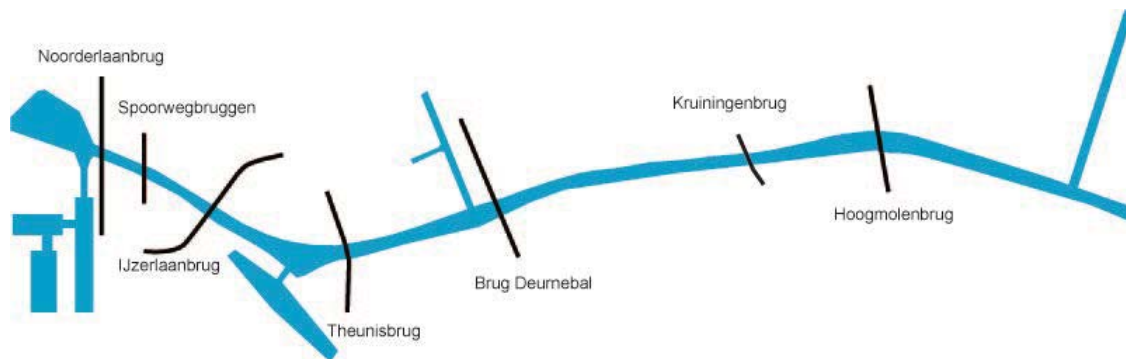
Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug

Mei 2013

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 Kruiningenbrug is een nieuwe brug voor de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers). Ze is gelegen ter hoogte van de Kruiningenstraat, tussen de Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal) en de Hoogmolenbrug. De brug is afgestemd op de doorvaartbreedte van 63 meter en de vrije doorvaarhoogte van 9,1 meter.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Budget VR 22/07/2005 en VR 16/02/2007: 8,8 mio euro (excl. 10% onvoorzien en 2% index).
- bouwkost: 5.830.000 euro $\pm$ 30% (conceptraming februari 2006)
- totale kostprijs: 7.113.000 euro $\pm$ 30%
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 7.113.000 euro $\pm$ 30%
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

De raming van de bouwkost omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – 30 mei 2013

2.3. toelichting bij kostenraming

De BAM-raming van de Kruiningenbrug van februari 2006 is een conceptraming met hoge afwijkingsmarges ($\pm 30\%$). Ze omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

De raming zal worden herzien na het resultaat van verdere mobiliteitsstudie voor het gebied.

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 = 80.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- BAM
- Schoten
- Provincie Antwerpen
- Stad Antwerpen en districten Merksem en Deurne
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Uitvoeringstermijn minimaal 4 kwartalen.
- Uitvoering : planning in functie van verder mobiliteitsonderzoek provincie

4.2. processtappen

- Project on hold.
- Te nemen processtappen: oteigeningen, project-MER, startnota, projectnota, stedenbouwkundige vergunning, bestek, aanbesteding, werken.

4.3. koppeling aan andere projecten

- fietsprojecten
- Hoogmolenbrug
- Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal)

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – 30 mei 2013

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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 – Theunisbrug – 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug

Mei 2013

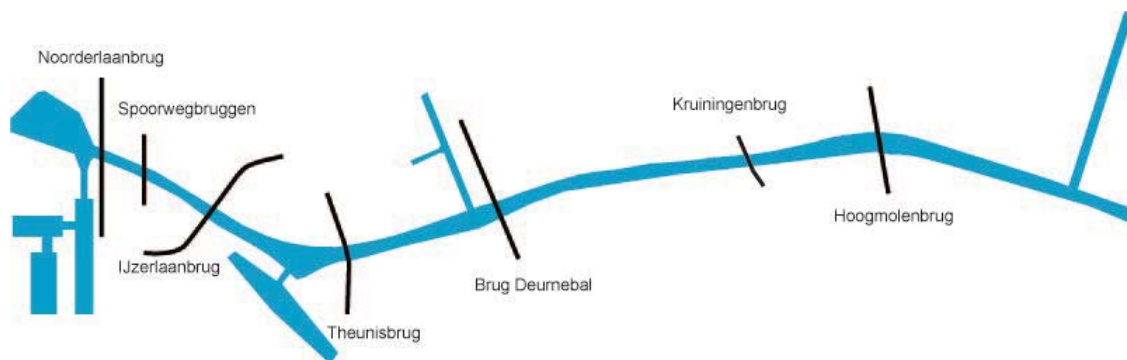
1. Omschrijving

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 Theunisbrug (Sportpaleisbrug) wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe brug wordt opgevat als een brug voor lokaal verkeer (en zo weinig mogelijk vrachtverkeer) met 2x1 rijstroken en een vrije trambusbaan.

Het concept van deze brug streeft een opwaardering na van de bestaande publieke ruimten, zoals de pleinen ten noorden (kruispunt Delbekelaan/De l'Arbreleen) en ten zuiden (Sportpaleis) van de aanloophellingen, het noordwestelijk voetbalveld, de zuidoostelijke woonwijk,...



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 23.855.000 euro $\pm$ 20% (raming februari 2006)
- totale kostprijs: 29.103.000 euro $\pm$ 20%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 29.103.000 euro $\pm$ 20%
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

De BAM-raming van de bouwkost is een voorontwerpraming met een nauwkeurigheid van $\pm$ 20%.

De raming zal worden herzien na het resultaat van verdere mobiliteitsstudie voor het gebied.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug – 30 mei 2013

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

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

- o jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar
- o jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar
- o vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 360.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv de Scheepvaart

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

- BAM
- AWW
- Stad Antwerpen, districten Deurne en Merksem
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Uitvoeringstermijn minimaal 6 kwartaal (tot 8 kwartaal indien complexe fasering).

Uitvoering : planning in functie van verder mobiliteitsonderzoek provincie

4.2. processtappen

- Project on hold.
- Te nemen processtappen: onteigeningen, MER-ontheffing, startnota, projectnota, stedenbouwkundige vergunning, bestek, aanbesteding, werken.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Stedelijke Ringweg
- Brug van den Azijn
- Bredabaan.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug – 30 mei 2013

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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 Deurne Bal - 30 mei 2013

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal (brug van den Azijn)

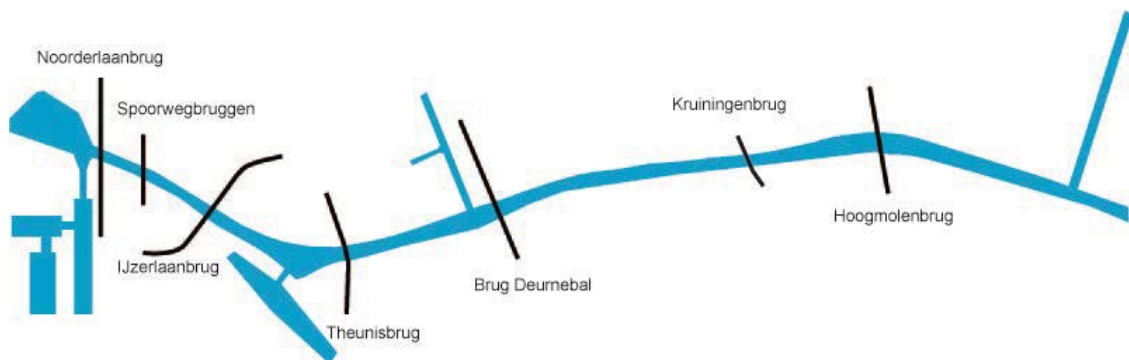
Mei 2013

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 Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal) wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaartheogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe brug heeft 2x1 rijstroken en wordt opgevat als route voor het vrachtverkeer van en naar de industriezone van Merksem.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Budget VR 22/07/2005 en VR 16/02/2007: 16,5 mio euro (excl.10% onvoorzien en 2% index).
- bouwkost: 14.977.000 euro $\pm$ 30% (conceptraming februari 2006)
- totale kostprijs: 18.272.000 euro $\pm$ 30%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 18.272.000 euro $\pm$ 30%
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsanerungen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%
- Raming bouwkost omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal - 30 mei 2013

2.3. toelichting bij kostenraming

De BAM-raming van de Brug Deurne Bal (Brug van den Azijn) van februari 2006 is een conceptring met hoge afwijkingsmarges ($\pm 30\%$). Ze omvat geen expliciete raming van kaaimuren, keermuren en omgevingsaanleg.

De raming zal worden herzien na het resultaat van verdere mobiliteitsstudie voor het gebied.

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?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- BAM
- AWW
- Stad Antwerpen, districten Deurne en Merksem
- Provincie Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Uitvoeringstermijn minimaal 5 kwartaal.
- Uitvoering : planning in functie van verder mobiliteitsonderzoek provincie

4.2. processtappen

Project on hold.

Te nemen processtappen: onteigeningen, MER-ontheffing, startnota, projectnota, stedenbouwkundige vergunning, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal - 30 mei 2013

4.3. koppeling aan andere projecten

- Bredabaan
- Theunisbrug (Oosterweelverbinding)
- Hoogmolenbrug
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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 Geel Stelen – 30 mei 2013

Masterplan 2020 projectfiche

Mei 2013

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.

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. 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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen – 30 mei 2013

2.5. Wat is de financieringswijze?

Onderzoek naar mogelijke alternatieve financiering cfr mededeling Vlaamse Regering 1 februari 2013

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- Stad Geel
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken (onder voorbehoud cfr. 2.5)

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2018

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen – 30 mei 2013

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

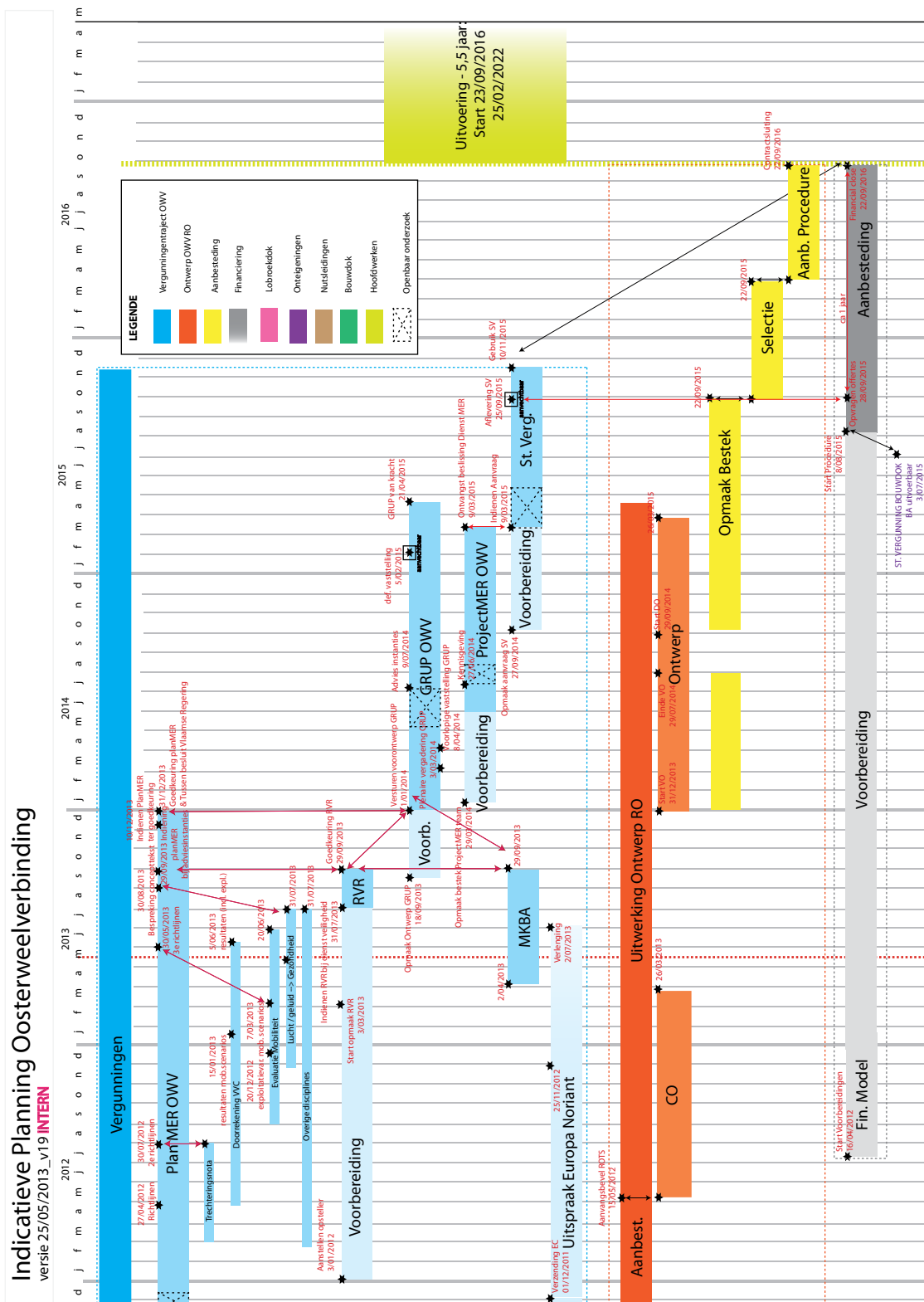
Voor prijscontrole, opstellen van verrekeningen,... zal nv De Scheepvaart zich richten naar de van toepassing zijnde wetgeving op de overheidsopdrachten, dienstorders, omzendbrieven,... en waar nodig beroep doen op de voorziene ondersteuning vanuit het departement MOW.

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 Geel Stelen – 30 mei 2013



BIJLAGE 3:
Indicatieve planning Oosterweelverbinding



Indicatieve Planning Oosterweelverbinding

versie 25/05/2013_v19 **INTER**

