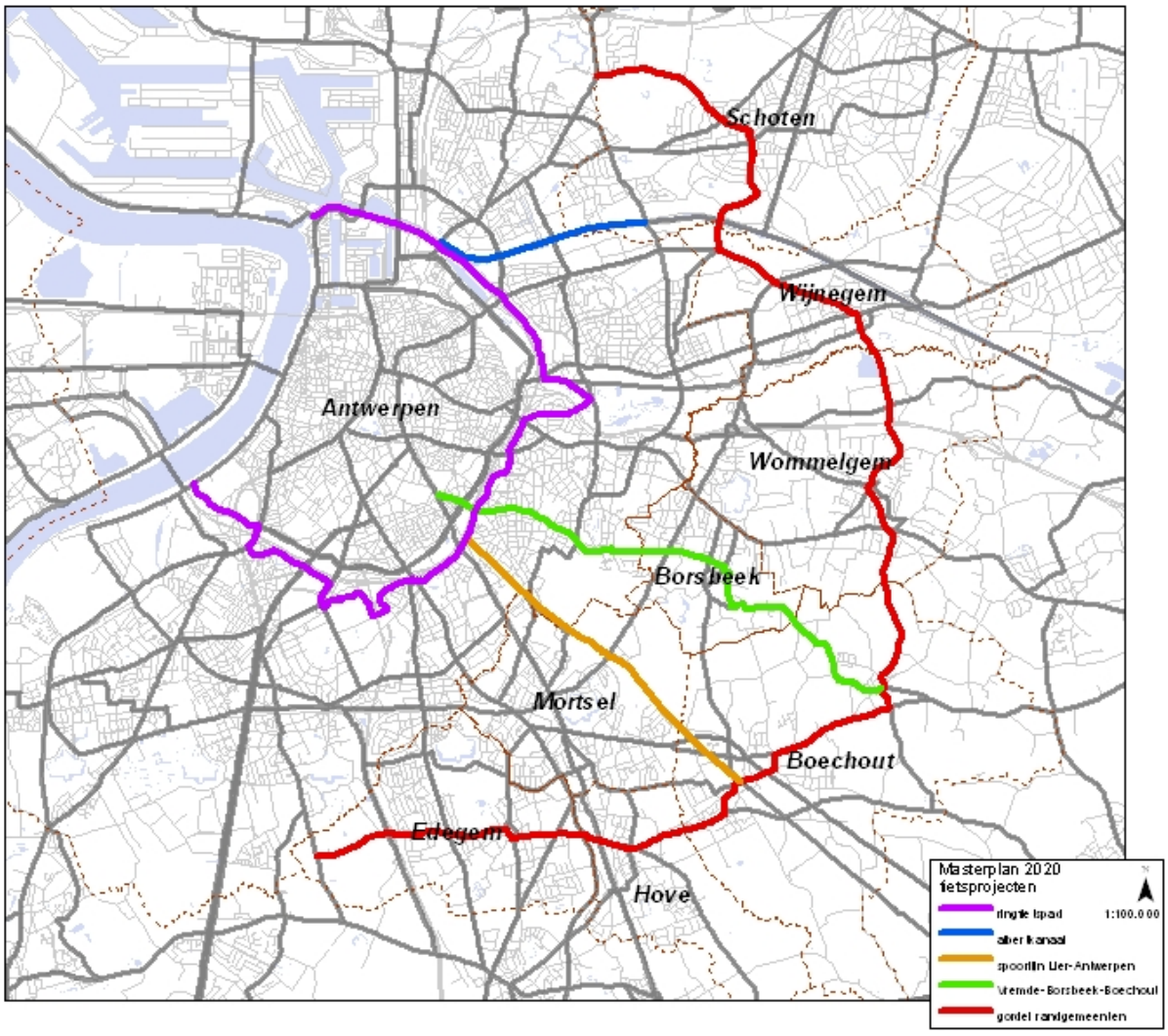
Projectfiche: Gordel Randgemeenten

11 juni 2015

1. Omschrijving

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



2. Kostprijs *(op basis van startnota's dd. sept. 2013)*

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: € 7.000.000 *(incl. BTW)*
- totale kostprijs: *€ 9.075.000 (incl. BTW)*

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. 10% meerkosten: € 7.000.000 *(incl. BTW)*

Onteigeningen: € *1.750.000*

Studiekost: € *325.000 (incl. BTW)*

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

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

Voor Vremdesteenweg in de gemeente Wommelgem: circa 40% van de bouwkost.

2.5. toelichting bij kostenraming

Op basis van de startnota's versie september 2013.

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

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

24 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

Voor Vremdesteenweg in Wommelgem: de gemeente Wommelgem.

Voor de andere wegvakken: nog te bepalen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

diverse kruisingen met infrastructuren in het beheer van de Vlaamse overheid

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

Vremdesesteenweg: Boechout

Centrum Hove: Hove

Merksemsebaan: Wijnegem

overige: nog te bepalen

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

Wegbeheerders: Lokale besturen;

4. Timing

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

in uitvoering:

Vremdesteenweg, Boechout

Dorpskern, Hove

rest: nog te bepalen

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

2012 - 2013: Opmaak startnota in opdracht van de afdeling BMV van het departement MOW (afgerond)

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

2015: opmaak ontwerpplannen voor Vremdesteenweg in Wommelgem i.o.v. de gemeente Wommelgem.

Verder proces nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

Heraanleg dorpscentrum Hove, in uitvoering

Vremdesesteenweg Boechout, in uitvoering

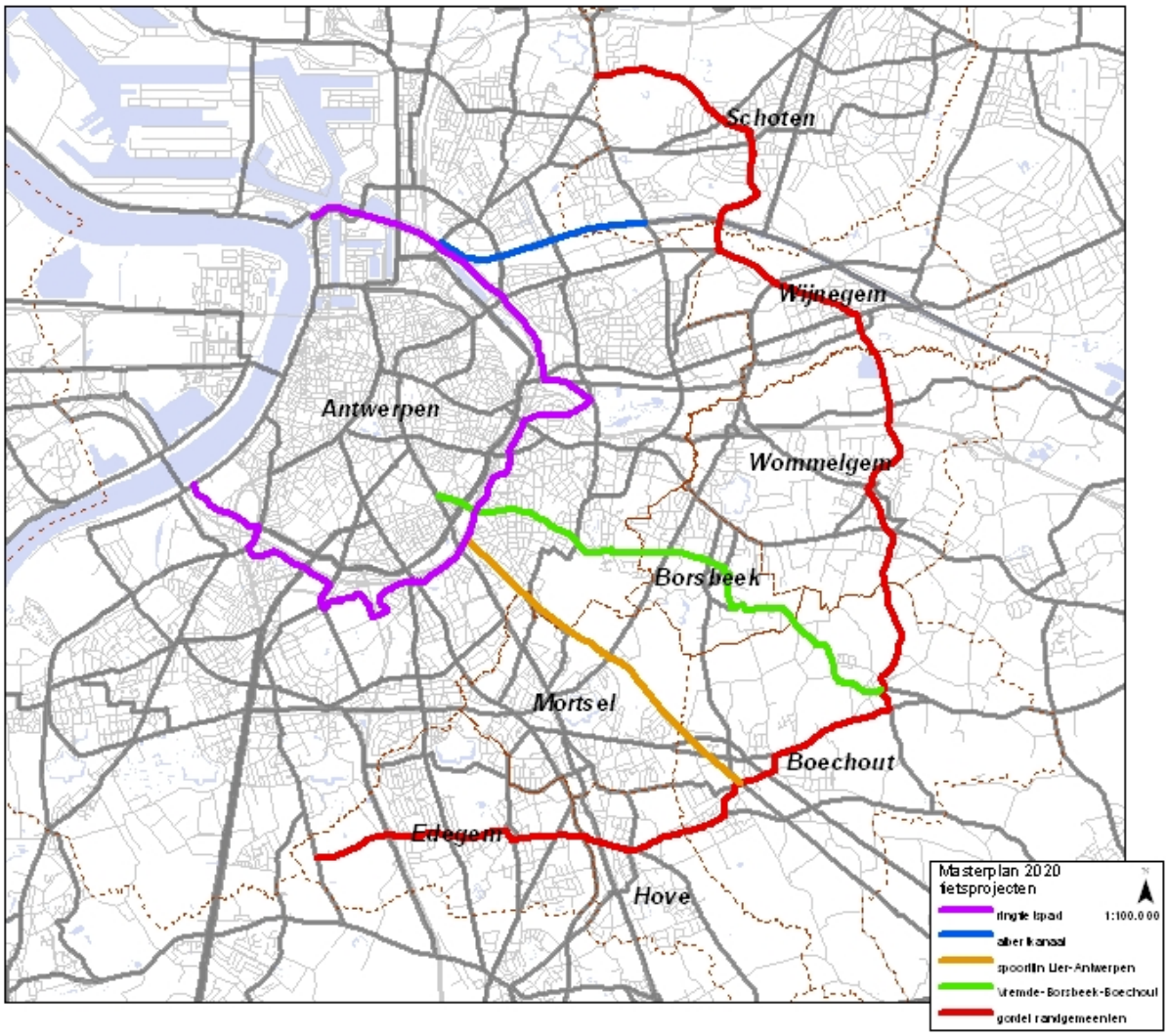
Heraanleg Hoogmolenbrug

Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

11 juni 2015

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt langsheen de spoorlijn en via de luchthaven van Deurne, deze route sluit aan op het bestaande fietspad Lier-Boechout en maakt de verbinding met het ringfietspad nabij de Posthofbrug. Dit over een lengte van 5,7 km. De Provincieraad van de provincie Antwerpen keurde op 26 februari 2015 de aanleg van de fietsostrade Antwerpen-Lier unaniem goed. Momenteel wordt het ontwerp voorbereid en wordt een aantal gronden aangekocht. 40% van de betoelaagbare posten zal worden betaald door Vlaanderen via het "Fietsfonds". Het project van de provincie loopt tot Lier i.p.v. de gemeente Boechout (totaal circa 10km).



2. Kostprijs *(op basis van startnota's dd. sept. 2013)*

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: *€ 2.750.000 (incl. BTW)*

- totale kostprijs: € *5.375.000 (incl. BTW)*

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. 10% meerkosten: € 2.750.000 (incl. BTW)

Onteigeningen: *€ 2.500.000*

Studiekost: *€ 125.000 (incl. BTW)*

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

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact voor Vlaanderen:

circa 40% van de bouwkost nl. € 1.100.000

2.5. toelichting bij kostenraming

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

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

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

5 km fietspad met verlichting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

Provincie Antwerpen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

diverse kruisingen met infrastructuren in het beheer van de Vlaamse overheid, aanzienlijk deel op de grens van de luchthaven Deurne met de spoorlijn.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

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

Infrabel, Boechout, Mortsel, Stad Antwerpen, Luchthaven.

4. Timing

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

nog te bepalen

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

2012 - 2013: Opmaak startnota in opdracht van de afdeling BMV van het departement MOW (afgerond)

2015: opmaak ontwerpplannen i.o.v. Provincie Antwerpen

Verder proces nog te bepalen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

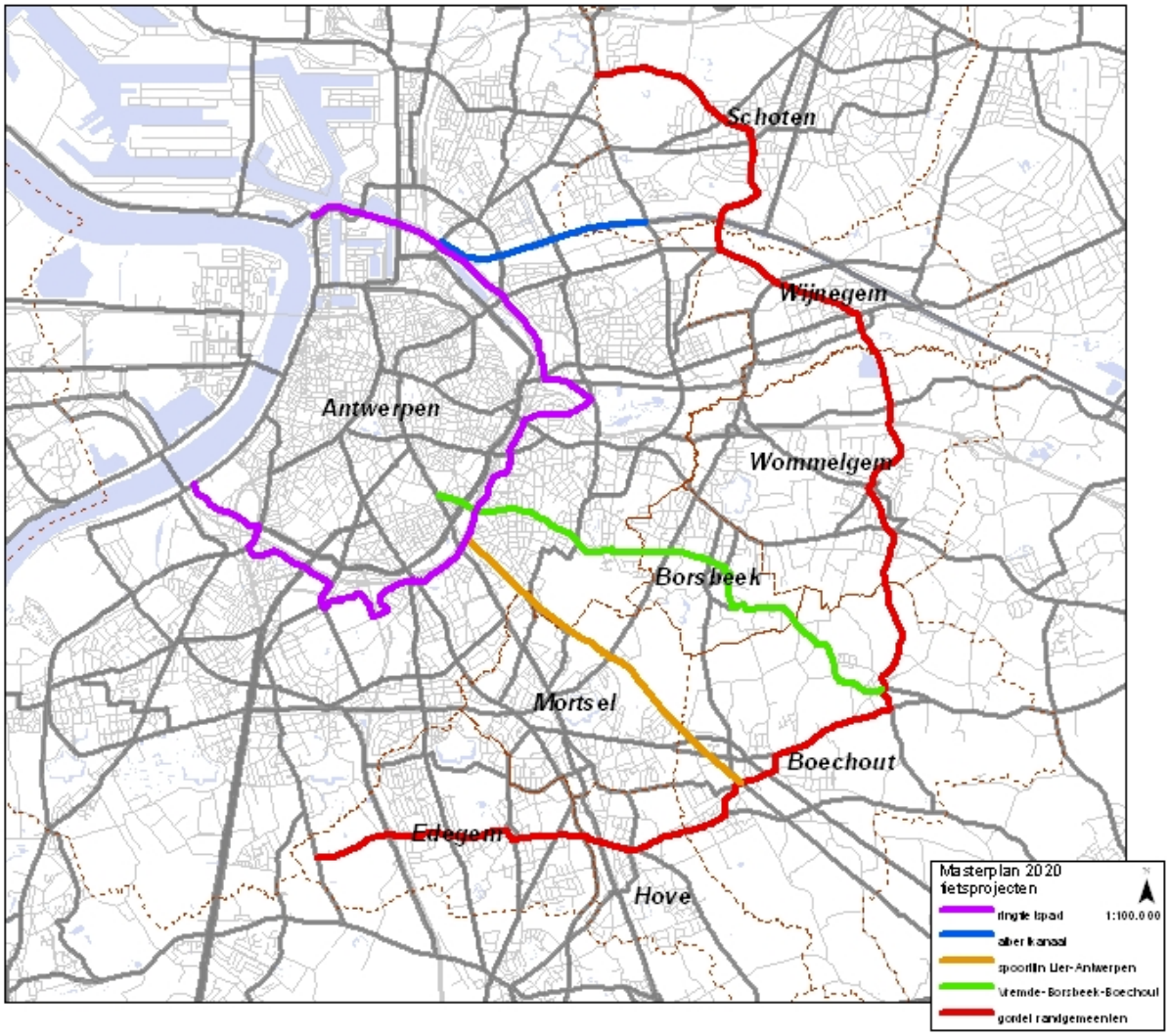
Mogelijke interactie met ontwikkelingen Luchthaven Deurne en aansluiting op R11- nog verder te bepalen.

Projectfiche: Vremde-Borsbeek-Berchem

11 juni 2015

1. Omschrijving

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



2. Kostprijs *(op basis van startnota's dd. sept. 2013)*

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: *€ 4.000.000 (incl. BTW)*
- totale kostprijs: *€ 4.675.000 (incl. BTW)*

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost incl. 10% meerkosten: *€ 4.000.000 (incl. BTW)*

Onteigeningen: *€ 500.000*

Studiekost: € 175.000 *(incl. BTW)*

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

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2.5. toelichting bij kostenraming

Op basis van de startnota's versie september 2013.

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

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

8 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nog te bepalen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

deelproject Gitschotellei: district Borgerhout (ca. 800m - reeds in uitvoering – niet opgenomen in bovenstaande raming)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

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

Wegbeheerders: Lokale besturen; De Lijn

4. Timing

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

deel Gitschotellei in uitvoering (ca. 800m)

rest: nog te bepalen

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

2012 - 2013: Opmaak startnota in opdracht van de afdeling BMV van het departement MOW (afgerond)

Verder proces nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

Ondertunneling Robianostraat-R11

Tramlijnverlenging Drakenhoflaan-Borsbeek

Gitschotellei door district Borgerhout

Projectfiche: A102

11 juni 2015

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 2e 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 2e spoorontsluiting nog een aantal tracé's onderzocht. De A102 is voorzien tussen het knooppunt R1/A12/E19 in Merksem en het knooppunt E313/R11 in Wommelgem. Het traject heeft een lengte van ca. 6,3 km en kruist het Albertkanaal.

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

De wens bestaat om de A102, naast zijn verbindende functie, ook een ontsluitende functie te geven. Hierdoor kan de verkeerssituatie in het tussenliggende woongebied, tussen de R1 (ring om Antwerpen) en de A102 beter ontsloten worden. Daartoe zijn complexen nodig voor ongelijkvloerse aansluitingen op een beperkt aantal kruisende wegen. In eerste instantie wordt hiervoor uitgegaan van de N120 (Merksemsebaan – Bisschoppenhoflaan) 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. In het plan MER zullen zowel scenario's met als zonder aansluitingen worden onderzocht.

Gezien het omliggende gebied met grote woonkernen wordt a priori de aanleg van de nieuwe weg op maaiveldniveau niet haalbaar geacht. Hierna wordt dan ook uitgegaan dat de weg nagenoeg volledig op een niveau -1 moet gebracht worden.

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

Opstart Plan-MER

In augustus 2013 werd gestart met de opmaak van het plan-MER A102/R11. Volgende stappen werden reeds gezet:

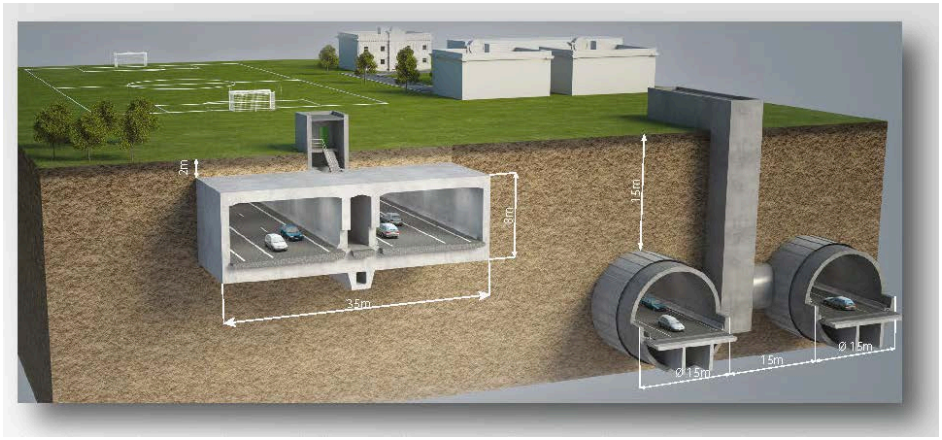
- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,…

- Terinzagelegging vond plaats van 15/01/2014 tot en met 14/02/2014. Richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten worden in de kennisgeving meegenomen: **Locatiealternatieven**

Uitvoeringsvarianten

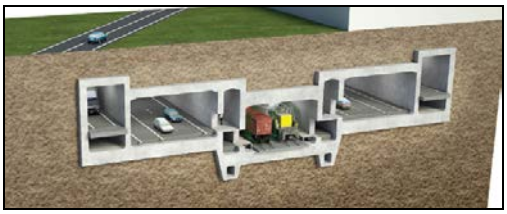
Er worden 2 uitvoeringsvarianten onderzocht: cut&covertunnel en boortunnel:



In het kader van Poort-Oost gebeurt een continue afstemming met de 2e spoortoegang van de Antwerpse haven en de andere gerelateerde projecten.

De mogelijkheid van een aanleg van de A102 en de 2e spoortoegang in een gemeenschappelijke constructie wordt nog steeds opengelaten. Op basis van regelmatig overleg met Infrabel dienen hier een aantal kanttekeningen bij worden gemaakt:

- In geval van een keuze voor een gemeenschappelijke constructie zijn extra maatregelen nodig i.f.v. het garanderen van de veiligheid. Deze doen in grote orde het voordeel van een gemeenschappelijke constructie teniet.
- Koppeling wat betreft timing van uitvoering is noodzakelijk
- Een gemeenschappelijke constructie wordt enkel haalbaar geacht in een cut&covertunnel.



Opmerking ter verduidelijking:

In 2011 werd eveneens een variante beschreven met gecombineerde weg- en spoortunnel bestaande uit twee geboorde tunnelpijpen, één per rijrichting. Het betreft een zeer grote diameter.

Als gevolg van het ontwerpend onderzoek dat in 2011 plaats vond in het kader van het plan-MER 2e 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.*De eerste richtlijnenvergadering vond plaats op 10 maart 2014*
De richtlijnen werden gepubliceerd door de dienst Mer op 8 april 2014.
Volgende krachtlijnen worden vastgelegd door de richtlijnen:

- Alle inspraakreacties m.b.t. tot een 3e Scheldekruising worden niet weerhouden
- Als gevolg van het groot aantal inspraakreacties (680) werd in functie van het beheersbaar houden van het proces, volgende aanpak voorgesteld:
  Het uitvoeren van een eerste trechtering op basis van 3 criteria (mobiliteit, ruimtelijke impact en milieu-impact, en technische haalbaarheid).
- Een nieuwe richtlijnenvergadering moet de resultaten van de trechtering juridisch verankeren
- Vervolgens zal opnieuw een richtlijnenvergadering worden gehouden en zullen de tweede richtlijnen aangeven welke alternatieven worden meegenomen in het eigenlijke milieuonderzoek.

Stuurgroep en tweede Richtlijnenvergadering 26 juni 2014:
De stuurgroep (lokale besturen en officiële adviesinstanties) besliste om volgende alternatieven verder te onderzoeken:

Overzicht geselecteerde tracéalternatieven

De volgende stap bestaat nu uit een grondige uitwerking van de discipline mobiliteit, met inbegrip van een grondige analyse met behulp van het provinciaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum. Op basis hiervan zullen eventueel nog alternatieven kunnen getrechterd worden. Het parallel uitwerken van alle disciplines van een Mer vereist omwille van de complexiteit van de ruimtelijke context een verregaande technische uitwerking met een onhaalbare impact op budget en serieuze consequenties wat betreft timing.

Deze stap dient verankerd te worden in de ondertussen tweede aanvullende richtlijnen. Deze werden op 28 oktober 2014 bekend gemaakt.

Tijdens het eerste kwartaal van 2015 gebeurt een eerste set doorrekeningen door het Vlaams Verkeerscentrum van de verschillende alternatieven. Momenteel wordt nog gewacht op input van vzw Ringland betreffende de juiste invulling van het concept dat door Ringland naar voor geschoven wordt en de aansluiting op OWV. Deze informatie is noodzakelijk om verdere stappen in het mobiliteitsonderzoek te kunnen zetten. Correcte input hieromtrent werd verwacht in de 2^{e} helft van mei 2015.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De kostprijs zal sterk afhangen van de keuzes die worden gemaakt in het lopende plan-Mer.

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

- basistracé in cut&cover (variante gemeenschappelijke c&c): 551 mio euro
- Andere alternatieven: blijven te ramen

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

- basistracé in cut&cover (variante gemeenschappelijke c&c):: 801 mio euro

- Andere alternatieven blijven 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 spoorwegsleuven 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.

Toelichting bij kostenraming

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

Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...
Het is aan te bevelen hiertoe 1 tot 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering via PPS (nieuw regeerakkoord).

3 Projectmanagement

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 (AWV) aangesteld.

verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV of Infrabel

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

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

4 Timing

4.1 start en einde der werken

De onderstaande timing kan aangehouden worden:

- Start opmaak plan-MER: zomer 2013
  Afgerond 2015
- Opmaak GRUP afgerond tegen medio 2016
- [Parallel wordt de project-MER opgemaakt . Deze zal ten vroegste in - 2016 afgerond kunnen zijn.
- stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2016 *
- onteigeningen: ten vroegste eind 2016*
- 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.

4.2 processtappen

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 van Mobiliteit en Openbare Werken 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. Vermits in het plan-MER A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau.

Relatie tot andere planprocessen

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 2e 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 2e Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Het plan-Mer voor de A102 en R11 is in augustus 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. (Zie omschrijving project)

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

De inpasbaarheid van de nieuwe infrastructuur is in belangrijke mate afhankelijk van de interpretatie van de tunnelrichtlijn en van het al dan niet opteren voor een gemeenschappelijke constructie met de 2e spoorontsluiting..

De Europese tunnelrichtlijn:

In functie van het maximaal ondertunnelen van de nieuwe infrastructuur wordt het uitgangspunt gehanteerd dat onder bepaalde voorwaarden ook in de tunnel in- en uitvoegbewegingen mogelijk zijn. Zo kunnen lange open sleuven ter hoogte van knooppunten en aansluitingen worden vermeden.

De Vlaamse tunnelautoriteit heeft bevestigd dat dit kan op voorwaarde dat een zelfde veiligheidsniveau kan worden aangetoond aan de hand van een risicoanalyse.

Gemeenschappelijke constructie met 2e Spoorontsluiting?*:*

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%.. Nadeel is dat door de kleinere maximale langshelling, de opritten van deze gecombineerde verbinding veel langer worden. Ook de helling naar een onderdoorgang onder het Albertkanaal wordt veel langer...

koppeling aan andere projecten

- herinrichting van de A13/E34, meer bepaald de noodzaak tot het treffen van voorzieningen die de aansluiting in de omgeving van het rondpunt Wommelgem mogelijk maken.
- streefbeeld R11bis/R11/A102
- 2e spoorontsluiting Antwerpse haven

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. 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 verwijlinteresten.

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

11 juni 2015

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 Zuidoostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidoostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.

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

De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen.

Opstart Plan-MER A102 – R11

In augustus 2013 werd gestart met de opmaak van het plan-MER A102/R11. Volgende stappen werden reeds gezet:

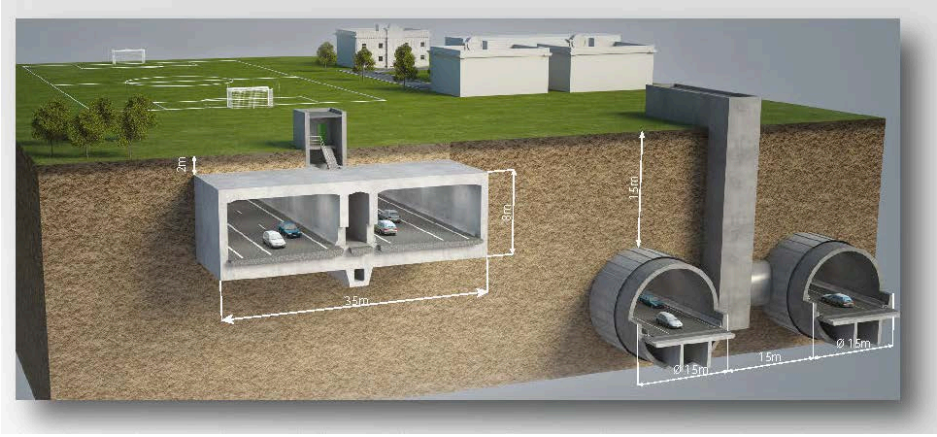
- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,…
- Terinzagelegging van 15/11 tot 15/12/2013. Richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten worden in het Mer onderzocht:

1 Locatiealternatieven

2 Uitvoeringsvarianten

Er worden 2 uitvoeringsvarianten onderzocht: cut&covertunnel en boortunnel:



3 Stavaza Mer

De eerste richtlijnenvergadering op 10 maart 2014
De richtlijnen werden gepubliceerd door de dienst Mer op 8 april 2014.
Volgende krachtlijnen worden vastgelegd door de richtlijnen:

- Alle inspraakreacties m.b.t. tot een 3e Scheldekruising worden niet weerhouden

- Als gevolg van het groot aantal inspraakreacties (680) werd in functie van het beheersbaar houden van het proces, volgende aanpak voorgesteld:
  Het uitvoeren van een eerste trechtering op basis van 3 criteria (mobiliteit, ruimtelijke impact en milieuimpact, en technische haalbaarheid).
- Een nieuwe richtlijnenvergadering moet de resultaten van de trechtering juridisch verankeren
- Vervolgens zal opnieuw een richtlijnenvergadering worden gehouden en zullen de tweede richtlijnen aangeven welke alternatieven worden meegenomen in het eigenlijke milieuonderzoek.
  Volgende stuurgroep en 2e richtlijnenvergadering op 26 juni 2014.

Stuurgroep en tweede Richtlijnenvergadering 26 juni 2014:
De stuurgroep (lokale besturen en officiële adviesinstanties) besliste om volgende alternatieven verder te onderzoeken:

Overzicht geselecteerde tracéalternatieven

De volgende stap bestaat nu uit een grondige uitwerking van de discipline mobiliteit, met inbegrip van een grondige analyse met behulp van het provinciaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum. Op basis hiervan zullen eventueel nog alternatieven kunnen getrechterd worden. Het parallel uitwerken van alle disciplines van een Mer vereist omwille van de complexiteit van de ruimtelijke context een verregaande technische uitwerking met een onhaalbare impact op budget en serieuze consequenties wat betreft timing.

Deze stap werd verankerd in de ondertussen tweede aanvullende richtlijnen. Deze werden op 24 oktober 2014 bekend gemaakt.

Tijdens het eerste kwartaal van 2015 gebeurt een eerste set doorrekeningen door het Vlaams Verkeerscentrum van de verschillende alternatieven. Momenteel wordt nog gewacht op input van vzw Ringland betreffende de juiste invulling van het concept dat door Ringland naar voor geschoven wordt en de aansluiting op OWV. Deze informatie is noodzakelijk om verdere stappen in het mobiliteitsonderzoek te kunnen zetten. Correcte input hieromtrent werd verwacht in de 2e helft van mei 2015.

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:

- Het alternatief in het plan-MER van de Tweede Spoorontsluiting dat voorzag in een gecombineerde aanleg spoor/weg in het openbaar domein van de R11 wordt niet meer weerhouden
- 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 de administratie op de hoogte van minstens twee locatiealternatieven 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:

Vertunneling R11:	530	milj euro
Verbinding N10 – R11:	10	milj euro
Totaal:	**540**	**MEURO**

a. 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.

b. 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.

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

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

d. Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering via PPS (nieuw regeerakkoord).

3 Projectmanagement

projecteigenaar

- Als projectleider (voor Mp2020) 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.

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

- Infrabel met het project vertakking Krijgsbaan
- Steden/Gemeenten zuid-oostrand
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen

4 Timing

4.1 start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
  - Opgestart in 2013
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
  - Start opmaak plan-MER: zomer 2013
    Afgerond in 2015
  - Opmaak GRUP afgerond tegen medio 2016
  - project-MER parallel
  - stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2016 *
  - onteigeningen: ten vroegste eind 2016*
  - 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.

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 betrokken gemeenten en alle stakeholders.

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

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) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse oostrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis en de verbinding R11 - N10. Vermits in het plan-Mer A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau (in de eerste plaats een definitieve tracékeuze)

Relatie tot andere planprocessen

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 werd in augustus 2013 opgestart.

Er werd bewust voor gekozen om de verbinding R11 – N10 niet mee op te nemen in het plan-Mer A102/R11 en dit omwille van een aantal redenen:

- Complexiteit van plan-Mer A102/R11
- Ander schaalniveau van effecten
- Andere plandoelstelling

Inde loop van 2015 zal opstart worden gegeven aan deze studie. . Afstemming met gerelateerde planprocessen zal gebeuren binnen Poort-Oost.

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

De inpasbaarheid van de nieuwe infrastructuur is in belangrijke mate afhankelijk van de interpretatie van de Europese tunnelrichtlijn.

In functie van het maximaal ondertunnelen van de nieuwe infrastructuur wordt het uitgangspunt gehanteerd dat onder bepaalde voorwaarden ook in de tunnel in- en uitvoegbewegingen mogelijk zijn. Zo kunnen lange open sleuven ter hoogte van knooppunten en aansluitingen worden vermeden.

De Vlaamse tunnelautoriteit heeft bevestigd dat dit kan op voorwaarde dat een zelfde veiligheidsniveau kan worden aangetoond aan de hand van een risicoanalyse.

4.4 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. 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 verwijlinteresten.

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

11 juni 2015

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

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)

Vermoedelijk geen deelprojecten

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. De opstart van het Mer was voorzien in 2013 maar werd uitgesteld omwille van de opname van een tracéalternatief in het plan-Mer A102/R11 dat interfereert met de verbindingsweg N1 – N171. (zie ook fiche plan-Mer A102/R11).

- In overleg met kabinet gouverneur Berx en de besturen van Edegem en Kontich werd beslist om de studie N1-N171 on hold te zetten tot er meer duidelijkheid volgt over dit locatiealternatief in het Mer A102/R11 en werden 2 mogelijke vervolgtrajecten voorgesteld:
    - Indien dit alternatief wordt verlaten wordt de studie N1 – N171 zo snel mogelijk opgestart
    - Indien dit alternatief als voorkeurstracé uit de bus komt, kan op het studiewerk R11bis verder worden gebouwd
      Opmerking: In dit geval moet de mogelijkheid worden voorzien dat een deel van de infrastructuur – met name de verbinding N1 – N171 – vroeger wordt aangelegd dan de R11bis.

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.

De keuze in het plan-Mer A102/R11 kan eveneens tot een snellere procedure (ontheffing/screening Mer?) leiden .

2. Eventueel 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.

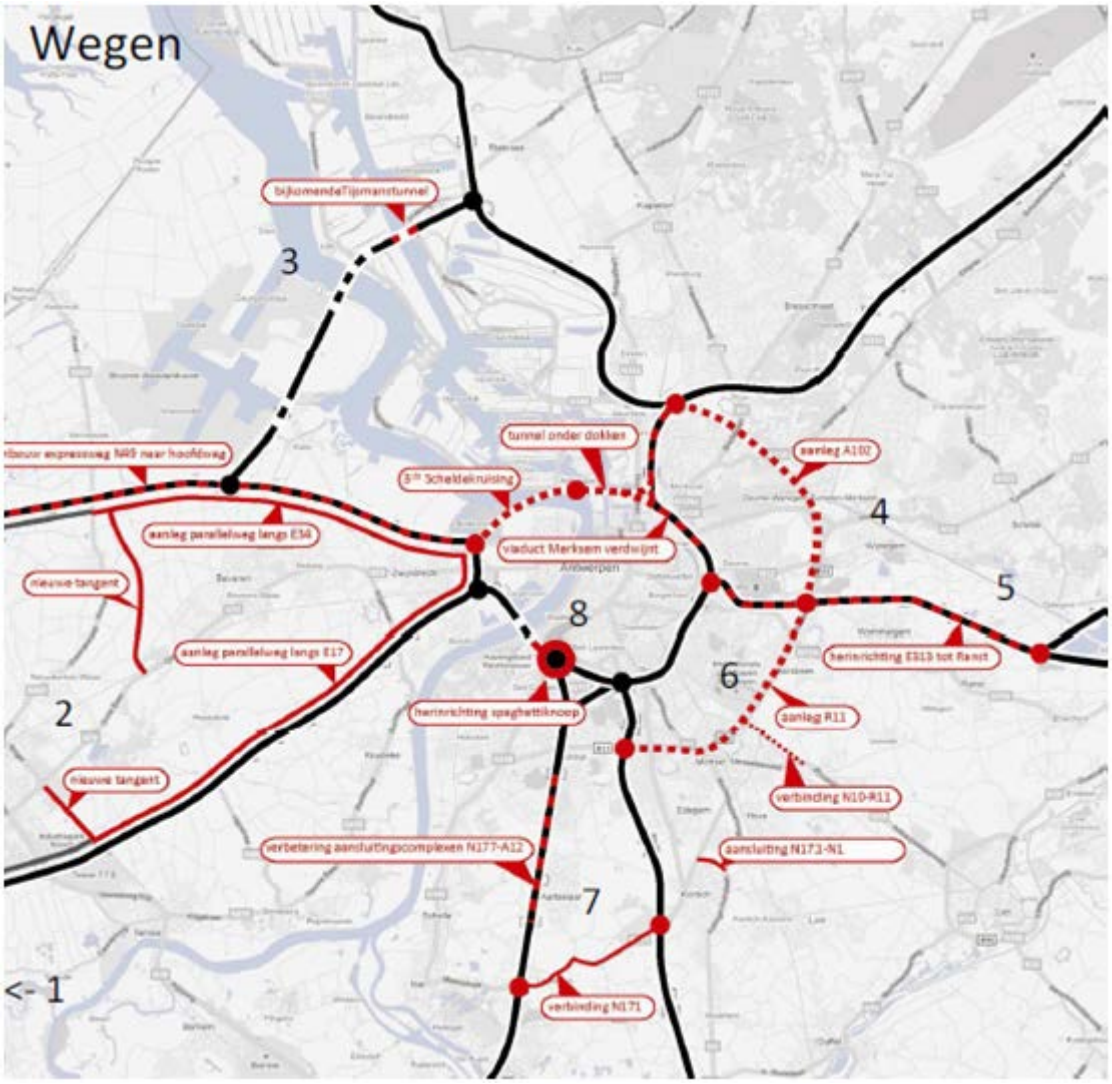
Projectfiche: doortrekking N171

11 juni 2015

Omschrijving

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

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



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

Ontsluiting Rupelzone:	52,8 MEURO

De meerprijs voor de ontsluiting Rupelzone (52,8 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 deelproject 1: 1,4 mio euro (reeds uitgevoerd)
- bouwkost deelproject 2: 10,433 mio euro (aanbesteed – in uitvoering)
- bouwkost deelproject 3: 15 mio euro
- bouwkost deelproject 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 deelproject 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 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

1.5. Wat is de financieringswijze?

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

2. Projectmanagement

2.1 projecteigenaar
AWV Antwerpen, ir. Ann Velghe is aangesteld als leidend ambtenaar voor fase 2 “De Banaan”.
AWV Antwerpen, ir. Lieven Desmidt is als dientkringingenieur verantwoordelijk voor de fases 3 en 4.

2.1. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

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

- Gemeenten zuid-oostrand
- Provincie, dienst waterlopen
- Aquafin
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen
- Bedrijven, burgers, actiegroepen, …

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- N171:

Deelproject	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 bouwverlof 2015
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2750 m)	15 mio € geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	2017 of later
4	herinrichting bestaande N171, incl. op/afritten Kontich	5 mio € geraamd (excl onteigeningen)	Na 2017

3.2 processtappen

Streefbeeld

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

Project-mer

Voor het deelproject 3 werd op basis van een overleg met de Mer-cel bepaald dat een mer-screening mogelijk is. Een opstartoverleg met alle betrokken partijen is wel wenselijk teneinde te bepalen of er alsnog een project-Mer vereist / wenselijk is.

De huidige stand van zaken in dit project is als volgt:

- Deelproject 1 betrof de realisatie van de brugdekken boven de A12. Deze werken werden in 2007 uitgevoerd.
- Deelproject 2 betreft de realisatie van de ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 naar industriezone Krekelenberg. Dit deel is ondertussen aanbesteed en in uitvoering. De afwerking is voorzien tegen het bouwverlof van 2015. De gedetailleerdere timing voorziet in 4 deelfasen:
  - Fase 1 (aansluiting Potaardestraat en N171) is uitgevoerd en werd opengesteld begin januari 2014.
  - Fase 2 (fietstunnel kleine Paependaelelaan) is grotendeels uitgevoerd. De tunnelconstructie is gerealiseerd. De aansluitende verharding kan pas afgewerkt worden na afwerking van de parkzone.
  - Fase 3a (aanpassing wegenis N177 richting Antwerpen) is uitgevoerd, weg is terug opengesteld. Rotonde zelf is ook opengesteld. Deze zal tijdelijk nog eens afgesloten moeten worden voor de finale afwerking.
  - Fase 3b (aanpassing wegenis N177 richting Brussel) is uitgevoerd, weg is terug opengesteld. Rotonde zelf is ook opengesteld. Deze zal tijdelijk nog eens afgesloten moeten worden voor de finale afwerking.
  - Fase 4 (aanleg fietstunnels en rotonde ’s Herenbaan) is momenteel in uitvoering.
- Deelproject 3 en 4 betreffen de verdere doortrekking van de N171 en de heraanleg van het bestaande gedeelte van de N171 tot aan de E19. Voor deelproject 3 is een projectnota beschikbaar. Het gedetailleerde ontwerp moet nog opgemaakt worden. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. De eigenlijke werken kunnen theoretisch ten vroegste aanbesteed worden in 2017
- Voor deelproject 4 is een startnota met een concept of streefbeeld beschikbaar, die nog moet verder uitgewerkt worden tot een projectnota. De eigenlijke werken kunnen pas voorzien worden na 2017.

3.3 koppeling aan andere projecten

Geen koppeling met andere projecten

4. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risicoanalyses 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. 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 verwijlinteresten.

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

11 juni 2015

1. Omschrijving

De herbouw brug over Albertkanaal te Oevel maakt deel uit van het project 'Noord Zuid Kempen' maar kadert ook in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m.

Voor het PPS-project Noord Zuid Kempen wordt o.a. het deelproject Geel West uitgevoerd. Dit project is gesitueerd te Geel en Westerlo, op de N19, vanaf de aansluiting van de E313 zuid tot net voorbij het Albertkanaal. De volledige wegenis wordt aangepast d.m.v. 2 rotondes, aanpassing van de op- en afritten van de E313, aparte fietsroutes en een nieuwe brug over het Albertkanaal. Deze nieuwe brug wordt naast de bestaande gebouwd en houdt rekening met een grotere doorvaarthoogte en met de geplande verbreding van het kanaal op die locatie. Ze wordt uitgevoerd als een tuibrug.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- cfr. 2.1.

2.3. toelichting bij kostenraming

- looptijd (DBFM)overeenkomst: 30 jaar
- type PPS: DBM + F
- beschikbaarheidvergoeding: Deze zullen betaald worden met de budgetten die daarvoor reeds voorzien zijn voor de Via-Invest projecten op basis van de oorspronkelijke ramingen.

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

- De onderhoudskosten maken deel uit van de DBFM overeenkomst en worden gespreid over een periode van 30 jaar betaald.

2.5. Wat is de financieringswijze?

- DB(F)M door VIA-Invest

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- NV. De Scheepvaart heeft een zeer klein onderdeel in het project, zijnde het slaan van damplanken en creëren van een kaaimuur onder de nieuwe brug, in het kader van de verbreding van het kanaal

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

- nutsmaatschappijen : te bepalen
- Het geplande project van Aquafin, om binnen de configuratie een bufferbekken te voorzien, wordt voorlopig niet uitgevoerd vanwege een negatief advies van ANB op de bouwvergunning. Aquafin neemt de nodige acties om alsnog een goedgekeurde bouwvergunning te verkrijgen. De zone van het bekken is uit de configuratie genomen om geen conflicten te krijgen met het PPS project.

4. Timing

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

Start der werken vastgelegd op 5 december 2011.

Op 5 juni 2014 werden alle werken, ook deelproject Geel – West, definitief afgerond en werd het volledige project Noord Zuid Kempen opengesteld voor alle verkeer

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Stedenbouwkundige vergunning bekomen op 25 februari 2011

Op 5 juni 2014 werden alle werken, ook deelproject Geel – West, definitief afgerond en werd het volledige project Noord Zuid Kempen opengesteld voor alle verkeer

4.3. koppeling aan andere projecten

- Noord-Zuid Kempen
- Verhoging bruggen Albertkanaal

5. Risicomanagement

zie DBFM-overeenkomst

PROJECTFICHE: E313 / E34

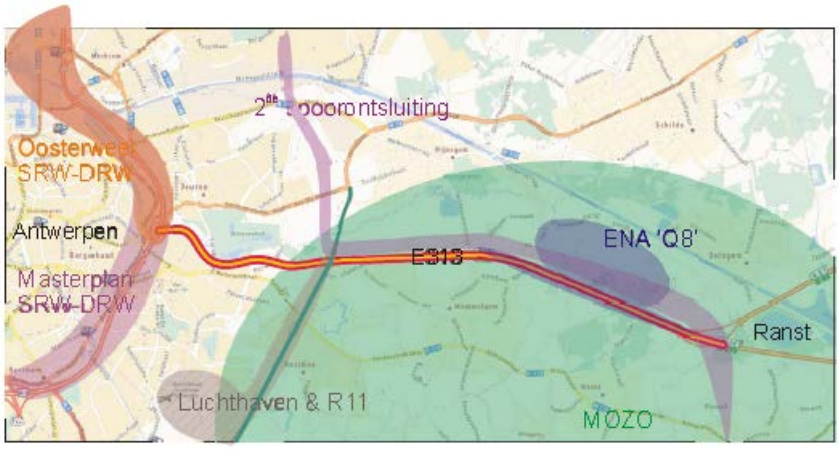
11 juni 2015

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 startte in 2011 met de aanbestedingsprocedure voor een plan-MER.

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

Het plan heeft tot doel een structurele en optimale doorstroming van de hoofdweg E313 te bekomen voor het gedeelte tussen de aansluiting met Antwerpse ring en de Verkeerswisselaar (met de E34) 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 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:

- 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 spitsstrook 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 knoopunt 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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- NV BAM; aansluiting Masterplan thv verkeerswisselaar Antwerpen-Oost
- De Lijn; Livian
- De Lijn; doortrekken tram lansgsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2e spoorontsluiting; variante 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: theoretisch ten vroegste mogelijk medio 2016. (Momenteel is het project echter nog niet budgettair afgedekt).

Uitvoeringstermijn: 30 maanden (indicatief).

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

Het plan-MER heeft medio 1/2011 aanvang genomen volgens het integratiespoor.
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.

Het Mer ligt opnieuw ter inzage van 1/10/2014 tot 31/10/2014.

Reden van de nieuwe terinzagelegging: Naast de gewone procedure voor MERs, voorzag de regelgever in een facultatief geïntegreerd MER spoor bij de opmaak van GRUPs (zgn. integratiespoorbesluit). Omdat beide procedures verschillen in de manier van publieke bekendmaking, oordeelde het Grondwettelijk Hof dat het gelijkheidsbeginsel werd geschonden, en vernietigde daarop het RUP. In het Belgisch Staatsblad van 12 mei 2014 verscheen het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke

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

uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan. Hierin wordt het zogenaamde validatieartikel in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening opgenomen. . Dit werd echter recentelijk om dezelfde reden vernietigd door een arrest van het Grondwettelijk Hof.

Vermits het plan-Mer A13 (E313) volgens het integratiespoor was opgestart dient de procedure dus opnieuw doorlopen via het zogeheten 'generieke spoor'. Dit betekent dat een nieuwe terinzagelegging noodzakelijk is. Vermits het millieueffectenrapport ondertussen afgerond is, werd besloten om dit mee ter inzage te leggen.

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

Goedkeuring plan-MER	Medio 2015
Beslissing Vlaamse Regering	Eind 2015
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	2015 - 2016
Start werken (vroegst mogelijke theoretische start der werken)	2016

De vertraging van het afronden de Mer-procedure is te wijten aan:

- drukke agenda bij het Verkeerscentrum: vandaag zijn alle noodzakelijke modelresultaten aangeleverd
- Als gevolg van de remediëring voor de vernietiging validatie integratiespoor is AWV genoodzaakt de procedure opnieuw op te starten volgens het generieke spoor en dus tot een nieuwe terinzagelegging.

  Ten gevolge van een advies ANB op de nieuwe terinzagelegging (op basis van Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszones 'BE2100017 Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen') wordt bijkomend bilateraal overleg voorzien tussen AWV en ANB.

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 werd in een eerste fase de realisatie van de spitsstrook richting Hasselt voorzien.

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

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

neergelegd. Het lopende plan-Mer tweede spoortoegang Antwerpse haven waarin opnieuw een tracé langsheen de E313 wordt onderzocht.

In het kader van de Quick-wins wordt momenteel onderzocht of het wenselijk is de busstrook richting Antwerpen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost om te vormen tot een spitsstrook. De eerste resultaten van deze studie worden voor de zomer 2015 verwacht.

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. 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 verwijlinteresten.

Projectfiche: Spaghettiknoop

11 juni 2015

1. Omschrijving

In de nieuwe visie rond Knoop Zuid wordt de bestaande knoop, die destijds gedimensioneerd werd als uitwisselingscomplex tussen snelwegen, nu bekeken als een compactere knoop. Deze compactere knoop moet zowel een belangrijke invalsweg van de stad als nieuwe grootschalige ontwikkelingen i/d omgeving bedienen.

De herstructurering van de Knoop Zuid dringt zich op omwille van de 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,…).
- 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.

De studie werd in 2014 opgestart. De eerste doorrekeningen door het Vlaams Verkeerscentrum zijn gebeurd. In de eerste helft van 2015 worden een aantal scenario's ontwerpmatig verder uitgewerkt. De ambitie is om nog dit jaar met een haalbaar voorkeursconcept te landen.

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.

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).

4.2. processtappen

Vooronderzoek/conceptontwerp opgestart medio 2014.

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

Omschrijving	Timing
Ondersteunende studie	Aanbesteding rond
Ondersteunende studie; opmaak technisch voorstudie	Start medio 2014
Project-MER-procedure *	start 2015
Onteigeningen, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, opmaak bestek, klassieke aanbestedingsprocedure: 1,5 jaar	medio 2015 –eind 2016
uitvoering	Ten vroegste begin 2017 – eind 2018

* Momenteel veronderstelt men dat enkel een project-MER nodig is, aangezien er geen bestemmingswijziging noodzakelijk is.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding en vrachtwagenverbod Kennedytunnel
- Blue Gate Antwerpen (IPZ) / voetbalstadion
- Station Antwerpen Zuid
- Stelplaats De Lijn
- Singel
- Ruimtelijke inpassing en milderen effecten R1 in overleg met intendant

5. Risicomanagement

Gezien de fase waarin dit project zich bevindt werden tot op heden geen expliciete risicoanalyses 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 (bijvoorbeeld 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: R4 Oost

juni 2015

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de R4-oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Hierbij worden de bestaande gelijkvloerse kruispunten omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen (tunnel of brug). Uitzondering hierop vormt het knooppunt 4 dat – conform het opgemaakte streefbeeld – als gelijkvloerse rotonde werd uitgevoerd.
Zijstraten, verkeerskundig 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”.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Knooppunt	Raming in Mio € incl. BTW
1. Traktaatweg Tunnel + inritten + wegenis	25,0
2. Rijkswachtlaan Tunnel + inritten + rotonde	Inbegrepen bij 1
3. Aansluiting met N49 (noordzijde) Wegenis + fietstunnel	Inbegrepen bij 1
4 Gebroeders Naudtslaan Rotonde + fietskokers + aansluiting N49 (zuid)	5,8 (uitgevoerd)
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	6,9 (onteigeningen inbegrepen)
8. Langerbruggestraat Hollands complex + rotondes + fietsbrug	11,6
9. Tijdelijke aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	4,7 (uitgevoerd)
9bis Volledige herinrichting (binnen PPS)	8,3 (referentie-ontwerp is in opmaak, raming zal vervolgens bijgesteld worden)
Milderende maatregelen	9,9

Totaal incl knooppunten 4 en 9, excl. milderende maatregelen :	108,9
Excl knooppunten 4 en 9, excl. milderende maatregelen :	94,8

2.2. opsplitsing kostprijs:

Kostprijs voor knooppunt 4 is inclusief onteigeningen 220.395,9 €., veiligheidscoördinator: 3030,49 €, milieu-hygiënisch onderzoek: 33.286,67 €, openbare verlichting 375.973 € en subsidies nutsmaatschappijen 42.103 €

Kostprijs voor onteigeningen knooppunt 7bis : 925.000 €

2.3. toelichting bij kostenraming

Raming is opgemaakt op basis van vergelijkbare projecten (met uitzondering van de knooppunten 4 en 9 die reeds uitgevoerd zijn en knooppunt 8 waarvoor een gedetailleerde meetstaat bestaat).

De kostprijs voor knooppunt 8 is aangepast aan het aanbestedingsbedrag (wegens procedures bij de Raad van State is het werk nog niet gegund). In vorige rapporteringen werd de raming verhoogd van 9 naar 12,5 miljoen euro. Reden voor deze verhoging is de bouw van een fietskoker (conflictvrije kruising met autoverkeer) en het vergroten van de overspanning over het spoor, dit om een toekomstige ontsluitingsweg naar Volvo niet te hypothekeren. De aanbesteding voor de werken liepen in 2014 (totaalbedrag van 11.599.541 euro). Het aandeel van AWV bedraagt hierin 10.981.137,20 euro. De respectievelijke medefinanciers zijn Aquafin en Havenbedrijf Gent. Wegens procedures bij de Raad van State is het werk echter nog niet gegund.

De ramingen van de kostprijs voor de knooppunten 1, 2, 3, 4bis, 5, 5bis, 6 bis, 7bis en 9 bis zijn gebaseerd op ramingen voor een reguliere aanbestedingswijze. In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 18/10/2013 zullen deze knooppunten via een PPS-project gerealiseerd worden. Deze ramingen zijn bijgevolg als indicatief te beschouwen. Op basis van het toekomstige referentie-ontwerp zal de finale bieder een totaalprijs geven voor de uitvoering van het volledige project.

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?

De betreffende wegdelen zullen door middel van een PPS-project voor 30jaar qua onderhoud worden overgedragen aan het consortium. Hiervoor wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18/10/2013, waarbij de Vlaamse Regering de opdracht geeft aan de NV Via Invest om een aantal PPS-projecten in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden, waaronder het project 'Ombouw van de R4-West en de R4-Oost tot primaire wegen'.

o

Voor de opmaak van het referentie-ontwerp, de opmaak van de opdrachtdocumenten en de begeleiding tijdens de procedure voor aanstelling van een consortium alsook

tijdens uitvoering der werken werd een bestek gepubliceerd eind 2014. Deze studie werd gegund aan de THV Arcadis - SBE. (4.920.926,00 euro excl BTW, waarvan R4 Oost circa 2.324.985,50 euro uitmaakt). Voor de opmaak van de project-MER werd via dezelfde publicatie een offerte gevraagd. Voor dit lot werden echter geen inschrijvingen ontvangen zodat hiervoor een nieuwe procedure dient opgestart.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- knooppunt 8 : om het wegenisproject tijdig te kunnen realiseren (2015) 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.
- Stad Gent en gemeente Zelzate;
- Knooppunten 1 tot en met 3 en 4 bis : Infrabel;
- Nutsmaatschappijen en rioolbeheerders;
- Polder Moervaart en Zuidlede;
- Andere diensten van de Vlaamse Overheid (VMM, VLM, ANB, Ruimte Vlaanderen, …) dit in functie van vergunningen;
- Voor het PPS-project wordt ook ondersteuning geboden van PMV

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- knooppunt 4 : gestart in april 2013, opengesteld op 30 april 2014 (aanbesteding 13 november 2012)
- knooppunt 9 tijdelijke herinrichting: bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start 22 oktober 2012, einde november 2013 (150 werkdagen)
- knooppunt 8 : bouwaanvraag ingediend, aanbesteed op 29 september 2014, start der werken najaar 2015, termijn 1,5 jaar

- overige knooppunten : Op basis van de beslissing om deze kruispunten via PPS te financieren zal een aangepaste timing worden opgemaakt. Momenteel wordt deze PPS-procedure voorbereid. De werken zullen daarbij ten vroegste in 2018 aanvatten.

De 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.

4.2. processtappen

Voor de knooppunten 1 tem 8 is er een definitief vastgesteld GRUP. Voor enkele knooppunten werden reeds stedenbouwkundige vergunningen gevraagd en/of bekomen en/of werd de onteigeningsprocedure opgestart.

Voor de werken vervat in het PPS-project (incl werken R4-West) wordt een projectMer opgemaakt.

De stedenbouwkundige vergunning voor de werken vervat in het PPS-project zal aangevraagd worden op basis van de plannen van het consortium (voor contractsluiting). Teneinde voorafgaandelijk goed de randvoorwaarden te kennen, zal gewerkt worden met projectvergaderingen op basis van het referentie-ontwerp dat zal opgemaakt worden voor het project.

In het studiebestek wordt ook al een vooronderzoek archeologie uitgevoerd alsook een historisch bommenonderzoek. Dit teneinde in een zo vroeg mogelijk stadium bijkomende onderzoeken te kunnen definiëren.

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 (werken voor rekening van Aquafin).

Voor de resterende nog uit te voeren knooppunten wordt in studiefase onderzocht of er andere projecten gekoppeld zijn. Volgende raakvlakken zijn intussen wel al gekend (zonder daarom een koppeling noodzakelijk te maken in uitvoering):

- Knooppunt 5 en 5bis : geplande wegenis- en rioleringswerken van Aquafin, Farys en de stad Gent;
- Knooppunt 4bis : raakvlak met herinrichtingen op de eigen terreinen van Arcelor Mittal;
- Knooppunt 9 : raakvlak met geplande realisatie nieuwe Westlede en mogelijks ook met Aquafin en TMVW rioleringswerken.

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 verwijlinteresten.

In het studiebestek voor het PPS-project zijn verschillende deeltaken opgenomen teneinde de risico's te beheersen en tijdig maatregelen te kunnen treffen :

- Risico-analyse
- Historisch bommenonderzoek
- Vooronderzoek archeologie (zonder ingreep in de bodem)
- Organiseren van projectvergaderingen
- …

Projectfiche: Waasland

11 juni 2015

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.

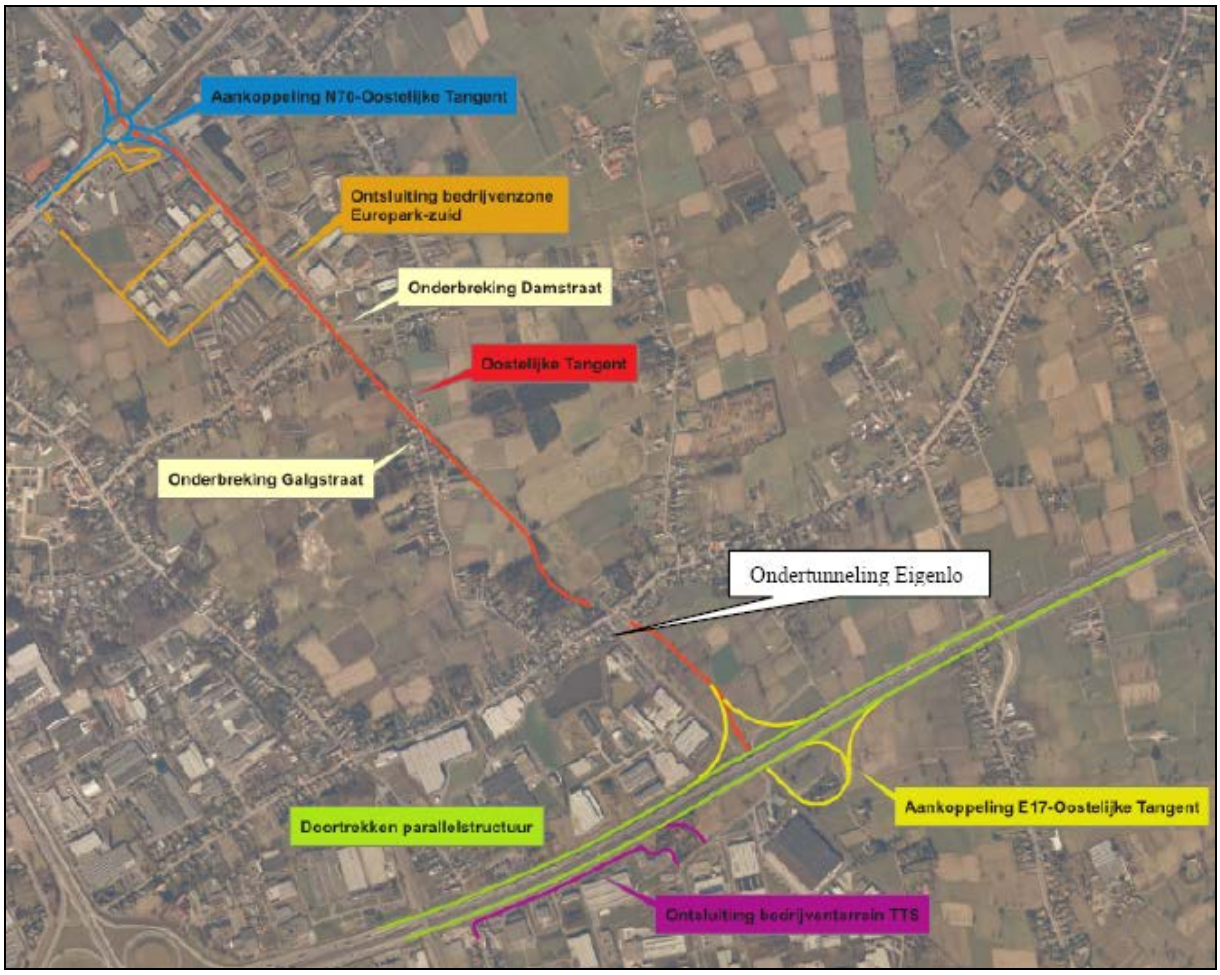
Concreet omvat het project volgende onderdelen:

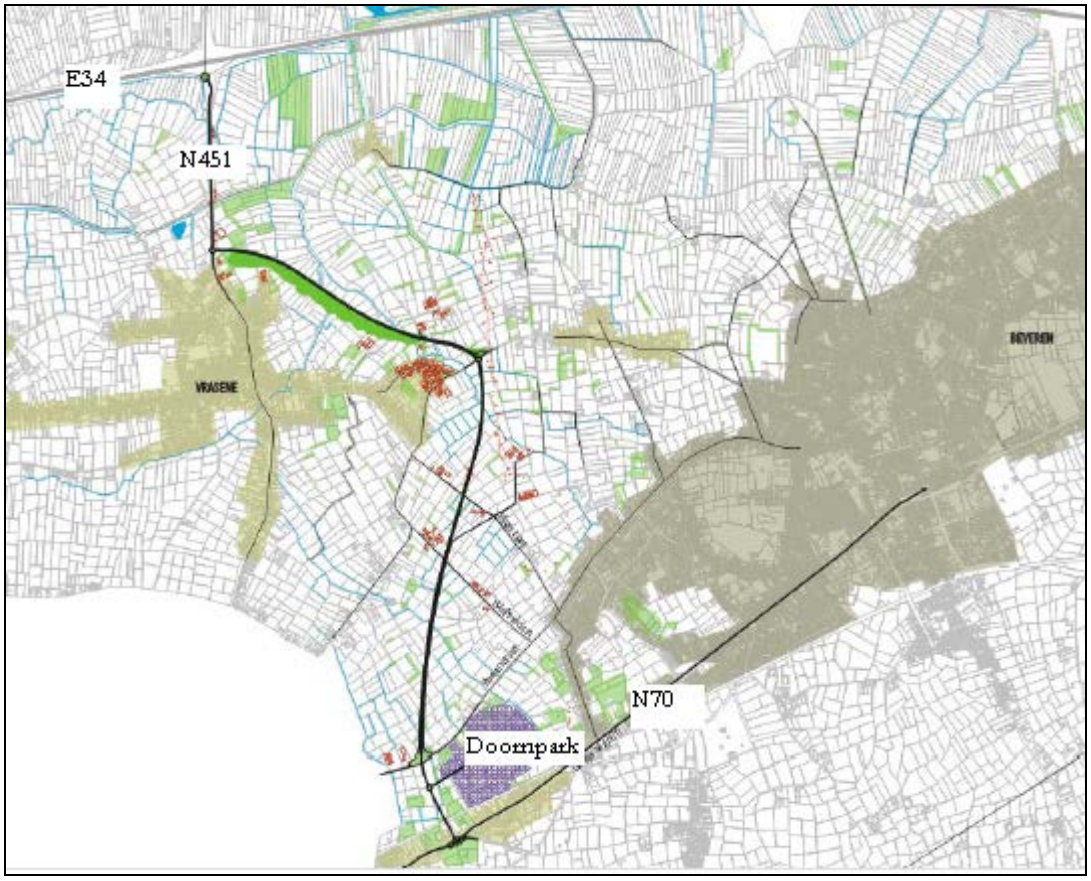
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke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


Aankoppeling N70-Oostelijke Tangent
Ontsluiting bedrijvenzone Europark-zuid
Onderbreking Damstraat
Oostelijke Tangent
Onderbreking Galgstraat
Ondertunneling Eigenlo
Aankoppeling E17-Oostelijke Tangent
Doortrekken parallelstructuur
Ontsluiting bedrijventerrein TTS


E34
N451
VRASENE
BEVEREN
N70
Doornpark

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 – Zwijdrecht: 70 mio €

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

- Oostelijke Tangent: 35 mio €
- Verbindingsweg E34-N70: 10 mio €
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijdrecht: 38,2 mio €

Bijkomende kosten: o.a. onteigeningen, BTW, bodemsanering, proeven, verplaatsing leidingen,...

- Oostelijke Tangent: 29 mio €, waaronder 2,45 mio € studiekost
- Verbindingsweg E34-N70: 8 mio €, waaronder 700.000 € studiekost
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijdrecht: 31,8 mio €, waaronder 2,7 mio € studiekost

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.

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

- verbindingsweg E34-N70:

6,4 km (2*1 profiel)	1 mio euro per km	6,4
kruispunt Zillebeek (rotonde)		0,75
kruispunt Boerenstraat (rotonde)		0,75
rotonde aansluiting N70		0,75
ongelijkvloerse kruising spoorweg		1,25

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

- parallelweg E17:

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

De financiering van dit project zal via het regulier investeringsprogramma van AWV dienen te gebeuren. Om deze reden is het project ook opgesplitst in twee fasen, te spreiden over twee begrotingsjaren. Een aanbesteding van beide fasen samen zou een aantal voordelen opleveren naar schaalvergroting met interessantere prijzen, uitvoeringstermijn die ingekort kan worden en minder hinder maatregelen die beter op elkaar afgestemd kunnen worden, maar dit is budgettair niet haalbaar.

Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma. Volgens de timing voor opmaak GRUP en onteigeningen kan een eerste fase mogelijks voorzien worden in 2018. Hier wordt de timing opgeschoven gezien de te doorlopen stappen voor de opmaak van het GRUP en de onteigeningen.

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

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWV. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV. Voor het plan-MER voor de doortrekking van de parallelwegen langs de E 17 werd het eindresultaat van de plan – MER Oosterweel afgewacht. Op basis van deze input wordt nu een offerte uitgeschreven en een studiebureau aangeduid voor de opmaak van een plan – MER voor de doortrekking van de parallelwegen. De studie zelf kan (na aanbesteding) in 2016 gestart worden. De verdere voortgang van het project Oosterweelverbinding wordt in het kader van dit project verder opgevolgd, aangezien er een belangrijke afhankelijkheid bestaat van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Oost-Vlaanderen

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Oostelijke Tangent: start der werken: ten vroegste /2018. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar.

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

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: 2020 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 vormgeving van de geluidsbuffering langs de Oostelijke Tangent is nog in beraad. De technische oplossing wordt verder uitgewerkt om dan overgenomen te worden in het GRUP.
De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De inplanting van de bufferbekkens is uitgeklaard en wordt uitgetekend in plan van het GRUP.

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, de plenaire vergadering is voorzien begin juli 2015. Onteigeningen kunnen dus ten vroegste starten in het van 2015.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2017/2018 en wordt de start van de uitvoering verwacht in 2018.

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:

Vermits de Vlaamse Regering binnen het project Oosterweelverbinding voor het BAM-traject heeft gekozen kan de plan MER voor het doortrekken van de parallelwegen (en of 4 rijstroken) tot Zwijndrecht opstarten. De studie is niet in het investeringsprogramma 2015 opgenomen. . Start der werken ten vroegste in 2020.

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

Projectfiche: N49

juni 2014

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 eventuele omleidingsweg te Lembeke.

Deel West-Vlaanderen (WWV)

Op grondgebied West-Vlaanderen is reeds ongeveer 3,5 km ventwegen aangelegd. Deze werken zijn uitgevoerd 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: 61,5 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, ...

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 – Stoepestraat: 3,5 miljoen euro*
    - Aanleg nieuwe ontsluitingsweg naar R4: 1,5 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:
    - Verkeerswisselaar Kaprijke N49/N456 Vaartstraat: 7,5 miljoen euro
- Op het grondgebied van Eeklo:
    - Fietspad Aalstgoed – N434: 0,5 miljoen euro – gerealiseerd in 2011
    - Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef: 1,5 miljoen euro
    - Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg: 10,5 miljoen euro
- Op het grondgebied van Maldegem:
    - Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas: 3 miljoen euro
    - Vervolledigen verkeerswisselaar Maldegem N49/N44: 1 miljoen euro
    - Brug thv N410a + gedeeltelijk complex thv N410 : 3,5 miljoen euro
    - Tunnel (of brug) thv Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
    - Tunnel (of brug) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
    - Aanpassingen aan laterale wegen langs N49: 7 miljoen euro
    - Realisatie bochtverbetering te Maldegem: 5 miljoen euro

.

*: de Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat bevatte oorspronkelijk ook de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg naar R4, maar beide projecten zijn nu apart vermeld omdat beide projecten verschillende procedures moeten doorlopen en daardoor ook een andere doorlooptijd zullen kennen.

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

- aanleg van een nieuwe brug over het Leopold-en Schipdonkkanaal 10 miljoen euro
- realisatie van twee onderdoorgangen , nl te Lapscheure en in Sint-Rita (thans lichtengeregelde kruispunten) 2 X 5 miljoen = 10 miljoen euro
- bijkomende aanleg van ventwegen , +/- 5 km a 700000 euro/km = 3,5 miljoen euro
- vernieuwen van toplaag en eerste onderlaag van bestaande wegverharding over 9 km = 4,5 miljoen euro
- realisatie van een bochtverbetering over 1km =1,5 miljoen euro
- realisatie van onderdoorgangen voor landbouwwegenis 2X 1,5 miljoen = 3miljoen euro
- brug over Damse Vaart: de noodzaak en wenselijkheid hiervan zal blijken uit de haalbaarheidsstudie (zie opmerking hieronder) 1 miljoen euro
- 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 dit onder andere 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. De resultaten zijn beschikbaar. Zowel voor Hoeke als voor Lapscheure is een voorkeursoplossing aangeduid. Deze resultaten worden momenteel nog verder verfijnd (technisch ontwerp). De raming zal vervolgens aangepast worden.

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.

Van de bestaande kruispunten werden er een aantal in Oost-Vlaanderen als gevaarlijk punt geselecteerd; en voor de ombouw ervan wordt beroep gedaan op FFEU-budgetten:

- tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo): bouwkost 10.5 mln euro. Aanbesteed in 2014, vastgelegd begin 2015.
- brug in de Stroomstraat te Assenede: geraamde bouwkost 4.000.000 €. Aanbesteding voorzien in juni 2015.
- aansluitingscomplex N49 / N456 te Kaprijke: geraamde bouwkost 7,5 mln euro (project nog in studie). Gezien de nog te doorlopen procedure voor dit project, zal de mogelijke aanwending van de FFEU-budgetten voor de financiering van dit project afhangen van de beslissingen vanwege de Vlaamse Regering rond de toekomst van het FFEU.

Voor WOV is volgend bedrag voorzien op het regulier programma 2015:

- N49: Opmaak van project-MER voor de ombouw van de N49 te Maldegem: 85.000 €, voorzien in 2015

Voor WWV is momenteel geen specifiek budget voorzien voor de ombouw van de N49 in 2015.

- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal 4 jaar duren.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Twee deelprojecten werden destijds als ‘gevaarlijke punten’ aan TV3V opgedragen. Na beëindiging van de TV3V-opdracht gebeurt de verdere aanbesteding en opvolging van deze projecten door AWV.
    - Knooppunt Kapijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Het planMER-rapport en het ontwerp zijn in opmaak. Voor de opmaak van het plan-MER werd hieraan de mogelijke aanleg van een omleidingsweg te Lembeke gekoppeld, als milderende maatregel.
    - Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. Dit project werd in september 2014 aanbesteed. De uitvoering staat gepland in tweede jaarhelft 2015 -2016.

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- Gemeentebesturen

- Provinciebestuur
- Nutsmaatschappijen, polderbesturen,…

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2020

4.2. processtappen

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	Info (datum, bedrag, ..)
Administratieve voorbereidingsfase (verkenning)	OBA Prioritering	
Politieke procesfase	Project in beleidsdocumenten, investeringsprogramma	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; goedgekeurd 23 september 1997.
	Formele beslissing opmaak/aanpassing GRUP	voorzien op gewestplan; GRUP noodzakelijk voor het complex N49x N456 te Kaprijke
	Beslissing opmaak MER	MER streefbeeld opgemaakt
Formeel administratieve procesfase	Startnota/projectnota/verkeerskundige studie	Streefbeeld aanvaard op 21 december 2004
	Kennisgevingsfase (van … tot …)	Niet van toepassing
	Realisatie plan – MER (namelijk milieueffectrapport is uitgewerkt)	project-MER noodzakelijk voor bochtaanpassing N49 te Maldegem
	Openbaar onderzoek - Met o.a. formele adviesvraag SERV (MORA), MINA	Niet van toepassing
	Formele goedkeuring van het project	Niet van toepassing
	Finalisering nieuw GRUP	Apart MER en RUP nodig voor complex Kaprijke
	Opmaak en afwerking (+ goedkeuring) project – MER (inclusief openbaar onderzoek)	Conformiteitsverklaring 31 augustus 2004
	Aflevering van de benodigde vergunningen	Bouwvergunning aan te vragen per deelproject
Politieke procesfase	Vastlegging van het budget	

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	Info (datum, bedrag, ..)
Uitvoeringsfase	Effectieve start van de werken: uitvoering van deelprojecten(aanbestedingen)	
	Einde van de werken Huidige timing einde werken	
	Reden van eventuele verschuivingen in de tijd (van het ganse proces)	

Toelichting bij deelprojecten:

Het ontwerp voor de brug in de Stoepestraat N448 over N49 te Assenede + aanpassing bestaande ventweg werd reeds uitgewerkt. De onteigeningsprocedure werd opgestart. Vlakbij het projectgebied, werd door de Provincie Oost-Vlaanderen in 2013 een RUP-procedure en plan-MER studie opgestart voor de realisatie van een bijzonder economisch knooppunt (kortweg BECK), en daarom werd het ontwerpproces voor de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg naar de R4 te Zelzate een tijdlang 'on hold' gezet. Begin 2015 werd de ontwerpstudie voor de ontsluitingsweg naar de R4 zoals initieel voorzien, opnieuw geactiveerd.

Het aanbestedingsdossier voor de aanleg van de brug in de Stroomstraat over N49 te Assenede, werd gepubliceerd in april 2015, de aanbesteding gebeurt in juni 2015. De onteigeningsprocedure werd opgestart. Dit project zal via FFEU-middelen vastgelegd worden , voor een bedrag van ca. 4 mln euro (naam project = E34 – Brug in de Stroomstraat te Assenede).

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure lopende. Het plan-MER werd begin 2015 voorgelegd voor goedkeuring. Nadien moet een gewestelijk RUP opgemaakt worden.

Voor het project Tunnel N455 onder N49 te St. Laureins zijn de grondverwervingen in uitvoering, en zijn de voorbereidende werken door nutsmaatschappijen opgestart. De stedenbouwkundige vergunning werd bekomen. De aanbesteding van de werken is gebeurd in september 2014, de vatslegging is gebeurd begin 2015. De start van de werken is gepland medio 2015.

Voor het project voor de brug over de N49 in de buurt van de Passiedreef en Koning Albertlaan te Maldegem, en voor de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering is de studie in 2013 opgestart, en werd een voorontwerp opgemaakt. Ingevolge een mobiliteitsonderzoek voor de gewestwegen in Maldegem, uitgevoerd in 2014, werd voorgesteld om de in het streefbeeld van de N49 voorziene ontsluitingsinfrastructuur te herbestuderen, om voldoende capaciteit en mobiliteit te garanderen in en rond Maldegem, Damme en Sijsele. Medio 2015 zal het aangepaste voorontwerp (startnota) voor de ombouw van de N49 en de ontsluiting van Maldegem worden voorgelegd aan de intergemeentelijke begeleidingscommissie (iGBC) Damme-Maldegem ter goedkeuring. Daarna zal de noodzakelijke project-MER-studie voor deze aanpassingen worden opgestart.

Eind 2014 werd de haalbaarheidsstudie en de plan-MER voor de kruising van de N49 met de Vredestraat en voor de kruising van de parallelwegen met de Damse Vaart afgewerkt.

De startnota voor de omvorming van de N49 tussen de Hoornstraat in Damme en de Vakebuurtstraat in Maldegem werd eind 2013 goedgekeurd door de intergemeentelijke begeleidingscommissie Damme-Maldegem (iGBC) en conform verklaard door de kwaliteitsadviseur. De projectnota-fase voor dit tracé werd midden 2014 opgestart.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Dit werd gekoppeld aan de mogelijke aanleg van een omleidingsweg te Lembeke (als milderende maatregel). Voor beide projecten wordt een plan-MER opgemaakt en zal een en GRUP moeten worden opgemaakt. Het knooppunt kan wel al aangelegd worden vooraleer de eventuele omleidingsweg gerealiseerd is.
- De afschaffing van de drie kruispunten te Assenede, thv Stroomstraat, Oosthoekstraat en Nieuwburgstraat, gelegen ten oosten van het knooppunt Kaprijke, kan bij voorkeur pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en nadat de eventuele milderende maatregelen rond Lembeke zijn aangelegd, dit in functie van de mogelijke toename van het verkeer voor de ontsluiting van het aangrenzend gebied naar de N49.
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge als PPS-project is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal 4 jaar duren. De middelen voorzien op het reguliere programma voor de omvorming van de N49 tot autosnelweg op het grondgebied van de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen zijn beperkt. Het risico bestaat dat er tijdelijk tussen Oost-Vlaanderen en de AX een stuk van de A11 als gewone viervaksweg met gelijkgrondse kruisingen overblijft.

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 verwijlinteresten.

Projectfiche: tramuitbreiding richting Kontich

juni 2015

1. Omschrijving:

Het tracéonderzoek van 2002 resulteerde in een tramuitbreiding via N1 Mechelsesteenweg, N171 Boniverlei tot de P+R in Kontich t.h.v. het in- en uitrittencomplex E19. Ten gevolge van o.a. de woonuitbreidingen in de gemeenten is het noodzakelijk het tracéonderzoek te actualiseren.

Oorspronkelijk maakte de verbindingsweg tussen N1 en N171 ten noorden van Kontich op het tracé van de oude grote ring rond Antwerpen (1,06 km) eveneens deel uit van het project. Ondertussen werd voor deze verbindingsweg een afzonderlijk projectfiche opgemaakt.

2. Kostprijs en financiering (op basis van tracéstudie 2002)

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

deel 1: tracélengte N1 Mechelsesteenweg Mortsel = 1,3 km.		type 1
• deel weg	1,3 x 6.185.000 € =	8.040.500 €
• btw 21%		1.688.505 €
• deel tram	1,3 x 7.100.000 € =	9.230.000 €
	subtotaal	18.959.005 €
deel 2: tracélengte N171 Boniverlei Edegem = 3,5 km.		type 3
• deel weg	1,85 x 3.900.000€ =	7.215.000 €
• btw 21%		1.515.150 €
• deel tram	1,85 x 6.495.000€ =	12.015.750 €
	subtotaal	20.745.900 €
deel 3: tracélengte N171 Kontich tot in- en uitrittencomplex E19 = 2,25km.		type 1
• deel weg	2,25 x 4.535.000 € =	10.203.750 €
• één P&R aanpassen		300.000 €
• btw 21%		2.205.788 €
• deel tram	2,25 x 7.100.000 € =	15.975.000 €
• eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	subtotaal	29.359.538 €
	totaal	69.064.443 €

bijkomende kosten:

• studiekosten 5%	zonder btw = 3.182.750 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 9.548.250 €

Algemeen totaal: 81.795.443 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

het project is onder de kritische massa om via PPS te realiseren.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- afhankelijk van het gekozen tracé de lokale besturen Antwerpen, Mortsel, Edegem en Kontich
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari 2017
- einde der werken eind 2019

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek — april 2014
- toewijzing studiebestek — september 2015
- conceptfase — nog te bepalen

verdere stappen zijn indicatief

- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — september 2015 – juni 2016
- opmaak projectnota — juni 2016 – februari 2017
- project MER — juni 2016 – februari 2017
- samenstellen dossier DBFM — februari 2017 – februari 2018
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — januari 2018 – december 2018
- start der werken — na winterstop 2018 – 2019
- uitvoeringstermijn — 36 maanden

in gebruik december 2022

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan project
     - tramuitbreiding richting Wilrijk
     - tramstelplaats Antwerpen Zuid (optioneel)

- een koppeling aan tramuitbreiding richting Wilrijk is aangewezen om meerdere redenen:
  1. financiering
  2. opmaak project MER
  3. exploitatief Zuid – Oost rand (Poort Oost) verbinding doorheen centrum van Antwerpen

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche: Tramlijn Hoboken – Hemiksem

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding richting Hemiksem vanaf
- Schoonselhof, Sint Bernardsesteenweg tot Moerelei – trein stopplaats Werkhuizen (1,9 km)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

De tramuitbreiding wordt geraamd met een vrije tram- en busbedding (type 1)

tracélengte van Schoonselhof tot Moerelei = 1,9 km

• deel weg	1,9 x 6.185.000 € =	11.751.500 €
• btw 21%		2.467.815 €
• subtotaal		*14.219.315 €*
• deel tram	1,9 x 7.100.000 € =	13.490.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	28.384.315 €

bijkomende kosten:
- studiekosten 5% zonder btw = 1.295.825 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 3.887.475 €

Algemeen totaal: 33.567.615 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:
- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:
- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari ????
- einde der werken eind na 24 maanden

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen
- uitvoeringstermijn 24 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

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

Projectfiche: Tramlijn Hemiksem centrum

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding doorheen het centrum van Hemiksem vanaf
- Moerelei – trein stopplaats Werkhuizen, Tulpenlaan, … tot watertoren (2,5 km)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

De tramuitbreiding wordt geraamd met de tram in de rijbaan (type 3)

tracélengte van Moerelei tot watertoren = 2,5 km

• deel weg	2,5 x 3.900.000 € =	9.750.000 €
• btw 21%		2.047.500 €
• subtotaal		*11.797.500 €*
• deel tram	2,5 x 6.495.000 € =	16.237.500 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	28.710.000 €

bijkomende kosten:
- studiekosten 5% zonder btw = 1.333.125 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 3.999.375 €

Algemeen totaal: 34.042.500 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:
- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:
- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken ????
- einde der werken ????

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen
- uitvoeringstermijn 24 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

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

Projectfiche: Tramlijn Borsbeek – Wommelgem

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding richting Borsbeek vanaf
1. Gitschotellei, Drakenhofstraat, Borsbeeksesteenweg, De Robianostraat tot Borsbeek centrum (2,8 km)
2. Silsburg, Herentalsebaan tot de dreef naar kasteel Hulgenrode (1,6 km)

Extra: uitbreiding (buiten Masterplan) van Boekenberglei (300 m)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

Voor de beide projectdelen wordt de tramuitbreiding geraamd met een vrije tram- en busbedding (type 1)

deel 1: tracélengte Gitschotellei – Borsbeek centrum = 2,8 km.

• deel weg	2,8 x 6.185.000 € =	17.318.000 €
• btw 21%		3.636.780 €
• subtotaal		*20.954.780 €*
• deel tram	2,8 x 7.100.000 € =	19.880.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	subtotaal deel 1	41.509.780 €

deel 2: tracélengte Silsburg – Herentalsebaan tot de dreef naar kasteel Hulgenrode = 1,6 km.

• deel weg	1,6 x 6.185.000 € =	9.896.000 €
• één nieuwe P+R		300.000 €
• btw 21%		2.141.160 €
• subtotaal		12.337.160€
• deel tram	1,6 x 7.100.000 € =	11.360.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	subtotaal deel 2	24.372.160 €

bijkomende kosten:

• studiekosten 5%	zonder btw = 3.005.200 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 9.015.600 €

Algemeen totaal: 77.902.740 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari ????
- einde der werken ????

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek — nog te bepalen
- toewijzing studiebestek — nog te bepalen
- conceptfase — nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — nog te bepalen
- opmaak projectnota — nog te bepalen
- project MER — nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie — nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — nog te bepalen
- start der werken — procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik — nog te bepalen
- uitvoeringstermijn — 36 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche: Tramlijn Antwerpen – Linkeroever

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding richting ontsluiting Linkeroever vanaf
- Blancefloerlaan, Halewijnlaan, Emiel Verhaerenlaan, Gloriantlaan, Esmoreitlaan(2,7 km)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

De tramuitbreiding wordt geraamd met een vrije tram- en busbedding (type 1)

tracélengte van Schoonselhof tot Moerelei = 2,7 km

• deel weg	2,7 x 6.185.000 € =	16.699.500 €
• btw 21%		3.506.895 €
• subtotaal		*20.206.395 €*
• deel tram	2,7 x 7.100.000 € =	19.170.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	40.051.395 €

bijkomende kosten:
- studiekosten 5% zonder btw = 1.827.225 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 5.481.675 €

Algemeen totaal: 47.360.295 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:
- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:
- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari ????
- einde der werken ????

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.

4.3. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek — nog te bepalen
- toewijzing studiebestek — nog te bepalen
- conceptfase — nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — nog te bepalen
- opmaak projectnota — nog te bepalen
- project MER — nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie — nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — nog te bepalen
- start der werken — procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik — nog te bepalen
- uitvoeringstermijn — 24 maanden

4.4. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

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

Projectfiche: stedelijke projecten

juini 2015

1. Omschrijving

1.1. Het Masterplan Antwerpen, BVR 15 december 2000, voorzag in het realiseren van een tramuitbreiding op stedelijk niveau. Hiervoor kwamen twee projecten in aanmerking; Nieuw Zuid en Eilandje. Sindsdien hebben tal van beslissingen er toe geleid dat het project Eilandje, *deel tram*, binnen BRABO II wordt uitgevoerd (zie projectfiche BRABO II). Het ontwerp Nieuw Zuid is nog in volle ontwikkeling. Voor de ontsluiting van dit gebied, vertrekkende vanaf de Bolivarplaats, werd oorspronkelijk een tramuitbreiding van +/- 2km voorzien.

1.2. Nieuw Zuid (meest recente informatie)

AG Stadsplanning heeft met de private ontwikkelaar een overeenkomst afgesloten voor het gezamenlijk organiseren van een ontwerpwedstrijd en het opmaken van een masterplan. De site neemt een bijzondere positie in binnen de stad Antwerpen. Het is een scharnier tussen de binnenstad, de voorstad, de Ring en de Schelde.

Omwille van deze strategische ligging gaat het masterplan verder dan enkel het gebied dat tot nu toe gekend is als Nieuw Zuid. Er is gekozen om een masterplan op te stellen voor een ruimer plangebied dat gaat van de Schelde tot het station Antwerpen-Zuid en van de Singel tot de spoorlijn Antwerpen Centraal-Boom-Puurs. Meteen wordt dan ook de Konijnenwei en de kaaizone ter hoogte van Nieuw Zuid mee opgenomen in de opdracht.

Dit nieuwe stadsdeel biedt, naast alle functies en ruimten nodig voor de nieuwe bewoners en gebruikers, ook de opportuniteit om tegemoet te komen aan de tekorten aan open ruimte en lokale voorzieningen die momenteel bestaan in de omliggende wijken Zuid en Brederode.

Zo wordt bijvoorbeeld bij de heront-wikkeling van het gebied, naast de lineaire parkstrip in de kaaizone, ook nog minimaal 15ha samenhangende open groene ruimte nagestreefd die kan fungeren als buurt- en wijkpark voor zowel de nieuwe bewoners in het plan-gebied én zoveel mogelijk bestaande bewoners uit de wijken Zuid en Brederode.

1.3. Knoop Zuid

Vandaag lopen er verschillende plannings- en onderzoeksprocessen voor programma's en projecten in de omgeving van de Spaghettiknoop. Zowel op korte als op lange termijn zal deze omgeving aan talrijke veranderingen onderhevig zijn. Deze nieuwe ontwikkelingen betekenen tezamen een aanzienlijk programma dat op deze omgeving afkomt.

Het is daarom belangrijk om nu reeds toe te werken naar een goede bereikbaarheid ervan. Ook op vlak van mobiliteit zal deze omgeving in de toekomst enkele veranderingen ondergaan. Een van de infrastructuurprojecten uit het Masterplan 2020 is de 'heraanleg van de Spaghettiknoop'. Naast de komst van nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen vereisen ook wijzigingen in de Europese regelgeving op vlak van veiligheid een volledige heraanleg van het huidige zuidelijke aansluitingscomplex van de R1. Zowel de plannen als de timing voor deze heraanleg zijn nog niet concreet. In functie van de autobereikbaarheid van deze omgeving is de herstructurering van dit op- en afrittencomplex en de aansluiting ervan op het lokale wegennet van groot belang. Op korte termijn zal daarom een infrastructuuropdracht uitgevoerd worden om de herstructurering van deze knoop te bekijken in functie van een vlotte verkeersafwikkeling en goede bereikbaarheid van deze omgeving en het toekomstige programma. Later zal het ontwerp voor de herstructurering van de knoop eveneens in functie van de verkeersgeneratie getoetst moeten worden met een modeldoorrekening. De timing hiervan is afhankelijk van de finalisering van het macromodel in het kader van het Masterplan 2020. Naast de autobereikbaarheid werd ook de openbaarvervoerbereikbaarheid in de omgeving van de Spaghettiknoop bekeken in het licht van al deze veranderingen.

1.4. Herwaarderingsgebied petroleum Zuid.

Wat ooit het hart van de Antwerpse petroleumindustrie was, moet na sanering uitgroeien tot een nieuwe economische long voor Antwerpen met een ecologische groene corridor (14,5ha).

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

De tramuitbreiding wordt geraamd met de tram in de rijbaan (type 3)

tracélengte van Moerelei tot watertoren = 2 km

• deel tram		2 x 6.495.000 € = 12.990.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	13.665.000 €

bijkomende kosten:

• studiekosten 5%	zonder btw = 683.250 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 2.049.750 €

Algemeen totaal: 16.398.000 €

2.1. opsplitsing kostprijs:

- nog te bepalen

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepaste exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van de fasering der werken binnen de stedelijke projecten Nieuw Zuid, Knoop Zuid en voetbalstadion.

2.3. Wat is de financieringswijze?

- traminfrastructuur: nog te bepalen
- subsidie: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- Stad Antwerpen & projectontwikkelaars
- nutsmaatschappijen: te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- nog te bepalen

4.2. processtappen

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

De kritische massa van het project is te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:

- afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd.
- Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is. Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken.

Projectfiche: Tramlijn Ekeren – Leugenberg

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding richting Leugenberg vanaf
1. Noorderlaan, Ekersesteenweg, centum Ekeren, Kloosterstraat tot kruispunt Boerendijk (2,2 km)
2. Kloosterstraat kruispunt Boerendijk tot Leugenberg (1,25 km)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:
er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan

Voor deel 1 wordt de tramuitbreiding geraamd met de tram in de rijbaan (type 3) en voor deel 2 wordt de tramuitbreiding geraamd met een vrije tram- en busbedding (type 1)

deel 1: tracélengte Noorderlaan – Boerendijk = 2,2 km.

• deel weg	2,2 x 3.900.000 € = 8.580.000 €
• btw 21%	1.801.800 €
• subtotaal	*10.381.800 €*
• deel tram	2,2 x 6.495.000 € = 14.289.000 €
	subtotaal deel 1 24.670.800 €

deel 2: tracélengte Boerendijk – Leugenberg = 1,25 km.

• deel weg	1,25 x 6.185.000 € = 7.731.250 €
• één nieuwe P+R	300.000 €
• btw 21%	1.686.563 €
• subtotaal	*9.717.813 €*
• deel tram	1,25 x 7.100.000 € = 8.875.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal	675.000 €
	subtotaal deel 2 19.267.813 €

bijkomende kosten:

• studiekosten 5%	zonder btw = 2.022.513 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 6.067.538 €

Algemeen totaal: 52.028.663 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari ????
- einde der werken ????

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek — nog te bepalen
- toewijzing studiebestek — nog te bepalen
- conceptfase — nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — nog te bepalen
- opmaak projectnota — nog te bepalen
- project MER — nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie — nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — nog te bepalen
- start der werken — procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik — nog te bepalen
- uitvoeringstermijn — 36 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Projectfiche: Tramlijn Wilrijk

juni 2015

1. Omschrijving:

Het district Wilrijk met inbegrip van de corridor N177 / A12 heeft een grote woondichtheid met langsheen de Boomsesteenweg een winkellint met enkele grote vestigingen (IKEA – SATURN), de Universitaire Instellingen en het Universitair Ziekenhuis wat zorgt voor een grote attractiviteit van het gebied met invloed op de ruime omgeving. Het verbinden van dit gebied met het centrum van Antwerpen met een tram is bijgevolg verantwoord.

Deze tramuitbreiding is samengesteld uit drie deeltrajecten.

1. Silvertopstraat – Olympiadepoort:
   De verbinding Silvertopstraat – Olympiadepoort is de ontbrekende schakel in het tramnet om een snelle meer rechtstreekse Noord – Zuid relatie doorheen het centrum van de stad Antwerpen (bv. via de Leien of de kernstad) te kunnen realiseren. Het is aldus een logisch gevolg dat deze verbinding mee opgenomen wordt in het tramproject Wilrijk. Bovendien zal het belang van deze Noord – Zuid relatie met het gebied langsheen N177 / A12 blijven toenemen bij de ontwikkeling van de Blue Gate zone. In het recente verleden werd het vernieuwde Olympiadekruispunt met P&R in gebruik genomen. Bezoekers/werknemers voor het centrum van Antwerpen kunnen hier hun auto achterlaten en met de tram verder reizen.

2. Olympiadepoort – Universiteitsplein:
   Er zal een vergelijkend onderzoek (multi criteria analyse) worden uitgevoerd om het tramtracé tot het Universiteitsplein te bepalen. Afhankelijk van de gemaakte keuze zal het centrum van Wilrijk wel of niet met de tram bediend worden. Bij het bepalen van het tramtracé zal gelijktijdig het stedelijk busaanbod geheroriënteerd en/of afgebouwd worden. Gelijktijdig dienen op oordeelkundige wijze P+R voorzieningen gerealiseerd. De locatie van de P+R maakt mee deel uit van het onderzoek. Mogelijk kan de ruimte onder het viaduct A12 geoptimaliseerd worden en dienst doen als P+R.

3. Universiteitsplein – in- en uitrittencomplex 19 Drie Eikenstraat
   Er zal een vergelijkend onderzoek (multi criteria analyse) worden uitgevoerd om het tramtracé te bepalen met in de omgeving van in- en uitrittencomplex 19 P+R voorzieningen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

De tramuitbreiding wordt geraamd met de tram in de rijbaan (type 3). Ook voor het deel op de N177 wordt deze berekeningswijze toegepast. In principe zal voor de beide richtingen naast het A12 viaduct het spoor bv. in de parkeerstrook worden aangelegd en is het geen gevel- tot gevel herinrichting. Bij de andere straten die mogelijk in aanmerking komen voor de tramuitbreiding zal waarschijnlijk de tram in de rijbaan worden aangelegd. Het tracé onderzoek zal hier duidelijkheid over geven.

deel 1: tracélengte Silvertopstraat – Olympiadepoort = 2 km.

• deel weg	2 x 3.900.000€ =	7.800.000 €
• btw 21%		1.638.000 €
• deel tram	2 x 6.495.000€ =	12.990.000 €
	subtotaal	22.428.000 €

deel 2: tracélengte Olympiadepoort – Universiteitsplein = 3,5 km.

• deel weg	3,5 x 3.900.000€ =	13.650.000 €
• één nieuwe P&R + één P&R aanpassen		600.000 €
• btw 21%		2.992.500 €
• deel tram	3,5 x 6.495.000€ =	22.732.500 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	subtotaal	40.650.000 €

deel 3: tracélengte Universiteitsplein – in- en uitrittencomplex E19 = 2,5km.

• deel weg	2,5 x 3.900.000€ =	9.750.000 €
• één nieuwe P&R + één P&R aanpassen		600.000 €
• btw 21%		2.173.500 €
• deel tram	2,5 x 6.495.000€ =	16.237.500 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	subtotaal	29.436.000 €
	totaal	92.514.000 €

bijkomende kosten:

• studiekosten 5%	zonder btw = 4.285.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 12.856.500 €

Algemeen totaal: 102.852.000 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken januari 2017
- einde der werken eind 2019

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek — april 2014
- toewijzing studiebestek — september 2015
- conceptfase — nog te bepalen

verdere stappen zijn indicatief

- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — september 2015 – juni 2016
- opmaak projectnota — juni 2016 – februari 2017
- project MER — juni 2016 – februari 2017
- samenstellen dossier DBFM — februari 2017 – februari 2018
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — januari 2018 – december 2018
- start der werken — na winterstop 2018 – 2019
- uitvoeringstermijn — 36 maanden
- in gebruik december 2022

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan project
     - tramuitbreiding richting Kontich
     - tramstelplaats Antwerpen Zuid (optioneel)

- een koppeling aan tramuitbreiding richting Kontich is aangewezen om meerdere redenen:
  1. financiering
  2. opmaak project MER
  3. exploitatief Zuid – Oost rand (Poort Oost) verbinding doorheen centrum van Antwerpen

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

Masterplan 2020 projectfiche

juni 2015

1. Project Tramlijn naast E313 tot Q8 Ranst

1.1. Omschrijving:

Aansluitend op de realisatie van de tramuitbreiding naast de E313 tussen Ruggeveldlaan en het rondpunt Wommelgem R11 (deel LIVAN I) wordt deze tramlijn verder verlengd tot Q8 Ranst (begin v/d file Antwerpen) waarbij de eindhalte wordt gekoppeld aan de P&R.
Wegens het ontbreken van een spoorwegverbinding biedt de tramuitbreiding op deze relatie een degelijk alternatief voor het privé verkeer in de corridor van de E313 zonder het onderliggend wegennet te belasten met (ongewenst) doorgaand verkeer (zie blz. 9, punt 3.2. corridor-concept in de nota van de Vlaamse Regering 30/03/2010). Wel zullen o.a. aan de bruggen t.h.v. de P&R – Q8 aanpassingswerken ten behoeve van overstap (auto – tram) dienen uitgevoerd. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of het aangewezen is om eveneens de sneldiensten hier te stoppen met overstap op de tram (snelle verbinding centrum Antwerpen via metro) zodat de pechstrook van de E313 terug in zijn oorspronkelijke staat kan worden hersteld. Bovendien dienen op oordeelkundige wijze eveneens P&R voorzieningen gerealiseerd. Rekeninghoudend met de ruimtelijke inpasbaarheid en het doel om een verdere stap te zetten tot een snellere realisatie van de comodaliteit via OV knooppunten (overstapplaatsen tussen alle modi).

aanpassen - Ranst Q8 – E313 (raming ?)
- Wommelgem rondpunt R11 (raming ?)

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

- er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
  - type 1: vrije tram- en busbedding
  - type 2: vrije trambedding
  - type 3: sporen in de rijbaan
- totale kostprijs — voorgesteld wordt type 1
- tracélengte vanaf rondpunt Wommelgem R11 tot Ranst naast E313 = 6km
- deel weg (in berm E313) — niet voorzien
- twee bestaande P&R aanpassen — 600.000 €
- btw 21% — 126.000 €
- deel tram — 6 x 7.100.000 € = 42.600.000 €
- één eindhalte + dienstlokaal — 675.000 €

totaal **44.001.000 €**

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% — 2.200.050 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het algemeen totaal voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 6.600.150 €

Algemeen totaal: 52.927.200 €

2.2. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen : begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast het exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheidvergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van BRABO I
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

het project is onder de kritische massa om via PPS te realiseren. Het is aangewezen deze samen te voegen met (zie verder 4.3)

- fase 2 Deurne – Wijnegem
- Light-Rail Oostmalle (fase 1)
- opportuniteit:
  ...1 brug over Albertkanaal
  ...2 sluis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar *

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- entiteit Antwerpen
- financiering, nog te bepalen (DBFM)

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

- AWV
- gemeente Wommelgem & Ranst
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken ??
- einde der werken ??

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen

4.3. Koppeling aan andere projecten

tramprojecten

- Deurne – Wijnegem fase twee [3]
- grens Wijnegem – KMO-zone Schilde
- rondpunt Wommelgem R11 – Q8 Ranst naast E313

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.
[3] Het Masterplan Antwerpen 2000 voorziet in het realiseren van o.a. in een tramuitbreiding vanaf Deurne door het centrum van Wijnegem tot aan de grens met Schilde. Dit project was oorspronkelijk volledig opgenomen in BRABO I. Onderzoek heeft aangetoond dat de brug over het Albertkanaal de trillingen en het gewicht van een tram niet kan dragen en vernieuwd moet worden. Bijgevolg werd fase twee van het tramproject uit BRABO I genomen. Tijdens de projectgroepbijeenkomsten werd door NV de Scheepvaart gesteld dat t.h.v. het huidige sluizencomplex ruimte diende gevrijwaard om in de toekomst een nieuwe sluis met grotere capaciteit te bouwen. Uit het onderzoek van NV de Scheepvaart bleek dat de beste plaats van inplanting van de nieuwe sluis zich bevindt aan de Noordzijde van het kanaal op de as van de Turnhoutsebaan.

andere

- capaciteitsuitbreiding E313
- aansluitingscomplex A102 thv E313
- nieuwe brug over Albertkanaal
- optioneel nieuwe sluis

bevinden zich allemaal in hetzelfde gebied en kunnen bij voorkeur samen op de markt worden aangeboden als DBFM om het via alternatieve financiering te realiseren. Bovendien zal door de gelijktijdigheid van realisatie de modal-shift in dit gebied maximaal beïnvloed worden.

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

Projectfiche: Tramlijn Melsele – centrum Beveren

juni 2015

1. Omschrijving:

De heraanleg van de N70 staat op het programma van AWV Oost-Vlaanderen. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een tram. Het is onduidelijk hoe zowel de weg als de tramuitbreiding gerealiseerd wordt ter hoogte van het treinspoor dat instaat voor de ontsluiting van de haven op linkeroever.
Vervolgens dient op oordeelkundige wijze P&R voorzieningen worden gerealiseerd.

Het mobiliteitsplan van de gemeente Beveren houdt rekening met deze verwezenlijking. Voorafgaand zal naar alle waarschijnlijkheid een project-MER moeten opgemaakt worden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:
er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

De tramuitbreiding wordt geraamd met een vrije tram- en busbedding (type 1)

tracélengte 7 km

• deel weg	7 x 6.185.000 € =	43.295.000 €
• P+R		600.000 €
• btw 21%		9.217.950 €
• subtotaal		*53.112.950 €*
• deel tram	7 x 7.100.000 € =	49.700.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	103.487.950 €

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% zonder btw = 4.713.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 14.140.500 €

Algemeen totaal: 122.341.950 €

Opgelet
In deze raming is geen rekening gehouden met de volgende kunstwerken t.h.v. het treinspoor voor de ontsluiting van de haven linkeroever:

- brug voor het wegverkeer over het treinspoor
- tunnel voor de tramuitbreiding onder het treinspoor

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast het exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.4. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheidvergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van BRABO I
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar *

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn Oost-Vlaanderen & De Lijn Antwerpen
- AWV – Oost-Vlaanderen

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

- AWV – Oost-Vlaanderen
- gemeenten Zwijndrecht & Beveren
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- [later te bepalen]

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- Het tramproject Beveren moet afgestemd worden op de herinrichting van de N70 in Beveren. Het agentschap Wegen en Verkeer gaat na hoe op korte termijn de studie voor het herinrichten van deze gewestweg heropgestart kan worden. Aansluitend kan de Lijn dit tramproject in overleg met AWV aanvatten.
- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen

4.3. Koppeling aan andere projecten

- doortochtvernieuwing Beveren – AWV Oost-Vlaanderen
- doortochtvernieuwing Melsele – AWV Oost-Vlaanderen
- ongelijkvloerse kruising treinspoor ontsluiting haven linkeroever (tram in tunnel + verkeer over brug)

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

Masterplan 2020 projectfiche

juni 2015

1. Project Light-rail Oostmalle (fase 1)

1.2. Omschrijving:

Vertrekkend vanaf het kruispunt Houtlaan – Turnhoutsebaan, het eindpunt van de tramuitbreiding Deurne – Wijnegem fase 2, wordt het mogelijk een eerste fase van het
light-rail project richting Oostmalle (Masterplan 2020) tot de KMO-zone Schilde via de gewestweg N12 te realiseren. Gelijktijdig kan volgens de principes van het corridor-concept (zie blz. 9, punt 3.2. in de nota van de Vlaamse Regering 30/03/2010) op aanvaardbare afstand van het in- en uitrittencomplex Oostmalle nr 19 van de E34 (begin van de file richting Antwerpen) en gekoppeld aan de eindhalte van de tram een P&R gerealiseerd in de KMO-zone Schilde. Deze aanpak is vergelijkbaar met het toegepaste corridor-concept Zwijndrecht, met als sluitstuk de verdere tramverlenging tot Beveren, en kan op gelijkaardige wijze worden gerealiseerd. Op deze wijze wordt het mogelijk een degelijk alternatief te bieden voor het privé verkeer in de corridor van de E34 zonder het centrum van Schilde te belasten met (ongewenst) doorgaand verkeer. Waarbij tevens een onnodige belasting van het hoofdwegennet vermeden wordt. Verder onderzoek zal de grootte van deze P&R bepalen en in evenwicht met de geplande P&R t.h.v. het kruispunt Turnhoutsebaan – Houtlaan.
Bij tijdige realisatie van deze tramverlenging is dit een uitstekende “minder hindermaatregel” bij de uitvoering van de werken aan de E313 en dit naar het voorbeeld van de ervaringen tijdens de werken aan de R1 met een blijvende modal-shift tot gevolg.
Hierbij dienen op oordeelkundige wijze eveneens P&R voorzieningen gerealiseerd. Rekeninghoudend met de ruimtelijke inpasbaarheid en het doel om een verdere stap te zetten tot een snellere realisatie van de comodaliteit via OV knooppunten (overstapplaatsen tussen alle modi).
nieuw: - Schilde KMO-zone Waterstraat
- Schilde kruispunt Houtlaan – Turnhoutsebaan

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

- er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
  - type 1: vrije tram- en busbedding
  - type 2: vrije trambedding
  - type 3: sporen in de rijbaan
- totale kostprijs — voorgesteld wordt type 1
- tracélengte grens Wijnegem – KMO-zone Schilde = 5,5 km.
- deel weg — 5,5 x 6.185.000 € = 34.017.500 €
- twee nieuwe P&R — 600.000 €
- btw 21% — 7.269.675 €
- deel tram — 5,5 x 7.100.000 € = 39.050.000 €
- twee eindhalten + dienstlokalen — 675.000 €

totaal **81.612.175 €**

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% — 3.717.125 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het algemeen totaal voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 11.151.375 €

Algemeen totaal: 96.480.675 €

2.2. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht Sam.
- 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 :
    - grondinnames/onteigeningen : begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
    - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast het exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van BRABO I
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

het project is onder de kritische massa om via PPS te realiseren. Het is aangewezen deze samen te voegen met (zie verder 4.3)

- fase 2 Deurne – Wijnegem
- rondpunt Wommelgem R11 – Q8 Ranst naast E313
- opportuniteit:
    - brug over Albertkanaal
    - sluis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar *

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten
- entiteit Antwerpen

3.3. Andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
- AWV
- gemeenten Schilde
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek
- NV De Scheepvaart (optioneel)

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]
- start der werken ????
- einde der werken ????

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)
- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen

4.3. Koppeling aan andere projecten

tramprojecten
- Deurne – Wijnegem fase twee[3]
- grens Wijnegem – KMO-zone Schilde
- rondpunt Wommelgem R11 – Q8 Ranst naast E313

andere
- nieuwe brug over Albertkanaal
- optioneel nieuwe sluis

bevinden zich allemaal in hetzelfde gebied en kunnen bij voorkeur samen op de markt worden aangeboden als DBFM om het via alternatieve financiering te realiseren. Bovendien zal door de gelijktijdigheid van realisatie de modal-shift in dit gebied maximaal beïnvloed worden.

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.
[3] Het Masterplan Antwerpen 2000 voorziet in het realiseren van o.a. in een tramuitbreiding vanaf Deurne door het centrum van Wijnegem tot aan de grens met Schilde. Dit project was oorspronkelijk volledig opgenomen in BRABO I. Onderzoek heeft aangetoond dat de brug over het Albertkanaal de trillingen en het gewicht van een tram niet kan dragen en vernieuwd moet worden. Bijgevolg werd fase twee van het tramproject uit BRABO I genomen. Tijdens de projectgroepbijeenkomsten werd door NV de Scheepvaart gesteld dat t.h.v. het huidige sluizencomplex ruimte diende gevrijwaard om in de toekomst een nieuwe sluis met grotere capaciteit te bouwen. Uit het onderzoek van NV de Scheepvaart bleek dat de beste plaats van inplanting van de nieuwe sluis zich bevindt aan de Noordzijde van het kanaal op de as van de Turnhoutsebaan.

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

Projectfiche: Tramlijn Wijnegem fase 2

juni 2015

1. Omschrijving:

Tramuitbreiding richting Schilde vanaf

- Ganzeweg, Turnhoutsebaan, brug over Albertkanaal tot het kruispunt met Houtlaan (2,9 km)
  Verlenging van de tramlijn door het centrum van Wijnegem, over het Albertkanaal tot aan de grens met Schilde. De brug over het Albertkanaal dient vernieuwd om de kruising met de tram mogelijk te maken. De vernieuwing (incl. verhoging) en eventueel afstemming hiervan op de lopende projecten van nv De Scheepvaart (bijkomende sluis?) zijn niet inbegrepen in het project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

De tramuitbreiding wordt geraamd met de tram in de rijbaan (type 3)

tracélengte van Ganzeweg tot Houtlaan = 2,9 km

• deel weg	2,9 x 3.900.000 € =	11.310.000 €
• P+R		300.000 €
• btw 21%		2.438.100 €
• subtotaal		*14.048.100 €*
• deel tram	2,9 x 6.495.000 € =	18.835.500 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
	totaal	33.558.600 €

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% zonder btw = 1.556.025 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 4.668.075 €

Algemeen totaal: 39.782.700 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- 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 :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)

- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de 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.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

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

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
- het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten

2.5. Wat is financieringswijze

- looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
- type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
- beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- start der werken ????
- einde der werken ????

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen
- uitvoeringstermijn 24 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."

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

Projectfiche: Metro Kerkstraat – Pothoekstraat

juni 2015

Beleidsverklaring Vlaamse Regering 2014: het afwerken en in gebruik nemen van de Antwerpse metro.

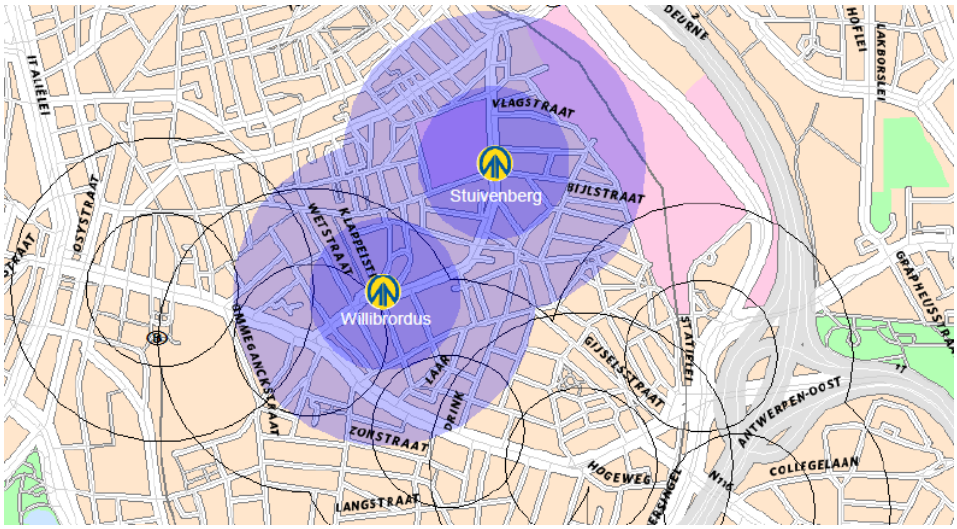
1. Omschrijving:

De afgelopen twee decennia werd de grootste groei gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van onze voertuigen en korte reistijden voor onze klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijdt vandaag 24 tot 32x per uur een tram voor steeds meer metrogebruikers.
In de jaren ’70 en ’80 werd ook een tweede metro-as geboord. Een deel daarvan werd binnen het Livan 1 op 18 april in gebruik genomen. Het betreft de tunnel onder de Turnhoutsebaan met de stations Astrid en Zegel.

1.1. Metro Kerkstraat – Pothoekstraat

De opening van de laatste ongebruikte tunnel is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het metronet en het verlagen van de busdruk in de stad:

- de maximale verwerkingscapaciteit naar aantal voertuigen is in de bestaande tunnel tussen stations Schijnpoort en Astrid (lijnen 2, 3, 5 en 6) bereikt. De tunnel onder de Pothoekstraat biedt een ‘bypass’ tussen beide knooppunten
- trams via de tunnel onder de Pothoekstraat leveren een bijdrage in de verdere ontbussing van de stad: het huidige bovengrondse busaanbod staat voor ruim 200 busbewegingen per dag
- deze tunnel leidt ook langs de drie laatste ongebruikte stations: Carnot, Willibrordus en Stuivenberg. Deze ontsluiten één van de dichtstbevolkte delen van de stad. Het hele noordoostelijke kwadrant van de stad Antwerpen binnen de Ring weet zich daarmee hoogwaardig ontsloten door snel en frequent openbaar vervoer
- tijdens de werken OWV t.h.v. Schijnpoort kan het tramverkeer storingvrij blijven rijden en biedt dit tramaanbod een bijkomend alternatief voor het personenvervoer in de corridor van de Bisschoppenhoflaan



2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De raming is opgemaakt met als referentie het Livan 1 project

- tunnel (1,5 km) 18.750.000 €
- station 3 x 4.000.000 € = 12.000.000 €

totaal 30.750.000 €

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% zonder btw = 1.537.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 4.612.500 €

Algemeen totaal: 36.900.000 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%,

niet meegenomen in de raming:

- vergoedingen die bij de studieopdracht horen de project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke
- 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) grondinnames/onteigeningen
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag
- milderende maatregelen, ..

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur

2.4. Wat is financieringswijze

- nog te bepalen via kapitaalsubsidie of via alternatieve financiering
- indien via alternatieve financiering:
    - looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
    - type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
    - beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- nog te bepalen
- uitvoeringstermijn ????

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen
- uitvoeringstermijn 24 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
    1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
    2. als opportuniteit toevoegen aan project

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken.

Projectfiche: Metro openhelling Turnhoutsepoort

juni 2015

1. Situering en bespreking:

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering wordt gewezen op het belang van een aantrekkelijk openbaar vervoer met o.a. optimale frequenties en een concurrentiële snelheid (door o.a. betere tramlijnen). Ook de verknoping van netwerken wordt onder de aandacht gebracht. Wat de investeringen van De Lijn betreft is er aandacht voor een vlotte doorstroming en een stedelijk en voorstedelijk netwerk. Bijkomende investeringen in traminfrastructuur waar een meerwaarde aantoonbaar is zijn wenselijk (nieuwe tramlijnen en ingebruikname van premetrokokers).
In zijn beleidsverklaring werkt de minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn deze principes verder uit. Hij legt een bijkomende focus op woon-werk- en woon-school-verkeer en voert het begrip combimobiliteit in.
Het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen borduurt hierop verder en wijst op het specifieke belang van een aantal grootstedelijke tramlijnen en sneltrams tussen de rand en de stad. De ingebruikname van de open helling aan het Foorplein wordt als een strategisch project naar voor geschoven.
Vervolgens is er de taakstelling “Antwerpen bereikbaar” om vanaf 2018 – 28.000 auto’s uit de spits te houden. Met het ondergronds brengen van tram 10 zal het gebruik ervan toenemen en een grote bijdrage leveren als minder hinder maatregel (zie verder projectomschrijving).

Het kader en de samenhang:

De afgelopen twee decennia werd de grootste groei van het (stedelijk) openbaar vervoer gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van de voertuigen en korte reistijden voor de klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijden vandaag 24 tot 32 trams per uur (die steeds meer klanten vervoeren). In de jaren ’70 en ’80 werd ook een tweede metro-as geboord.

Livan 1 (blauwe lijn op de figuur)

Een deel daarvan wordt momenteel binnen het Livan 1 project afgewerkt, nl.de tunnel onder de Gemeentestraat, Carnotstraat, Turnhoutsebaan en Stenenbrug (de Reuzenpijp) en de open helling naar de Herentalsebaan.
Twee van de stations worden in gebruikt genomen nl. Zegel (volledig) en Astrid (min1). Vanaf april 2015 zal dit deel in exploitatie worden genomen.

Eén lijn, tram 8, zal met een 8-minuten-frequentie rijden tussen de P+R Wommelgem en de keerlus onder de Franklin Rooseveltplaats.

Brabo 2

Binnen het project Brabo wordt de open helling Leien (naar het zuiden) in gebruik genomen op 1 januari 2017. Het station Opera wordt functioneel vanaf 1 januari 2018.

Het hele traject (blauwe lijn op de figuur) is dus beschikbaar vanaf 1 januari 2017 incl. het kruisstations Astrid en later Opera (1 januari 2018).

Projectomschrijving:

De efficiëntie van bovenstaande investeringen (Reuzenpijp, open helling Leien en stations Astrid en Opera) kunnen sterk worden verhoogd door bijkomend te investeren in het ondergronds brengen van tramlijn 10 vanuit Wijnegem. De ruwbouw daartoe ligt klaar als een korte vertakking op de Reuzenpijp . De tunnel en de bestaande open helling aan de Turnhoutsepoort moeten hiervoor worden afgewerkt (rode lijn 'project Turnhoutsebaan' op de figuur). Deze maatregel verdubbelt het aanbod in de Reuzenpijp en op Leien Zuid.

Reizigers met bestemming kernstad kunnen in de kruisstation **Astrid** en later ook in **Opera** overstappen op de tram richting linkeroever. Aangenomen wordt dat met de reistijdwinst via de metro en de Leien er geen bijkomende reistijd moet voorzien worden voor tram 10 en bijgevolg geen bijkomende exploitatiekost. Idealiter wordt deze aanpassing dus in exploitatie gebracht tegen de openstelling van station Opera in 2018.

Voordelen
De effecten van deze bijkomende ingreep zijn legio:

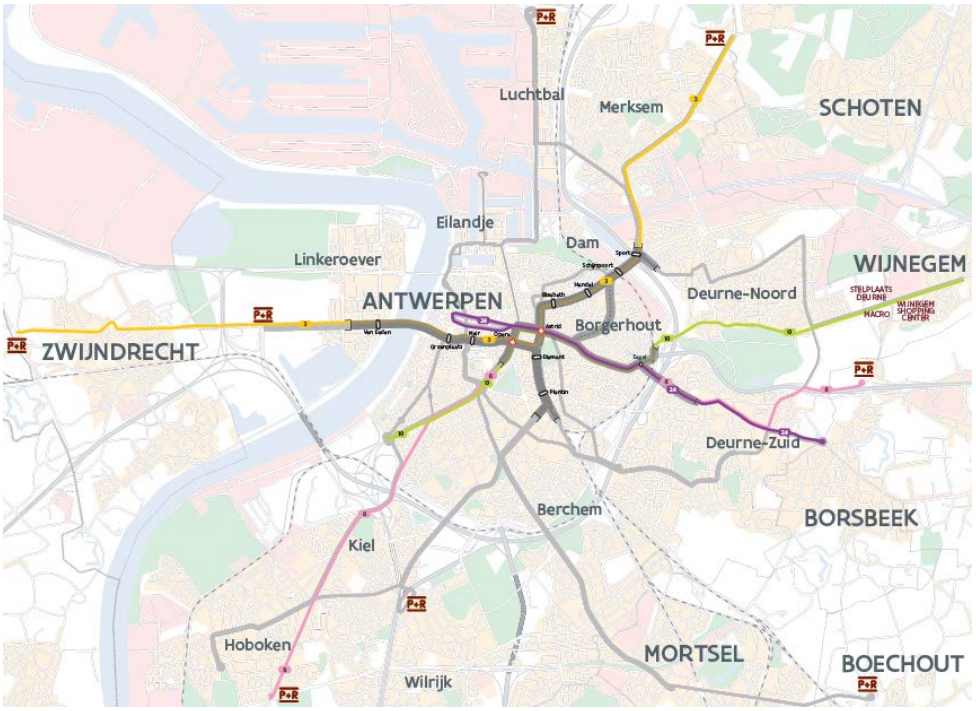
- de reistijden vanuit Wijnegem worden gevoelig verkort
- de toevoeging van tram 10 verdubbelt de frequentie in de Reuzenpijp
- tram 10 wordt samen met tram 8 afgebogen richting Leien-Zuid om daar de broodnodige bijkomende capaciteit te bieden

Met twee tramlijnen in de metro en de Leien Zuid die garant staan voor het storingvrij bereiken van Antwerpen centrum en met een vlotte overstap in de kruisstations **Astrid** en **Opera** kan zowel in de Oostelijke- als in de Zuidelijke corridor het busaanbod versneld worden afgebouwd wat meer ruimte geeft op de Franklin Rooseveltplaats.

Tramlijn 24
In dit model vervalt het deel van de reisweg van tramlijn 10 binnen de Leien tot de eindhalte Melkmarkt. Op de as Carnotstraat, Turnhoutsebaan en Stenenbrug zijn ook nog niet alle ondergrondse stations (Morckhoven, College, Foorplein, Drink en Carnot) ingericht. Hierdoor moet tram 24 bovengronds in exploitatie blijven tussen Silsburg en Melkmarkt.

Minder Hinder tijdens de aanleg Brabo 2 en OWV
Inzetten van gekoppelde 30m-trams. Zonder bijkomende personeelskost verdubbelt het plaats-aanbod:

- Noord-West tram 3
- Zuid-Oost tram 10



2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De raming is opgemaakt met als referentie het Livan 1 project

- Openhelling + tunnel 7.000.000 €

bijkomende kosten:
- studiekosten 5% zonder btw = 350.000 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 1.050.000 €

Algemeen totaal: 8.400.000 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:
- budget voor studiekosten 5%,

niet meegenomen in de raming:
- vergoedingen die bij de studieopdracht horen de project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke
- 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) grondinnames/onteigeningen
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag
- milderende maatregelen, ..

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

- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur

2.4. Wat is financieringswijze

- nog te bepalen via kapitaalsubsidie of via alternatieve financiering
- indien via alternatieve financiering:
    - looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
    - type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
    - beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- nog te bepalen
- uitvoeringstermijn +/- 9 maanden

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- Publicatie studiebestek — in samenwerking met BAM
- Toewijzing studiebestek — in uitvoering
- conceptfase — in uitvoering

verdere stappen zijn indicatief

- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC — december 2015
- project MER, samenstellen dossier kapitaalsubsidie & indienen projectnota — januari 2016
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer — september 2016
- start der werken — maart 2017
- uitvoeringstermijn — +/- 9 maanden
- in gebruik januari 2018

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken.

Projectfiche: Metro stations

juni 2015

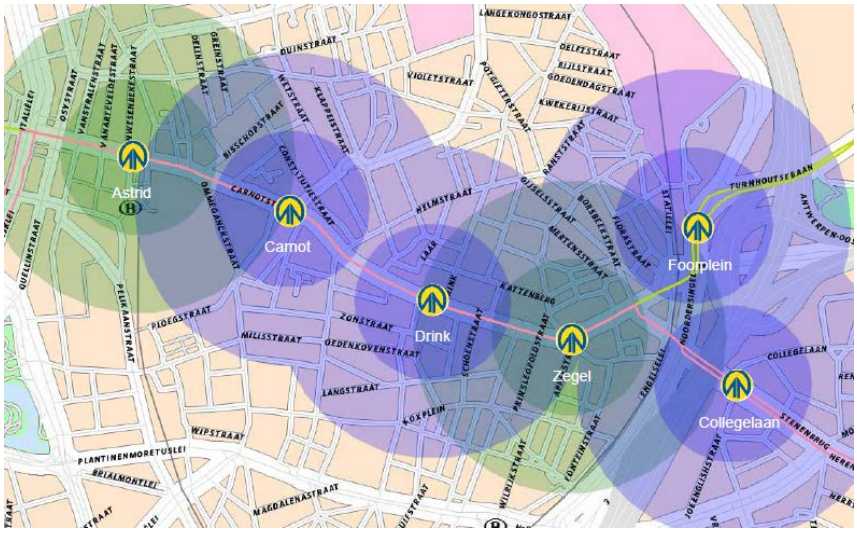
Beleidsverklaring Vlaamse Regering 2014: het afwerken en in gebruik nemen van de Antwerpse metro.

1. Omschrijving:

De afgelopen twee decennia werd de grootste groei gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van onze voertuigen en korte reistijden voor onze klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijdt vandaag 24 tot 32x per uur een tram voor steeds meer metrogebruikers.
In de jaren ’70 en ’80 werd ook een tweede metro-as geboord. Een deel daarvan werd binnen het Livan 1 op 18 april in gebruik genomen. Het betreft de tunnel onder de Turnhoutsebaan met de stations Astrid en Zegel.

1.1. Metrostations Morkhoven, College, Foorplein en Drink

Met het in gebruik nemen van de metro onder de Turnhoutsebaan zal één tram, lijn 8, rijden tussen de P+R Wommelgem en de keerlus onder de Franklin Rooseveltplaats. Op dit traject worden twee stations in gebruik genomen Zegel (volledig) en Astrid (min 1). Idealiter worden alle stations in gebruik genomen. Dit kan pas gebeuren wanneer de openhelling op de Leien en deze van de Turnhoutsepoort in gebruik worden genomen.



2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:
De raming is opgemaakt met als referentie het Livan 1 project

- stations 4 x 4.000.000 € = 16.000.000 €

bijkomende kosten:
- studiekosten 5% zonder btw = 800.000 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 2.400.000 €

Algemeen totaal: 19.200.000 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:
wel meegenomen in de raming:
- budgetten voor studiekosten 5%,

niet meegenomen in de raming:
- vergoedingen die bij de studieopdracht horen de project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke
- 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) grondinnames/onteigeningen
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag
- milderende maatregelen, ..

2.3. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...
- zie projectfiche aankoop trams
- i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur

2.4. Wat is financieringswijze
- nog te bepalen via kapitaalsubsidie of via alternatieve financiering
- indien via alternatieve financiering:
    - looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
    - type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
    - beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar
- De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen (zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten
- De Lijn entiteit Antwerpen

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

- AWV
- stad Antwerpen
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]

- nog te bepalen ????
- uitvoeringstermijn ????

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek nog te bepalen
- toewijzing studiebestek nog te bepalen
- conceptfase nog te bepalen
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
- opmaak projectnota nog te bepalen
- project MER nog te bepalen
- samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer nog te bepalen
- start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
- in gebruik nog te bepalen
- uitvoeringstermijn 24 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

- De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
  1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
  2. als opportuniteit toevoegen aan ander project

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
  Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken.

[1] Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.
[2] minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken.

in gebruik
Livan
project Turnhoutsepoort
project Kerkstraat
project stations
LINKEROEVER
ANTWERPEN CENTRUM
DEURNE-NOORD
DEURNE-ZUID
BORGERHOUT
Van Eeden
Groenplaats
Meir
Opera
Astrid
Diamant
Plantin
Elisabeth
Handel
Carnot
KERKSTR.
POTHOEKSTR.
Willibrordus
Stuivenberg
Schijnpoort
Sport
Drink
Zegel
Foorplein
Collegelaan
Morckhoven

P+R
P+R
Luchtbal
Merksem
3
SCHOTEN
Eilandje
Dam
Sport
Schijnpoort
Handel
3
Elisabeth
Linkeroever
ANTWERPEN
Deurne-Noord
WIJNEGEM
P+R
3
Van Eeden
24
Astrid
Meir
Opera
3
Groenplaats
Borgerhout
10
10
ZWIJNDRECHT
P+R
Diamant
Zegel
8
10
Plantin
8
24
24
Deurne-Zuid
8
P+R
10
Berchem
BORSBEEK
8
Kiel
Hoboken
P+R
8
P+R
Wilrijk
MORTSEL
BOECHOUT
P+R

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

11 juni 2015

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van het “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 doorvaarthoogte 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:

- bouwkost: 9.150.880,00 euro ±10% (voorontwerpraming unieke verantwoordingsnota maart 2015)
- totale kostprijs: 11.164.074,00 euro ±10%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 11.164.074,00 euro
    - bouwkost
    - onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
    - studiekosten + werfopvolging: +7%
    - herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

De raming van de Brug Deurne Bal (Brug van den Azijn) van maart 2015 is een voorontwerpraming die deel uitmaakt van de unieke verantwoordingsnota (start- en projectnota) (versie ter goedkeuring ingediend bij Regionale Mobiliteitscommissie) met afwijkingsmarges (± 10%).

De raming zal worden herzien bij opmaak van het definitieve aanbestedingsontwerp..

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?

Voor de brug Deurne Bal (die tot voor kort ook deel uitmaakte van het PPS-project), werden bijkomende FFEU-kredieten vrijgemaakt voor een versnelde uitvoering.

Het indienen van de bouwaanvraag is voorzien in Q2 2015, de aanbesteding wordt voorzien in Q4 2015.

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

De unieke verantwoordingsnota (start- en projectnota) werd in maart op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie behandeld en wordt in mei 2015 op de Regionale Mobiliteitscommissie ter goedkeuring besproken.

Het bouwaanvraagdossier is in opmaak, de indiening is voorzien in het tweede trimester van 2015.

De aanbesteding is gepland najaar 2015.

Er zijn geen MER- of RUP – procedures nodig voor dit project.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug

11 juni 2015

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van het totaal "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'Arbrelaan) en ten zuiden (Sportpaleis) van de aanloophellingen, het noordwestelijk voetbalveld, de zuidoostelijke woonwijk,…

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 15.101.567 euro excl. BTW
- totale kostprijs: 21.101.567 euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 15.101.567 euro excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,…) : worden (voorlopig) begroot op 6 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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 = 120.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar

- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 360.000 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
- AWV
- Stad Antwerpen, districten Deurne en Merksem
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: 2017
- Einde der werken: 2018

4.2. processtappen

- 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.

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 verwijlinteresten tot een minimum te beperken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug

11 juni 2015

1. Omschrijving

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

De Kruiningenbrug is een nieuwe brug voor de zwakke 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 doorvaarthoogte 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: 3.965.294 euro ± 30% (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs: 4.837.659 euro ± 30%
    - bouwkost
    - onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
    - studiekosten + werfopvolging: +7%
    - herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 4.837.659 ± 30%
    - bouwkost
    - onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
    - studiekosten + werfopvolging: +7%
    - herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

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

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.

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 in afwachting van beslissing locatie nieuwe Hoogmolenbrug.
- Te nemen processtappen: onteigeningen, project-MER, startnota, projectnota, stedenbouwkundige vergunning, bestek, aanbesteding, werken.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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 verwijlinteresten tot een minimum te beperken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug

11 juni 2015

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van het “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:

- bouwkost: 8.993.452 euro excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs: 10.972.011 euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 10.972.011 euro excl. BTW
    - bouwkost
    - onteigeningen + grondsaneringen + nutsleidingen: +5%
    - studiekosten + werfopvolging: +7%
    - herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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 = 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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

4. Timing

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

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen

De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

4.3. koppeling aan andere projecten

- A102
- 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 verwijlinteresten tot een minimum te beperken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst

11 juni 2015

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.
Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.787.936,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.137.936,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.787.936,00 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 bovenstaande raming is de raming voor een nieuwe brug voor autoverkeer.

  Momenteel loopt een mobiliteitsstudie waarin o.m. onderzocht wordt of de nieuwe brug open moet blijven voor autoverkeer, dan wel dat de nieuwe brug een fietsbrug moet worden. De resultaten van deze studie en de detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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 : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen

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.

De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van

procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout

11 juni 2015

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.
Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 7.032.265,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2015)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.382.265,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.032.265,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van

15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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 : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist

De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen

11 juni 2015

1. Omschrijving:

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.
Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.999.038,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.349.038,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.999.038,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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 : 2020

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

Er is geen plan MER, GRUP of projectMER vereist.

De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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.

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout

11 juni 2015

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.
Het project omvat de afbraak van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug die wordt opgevat als een boogbrug met een doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.724.192,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2015)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.224.192,00euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.724.192,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging

van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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 : Elia

4. Timing

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

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43)

11 juni 2015

1. Omschrijving:

Het project maakt deel uit van het 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 doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.576.680,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.076.680,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.576.680,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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)

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

Er is geen plan-MER, GRUP of project-MER vereist. De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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.

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier (44)

11 juni 2015

1. Project

1.1. Omschrijving:

Het project maakt deel uit van het “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 doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 15.101.567,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 30.301.567 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 15.101.567,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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

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 : 2014
- start der werken : 2018
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

Er is vermoedelijk geen planMER, GRUP vereist. Het al dan niet opstellen van een project-MER is in onderzoek.

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.

5. Risicomanagement

Voor de studie en de bouw van de brug zal er met Infrabel een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven

11 juni 2015

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van het 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 doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 7.387.287,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 13.487.287,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.387.287,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

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 : 2016
- einde der werken : 2017

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

Tussen PIDPA, Aquafin, AWV als de gemeente Zandhoven werd er een samenwerkingsovereenkomst gesloten om de heraanleg van de N14 af te stemmen op de herbouw van de brug (die deel uitmaakt van de N14).

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 verwijlinteresten tot een minimum te beperken.

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)

11 juni 2015

1. Omschrijving:

Het project maakt deel uit van het 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 doorvaarbreedte van 86 m en een vrije hoogte van 9,10 m.

N.a.v. het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek (startnota, waarbij onderzocht is of deze brug al of niet kon vervangen worden door een fietsbrug dan wel gesupprimeerd kon worden), is finaal beslist dat deze brug als volwaardige autoverbinding in stand wordt gehouden. Daardoor wordt hier een brug van het generieke type voorzien.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.110.404,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.460.404,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.110.404,00 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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?

In tegenstelling tot eerdere rapportage, is beslist om deze brug toe te voegen aan het PPS-project, in vervanging van de brug Deurne-Bal, die niet langer deel uitmaakt van het PPS-project.

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

De bouw van de 15 bruggen zal op de markt gezet worden in 2 opdrachten, bestaande uit 2 clusters van 8 respectievelijk 7 bruggen.

Qua timing gaan we ervan uit dat deze clusters in de markt worden gezet vanaf 2015. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2016-2020.

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 : 2016
- einde der werken : 2020

4.2. processtappen[1] (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.
De processtappen zullen worden bepaald in functie van het vast te stellen PPS-traject (overleg met Via-Invest).

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.

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op.
Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.
nv De Scheepvaart van zijn kant 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 bruggen, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.
De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd.
De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

Via-Invest en nv De Scheepvaart zullen deze risico-analyse voor elke brug die deel uitmaakt van het PPS-project verder uitwerken.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Turnhoutsebaan (Wijnegem)

11 juni 2015

1. Omschrijving:

Basisuitvoering
Het project maakt deel uit van het "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).

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

- een plan MER + MKBA voor de uitbreiding van de capaciteit van het nabijgelegen sluizencomplex is in uitvoering, de resultaten van deze studies worden verwacht tegen eind 2015.
  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 : 7.015.645,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014) 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) : 14.615.645 euro, excl. BTW voor de basisuitvoering.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.015.645,00 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.

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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 sluiscapaciteit.

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

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

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 plan MER + MKBA voor de uitbreiding van de capaciteit van het nabijgelegen sluizencomplex wordt opgestart. Het resultaat van dit onderzoek 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

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,

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug

11 juni 2015

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 : 1.995.438,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 2.495.438,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 1.995.438,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, onzekerheden…) : worden (voorlopig) begroot op 0,5 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 eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van 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

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

- start der werken : 2017
- einde der werken : 2018

4.2. processtappen

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.

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

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

11 juni 2015

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, kent geregeld uitval, en vergt jaarlijks aanzienlijke uitgaven om operationeel te blijven. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de toegangsstaketsels zijn in een zeer slechte toestand.

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

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:

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

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

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

- 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 wegbrug[1];
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013[2]

In 2013 werd de MKBA geactualiseerd. De 3 eerder gekozen infrastructuurscenario’s met sluisbreedte 21 m, 27m en 36 m blijven behouden. Wil men, bij een harde renovatie, 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.

[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.

[2]Rekening houdend met de resultaten van de MKBA en de randvoorwaarden voor het ontwerp-type-konvooi voor het Albertkanaal (4-baksduwvaart) is de 27m variant (Infrastructuurscenario 3) de meest wenselijke variant.
De kostprijs van deze 27 m variant bedraagt 140 mio Euro. Het GHA heeft reeds laten weten bereid te zijn hiervan 15 % bijdrage in de kosten te betalen.
Rekening houdend met de actuele inzichten rond trafiekprognoses en scheepsgroottes is het GHA sterk vragende partij voor de bouw van een 36 m sluis met vervanging van de oude sluiskolkmuren 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. GHA heeft reeds aangegeven deze meerkost van 13 mio Euro voor een 36 m sluisvariant te betalen.

Samengevat komt het ontwerp 2013-2014 (Sluis 250 m bij 36 m met bodem op -6.41 m TAW) op het volgende neer :

- vernieuwing sluiskolkmuur ;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers, lengte tussen de buitendeuren 250 m; lengte tussen de binnendeuren ca. 200 m;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.25 m TAW (Aangepast niveau stormvloedkering) en het bovenhoofd naar +8.75 m TAW (Kritieke delen boven het schutpeil);
- Aanleg van een leidingentunnel onder de sluis;
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Vernieuwen en verbreden van de remmings/geleidewerken;
- Gebouwen: renovatie sluisgebouw en aanleg machinegebouwen;
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

Ten einde de kwaliteit te bewaken en de hinder naar de omgeving te beperken wordt de sluis gerenoveerd “in den droge”, binnen een bouwput met een door het verkeer overrijdbare kofferdam.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

- bouwkost: 153 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2011)
- 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 2011) kan als volgt opgesplitst worden:

- Renovatie van de sluis: 113,1 miljoen € exclusief BTW
- Gebouwen: 6 miljoen € exclusief BTW
- Wegenis: 4,9 miljoen € exclusief BTW
- 2 wegbruggen: 21,1 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. De modaliteiten hiervoor zullen verder worden uitgewerkt.

Er zal bovendien een projectvoorstel ingediend worden voor Europese cofinanciering van het project.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

- Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Maritieme Toegang

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Maritieme Toegang

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

- Oosterweelverbinding: afstemming timing en bestek
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Stad 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 2017 en zullen ca. 3,5 jaar duren.

4.2. Processtappen

Volgende projectstappen worden vooropgesteld, waarbij verondersteld wordt dat de werken in 2017 kunnen starten:

- Plan-MER: n.v.t.
- GRUP: n.v.t.
- Voorontwerpstudie: 06/2010 – 10/2013
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2015
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 04/2014
- MER - dossier: 04/2014 – 08/2015
- Ontwerpstudie: 12/2012 – 06/2015

- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen begin 2016
- Milieuvergunning: verkregen tegen begin 2016
- Bestek: klaar tegen najaar 2015
- Aanbesteding: 2016
- Werken: 2017 - 2021 (geschatte duur: 3,5 jaar)

4.3. Koppeling aan andere projecten

De invloed van de werken van de Oosterweelverbinding wordt in nauwe samenwerking met BAM en het betreffende studiebureau mee bekeken. Een afstemming van de timing van beide werken op elkaar is vereist. Het is qua fasering belangrijk dat de realisatie van de Oosterweelverbinding volgens huidige planning kan worden gestart en dat de bouw van de kanaaltunnels vooraan in het project Oosterweelverbinding wordt ingepland. Bij het huidige ontwerp zullen er constructieve maatregelen genomen moeten worden om de noordelijke muur van de sluiskolk te kunnen bouwen in combinatie met de bouwput voor de 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. In 2013 werden de nodige verkenningsboringen uitgevoerd. Het milieuhygiënisch onderzoek is lopende.

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. Het definitieve ontwerp wordt binnenkort verwacht.

Met Aquafin werd de installatie van reservepompen met bijhorende leidingen, ter vervanging van de bestaande pompen in het pomphuis, ingepast in het toekomstig sluisontwerp. Het oorspronkelijk dossier voor de verplaatsing van het pompstation Sloepenweg tegen 2014 wordt door Aquafin overgedragen aan Rio-link. Rio-link werkt momenteel een nieuw ontwerp met een lagere kostprijs uit. De bouw van het pompstation is gepland in de periode 2016-2018.

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. Hierbij werd de beslissing genomen om het Uitzonderlijk transport

van en naar de haven over de Kattendijksluis en de Royerssluis te laten lopen via de kaaien en de droogdokkensite. De wegenis werd besproken met de diverse actoren (Stad Antwerpen, verkeerspolitie, dienst uitzonderlijk vervoer).

AMT heeft de wegenis rond de sluis in lijn gebracht met de recente plannen van het droogdokkenpark. AWV heeft op dit ontwerp de doortocht van vrachtverkeer en uitzonderlijk vervoer gesimuleerd. Om dit vervoer mogelijk te maken werden een aantal overrijdbare bermen aan het wegenisontwerp toegevoegd en werden de ophaalbruggen over de sluis 15 m breed ontworpen.

De randvoorwaarden (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, …) vastgelegd in overleg met het GHA werden door het studiebureau verder gespecifieerd naar de ontwerpfase. Hierop is het ontwerp gebaseerd. Dit laatste zit nu in de afrondingsfase.

Er werd een architectenbureau aangesteld voor het ontwerp van de bruggen, de nieuwe sluisgerelateerde gebouwen en de inrichting van het sluisplateau. Het voorontwerp van de gebouwen en de sluissite is afgerond. Voor een 2-tal historische gebouwen is de bouwhistorische studie opgestart, met het oog op een renovatie, rekening houdend met de nieuwe functie binnen het sluisontwerp.

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

Het Waterbouwkundig Labo (WL) staat in voor het ontwerp van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis. In eerste fase werd onderzocht of het vullen/ledigen van de sluis via vlinderkleppen door de roldeur een haalbaar alternatief is. Vullen door de sluisdeur is niet evident. De variant met korte omloopriolen geniet de voorkeur. Het hydraulisch ontwerp van deze variant met korte omloopriolen is ondertussen afgerond, en in het ontwerp geïntegreerd.

Door het WL 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. De doorvaart door de Royerssluis in functie van de geplande ontwikkelingen in het Amerikadok is eveneens door het WL bekeken.

5.2. Actualisatie MKBA

De actualisatie van de MKBA is gestart in november 2012 en is in april 2014 afgerond.

5.3. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis zal opgestart worden in 2015, idem voor de veiligheidscoördinatie.

6. TEN-T

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