

Projectfiche: Dynamisch Verkeersmanagement

2 juni 2016

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk

2.1.1 Meten in Vlaanderen

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

De realisatie van het basismmeetnet houdt concreet in dat ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur (dubbele lussen in elke rijstrook van elk wegsegment) werd geïnstalleerd welke verkeersdata leveren voor zowel onderzoek en statistische doeleinden als voor de real-time monitoring van het verkeer. Deze installaties zijn gerealiseerd en operationeel. Het netwerk wordt verder uitgebreid met eventuele nieuwe complexen, parkings en daarnaast verder verdicht. Volgende nieuwe installaties staan op het programma:

- Provincie Antwerpen
 - De volledige R2 wordt voorzien van rijstrooksignalisatie met meetpunten met een dichtheid van 750m. Dit project wordt gerealiseerd in 2 fases: de eerste fase omvat het gedeelte vanaf het tolplein van de Liefkenshoektunnel tot de aansluiting met de A12, de tweede fase het resterende stuk van de R2. Planning: fase 1 einde 3^e kwartaal 2015, fase 2 einde 2^e kwartaal 2016
 - Parking Gierle op de E34. Planning: 2^e tot uiterlijk 3^e kwartaal 2015.
 - 2 zeer kleine complexen op de A12 tussen Leugenberg en Antwerpen-Haven
- Provincie Limburg
 - nihil
- Provincie Oost-Vlaanderen
 - Op de E17 is een uitbreiding van de rijstrooksignalisatie-zone voorzien, met name de zone Sint-Niklaas tot parking Kruibeke. Extra meetpunten per rijstrook met een dichtheid van 750m worden zoals standaard voorzien. Planning: 4^e kwartaal 2016
 - Uitbreiden van de bestaande installatie op het complex Schansakker in heraanleg. Planning: 4^e kwartaal 2015
 - Complexen op de R4-west tussen N9 en B402
 - Complexen op de R4-zuid tussen B402 en Merelbeke
 - Complex Langerbruggestraat op de R4-oost

- Provincie Vlaams-Brabant
 - De wegvakken voor en na de Vierarmentunnel in Tervuren worden voorzien van rijstrooksignalisatie, met meetpunten per rijstrook met een dichtheid van 750m. Planning: 3^e kwartaal 2016.
- Provincie West-Vlaanderen
 - Op de A11 in aanleg worden meetpunten voorzien in het PPS-contract.
 - 8 complexen op de N31.
 - Complexen op de R8 tussen Kortrijk-zuid en Kortrijk-west

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2015	1,80	1,80	
2016	0,6	0,6	

2.1.2 CCTV en AID camera's

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

In deze fase wordt voor een aantal geselecteerde complexen extra CCTV-bewaking voorzien.

Gelet een grote achterstand in het onderhoud van de reeds bestaande camera-installaties, met bijgevolg tal van defecten, krijgt dit herstel in eerste instantie de hoogste prioriteit. Begin oktober 2013 is 30% van het camera-park defect, veelal sterk geografisch geconcentreerd. Voor vele installaties dringt een structurele aanpak (= investering) zich aan. Sinds eind april 2015 tot heden is het aantal defect installatie structureel teruggedrongen tot lager dan 10%.

Een wens lijst met extra installaties werd evenwel opgemaakt in een GIS-omgeving. Dit vereenvoudigt de onderlinge communicatie tussen de verschillende actoren.

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

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2015	0	0	
2016	1,25		

2.2. Netwerkmanagement

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

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

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

Op de E34 richting Antwerpen thv Oud-Turnhout (voor de aansluiting met de N19) werd eind augustus 2013 een VMS-bord geïnstalleerd.

Nog 3 extra installaties stonden geprogrammeerd en zijn intussen gebouwd.

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

2.3. Basiswegvakmanagement

Deze fase behelst de opbouw van een basis wegvakmanagement in de ruit Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel en de congestiegevoelige snelwegen daar naartoe.

De ervaringen die werden opgedaan met de eerste wegvakken die van deze topologie werden voorzien, hebben tot een aangepaste definiëring van het laag basiswegvakmanagement geleid.

De typologie van deze uitrusting ziet er verder als volgt uit:

- Detectie-installaties voorzien van dubbele lussen in alle rijstroken in de complexen en knooppunten (het reeds bestaande basismeeetnet)
- Verdere verdichting van deze detectie-installaties tussen de complexen en knooppunten met een typische dichtheid van 1,5 à 2km
- Op wegvakken met nog onvoldoende camera-dekking worden extra camera's geplaatst zoals voorzien in de basismonitoring, standaard bij onderstaande RVMS-borden
- Volledig vrij programmeerbare dynamische borden (type RVMS) gemonteerd op een galgconstructie in de zijberm, bij elke oprit en verder verdicht tot een typische tussenafstand van ongeveer 2km. Deze borden zijn geschikt voor het afficheren van verkeerstekens en –symbolen en/of tekstuele boodschappen.

Via deze uitbouw ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden en ondersteunende systemen.

Deze laten toe om de weggebruiker te waarschuwen voor incidenten of files verder stroomafwaarts, of kunnen desgevallend calamiteitenroutes of andere belangrijke info met betrekking tot de aansluiting met het onderliggende wegennet geafficheerd

worden. Afhankelijk van hun positie op het wegsegment kunnen met deze borden wegvakbrede geboden en verboden worden opgelegd en/of ondersteund. Geleidelijk aan kunnen ze niet alleen de dynamisch SMOG-borden vervangen, maar tegelijk ook de vaste borden die in geval van smog dienen te worden gedraaid. Het inhaalverbod voor vrachtwagens op bepaalde tijdstippen of bij regenweer is een andere toepassingsmogelijkheid.

Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg uitgevoerd worden.

De prioriteiten zoals die in het verleden werden vastgelegd zijn intussen, oa om wille van de haalbaarheidsstudie doorstroming (spitsstroken) in grote mate achterhaald. De nieuwe prioriteiten zullen in de toekomst worden bekeken wanneer de noodzaak dan wel opportuniteit zich stelt, om maximaal in te spelen op de meest actuele situatie.

Actueel staan volgende wegvakken op het programma:

- E19 Wilrijk tot Vilvoorde richting Brussel; aanvang realisatie Q3 2016; voorziene in dienstname Q2 2017
- E19 Machelen tot Mechelen Noord richting Antwerpen; aanvang realisatie Q4 2016; voorziene in dienstname Q2 2017
- E313 Ranst – Beringen richting Hasselt; aanvang realisatie Q2 2017; voorziene in dienstname Q4 2017

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016		0,6	

2.4. Wegvakmanagement

2.4.1 Spitsstrook E40/E314

De spitsstrook op de E40 tussen Sterrebeek en Heverlee is sinds eind augustus 2013 in dienst. In het najaar werden nog enkele ontbrekende seinbruggen met rijstrooksignalisatie tussen Sint-Stevens-Woluwe en Sterrebeek geplaatst. Bij het begin van de zomer van 2014 werden op de E314 tussen Heverlee en Wilsele (weefstrook) de seinbruggen en dynamische borden geplaatst, dewelke uiteindelijk in oktober 2014 werden in dienst genomen.

De uitbreiding van de spitsstrook naar het traject van Wilsele tot Aarschot staat actueel gepland in 2017.

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
201x	6,5		E314 Wilsele -> Aarschot

2.4.2 R2

Omwille van het gebrek aan signalisatie of de sterke veroudering van bestaande signalisatie, met nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid in het bijzonder bij tunnelsluitingen, wordt een versnelde aanpak van het wegvakmanagement op de R2 voorzien.

Actueel is het project opgedeeld in 2 fases, te weten het gedeelte rechter Schelde oever (tem het tolplein van de Liefkenshoektunnel) en het gedeelte linker Schelde

oever. De huidige planning voorzien dat deze beide fases in grote mate na elkaar en in deze volgorde zullen worden uitgevoerd. De realisatie van de eerste fase is actueel voorzien Q3 2015. De in dienst name van de 2^e fase is momenteel voorzien voor Q2 2016.

jaar	Kostprijs mio. Euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016	0,615	0,615	

2.4.3 Verdichting wegvakmanagement

Op basis van eerder gemaakte beslissingen staat de invoering van wegvakmanagement op de E17 tussen Sint-Niklaas en Kruibeke, als een uitbreiding van de reeds bestaande RSS-zone nog op het programma. Deze realisatie is actueel voorzien tegen begin 2017.

In het kader van tunnelveiligheid wordt ook de R0 ter hoogte van de Vierarmentunnel in de beide rijrichtingen ook een beperkte zone voorzien van wegvakmanagement. Dit project is reeds enige tijd in uitvoering, de in dienst name is voorzien in de zomer 2016.

De verdere uitbreiding van het wegvakmanagement in Vlaanderen wordt de komende jaren in grote mate afgestemd op de verder implementatie van spitsstroken. Bij de vernieuwing van de R0 wordt uiteraard ook deze laag meegenomen.

2.5. Bewaking, monitoring en netwerk

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

2.6. Toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

Jaarlijkse onderhoudskost van elektromechanische installaties, i.e. 5% van de bouwkost

Personeel EMT ca. 14 VTE: 7 projectingenieur-functies en 7 werfcontroleur-functies

2.6.2 Wat is de financieringswijze?

Geleidelijke uitvoering op het investeringsprogramma van AWW.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

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

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

4. Timing concrete projecten

Project	Start	Geplande einde
2.3 Basiswegvakmanagement – E19 Wilrijk -> Vilvoorde	Q3 2016	Q2 2017
2.3 Basiswegvakmanagement – E19 Machelen -> Mechelen-Noord	Q4 2016	Q2 2017
2.3 Basiswegvakmanagement – E313 Ranst -> Beringen	Q2 2017	Q4 2017
2.4.2 R2 – fase 2 linker oever	Q3 2015	Q2 2016
2.4.3 Wegvakmanagement thv 4-armen tunnel Tervuren	Q1 2015	Q3 2016
2.4.3 Wegvakmanagement E17 St Niklaas -> RSS-zone Kruibeke	Q3 2016	Q1 2017

4.1. Koppeling aan andere projecten

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

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

5. Risicomanagement

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg met MOW, de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv

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

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

6. Aantallen installaties

Status eind 2015

Aard apparatuur	Totaal aantal in Vlaanderen
VMS (Rijstrook-brede dynamische informatieborden boven de rijbaan, netwerkmanagement)	87 borden
RVMS (Dynamische borden in de zijberm, basiswegvakmanagement)	29 borden
RSS (Rijstrooksignalisatie, wegvakmanagement)	1173 borden over 296 seinbruggen
PK borden in tunnels	149 borden over 41 installaties
Meten in Vlaanderen	4438 meetpunten verdeeld over 563 installaties
AID-camera's (automatische incident detectie)	596
Vaste camera's	289
Beweegbare camera's (PTZ)	517

PROJECTFICHE: E313 / E34

juni 2016

1. Projectomschrijving

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 had 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 knooppunt Ranst en Wommelgem

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Ruwe kostenraming. Te verfijnen op basis van verder ontwerp.

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

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

2.5. Financieringswijze

Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op eigen investeringsbegroting.

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 langsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2^e 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: 2020. (Momenteel is het project echter nog niet budgettair afgedekt).

Uitvoeringstermijn: 30 maanden (indicatief).

4.2. processtappen¹ (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 lag 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 uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing

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

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 milieueffectenrapport ondertussen afgerond is, werd besloten om dit mee ter inzage te leggen.

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.

Er dient enkel nog een ontwerp tekstbespreking met ANB plaats te vinden. Deze wordt voorzien medio 2016.

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

Goedkeuring plan-MER	medio 2016
Beslissing Vlaamse Regering	Eind 2016
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	–2017 - 2018
Start werken (vroegst mogelijke theoretische start der werken)	2020

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 langs de E313 wordt 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. Uit het eerste onderzoek blijkt dat de huidige busstrook niet voldoende gefundeerd is om als spitsstrook te dienen. Binnen impactmanagement zal bekeken worden of de QW al dan niet overeind blijft.

- Interferentie met het plan-Mer bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (ENA)

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 verwijlinteressen.

Projectfiche: A102

juni 2016

1. Omschrijving

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

Ten zuiden van de E313 is in het verlengde van deze A102 zuidwaarts de R11 gelegen. Deze R11 vertoont op een aantal kruispunten capaciteitsproblemen.

De voorziene 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102. Verder zuidwaarts worden in het lopende plan-MER voor de 2^e spoorontsluiting nog een aantal 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 ondertunnellen 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 van het kennisgevingsdossier van 15/01/2014 tot en met 14/02/2014. Richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten werden in de kennisgeving opgenomen::

Locatiealternatieven



Uitvoeringsvarianten

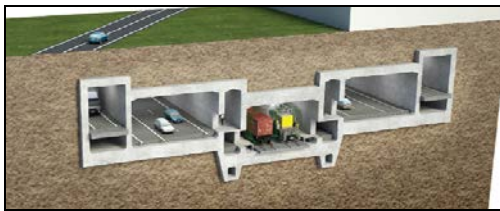
Er worden 2 uitvoeringsvarianten onderzocht: cut&covertunnel en boortunnel:



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

De mogelijkheid van een aanleg van de A102 en de 2^e 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&cover tunnel.



Opmerking ter verduidelijking:

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

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

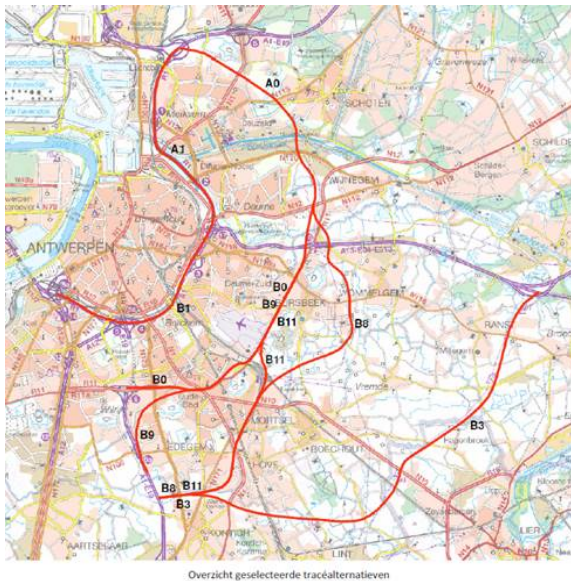
Deze variant wordt dan ook niet meegenomen in de plan-MER-studie A102. *De eerste richtlijnenvergadering vond plaats op 10 maart 2014*

De richtlijnen werden gepubliceerd door de dienst Mer op 8 april 2014.

Volgende krachtlijnen worden vastgelegd door de richtlijnen:

- o Alle inspraakreacties m.b.t. tot een 3^e Scheldekruising worden niet weerhouden
- o 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).
- o Een nieuwe richtlijnenvergadering moet de resultaten van de trechtering juridisch verankeren
- o 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:*



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.

Indien de resultaten van de doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum onderscheidend zijn, kunnen hieraan een aantal conclusies en een eventuele verdere trechtering gekoppeld worden.

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 variëte:

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:

- o Start opmaak plan-MER: zomer 2013
Afgerond in 2016
- o Opmaak GRUP afgerond tegen in 2017
- o project-MER parallel
- o stedenbouwkundige vergunning begin 2018 *
- o onteigeningen: ten vroegste 2018*
- o start der werken: 2023**

* snelst haalbare termijnen

** Start na realisatie Oosterweelverbinding. De prioriteit tussen R11bis en A102 is momenteel nog niet bepaald, dit is afhankelijk van de uitkomst van de MKBA.

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 gehypothekerd 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 ooststrand (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 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, stelt de Dienst MER, dat de volgende MER's qua eindresultaten afgestemd worden:

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

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Het plan-Mer voor de A102 en R11 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 2^e 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 2^e 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
- 2^e 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 verwijlinteressen.

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

juni 2016

1. Omschrijving

Het project omvat 2 onderdelen:

- Vertunnelling 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-Noorderkempem of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidoostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidoostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.

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

De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegenet (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 het kennisgevingsdossier van 15/11 tot 15/12/2013.

Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten werden in de kennisgeving opgenomen:

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:

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

- o 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).
- o Een nieuwe richtlijnenvergadering moet de resultaten van de trechtering juridisch verankeren
- o Vervolgens zal opnieuw een richtlijnenvergadering worden gehouden en zullen de tweede richtlijnen aangeven welke alternatieven worden meegenomen in het eigenlijke milieuonderzoek.
Volgende stuurgroep en 2^e 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:



Er worden ook alternatieven voor de R11bis op de locatie van de Zuidelijke R1 onderzocht. Deze houden allemaal een capaciteitsuitbreiding en een overkapping van de zuidelijke Ring in.

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.

Indien de resultaten van de doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum onderscheidend zijn, kunnen hieraan een aantal conclusies en een eventuele verdere trechteren gekoppeld worden.

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 is de administratie op de hoogte van minstens een vijftal 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. Gauthier Van Alboom 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:
 - o Opgestart in 2013
 - o Einde 2015
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
 - o Start opmaak plan-MER: zomer 2013
Afgerond in 2016
 - o Opmaak GRUP afgerond tegen in 2017
 - o project-MER parallel
 - o stedenbouwkundige vergunning begin 2018 *
 - o onteigeningen: ten vroegste 2018*
 - o start der werken: 2023**

* snelst haalbare termijnen

** Start na realisatie Oosterweelverbinding. De prioriteit tussen R11bis en A102 is momenteel nog niet bepaald, dit is afhankelijk van de uitkomst van de MKBA.

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 ooststrand (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

In de loop van 2015 zal opstart worden gegeven aan deze studie. Afstemming met gerelateerde planprocessen zal gebeuren binnen Poort-Oost. Medio 2016 wordt een startdocument besproken op een eerste stuurgroep met lokale besturen en adviesinstanties.

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
- studie parkeergebouw (en ontsluiting) luchthaven Deurne

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: Waasland

juni 2016

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.

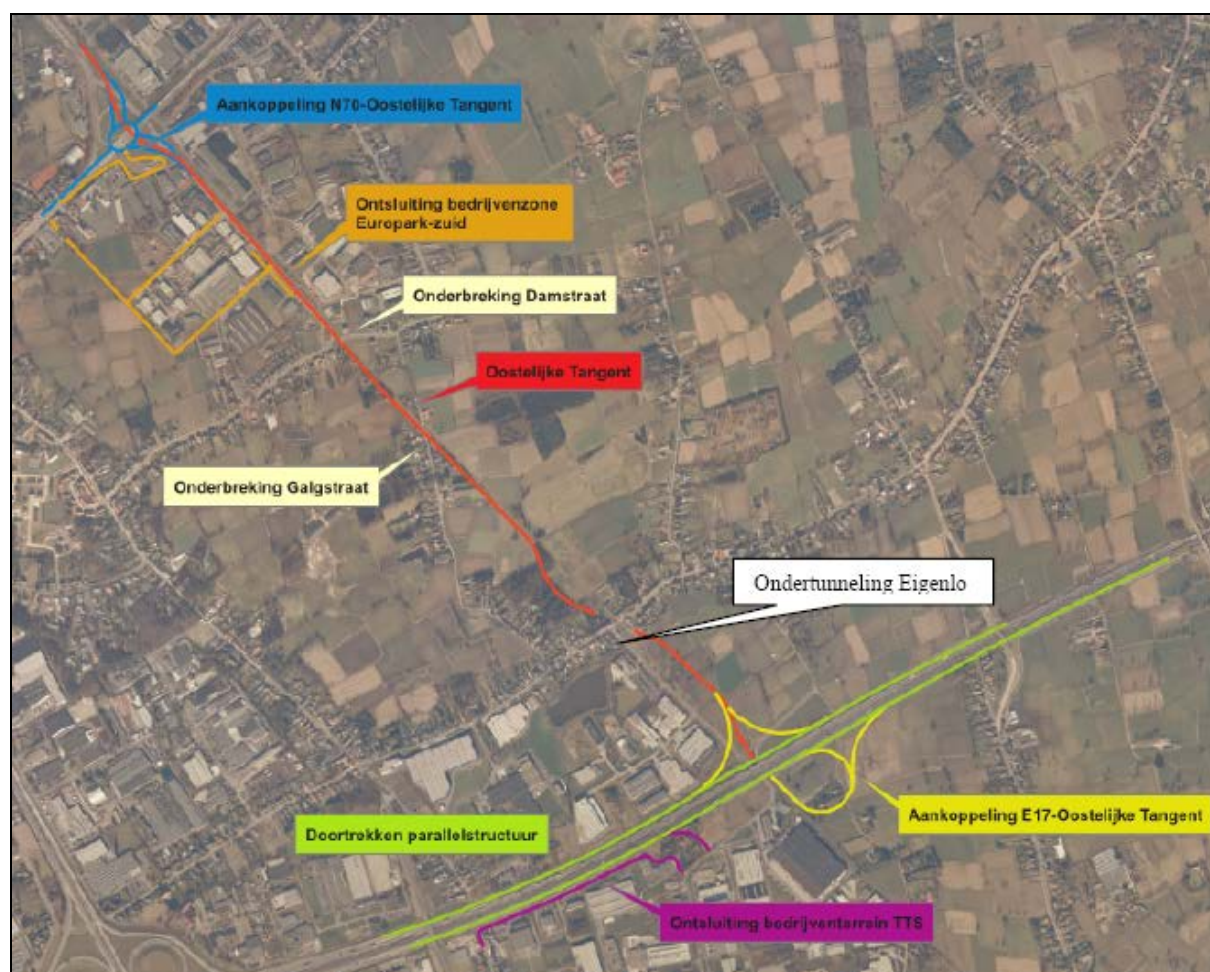
Concreet omvat het project volgende onderdelen:

- 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.



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 Kruike. Daar zouden de 3+2 rijstroken overgaan in 4 rijstroken, zoals voorzien in de plannen van BAM voor de Oosterweelverbinding.

Het verhogen van de capaciteit op dit wegvak heeft slechts zin indien dit gecombineerd wordt met een oplossing voor de knoop t.h.v. Zwijndrecht en de Kennedytunnel (zoals bvb. de Oosterweelverbinding...).

De aanleg van de kamstructuur, nl de parallelwegen langs de E34 en de E17 heeft als doel de woonkernen in het Waasland te ontlasten van het doorgaand verkeer. Anderzijds zal de aanleg van parallelwegen bijdragen tot een betere doorstroming op de E17 en de E34.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Oostelijke Tangent: 64 mio €
- Verbindingsweg E34-N70: 18 mio €
- parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht: 70 mio €

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

De financiering van dit project zal via het reguliere investeringsprogramma van AWV gebeuren.

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: De planMER voor de parallelwegen is voorzien op 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 E17 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 wordt aanbesteed in 2016 en kan daarna 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 2019. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar.

Verbindingsweg E34-N70: Start der werken: ca. 2024 na Parallelwegen Sint-Niklaas en Zwijndrecht– uitvoeringstermijn: 2 jaar

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: einde der werken ten vroegste na de realisatie van Oosterweel (2013)– 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 plenaire vergadering voor het GRUP ging door op 7/7/2015. De SARO adviseerde het ontwerp en hun opmerkingen zijn verwerkt in het plan. Het GRUP is voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het openbaar onderzoek is afgelopen op 18 maart 2016. De bezwaren worden momenteel verwerkt.

De projectnota is momenteel in opmaak en de iGBC en RMC worden verwacht in juni/september 2016. Na goedkeuring van de projectnota kan het definitief onteigeningsplan en MB worden opgemaakt.

De onteigeningen kunnen ten vroegste starten in 2017 en zullen ook in 2018 doorlopen.

In 2017 zal de projectMER opgestart worden zodat in 2018 de bouwaanvraag kan ingediend worden.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen en de projectMER/bouwaanvraag, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2019 en wordt de start van de uitvoering verwacht in 2019/2020.

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. Het budget voor de studie (fase 1: plan-MER) is voorzien op het investeringsprogramma 2016.

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 verwijlinteressen.

Projectfiche: N49

juni 2016

1. Omschrijving

Ombouw van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle.

De ombouw gebeurt hoofdzakelijk 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.

Het planMER hiervoor werd op 20 oktober 2015 goedgekeurd.

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. Het betreft onder andere de bouw van diverse kunstwerken, de aanleg van +/- 5km ventwegen en de realisatie van een bochtverbetering. Dit staat verder verduidelijkt in de raming.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- totale geraamde bouwkost : 106,8 mln. €
- 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 20 % is dan ook in deze nog onzekere fase aan de orde.
- 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. Onder meer 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,

-

	Omschrijving	raming
Hoeke-Damse Vaart	- Aanleg parallelweg tussen Lapscheurestraat en aansluiting A11, ten noorden van de N49 - Nieuwe brug over Damse Vaart voor het verkeer op de parallelwegen - Kaaimuren langs Damse Vaart-Oost om weg wat te verlagen zodat er voldoende vrije hoogte onder de bruggen is.	- Werken: 6 mln. € (excl. fietstunnel, er wordt nog gediscussieerd of deze nodig is) - Onteigeningen: 2,1 mln. €
Lapscheure - Vredestraat	- Ongelijkgrondse kruising tussen N49 en Vredestraat: Vredestraat gaat in tunnel onder de N49 (ten oosten van de huidige ligging) - Geluidsschermen (cfr. plan-MER) - Aansluiting Vlienderhaag (ten W van de N49)	- Werken: 7,6 mln. € - Onteigeningen: 150.000 €
Damme (Ventweg Hoornstr – Damweg)	- Aanleg erfontsluitende ventweg tussen de Hoornstraat en Damweg (ten Z van de N49) (ongeveer 400m)	- Werken: 0,6 mln. € - Onteigening: nog geen raming
Damme-Maldegem	- Tussen Hoornstraat te Damme en N498 te Maldegem - West-Vlaanderen (Damme): - o Tunnel tussen Hoornstraat en Waterpolder - o Aanleg parallelwegen tussen Hoornstraat en grens O-VI, incl. brug over Schipdonk- en Leopoldkanaal - o N49 omvormen tot 120 km/u (=bochtverbetering t.h.v. kanalen) en aanleg nieuwe bruggen over Schipdonk- en Leopoldkanaal - Oost-Vlaanderen (Maldegem) - o Aanleg parallelwegen tussen grens W-VI en N498 - o Bochtverbetering t.h.v. N498 - o Aansluiting parallelwegen op N498 dmv tunnel onder N49	- Raming bouwkosten (o.b.v. startnota): 43,6 mln. € - Hier zit een deel werken op grondgebied W-VI en O-VI in. - Onteigeningen: nog geen raming Dit 'project' wordt in toekomstige rapporteringen nog opgesplitst in kleinere projecten.
Maldegem	- Fietserstunnel onder N49 t.h.v. Butswervestraat	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
	-	-
Maldegem	- op- en afrit N49 aan N410, en tunnel N410	- bouwkost (raming) 7 mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Maldegem	- vervolledigen verkeerswisselaar N44 - extra keerlus	- bouwkost (raming) 1mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Maldegem	- tunnel of brug Celieplas	- bouwkost (raming) 3 mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Eeklo	- Tunnel onder de N49 t.h.v. N455 (aanbesteed)	- Bouwkost 10,5 mln. € (vastgelegd) - Onteigeningen 1,5 mln. €
Eeklo	- Fietzersbrug St-Jansdreef over N49	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Kaprijke	- Verkeerswisselaar t.h.v. N456 Vaartstraat (met brug over N49 en 2 rotondes)	- Bouwkost (raming) 8,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Stroomstraat (aanbesteed)	- Bouwkost 4 mln. € (vastgelegd) - Onteigeningen 3 mln. €

Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Oosthoek	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Nieuwburgstraat	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Stoepestraat	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) 3,4 mln. €
Assenede - Zelzate	- Nieuwe ontsluitingsweg van Stoepestraat naar R4	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Bijkomende kosten tgv VEN, habitat, ... (20%)	-	- 23,39 miljoen@

Totale, geraamde bouwkost: 106,8 mln. €

= 14,2 mln. (Lapscheure-Damme) + 43,6 mln. (Damme-Maldegem) + 49 mln. (Maldegem-Zelzate)

Daarvan is in 2014-2015 14,5 mln. euro vastgelegd op het FFEU voor de volgende twee projecten (zie 2.5):

1. Eeklo: tunnel onder de N49 t.h.v. N455
2. Assenede: brug over N49 t.h.v. Stroomstraat

2.3. Toelichting bij kostenraming

Volgende kosten werden niet meegenomen in de raming van de kostprijs: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kosten voor verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ... tenzij anders vermeld. De raming dateert van oktober 2015.

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 AWW of door middel van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens.

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 10.500.000 euro. Aanbesteed in 2014, vastgelegd begin 2015.
- brug in de Stroomstraat te Assenede: bouwkost 4.000.000 €. Aanbesteed en vastgelegd in 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 was volgend bedrag voorzien op het regulier programma 2015:

- N49: Opmaak van project-MER voor de ombouw van de N49 te Maldegem: 85.000 €, aanbesteed in 2015, vastgelegd begin 2016.

Voor WOV is verder geen specifiek budget voorzien in het regulier programma 2016.

Voor WWV iis volgend budget voorzien op het regulier programma 2016:

- *N49, deelproject Waterpolder – onteigeningen : 1.000.000€*
- *N49 deelproject Vredestraat – onteigeningen: 300.000€*
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal in september 2017 afgerond zijn..

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.
 - o Knooppunt Kapijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat). Het planMER-rapport werd goedgekeurd in oktober 2015. Het GRUP wordt opgestart begin 2016.
 - o Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. De uitvoering is gestart in september 2015. (einde der werken voorzien begin 2017)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- Gemeentebesturen
- Provinciebestuur
- Nutsmaatschappijen, polderbesturen,...
- NMBS – Infrabel (vanwege niet-concreet geplande spoorlijn langs N49)

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2025

4.2. processtappen

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	
Administratieve voorbereidingsfase (verkenning)	OBA Prioritering	
Politieke procesfase	Project in beleidsdocumenten, investeringsprogramma	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV); goedgekeurd 23/09/1997
		Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS): (complex Kaprijke niet opgenomen, overige wel)
	Formele beslissing opmaak/aanpassing/noodzaak GRUP	Geen globaal GRUP nodig voor ombouw: de hoofdweg N49 + reservatiestrook lijnvormige infrastructuur zijn voorzien op gewestplan; Wel apart GRUP noodzakelijk voor het complex N49x N456 te Kaprijke
Formeel administratieve procesfase	Goedkeuring van Streefbeeld voor de ombouw N49 tussen Zelzate en Westkapelle	Streefbeeld N49 Zelzate-Westkapelle goedgekeurd op 21/12/2004
	Kennisgevingsfase (van ... tot ...)	Niet van toepassing
	Openbaar onderzoek met o.a. formele adviesvraag (SERV, MORA), MINA, ...	Niet van toepassing
	Formele goedkeuring van het project	Niet van toepassing
Extra procedures bij deelprojecten		
	Opmaak plan-MER voor complex Kaprijke	planMER voor complex N49x N456 te Kaprijke goedgekeurd 20 okt 2015
	Opmaak GRUP voor complex Kaprijke	GRUP op te starten
	Opmaak project-MER (of ontheffing) voor complex Kaprijke	Op te starten na opmaak GRUP
	Opmaak project-MER voor tracéaanpassing te Maldegem	Opdracht aan te besteden op 25/11/15. Studie uit te voeren in 2016: gestart op 1/3/16

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	
	Aparte startnota (SN) en projectnota (PN) per deelproject; goed te keuren in GBC en (PAC) RMC	- goedkeuring SN-PN brug Stroomstraat PAC14/05/2012.... - goedkeuring SN deel Maldegem-Damme in RMC 2/10/2013 + addendum in RMC 12/10/2015
	Aflevering van de benodigde vergunningen	Bouwvergunning aan te vragen per deelproject
Politieke procesfase	Vastlegging van het budget	
Uitvoeringsfase	Effectieve start der werken: uitvoering van deelprojecten (aanbestedingen)	Start realisatie deelproject tunnel Balgerhoeke: sept 2015
	Einde van de werken Huidige timing einde werken	
	Reden van eventuele verschuivingen in de tijd (van het ganse proces)	

Toelichting bij deelprojecten:

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

Ook voor de bouw van de brug ter hoogte de Stoepestraat in Assenede, zijn de onteigeningsprocedures opgestart eind 2015.

Voor de bouw van de twee overige bruggen over de N49 te Assenede, ter hoogte van de Oosthoek en de Nieuwburgstraat, werd het voorontwerp in het voorjaar van 2016 voorgelegd en besproken in de GBC, maar nog niet goedgekeurd.

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure lopende. Het plan-MER werd in oktober 2015 goedgekeurd. Nadien moet een gewestelijk RUP opgemaakt worden. Daarvoor is een afwijking van het RSV en het PRS vereist, die aan de Vlaamse Regering zal worden toegelicht.

Voor het project Tunnel N455 onder N49 te St.Laureins zijn de werken gestart in september 2015.

Voor de afschaffing van het lichtengeregeld kruispunt ter hoogte Celieplas in Maldegem, werd in de GBC van begin 2016 geopteerd voor de aanleg van een fietsersbrug ter hoogte van Celieplas. Tevens wordt de bestaande tractorbrug aan de Bredeweg opgewaardeerd. Daartoe wordt een verbindingsweg ontworpen naar Aardenburgkalseide. Het voorontwerp zal worden uitgewerkt voor goedkeuring in GBC en RMC.

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 de startnota eind 2013 goedgekeurd door de intergemeentelijke begeleidingscommissie Damme-Maldegem (iGBC) en conform verklaard door de kwaliteitsadviseur. 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. Op 12 oktober 2015 werd het aangepaste voorontwerp (startnota) voor de ombouw van de N49 en de ontsluiting van Maldegem goedgekeurd in de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). In november (24, 25 en 26 november) werd de goedgekeurde startnota en het voorontwerp aan de betrokken inwoners van Damme en Maldegem toegelicht. Op 26 november 2015 werd de noodzakelijke project-MER-studie voor deze aanpassingen aanbesteed. de studie en opmaak van het projectMER-rapport werd op 1 maart 2016 aangevat..

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.

Eind 2015 werd op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie en de plan-MER de technische studie opgestart voor de 2 deelprojecten:

- deelproject Vredestraat, Lapscheure
- deelproject Hoeke (= kruising Damse Vaart)

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 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. Weliswaar is de procedurele doorlooptijd voor het complex veel groter dan die voor de bouw van de bruggen en de afschaffing van de kruispunten. Ook blijken de kruispunten te Assenede aanleiding te geven tot regelmatige ongevallen. Daarom werd geopteerd om toch al verder te werken aan de ombouw van de

N49 op het grondgebied van Assenede, zonder te wachten op de realisatie van het complex. De modellering van het verkeer geeft aan dat de verkeersstromen niet drastisch zullen toenemen op de onderliggende wegennet.

- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge als PPS-project is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal in september 2017 afgerond worden. 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 Westkapelle 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, ...).

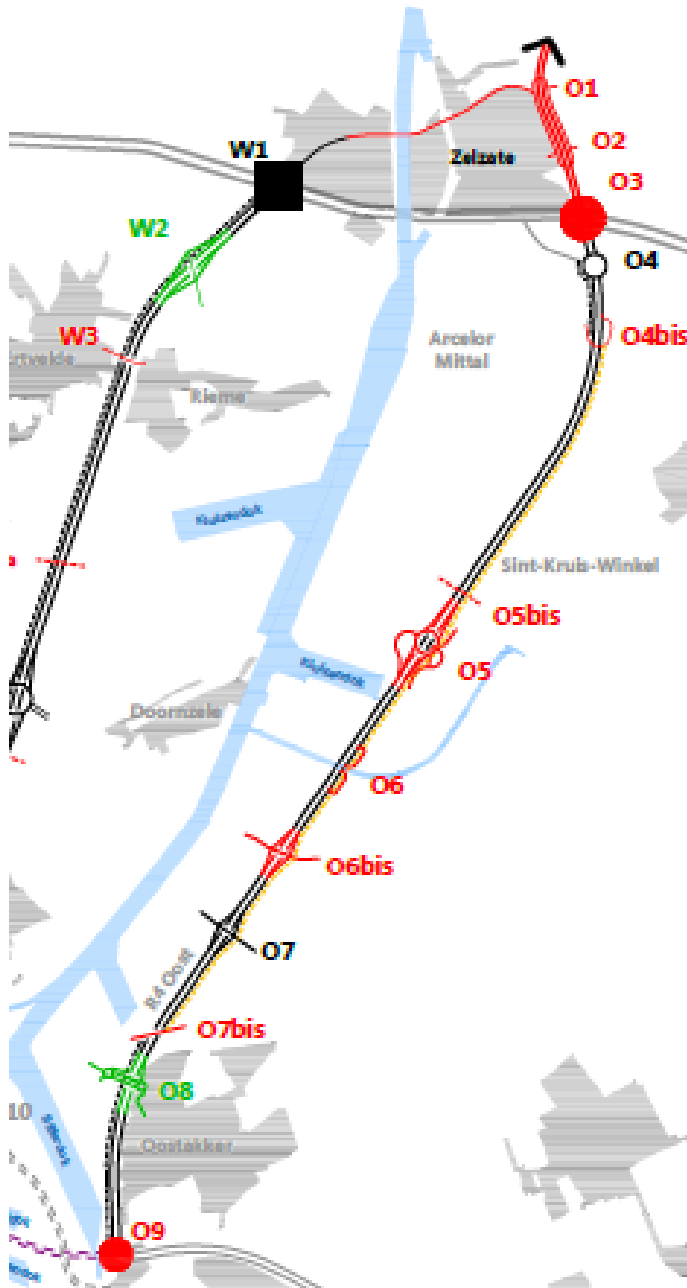
Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling m.b.t. het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche : R4 Oost

juni 2016

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de N423 en R4 Oost (gedeelte vanaf de Nederlandse grens tot de N424) tot primaire weg I en II en dit conform de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De N423 en het gedeelte van de R4 Oost ten noorden van de N49/E34 zijn daarbij in het RSV als primaire I geselecteerd, de R4 Oost ten zuiden van de N49/E34 als primaire II.



In het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west” worden de inrichtingsprincipes vastgelegd. Er wordt bepaald welke zijstraten, verkeerskundig van onderschikt belang, worden afgesloten en welke straten aangesloten blijven en onder welke vorm.

Dit GRUP werd vastgesteld op basis van het streefbeeld dat in 1999 werd opgemaakt en dat in 2001 in de “Rooilijnenstudie” verder werd uitgewerkt tot een eerste voorontwerp.

In grote lijnen betekent het een ombouw van de bestaande gelijkvloerse kruispunten tot ongelijkvloerse complexen uitgezonderd voor de knooppunten O4 (t.h.v. Wachtebekestraat – op- en afrit naar de N49) en O9 (Eurosilo) waar een gelijkgrondse oplossing behouden blijft. Daarnaast worden ook andere maatregelen getroffen zoals het dichtzetten van middenbermen, het realiseren van fietsinfrastructuur, ...

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs

De ombouw van de R4 Oost werd reeds lang in het verleden opgestart. Daarbij waren een aantal ingrepen al gerealiseerd voor start van de rapportage in het kader van het Masterplan 2020 zijnde :

- Knooppunt O7 Skaldenpark, Hollands Complex
- Dichtzetten middenbermen op verschillende plaatsen zoals oa ten zuiden van de Moervaart, t.h.v. het bedrijf Ghent Coal.

De resterende ombouw werd geraamd op **€ 101,46 mlj** (incl intussen uitgevoerde delen sinds opstart rapportage en incl BTW). **In het kader van de lopende studie “Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen” bij afronding van de optimalisatiestudie (begin volgend jaar) echter een geactualiseerde raming worden opgemaakt.**

2.2. Opsplitsing kostprijs

2.2.1. Reeds uitgevoerde delen

Knooppunt O4 Ronde Cosmos werd al uitgevoerd en dit voor een bedrag van € 5,8 mlj. Volgende kosten zijn hierin ingebrepen naast de werken zelf :

- Onteigeningen € 220 395,9
- Veiligheidscoördinator: € 3 030,49
- Milieu-hygiënisch onderzoek: € 33 286,67
- Openbare verlichting € 375 973
- Subsidies nutsmaatschappijen € 42 103

Knooppunt O9 werd tijdelijk aangepast gecombineerd met de realisatie van een fietsbrug over de N424 en aansluitende fietsinfrastructuur en dit voor een bedrag van € 4,16 mlj.

2.2.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Knooppunt O8 Langerbrugsestraat is momenteel in uitvoering. Dit werd gegund voor een bedrag van € 11,6 mlj.

2.2.3. Resterende ombouw via PPS

De resterende knooppunten zullen via een PPS gerealiseerd worden waarbij volgende raming bij opstart van de studie voor de PPS werd bepaald :

Knooppuntnr	Omschrijving	Raming (in mlj euro, incl BTW)
O1/O2/O3	Kanaalstraat / Rijkswachtlaan / N49 Onderdoorgangen met bovenliggende wegenis	€ 25 mlj
O4bis	Aansluiting Arcelor-Mittal Ophoging R4 met trompetaansluiting voor Arcelor en koker voor spoorweg	€ 9mlj
O5bis	Sint-Kruis-Winkel Ongelijkgrondse fietskruising	€ 2 mlj
O5	Moervaart-Noord Ovaal boven de R4 en aansluitende wegenis	€ 13 mlj
O6	Omgeving Moervaart Herinrichting wegenis en realisatie fietsinfrastructuur	€ 0,7 mlj

Knooppuntnr	Omschrijving	Raming (in mlj euro, incl BTW)
O6bis	Energiestraat Hollands Complex	€ 12 mlj
O7bis	Piratenstraat Brug over de R4 zonder aansluitingen	€ 6 mlj
O9	Eurosilo Herinrichting knooppunt met rotonde	€ 8,3 mlj
	Milderende maatregelen	€ 9,9mlj
Totaal nog uit te voeren knooppunten:		€ 85,9 mlj

2.3. Toelichting bij de kostenraming

2.3.1. Reeds uitgevoerde delen

De kostprijs voor knooppunt O4 is aangepast aan het bestede bedrag voor de werken en bijhorende zaken zoals hierboven opgegeven.

2.3.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

De kostprijs voor knooppunt 8 is aangepast aan het gunningsbedrag. In vroegere 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 liep in 2014 (totaalbedrag van 11.599.541 euro). Het aandeel van AWW bedraagt hierin 10.981.137,20 euro. De respectievelijke medefinanciers zijn Aquafin en Havenbedrijf Gent.

2.3.3. Resterende ombouw via PPS

De raming werd opgemaakt op basis van vergelijkbare projecten welliswaar volgens 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 bidder een totaalprijs geven voor de uitvoering van het volledige project.

Voor het traject wordt momenteel de optimalisatiestudie uitgevoerd. In deze fase worden de beschikbare documenten geanalyseerd en worden vroegere concepten geëvalueerd en getoetst aan de huidige ontwikkelingen, inzichten, wetgeving, ...

In het kader van deze optimalisatiestudie zijn al een aantal zaken aan het licht gekomen die de kostprijs zullen beïnvloeden.

Op 3 september werd het fietssnelwegenplan door de Minister mee ondertekend. Dit heeft een relevante invloed op de kostprijs voor de ombouw van de R4 (West en) Oost. In het voorstel van de Provincie is er een fietssnelweg voorzien langsheen de R4 (West en) Oost. De bespreking van welke elementen / kunstwerken als gevolg van het fietssnelwegenplan bijkomend worden opgenomen in het PPS-project R4WO, is volop lopende. Volgens de huidige inzichten zijn volgende zaken bijkomend te voorzien tov de oorspronkelijke omschrijving van het project :

- O6 Omgeving Moervaart : 2 à 3 fietstunnels voor het kruisen van de op- en afritten in die omgeving. Als gevolg van de beslissing om de fietsinfrastructuur langsheen de R4 Oost als fietssnelweg in te richten, kan het zijn dat de ingrepen voor het kruisen van de Moervaart ruimer zijn dan herinrichting van de bovenbouw van de bestaande brug. Hier kan mogelijks een nieuwe uitkraging aan de brug of zelfs een afzonderlijke brug noodzakelijke zijn. Eén en ander is ook gekoppeld aan het lopende onderzoek naar de draagkracht van de huidige brug. Een alternatief voor dit totale pakket zou eruit kunnen bestaan om iets verder van de bestaande brug een volledig nieuwe fietsbrug over de Moervaart te bouwen die onmiddellijk ook de kruisingen met de op- en afritten regelt. De afweging van deze scenario's is nog lopende.
- O6bis : Energiestraat – Desteldonk : T.h.v. het Hollands Complex zal een bijkomende koker voorzien moeten worden. Voor de kruising van de op- en afrit Desteldonk zal een bijkomende fietstunnel gerealiseerd moeten worden.
- O7bis : Piratenstraat : Voor de kruising van deze brug zal een fietskoker gerealiseerd moeten worden. Ook de brug zelf zal iets breder dienen uitgevoerd.
- De tussenliggende fietspadsegmenten langsheen het volledige traject breder dienen aangelegd nl op minimaal 3m wenselijk 4m tov de vroeger voorziene 2,5m. Dit heeft niet enkel aanleiding tot een hogere aanlegkost maar kan ook zijn impact hebben op de omvang van de in te nemen gronden. De analyse van deze impact wordt momenteel nog verder onderzocht.

In de lopende studie is ook aan het licht gekomen dat de vooropgestelde inrichting voor de knopen O1/O2/O3 niet meer voldoet aan de verwachtingen zodat een ander concept wordt uitgewerkt. Het nieuwe concept vertrekt daarbij nog veel meer vanuit de categorisering van de wegen maar impliceert ook bijkomende kosten. Zo wordt gedacht aan een bijkomende tunnel voor de as N49 Brugge – R4 Oost Nederland en een bijkomend viaduct voor de as R4 Oost Nederland – N49 Antwerpen. Voor de uitwisseling van de R4 Oost naar Zelzate ligt ook een ander concept op tafel. De analyse van de impact op de kostprijs is momenteel nog lopende. De eerste inschatting is dat dit minstens een verdubbeling betekent voor die knopen.

Een derde element betreft het ambitieniveau voor Uitzonderlijk Transport. In het kader van de optimalisatiestudie wordt bekeken welke ingrepen noodzakelijk zouden zijn om de R4 Oost hierop optimaal af te stemmen. Dit heeft implicaties op zowel de nog te bouwen infrastructuur als op bestaande infrastructuur:

- Hogere vrije hoogtes te respecteren bij de nieuw te bouwen infrastructuur (5.70m vrije hoogte indien geen langspassage mogelijk is, 5.10m indien wel langspassage mogelijk is);
- Grotere eisen qua draagkracht op te leggen bij de nieuwe te bouwen infrastructuur;
- Hogere eisen qua draaicirkels ed op te leggen bij de nieuw te bouwen infrastructuur;
- Onderzoek heeft aangetoond dat de draagkracht van de brug over de Moervaart niet voldoende is. Verder onderzoek wordt nog gevoerd of een versteviging van de brug mogelijk is dan wel een vernieuwing van de brug of een brughelft;
- De draagkracht van andere al gerealiseerde complexen is ook niet afgestemd op de laatste inzichten ivm UV. Verder onderzoek is lopende om te bepalen of de toegankelijkheid van de haven voor UV kan verbeterd worden via de nog te bouwen complexen of via andere maatregelen (versteviging al gerealiseerde complexen, uitzonderlijke doorsteken voor UV, ...).

Het onderzoek is ook hier nog volop lopende zodat een impact op de kostprijs momenteel nog niet begroot kan worden.

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

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

Het beheer en onderhoud van dit wegdeel (vanaf de Nederlandse grens tot Eurosilo) zal via de PPS voor 30 jaar worden toevertrouwd aan het consortium. Deze kost zal dan ook in de beschikbaarheidsvergoeding vervat zijn.

2.5. Wat is de financieringswijze ?

2.5.1. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Voor het knooppunt O8 Langerbrugge is vastgelegd via reguliere middelen op het programma 73.10.

2.5.2. Resterende ombouw via PPS

De betreffende wegdelen zullen door middel van een PPS-project voor 30 jaar 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'.

Voorafgaandelijk aan de selectiefase zal in functie van de erkenning als PPS-project een geactualiseerde nota aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden. Daarbij zal onder andere dieper ingegaan worden op de stappen die ondernomen zijn om tegemoet te komen aan de opmerkingen ifv ESR2010 en de interpretaties van Eurostat.

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 werd opgestart. De opening van de biedingen voor het luik project-MER vond plaats op 20 november 2015. Hierbij werd één offerte ontvangen. Gezien intussen gekend was dat de voor het vergunningentrajec de nieuwe omgevingsvergunning van toepassing zal zijn, werd onderzocht of de opmaak van een project-Mer in deze fase nog wel wenselijk was. Dit onderzoek is intussen afgerond en er werd beslist effectief een project-MER op te maken voor het referentie-ontwerp. De nodige stappen worden nu ondernomen om deze studie dan ook te gunnen.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

AWV is projecteigenaar doch wordt daarbij bijgestaan door PMV.

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV

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

3.3.1. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Zoals hierboven al vermeld, zijn Aquafin en het Havenbedrijf Gent medefinanciers voor het project Langerbruggestraat. Daarnaast zijn ook verschillende nutsmaatschappijen betrokken in functie van de noodzakelijke verplaatsingen aan hun installaties.

3.3.2. Resterende ombouw via PPS

Voor het PPS-project worden verschillende administraties en andere instanties betrokken en dit via een traject van stuurgroepen, werkgroepen, bilateraal overleg, Het betreft volgende instanties, bedrijven, ... voor de R4 Oost:

- Lokale besturen, zijnde stad Gent, gemeente Wachtebeke en gemeente Zelzate
- Departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling Beleid;
- Havenbedrijf Gent;
- De Lijn;
- Departement Ruimte Vlaanderen;
- De Provincie Oost-Vlaanderen (dienst mobiliteit, dienst waterlopen, ...);
- Infrabel;
- Afdeling Maritieme Toegang;
- Waterwegen en Zeekanaal;
- Polders en Wateringen;
- Afdeling Natuur en Bos;
- Brandweer en hulpdiensten;
- Agentschap Onroerend Erfgoed;
- VMM;
- VLM;
- Dienst milieueffectrapportage;
- Nutsmaatschappijen met oa Fluxys, AirLiquide, Airproducts, Watergroep, Elia, ...
- Arcelor Mittal (ifv knooppunt O4bis).

In een latere fase zal ook de Vlaams Bouwmeester betrokken worden bij het project.

4. Timing

4.1. Start en einde der werken

4.1.1. Reeds uitgevoerde delen

- Knooppunt 4: aanbesteed 13 november 2012, gestart in april 2013, opengesteld op 30 april 2014.
- Knooppunt 9 tijdelijke herinrichting: bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start 22 oktober 2012, einde november 2013.

4.1.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

De werken voor knooppunt O8 zijn aangevat in oktober 2015 en zullen duren tot het najaar van 2017. Aanbesteding was op 29 september 2014.

4.1.3. Resterende ombouw via PPS

De huidige planning voorziet in een start der werken half 2020. De uitvoeringstermijn wordt daarbij momenteel ingeschat op 5 jaar.

4.2. Processtappen

Voor de knooppunten 1 tem 8 is er een definitief vastgesteld GRUP. Voor de uitgevoerde knooppunten en knooppunten in uitvoering werden uiteraard de stedenbouwkundige vergunningen gevraagd en bekomen en werden de onteigeningen afgerond.

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

De omgevingsvergunning 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.

Op basis van overleg met de betrokken nutsmaatschappijen is gebleken dat op verschillende plaatsen aanpassingen noodzakelijk zullen zijn aan Fluxys- en Air Liquide leidingen. Hiervoor dient een omleggingsbesluit (KB) gesteld te worden.

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, zijn 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 O5 en O5bis: geplande wegenis- en rioleringswerken van Aquafin, Farys en de stad Gent;
- Knooppunt O4bis: raakvlak met herinrichtingen op de eigen terreinen van Arcelor Mittal;
- Knooppunt O9: 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 verwijlinteressen.

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: Spaghettiknoop

juni 2016

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', Blue Gate,...).
- 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. Deze veiligheidseisen worden strenger vermits er (beslissing VR februari 2014) geen vrachtwagenverbod komt 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 begin 2016 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 + grondsanerungen + nutsleidingen: +5%
- studiekosten + werfopvolging: +7%
- onvoorziene zaken: +10%

- minder hinder: +10%

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

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 Einde (met consensus over concept) voorzien einde 2016
Project-MER-procedure *	start 2017
Onteigeningen, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, opmaak bestek, klassieke aanbestedingsprocedure: 1,5 jaar	ten vroegste eind 2017
uitvoering	2019-2021

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

Deze timing houdt geen rekening met beschikbare budgetten en impactmanagement betreffende groot aantal werven in de Antwerpse regio de komende jaren.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- 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 verwijlinteressen.

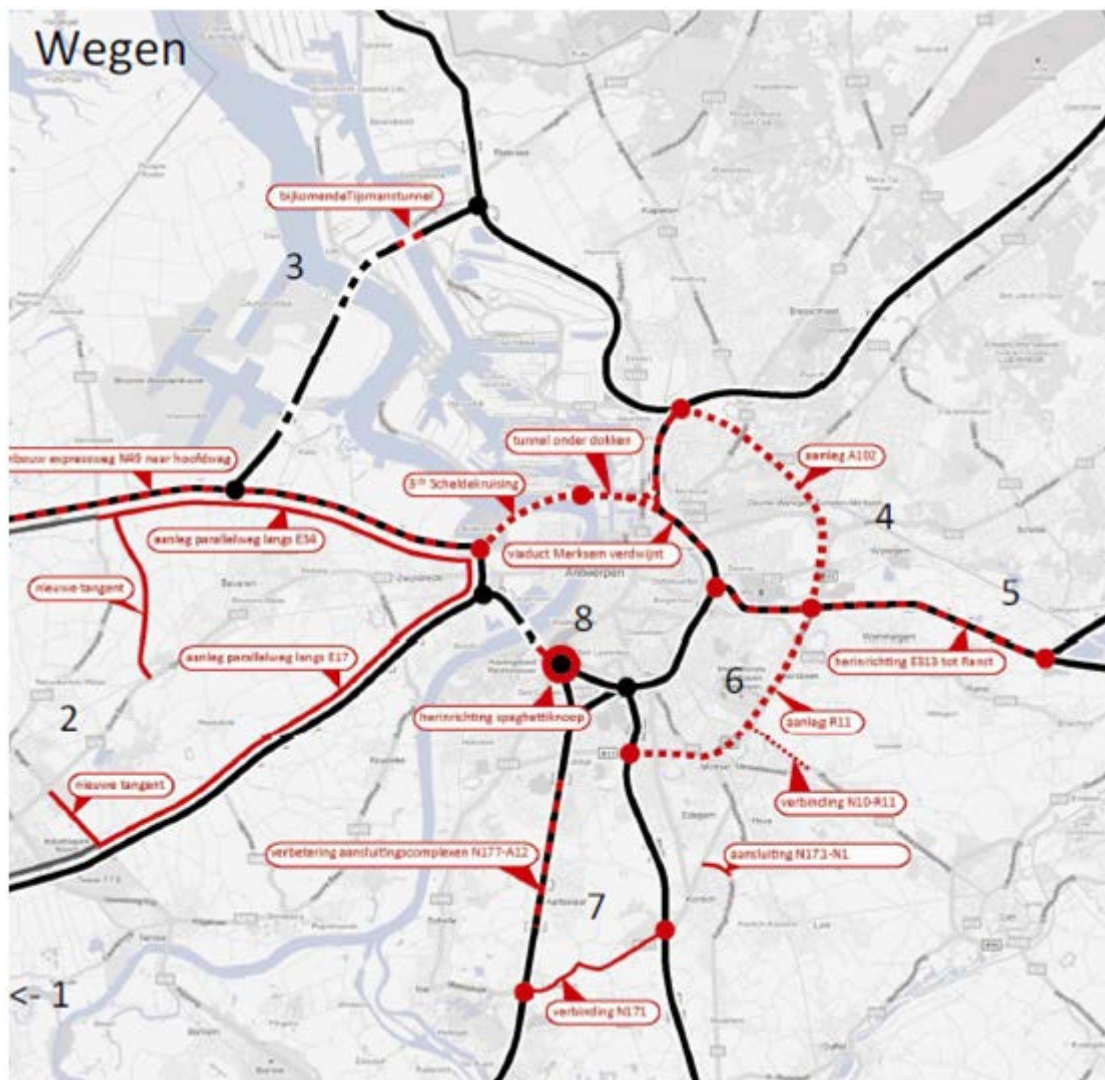
Projectfiche: doortrekking N171

juni 2016

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 (al uitgevoerd)
- bouwkost deelproject 2: 10,433 mio euro (aanbesteed – in uitvoering)
- bouwkost deelproject 3: 15 mio euro
- bouwkost deelproject 4: 5 mio euro
- De raming voor de onteigening van deelproject 3 (bouwgrond, landbouw en industriegebied) bedraagt 4,3 miljoen euro, hiervan is reeds 2,2 miljoen euro gerealiseerd. Voor fase 4 is er nog geen raming beschikbaar.
- 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. Daarnaast is ook een bedrag vastgelegd van 1,7 mlj euro voor de storkosten van het gips op dezelfde basisallocatie.

Naast de pure bouwkosten worden in deel 1.3 ook nog kosten opgenomen die gelinkt zijn aan het project (electromechanica, verlichting, verplaatsingen nutsleidingen).

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.

Voor deelproject 2 is de weg in gebruik genomen. De eindafrekening is nog niet opgemaakt aangezien de groenbeplanting nog in uitvoering is en de as-built nog niet is afgerond.

Onderstaande kosten zijn voor dit deel tot op heden betaald (bedragen incl BTW en ev. herzieningen):

- studiekosten (incl streefbeeld volledige project) : € 360 000
- verplaatsingskosten nutsleidingen (subsidie) : € 12 720
- verlichting : € 17 250
- realisatie project : € 10 400 000
- innames : € 9 667 200
- pompstations € 148 240

Daarnaast zijn naar schatting volgende bedragen nog te betalen (incl BTW en ev herzieningen):

- studiekosten : € 20 000
- verplaatsingskosten (subsidie) : € 35 000
- verlichting : € 130 000
- realisatie project : € 1 700 000
- veiligheidscoördinatie uitvoering : € 10 000
- innames : /

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-ostrand
- 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. 1.250m)	cfr hierboven	Wegenis in gebruik, beplantingswerken in uitvoering
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2.750 m)	15 mio € geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	2018
4	herinrichting bestaande N171, incl. op-/afritten Kontich	5 mio € geraamd (excl onteigeningen)	project on hold

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.

Stand van zaken

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 van het project is intussen in gebruik genomen. Dit deel van de werken is nog niet opgeleverd, de groenbeplantingen zijn momenteel nog 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 het verdere studiewerk dient er een nieuw studiecontract te worden aanbesteed. Dit is voorzien in de 2^e helft van 2016. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. De aanbesteding van de werken is voorzien in 2018.
- Voor deelproject 4 is een startnota met een concept of streefbeeld beschikbaar, die nog moet verder uitgewerkt worden tot een projectnota. Dit project is momenteel on hold, mede gezien de koppeling aan de projecten vermeld in 3.3.

3.3 koppeling aan andere projecten

Deelproject 4:

- Ter hoogte van de afrit onderzoekt De Lijn een tramlijnverlenging
- Ter hoogte van het kruispunt Satenrozen onderzoekt de gemeente de ontsluiting van een bedrijventerrein via een Samenwerkingsovereenkomst VII.

4. Risicomanagement

De onteigeningen hebben enige vertraging opgelopen. Dit is te wijten aan het feit dat de commissaris van de dienst Vastgoedaktes die als onderhandelaar voor dit dossier optrad, per 1 augustus 2015 met pensioen is gegaan en niet onmiddellijk is vervangen. De onteigeningen zijn heropgestart na enkele maanden inactiviteit.

Tot op heden werden verder 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 verwijlinteressen.

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

juni 2016

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:
 - o Indien dit alternatief wordt verlaten wordt de studie N1 – N171 zo snel mogelijk opgestart
 - o 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 (onthefing/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 verwijlinteressen.

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

juni 2016

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: 13.964.482,34 euro excl. BTW (aanbestedingsbedrag november 2015)
- totale kostprijs: 15.433.098,00 euro $\pm 10\%$

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 15.433.098,00 euro
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsanerungen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkost is het offertebedrag van de laagste regelmatige inschrijver bij de aanbesteding op 19 november 2015.

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 = 65.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 130.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 195.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

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: Q4 2016
- einde der werken: Q1 2018

4.2. processtappen

Het bouwaanvraagdossier werd ingediend op 30 oktober 2015.

De aanbesteding vond plaats op 19 november 2015. De opdracht werd gegund op 15 december 2015.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Bredabaan
- Theunisbrug (Oosterweelverbinding)
Pas nadat de brug van Deurne-Bal is herbouwd zullen de werken aan de Theunisbrug worden aangevat
- Hoogmolenbrug
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

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

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd. Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug

juni 2016

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 doorvaarhoogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe brug wordt opgevat als een brug voor lokaal verkeer (en zo weinig mogelijk vrachtverkeer) met 2x2 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'Arbreiaan) en ten zuiden (Sportpaleis) van de aanloophellingen, het noordwestelijk voetbalveld, de zuidoostelijke woonwijk,...

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 15.000.000 euro excl. BTW
- totale kostprijs: 21.000.000 euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 15.000.000 euro excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 6 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 geactualiseerd op basis van het 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 :

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

- o vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 360.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

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: 2018
- Einde der werken: 2020

4.2. Processtappen

- De studie m.b.t. de herbouw van de Theunisbrug is opgestart, de startnota voor dit project is goedgekeurd op door de GBC 16 februari en door de Regionale Mobiliteitscommissie op 21 april 2016;
- De aanbesteding is gepland in november 2016.

De opstart van de werken is op het terrein voorzien in 2018, na de herbouw van de brug van de Azijn (Deurne Bal). In 2017 is nog een half jaar studiewerk (uitvoeringsstudie) ingepland en dient een eerste brug in het atelier van de aannemer te worden gebouwd, alvorens op het terrein met de hoofdwerken te kunnen starten.

Daarnaast is het tijdsvenster voor de herbouw van de Theunisbrug dermate krap (2018-2020), dat we tijdig de voorbereidende werken (studiewerk en bouw eerste brug) moeten opstarten.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Stedelijke Ringweg
- Brug van den Azijn (brug Deurne-Bal)

De werken voor de herbouw van de Theunisbrug zullen pas starten nadat de brug van Deurne-Bal is herbouwd en terug beschikbaar is voor alle verkeer.

- 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.

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven

juni 2016

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 5.980.769,85 euro, excl. BTW (aanbestedingsbedrag december 2015);
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.082.769,80 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.980.769,85 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 geactualiseerd op basis van het 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.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

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

De aanbesteding voor dit dossier vond plaats op 4 december 2015. De opdracht voor de herbouw van de brug werd gegund op 15 december 2015.

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 verwijlinteressen tot een minimum te beperken.

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

juni 2016

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 vierbaksduwvaartkonvoien 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 toegangstaketsels zijn in een zeer slechte toestand.

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

Het belang van transport over het water neemt alsmaar verder toe. Door het stimuleren van de binnenvaart daalt het transport door vrachtwagens op de weg. Dit zorgt voor minder files en een vlottere doorstroming van het verkeer, waardoor de leefbaarheid, de woonkwaliteit en de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever.

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

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

1.2. Ontwerp 2003

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

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

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

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

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

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

¹Het oorspronkelijk plan voorzag een ontwerp zonder wegbruggen, maar omwille van de vlote 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.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013

In 2013 werd de MKBA² 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 er per sluishoofd één brug voorzien. .

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.

² Deze MKBA leidde tot de volgende conclusies :

-De netto contante waarde van alle alternatieven is positief, d.w.z. economisch voordeliger dan het nulalternatief. Dit betekent dat de MKBA pleit voor het openhouden van de Royerssluis.

-De terugverdientijd van het project bedraagt ongeveer 30 jaar voor de zachte renovatie. Voor de harde renovatie met sluisbreedte 36 meter ligt het terugverdienpunt op ongeveer 55 jaar. Voor de variant met sluisbreedte 27 meter is de terugverdientijd korter: ongeveer 50 jaar.

-Het alternatief van de zachte renovatie is de optie met de hoogste netto contante waarde. De extra kosten van de harde renovatie worden evenwel gecompenseerd door onder meer de extra baten in termen van vermeden wacht- en omvaarkosten.

Bijkomende randvoorwaarden

Naast deze MKBA zijn er bijkomende randvoorwaarden. Zo resulteert een zachte renovatie van de Royerssluis – waarbij een sluisoppervlakte van 182,5 meter x 21 meter – wordt gerealiseerd in een bijkomende bottleneck richting Albertkanaal. Een versmalling van de sluiskolk is géén realistische optie is aangezien er geen sprake is van een duurzame beleidsbeslissing met een signaaleffect inzake duurzame modal shift omdat de sluis kleiner wordt én door de realisatie van een zachte renovatie een knelpunt wordt gevormd op de vaarweg van en naar het Albertkanaal, hetgeen in strijd is met het AGN-Verdrag.

Rekening houdend met de resultaten van de MKBA en deze bijkomende randvoorwaarden voor het ontwerp-type-konvooi voor het Albertkanaal (4-bakduwvaart) is de 27m variant (Infrastructuurscenario 3) de meest wenselijke variant. De geraamde kostprijs van deze 27 m variant bedraagt 140 mio Euro. Het GHA heeft reeds laten weten bereid te zijn de gesprekken op te starten over 15 % bijdrage in de kosten.

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. Het GHA heeft reeds aangegeven de bijhorende meerkost (13 mio Euro) voor deze 36 m variant op zich te willen nemen.

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?

Vanuit de vraag tot beperking van de hinder voor de scheepvaart en de afweging van risico's tijdens uitvoering (stabiliteit, zettingen) en de optimalisatie van de werf hebben BAM en AMT afgesproken om te werken aan eenzelfde gecoördineerde aanbesteding van de werken voor de Oosterweelverbinding (perceel Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) en de werken voor de renovatie van de Royerssluis. Dit heeft een aanzienlijk positief effect op de eerder genoemde interface risico's.

Het Politiek Stuurcomité OWV heeft vervolgens kennisgenomen van de optie om de renovatie van de Royerssluis als prioritair project voor prefinanciering door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op te nemen en heeft de opdracht gegeven om de modaliteiten hiervoor concreet uit te werken door de overeenkomst betreffende de heroriëntatie van middelen stad/Haven te finaliseren.

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 en W&Z
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin-Riolink
- 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. In functie van een gecoördineerde planning Oosterweel-Royerssluis kunnen de werken (duurtijd ca. 3,5 jaar) ten vroegste starten in 2019.

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
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 12/2015
- MER - dossier: 04/2014 – 12/2016
- Ontwerpstudie: 12/2012 – 08/2016
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen half 2017
- Milieuvergunning: verkregen tegen half 2017
- Bestek: klaar tegen najaar 2016
- Aanbesteding: 2017
- Werken: 2019 - 2022 (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 zeker aangewezen en is kwa fasering enkel haalbaar indien de realisatie van de OWV volgens huidige planning kan worden gestart en mits de bouw van de kanaaltunnels vooraan in het project OWV wordt ingepland. De recente uitval van de Royerssluis toont evenwel aan dat de Royerssluis na 107 jaar dienst einde levensduur is en dat een renovatie in ieder geval niet langer mag uitgesteld worden. In die zin wordt de piste waarin de Royerssluis omwille van timing OWV los van de OWV wordt gerenoveerd, nog steeds in het achterhoofd gehouden, maar geniet ze niet de voorkeur. Bij het huidige ontwerp zullen er dan immers bijkomende 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.

De renovatie van de Royerssluis interfereert met de werken van Riolink (nieuwbouw van het pompstation en het verleggen van de Ruïen ter plaatse van de Royerssluis). Afbraak van het bestaande pompstation kan pas gebeuren als de functie hiervan door een nieuwe constructie is overgenomen.

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. Er dienen nog bijkomende boringen te worden uitgevoerd voor de wegenis en de bouwput

Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken. Dit aspect wordt momenteel samen met BAM verder gedetailleerd onderzocht en uitgewerkt.

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. Dit ontwerp van Rio-link dient nog te worden afgestemd op de bouwfaserings van de Royerssluis. De bouw van het pompstation met verplaatsing van de bijhorende aansluitingen (Ruïen) is gepland in de periode 2018-2022.

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

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. AWW levert technisch advies bij het verder ontwerp en heeft 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 vlotte verkeerscirculatie van de hulpdiensten wordt verder bekeken.

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

Het maken van de bouwput voor de renovatie van de sluis is bijzonder moeilijk, wegens de aanwezigheid van historische gebouwen en gevoelige installaties (Aquafin) in de nabije omgeving. Dit aspect is verder in detail bekeken. Momenteel wordt onderzocht waar optimalisatie naar ontwerp en bouwfasering mogelijk is.

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 sluisite 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 2012 en is in 2015 afgerond.

5.3. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis zal opgestart worden in 2016. De veiligheidscoördinatie is reeds opgestart.

6. TEN-T

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

Projectfiche: openbaar vervoer uitbreiding richting Kontich

juni 2016

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. Vervolgens is 4 jaar na uitvoering van de MKBA-studies, de technologische evolutie dusdanig dat – in overleg met de voogdijminister ook alternatieve openbaarvervoermiddelen onderzocht worden. Deze kunnen aanzien worden als een doorstart naar een eventuele latere tramexploitatie. Het vergelijken van oplossingsalternatieven is bovendien in lijn met de aanbevelingen die het Rekenhof in 2014 gemaakt heeft in haar rapport mbt “Besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn”. Het in beeld brengen van de haalbaarheid van het inzetten van alternatieve openbaarvervoermiddelen doet geen afbreuk aan de MKBA uit 2012.

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)

Vermits het de bedoeling is om de trambus op termijn te laten doorgroeien tot tram, is het mogelijk om dezelfde ramingsystematiek BAM 26/02/2009 te hanteren dat op basis van de ruimtelijke karakteristieken van de huidige trams in combinatie met de benodigde ruimte voor een tram-busbaan een raming kan worden opgemaakt. De specifieke infrastructuurkosten voor de realisatie van een tramuitbreiding zoals spoor, bovenleiding en tractiestation zullen afzonderlijk worden vermeld.

2.1. Raming totale kostprijs:

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

- o type 1: vrije tram- en busbedding
- o type 2: vrije trambedding
- o 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 :
 - o grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
 - o kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (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, ...)

- AWW
- 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. Processtappen² (eventueel per deelproject)

- publicatie studiebestek april 2014
 - toewijzing studiebestek januari 2016
 - conceptfase voorjaar 2017
- verdere stappen zijn indicatief
- ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC september 2017 – juni 2018
 - opmaak projectnota juni 2018 – februari 2019
 - project MER juni 2018 – februari 2019
 - samenstellen dossier DBFM februari 2018 – februari 2019
 - verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer januari 2019 – december 2020
 - start der werken na winterstop 2020 – 2021
 - uitvoeringstermijn 36 maanden
- in gebruik december 2023

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
 - o tramuitbreiding richting Wilrijk
 - o 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 lokale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.

¹ Wat volgt is een tijdschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart.

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

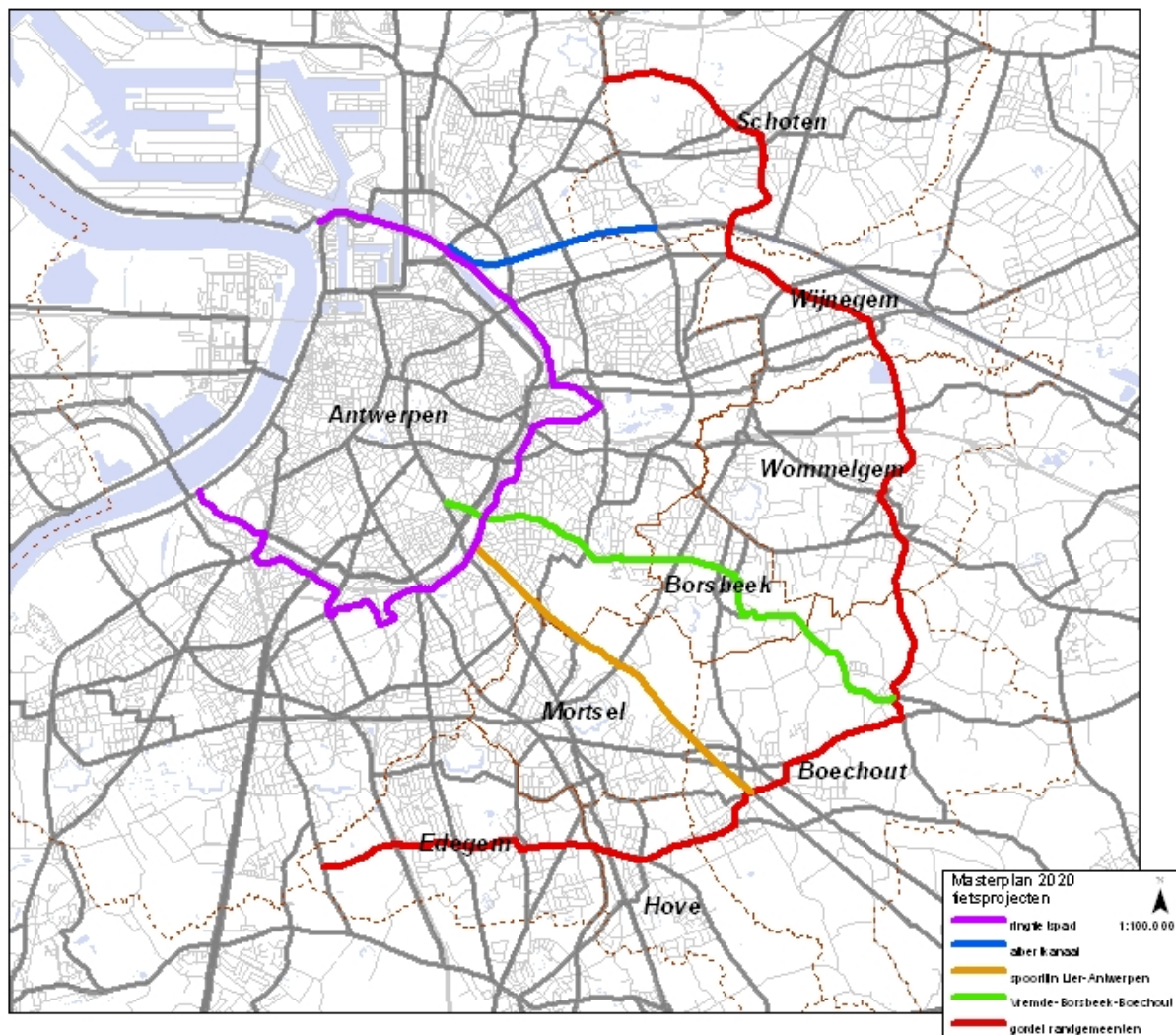
- Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen 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: Gordel Randgemeenten

juni 2016

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. processtappen¹ (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.

Januari 2016: projectnota (voorontwerp) Vremdesteenweg in Wommelgem i.o.v. de gemeente Wommelgem - gunstig advies kwaliteitsadviseur

2016: 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

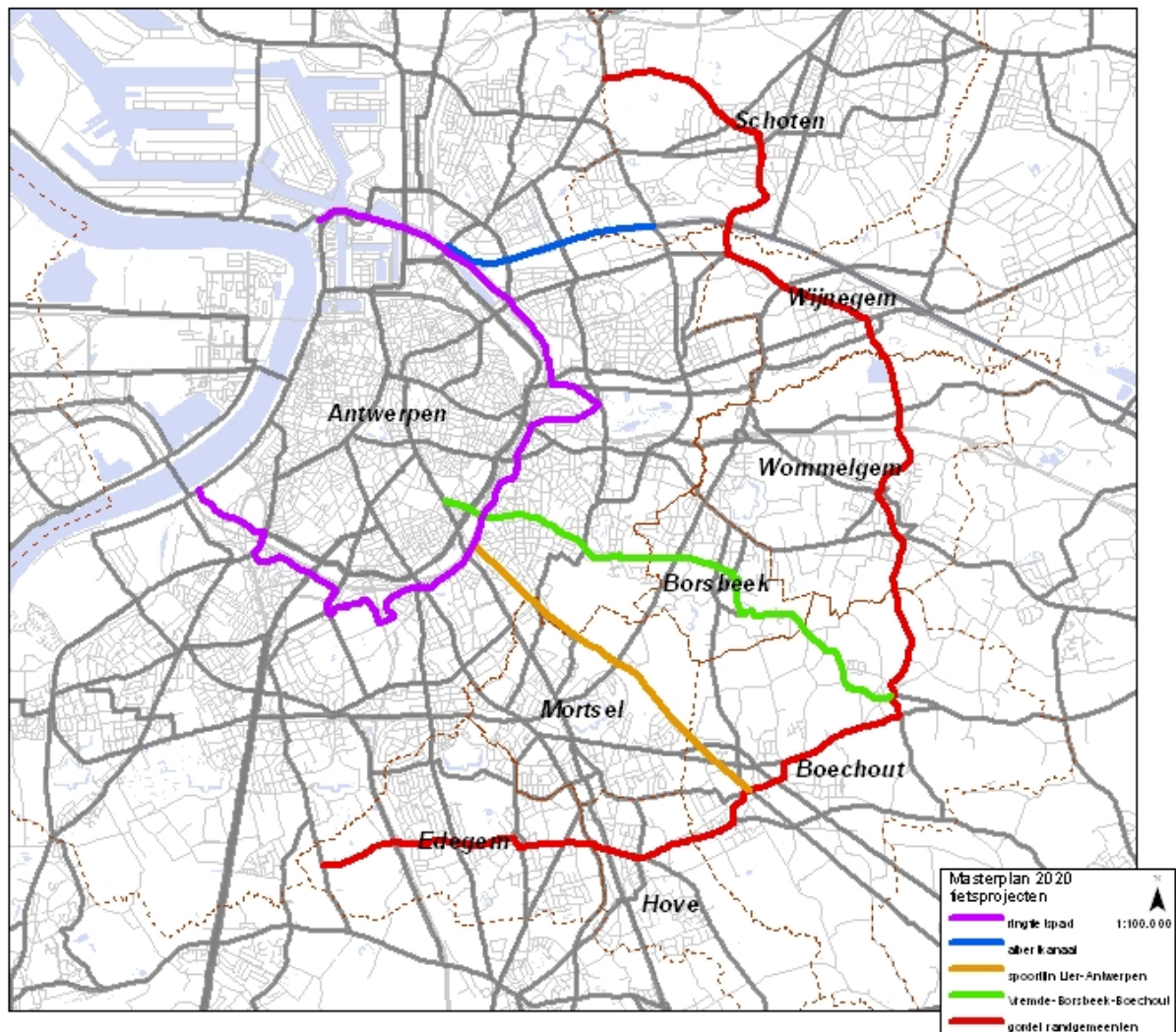
Heraanleg Hoogmolenbrug

Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

Juni 2016

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 infrastructuur 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. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

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

2015-2017: opmaak ontwerp i.o.v. Provincie Antwerpen, itvoeringstermijn totale ontwerp: 2 jaar (mogelijk worden onderdelen al eerder uitgevoerd).

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

2016: ontwerp startnota besproken in stuurgroep.

Verder proces nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

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