Vlaams Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 19
ingediend op 24 maart 2014 (2013-2014)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Zesde voortgangsrapportage

Stukken in het dossier:
63 (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaams Regering – Derde voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaams Regering – Vierde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 15: Verslag
– Nr. 16: Verslag van de Vlaams Regering – Vijfde voortgangsrapportage
– Nr. 17: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 18: Verslag

verzendcode: REG

INHOUD

Inleiding 5
1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM 6
1.1. Projecten openbaar vervoer 6
1.1.1. Brabo 1 6
1.1.2. Brabo 2 6
1.2. Watergebonden projecten 7
1.2.1. Noorderlaanbrug 7
1.2.2. Spoorbruggen 7
1.2.3. Van Cauwelaertsluis 8
1.3. Fietsprojecten 8
1.3.1. Algemeen 8
1.3.2. Havenroute 8
1.3.3. Hoboken-Hemiksem 8
1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht 9
1.3.5. Districtenroute 9
2. Oosterweelverbinding 10
2.1. Beslissing Vlaamse Regering 10
2.2. Organisatorische implicaties 10
2.2.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever 10
2.2.2. Noriant 10
2.2.3. Poort Oost 11
2.3. Projectteam Oosterweelverbinding 11
2.3.1. Verfijning conceptontwerp 11
2.3.2. Verkeersmodel 11
2.3.3. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning) 12
2.3.4. Onteigeningen 12
2.3.5. Nutsleidingen en afvoerleidingen 12
2.3.6. Lobroekdok 14
2.3.7. Afwateringskanaal Lobroekdok en IJzerlaanfietsbrug 15
2.3.8. Bouwdok 17
2.3.9. Bijkomende opdrachten aan BAM om expertise ter beschikking te stellen 17
2.3.10. Royerssluis 18
2.3.11. Protocollen 18

2.4. Projectteam financiering/structurering 18
2.4.1. Reorganisatie 18
2.4.2. Financieel model 19
2.4.3. EIB 21
2.5. Planning 21
2.6. Kostprijs en financiering 22
2.7. Risicobeheersing 23
2.7.1. Risico's RoTS 23
2.7.2. Planningsrisico's 25
3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) 26
3.1. Inleiding 26
3.2. Agentschap Wegen en Verkeer 26
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) 26
3.2.2. Poort Oost 26
E34/E313 26
A102 / R11bis. 26
3.2.3. Brug Geel Oevel. 27
3.2.4. Waasland 27
3.2.5. N49 27
3.2.6. R4 Gent 28
3.2.7. Spaghettiknoop 28
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171). 28
3.2.9. Doortrekking N171 28
3.3. De Lijn 28
3.4. De Scheepvaart 29
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart 29
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020 29
Algemeen 29
Specifiek 30
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW) 30
3.5.1. Royerssluis 30
3.6. Fietsprojecten 31
Bijlagen
Bijlage 1: Overzichtstabel 33
Bijlage 2: Projectfiches 45
Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding 151

Inleiding

Op 30 maart 2010 en 24 en 29 september 2010 nam de Vlaamse Regering een aantal beslissingen over de aanpassing en uitbreiding van het Masterplan Antwerpen, over de inbreng door de stad Antwerpen en de Antwerpse haven. Daarom werd op 11 mei 2011 gestart met een nieuwe aanpak voor de voortgangsrapportages. Er werd voor geopteerd om via een nieuwe basisrapportage en periodieke, schriftelijke en gecoördineerde voortgangsrapportages het Vlaams Parlement te informeren over de voortgang van de verdere voorbereiding en de uitvoering van het geactualiseerde Masterplan 2020.

Op woensdag 11 mei 2011 rapporteerde de Vlaamse Regering een eerste maal (basisrapportage) na bovenvermelde beslissingen en op 10 november 2011, 3 mei 2012, 15 november 2012, 30 mei 2013 en 5 december 2013 volgden de eerste vijf voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een zesde voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 5 december 2013.

Op 12 en 19 maart 2014 vonden in het Vlaams Parlement actualiteitsdebatten plaats over de goedkeuring van het Plan-MER voor de Oosterweelverbinding beslissingen van de Vlaamse Regering op 14 februari 2014 met betrekking tot de derde Scheldekruising. De openstaande vragen na deze debatten worden grotendeels beantwoord in onderhavige voortgangsrapportage.

De Masterplan 2020 projecten kunnen in volgende drie categorieën worden ingedeeld:

- de projecten van het Masterplan Antwerpen 2020 die onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de BAM vallen of vielen;
- de Oosterweelverbinding (OWV);
- de projecten van het Masterplan 2020 en de overige projecten van het Masterplan die onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de entiteiten van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken vallen.

Alleen deze projecten waar belangrijke vooruitgang werd geboekt worden in dit rapport besproken. Bovendien kan u in bijlage bij dit rapport voor elk van de projecten waarvoor de info in de projectfiche niet langer actueel was een geactualiseerde projectfiche vinden. Tenslotte kan u in bijlage een overzichtstabel vinden van alle Masterplan 2020 projecten.

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

De gegevens in dit voortgangsrapport werden tot en met donderdag 20 maart 2014 geactualiseerd

1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

In de vorige voortgangsrapportage was reeds gemeld dat voor alle deelprojecten (Tramlijn Deurne – Wijnegem, inclusief stelplaats, en Tramlijn Mortsel – Boechout) de beschikbaarheidscertificaten waren afgeleverd en de projectcoördinatie door BAM definitief overgedragen is aan De Lijn en AWV met uitzondering van de opvolging en de coördinatie van enkele punten, die een taak van BAM blijven, zo onder meer de aflevering van de Voltooiïngscertificaten (uiterlijk bij afloop van de waarborgperiode van twee jaar voor de onderdelen buiten Configuratie), en de bijstand aan de Opdrachtgevers aangaande de praktische afwikkeling van gebeurtenissen, die zich vóór de aflevering van de Beschikbaarheidscertificaten hebben voorgedaan.

De planning is om de Voltooiingscertificaten voor Tramlijn Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats) af te leveren tegen 21 maart 2014, en deze voor Tramlijn Mortsel – Boechout in de periode augustus – september 2014.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

Op 11 oktober 2013 erkende de Vlaamse Regering het project Brabo 2 als Vlaams PPS-project, hechtte ze haar goedkeuring aan het voorstel van Biedingsleidraad, en verleende zij haar principiële goedkeuring om de overige besteksdocumenten (inzonderheid de projectovereenkomsten) uit te werken conform de haar voorgelegde technische, financiële en juridische krachtlijnen, en om vervolgens de offertefase op te starten.

Op 23 oktober 2013 hechtte de stuurgroep Brabo 2 zijn goedkeuring aan de besteksdocumenten en besliste de stuurgroep de uitnodiging tot indiening van de eerste offerte te verzenden aan de vijf geselecteerde combinaties.

Planning gunningsprocedure

Op 24 oktober 2013 werd het bestek aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Overeenkomstig de Biedingsleidraad dienden de geselecteerde kandidaten hun eerste offerte in te dienen tegen uiterlijk 30 januari 2014 (voor wat betreft het technische deel) en tegen uiterlijk 14 februari 2014 (voor wat betreft het administratief en financieel deel).

Vier van de vijf geselecteerde kandidaten dienden tijdig het technische alsook het administratief & financiële deel van hun offerte in. Momenteel worden deze offerten ten gronde beoordeeld. Op 27 februari 2014 kon de stuurgroep Brabo 2 alvast beslissen om de vier ingediende offerten als volledig en conform te verklaren, en om elk van de bieders overeenkomstig de biedingsleidraad uit te nodigen voor onderhandelingen. Deze onderhandelingen starten vanaf 17 maart 2014.

Tegelijkertijd wordt ook het terechtwijzend bericht voorbereid, waarmee de vier bieders zullen verzocht worden hun Best and Final Offer (BAFO) in te dienen. De planning is dat de stuurgroep Brabo 2 einde april 2014 zijn akkoord aan dit terechtwijzend bericht verleent, en de drie betrokken opdrachtgevers (De Lijn, AWV, Stad Antwerpen) er vervolgens tegen half

mei 2014 hun officiële goedkeuring aan hechten. Daarna wordt het onmiddellijk aan de vier bieders bezorgd met het verzoek hun BAFO in te dienen.

Er kan van uitgegaan worden dat de bieders hun BAFO tegen midden september 2014 zullen moeten indienen, zodat begin november 2014 een voorstel van voorkeursbieder ter goedkeuring kan worden voorgelegd. Van zodra deze beslissing zal gevallen zijn kunnen de finale onderhandelingen met deze voorkeursbieder worden opgestart, dit met het oog op een contractsluiting en 'financial close' op het einde van dit jaar.

Planning stedenbouwkundige vergunning

He project-MER werd op 27 februari 2014 officieel goedgekeurd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning. Deze aanvraag wordt in maart 2014 te kunnen ingediend. Volgens de huidige vooruitzichten kan de vergunning tegen einde november 2014 verwacht worden.

Kostprijs

Er zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage. Voor een eventuele actualisatie dient het verder onderzoek der ingediende offerten afgewacht, maar op dit ogenblik zijn er geen elementen voorhanden die er op wijzen dat de door de Vlaamse Regering vastgestelde budgettaire krijtlijnen zouden worden overschreden.

Overdracht gewestwegen aan stad Antwerpen

De Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen heeft de nodige plans met betrekking tot het overdrachtsdossier aan de Stad Antwerpen overhandigd. Dit dossier wordt nu ter goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen. Kort daarna zullen AWV en de Stad Antwerpen hun gesprekken verder zetten.

1.2. Watergebonden projecten

1.2.1. Noorderlaanbrug

Dit project is afgerond.

1.2.2. Spoorbruggen

De bouw van de spoorbruggen is nog steeds lopende. De twee nieuwe spoorbruggen (lijn 27A en lijn 12) over het Albertkanaal werden in de eerste twee weekends van oktober 2013 op hun definitieve plaats ingeschoven.

In het verlengde van de nieuwe spoorbrug van lijn 27A over het Albertkanaal werden ook de spoorbruggen van deze lijn over de Merksemsestraat en over de IJzerlaan reeds eerder aangepast respectievelijk vernieuwd. De aangepaste lijn 27A werd reeds in één richting opengesteld in februari; de openstelling in de andere richting is ingepland op 24 maart 2014.

In het verlengde van de nieuwe spoorbrug van lijn 12 over het Albertkanaal worden vervolgens de spoorbruggen van deze lijn over de Merksemsestraat en over de IJzerlaan aangepast respectievelijk vernieuwd.

In de loop van 2014 moeten ook nog de kanaalvernauwingen onder de spoorbruggen over het Albertkanaal weggenomen worden. De werken zullen voltooid zijn in het voorjaar van 2015.

1.2.3. Van Cauwelaertsluis

Dit project is afgerond.

1.3. Fietsprojecten

1.3.1. Algemeen

In het Masterplan 2020 werden de fietsprojecten die reeds werden opgestart, behouden en uitgebreid met enkele bijkomende routes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. BAM werkt voort aan de opgestarte projecten (budget bij BAM maximaal 12,4 miljoen euro). De bijkomende fietsprojecten worden gerealiseerd door het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden behandeld in hoofdstuk 3.6.

De projecten worden gezamenlijk aanbesteed met de betrokken gemeenten. BAM staat in voor de volledige kost van het fietspad met uitzondering van eventuele subsidies in het kader van het Fietsfonds. Studiekosten en kosten van de coördinatie en opvolging liggen bij BAM. Naargelang het segment is de lokale overheid of BAM bouwheer. BAM neemt de projectcoördinatie op zich (ontwerp, aanbesteding en opvolging van de werken).

1.3.2. Havenroute

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

Voor het deel Berendrecht-Zandvliet werd het aanvangsbevel gegeven op 7 december 2012. De verharding is voltooid in juni 2013. De voorlopige oplevering vond plaats op 13 november 2013. Eandis zal aansluitend verlichting plaatsen.

1.3.3. Hoboken-Hemiksem

Er worden fietspaden aangelegd in de VIIe-Olympiadelaan en De Bruynlaan en langs spoorlijn 52 (Hoboken). In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en Provinciale Auditcommissie (PAC). De totale kostprijs wordt geraamd op 1,9 miljoen euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,7 miljoen euro.

De fietspaden aan de VIIe Olympiadelaan en De Bruynlaan zijn in uitvoering met de stad als bouwheer. De kostprijs van de fietspaden in deze aanbesteding is gebaseerd op vermoedelijke hoeveelheden en bedraagt 380.007,06 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de Fietsfonds-subsidies goedgekeurd.

Voor de fietspaden langs spoorlijn 52 en de Moerelei werd een gemeentelijk RUP opgemaakt. Het RUP werd goedgekeurd door de bestendige deputatie op 14 november 2012. Het bijhorende onteigeningsplan werd aansluitend goedgekeurd door de bevoegde minister op 25 februari 2013 en overgemaakt aan het aankoopcomité met de opdracht om de benodigde gronden te verwerven.

1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op het grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.

De totale kostprijs is voorzien op 3,9 miljoen euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 1,4 miljoen euro.

Voor het deel Kruibeeksesteenweg zijn de werken voorlopig opgeleverd op 24 mei 2013.

Voor het deel Beatrijslaan-Astridlaan zijn de werken voorlopig opgeleverd op 18 september 2013.

Voor de resterende delen werd de projectnota conform verklaard door de PAC op de zitting van september 2012.

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor het onderdeel Dorp aan de Stroom werd ingediend op 22 maart 2013. Er wordt synergie nagestreefd met een klein onderdeel van de Sigmaplan werken. Het samenwerkingsprotocol en het bestek voor de gezamelijke aanbesteding met Waterwegen en Zeekanaal NV wordt momenteel voorgelegd aan de raden van bestuur en de gemeenteraad.

Het deel Kaaiplein is afhankelijk van een investering voor de verhoging en versteviging van de waterkering (Sigmaplan). De delen Scheepswerf en de aansluiting tussen Scheepswerf en Dorp aan de Stroom zijn afhankelijk van projectontwikkelaars die deze gronden willen saneren en residentiële projecten uitvoeren. De projectindiener Brocap en de gemeente Zwijndrecht hebben recent een akkoord bereikt. Dit betekent dat de procedure tot opmaak van een brownfieldconvenant terug wordt opgestart. In afwachting van deze investeringen wordt een omleiding voorzien over Kerkstraat (verkeersarm) en Dorpstraat (verlengde van Astridlaan voor alle verkeer).

1.3.5. Districtenroute

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

De totale kost wordt geschat op 6,5 miljoen euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De start der werken is te voorzien najaar 2014. De eerdere ontwerpen werden na een bespreking met het nieuwe stadsbestuur en de brandweer aangepast. Dit verklaart de aanpassing van de timing ten opzichte van de vorige rapportage.

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

Voor de Districtenroute werden de opmetingen voltooid. Het deel Boekenberglei tussen Ruimtevaartlaan en Drakenhoflaan is in uitvoering met de stad Antwerpen als bouwheer. De kostprijs van de fietspaden in deze aanbesteding (deel Boekenberglei - +/- 150 meter) op basis van vermoedelijke hoeveelheden bedraagt 47.456,79 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd. Het voorontwerp en de projectnota voor de rest van de route worden momenteel opgemaakt (zie ook projectfiche in bijlage).

De projectnota werd voorlopig goedgekeurd in augustus en definitief conform verklaard in september 2012 door de PAC. In overleg met de nieuwe districtsbesturen wordt het ontwerp herbekeken.

2. Oosterweelverbinding

2.1. Beslissing Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering besliste op 24 september 2010 (cf. document VR PV 2010/36 – punt 0035) om de Ring rond Antwerpen te sluiten met 2 tunnels, één onder de Schelde met 2 x 3 rijstroken en één gestapelde cut&cover tunnel met 4 keer 2 rijstroken en een pechstrook. Beide tunnels worden verbonden via het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen.

Na de goedkeuring van het plan-MER door de dienst Mer op 10 februari 2014 heeft de Vlaamse Regering op 14 februari 2014 beslist het basisalternatief Oosterweelverbinding verder technisch te laten uitvoeren. Deze beslissing is gebaseerd op de afweging van het Plan-MER, het ruimtelijk veiligheidsrapport, het tunnel- en wegenveiligheidsrapport en de MKBA, die allen de 5 voorliggende alternatieven beoordelen. Alle genoemde rapporten zijn gepubliceerd op www.vlaanderen.be/nl/masterplan2020.

2.2. Organisatorische implicaties

2.2.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever

Het studiebureau THV RoTS heeft zijn activiteiten gestart op 15 mei 2012.

Een eerste fase van zijn opdracht behelsde het optimaliseren van het conceptontwerp van september 2010. Hiertoe diende RoTS optimalisatiesuggesties in. Deze eerste fase werd opgeleverd in april 2013. In afwachting van een tracékeuze werd deze opdracht van RoTS geschorst. Binnen het contract met RoTS werd deze belast met de studie van bepaalde voorbereidende werken, e.a.. (zie 2.3.5.)

Nu het tracé gekozen werd op 14 februari ’14, heeft BAM aan RoTs de opdracht gegeven de studie van het hoofdwerk op rechteroever in de volgende fases verder te zetten (voorontwerp, ontwerp, bouwvergunningsaanvraag).

2.2.2. Noriant

Bij een vorige voortgangsrapportages werd uitgebreid ingegaan op de aanmelding bij de Europese Commissie en een periode van stilstand.

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

Commissaris Michel Barnier en minister-president Kris Peeters hebben op 4 november 2013 overleg gevoerd over het Europees recht inzake overheidsopdrachten. Afgesproken werd dat de diensten van de Commissie zich nog niet zullen uitspreken over de gunning van overheidsopdrachten voor de op de linkeroever van de Schelde te realiseren verbindingen en voor de bouw van de tunnel onder diezelfde rivier. Eerst moeten onder meer de resultaten zijn

goedgekeurd van de door de Vlaamse autoriteiten geëntameerde studie over de milieueffecten van het project, en moet de impact op het ontwerp en het ruimtelijk uitvoeringsplan vaststaan. Het plan MER werd op 10 februari 2014 goedgekeurd en de Vlaamse regering besliste op 14 februari 2014 over het tracé. De verwerking van de resultaten van het plan-MER en de regeringsbeslissing in het GRUP is volop lopende. Het is voorzien dat de Vlaamse regering op 4 april 2014 het GRUP voorlopig vastlegt. Een uitspraak van de Commissie werd ondertussen nog niet genoteerd.

Ondertussen werd de standstill periode in overleg met Noriant verlengd tot 30 juni 2014.

2.2.3. Poort Oost

Binnen de procesarchitectuur van Poort Oost (zie ook hoofdstuk 3.2.2) wordt er over gewaakt dat de voortgang van de ondertussen 10 projecten die hier worden opgevolgd, van dezelfde data uitgaan als deze die gehanteerd worden voor het plan- MER Oosterweelverbinding binnen het Masterplan 2020.

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

Als gevolg van de tracékeuze door de Vlaamse Regering op 14 februari ’14 zal, binnen het Plan MER A102/R11bis, het aantal ontwikkelingsscenario’s beperkt worden tot de gekozen Oosterweelverbinding.

2.3. Projectteam Oosterweelverbinding

2.3.1. Verfijning conceptontwerp

Bij voorgaande rapportage werd melding gemaakt van 2 belangrijke optimalisaties aan het concept van september 2010. Deze werden door het Politiek Stuurcomité aanvaard.

In de afgelopen periode heeft RoTS de haalbaarheid onderzocht van een derde optimalisatie, met name ter plaatse van de kruising R1 met het Albertkanaal. Op deze plaats werd de kruising d.m.v. een brug en d.m.v. een tunnel verder uitgewerkt en worden de voor-en nadelen van elke oplossing bepaald op vlak van technische uitvoerbaarheid, veiligheid tijdens exploitatie, kostprijs en invloed op de omgeving. De uitkomst van het lopende plan MER, waar beide oplossingen in meegenomen werden, werd afgewacht alvorens een definitieve keuze kon gemaakt worden. De Vlaamse regering koos op 14 februari ’14 voor de tunneloplossing. De eerder genoemde optimalisaties werden eveneens bevestigd (Cut & Covertunnel, Schijnpoortcomplex).

Op te merken valt, dat tijdens de bouw van de tunnel onder het Albertkanaal het viaduct van Merksem in dienst gehouden wordt.

2.3.2. Verkeersmodel

Onmiddellijk aansluitend op de presentatie door het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) op de commissie van 30 mei 2013, heeft de dienst MER bijzondere aanvullende richtlijnen gepubliceerd. Op vraag van de dienst MER werd een infosessie gehouden op 26 juni 2013 over de stand van het Plan MER Oosterweelverbinding. De gouverneur van Antwerpen modereerde deze sessie. Uit de door het publiek gestelde vragen bleek dat op bepaalde punten verduidelijking of aanvulling nodig was op vlak van richtlijnen. Aldus werden op 30 augustus 2013 nog aanvullende richtlijnen gepubliceerd door de dienst MER. Het ging in hoofdzaak

over de combinaties van alternatieven met exploitatievarianten. Tenslotte werden geconsolideerde geactualiseerde aanvullende richtlijnen gepubliceerd op 28/10/2013. Het VVC heeft de hiertoe benodigde modelberekeningen uitgevoerd en ingediend bij de plan MER-coördinator. Ook ten behoeve van de uit te voeren MKBA heeft het VVC de nodige input geleverd.

De resultaten van het onderzoek van het VVC zijn gepubliceerd op www.vlaanderen.be/nl/masterplan2020.

2.3.3. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)

Op 8 november 2013 werd het ontwerp-Plan MER aan de adviesinstanties bezorgd. Op 12 december 2013 werd dit ontwerp-Plan MER met de adviesinstanties plenair besproken. Gezien het grote aantal opmerkingen en adviezen vanwege de adviesinstanties, had de Plan MER-coördinator meer tijd nodig dan oorspronkelijk ingeschat, om deze te verwerken. Zoals reeds vermeld werd het Plan MER goedgekeurd op 10 februari 2014.

Dadelijk hierna werd het ontwerp-GRUP op 19 februari 2014 doorgestuurd naar de adviesinstanties. Op 12 maart 2014 vond de plenaire vergadering plaats.

Er wordt naar gestreefd om op 4 april 2014 het GRUP voorlopig te laten vaststellen door de Vlaamse Regering. Tegelijk zullen dezelfde dag de milderende maatregelen en het flankerend beleid samen met hun budgettaire impact ter goedkeuring voorgelegd worden.

2.3.4. Onteigeningen

Onteigeningen zullen pas gebeuren nadat het GRUP en het onteigeningsplan geldig zijn.

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

Terreinen waar voorafgaandelijk uit te voeren voorbereidende werken moeten worden gerealiseerd moeten tijdig verworven worden. Deze verwerving ligt op het kritieke pad van de planning en is dus een risico.

2.3.5. Nutsleidingen en afvoerleidingen

Vanuit het Conceptontwerp werd een detailplanning opgemaakt inzake de voorbereidende werken (aan nutsleidingen, afvoerleidingen en waterhuishouding). Hieruit blijkt dat deze op het kritieke pad liggen. De deelstudies voor deze voorbereidende werken op Rechteroever werden midden 2013 door RoTS (studiebureau Rechteroever) opgestart.

Stand van zaken van de voorbereidende leidingwerken inzake waterhuishouding:

- Aanpassing Groot Schijn (VMM, waterloop 1^{e} categorie): de configuratie van de afvoer Groot Schijn ligt reeds vast: inplanting van een nieuw pompstation met een totale capaciteit van 14m³/s ter hoogte van het ASC Schijnvalleipark (Ten Eekhovelei), afvoerkanaal naar Albertkanaal grotendeels tussen de pijlers van het viaduct R1, bouw van een gedeelte Schijn-Schelde-verbinding (in bedding ASC Schijnvalleipark en in Noordersingel, tot zuidzijde Lobroekdok) en herbouw van het “MIVA”-overstort met (dubbelwerkende) verbinding naar het pompsysteem van het RWZI Deurne van Aquafin. Thans wordt het voorontwerp van het pompgemaal opgemaakt, met bijzondere aandacht voor de visvriendelijkheid en de ruimtelijke inpassing

- Pompstation Klein Schijn (Prov. Dienst Integraal Waterbeleid, waterloop 2e categorie): de beslissing inzake de locatie van het pompstation Groot Schijn (Ten Eekhovelei) houdt in dat er een afzonderlijk pompstation moet worden gebouwd voor de afvoer van het Klein Schijn naar het Albertkanaal. Het Klein Schijn-bekken is onderwerp van een uitgebreide studie, waarbij het afwaarts (van het Albertkanaal) gedeelte waterloop zou gedesaffecteerd worden als waterloop, afvalwaterlozingen worden afgekoppeld, en de bestaande (en/of te renoveren en/of te vervangen) inbuizingen ingesteld worden als RWA-riool, te beheren door Rio-link. In het kader van deze studie wordt ook de optimale inplantingsplaats van het nieuwe pompstation onderzocht. In februari jl. is door de DIW het voorlopig resultaat van de studie meegedeeld, het pompstation RWA-leiding "Klein Schijn" zou ingeplant worden ter hoogte van de Deurne-Bal-brug ("brug van den azijn"). Eind maart 2014 volgt hierover overleg met Provincie DIW en Rio-link.
- Aanpassing Aquafin-collectoren: de aanpassing aan de drie Aquafin-hoofdrioleringen naar het RWZI Deurne wordt thans in voorontwerp afgewerkt. Voorjaar 2013 werd aan Aquafin gemeld dat zij inzake de verplaatsing van de Aquafin-collectoren, in eerste instantie door BAM zal beschouwd worden als andere nutsbedrijven. Aquafin beraadt zich nog over een standpunt op deze visie van BAM, maar verwacht kan worden dat Aquafin slechts een officiële reactie zal geven na ontvangst van een verplaatsingsbevel door BAM. Ter hoogte van het bestaande groenscherm aan de woningen ten Eekhovelei, zal de aanleg gebeuren door middel van een lange doorpersing, zodat dit groenscherm ongeschonden kan bewaard blijven als afscherming van de woonzone. Eveneens wordt de collector "Borgerhout intra-muros" door het parkeerterrein IMOBE grotendeels door middel van een doorpersing aangelegd, zodat een groot deel van de bestaande parking tijdens de Voorbereidende Werken kan behouden blijven.
- Aanpassing afvoer pompgemaal PS2 "Stenen brug" op deel van de R1 (AWV): het verplaatsingstracé voor deze afvoerleiding is gelegd in de bedding van de Noordersingel. De huidige leidingen (4 buizen diameter 1,4m) wordt vervangen door één kokerleiding 3 m. x 1,5 m. Dit voorontwerp wordt thans ook afgewerkt.

Studiebureau RoTS heeft de studies aangevat van de grote nutsleidingentunnels die nodig zullen zijn voor de kruising van nutsleidingen met het tunneltracé op Rechteroever. Dit betreft:

- Nutsleidingentunnel "IJzerlaanbrug" (onder tunnels R1 en Albertkanaal) – in de studie wordt thans uitgegaan van een doorpersing met buizen binnendiameter 3 meter;
- Nutsleidingentunnel "Schijnpoortweg" (onder tunnels R1) - in de studie wordt thans uitgegaan van twee doorpersingen met buizen binnendiameter 3 meter;
- Nutsleidingentunnel "Groenendaallaan" (onder tunnels R1) - in de studie wordt thans uitgegaan van een doorpersing met buizen binnendiameter 3 meter;
- Nutsleidingentunnel "Albertkanaal" (aan westzijde HSL-lijn, onder tunnels R1 en Albertkanaal) – de studie gaat thans uit van drie doorpersingen met buizen binnendiameter 3 meter, vanaf één persput op het terrein van de stelplaats Tjalkstraat van De Lijn, nl. doorpersing onder tunnels R1 en Albertkanaal, 2e doorpersing onder de tunnels OWV richting noorden; 3e doorpersing onder tunnels R1 en de spoorwegberm
- Aanpassing bestaande nutsleidingentunnel "Turnhoutsebaan" (koker nr. 10, R1, AWV) – thans wordt een plaatselijke aanpassing aan de bestaande leidingenkoker

uitgewerkt; indien door technische noodwendigheden of indien de nutsbedrijven een rechtlijnige leidingenkoker eisen, geen plaatselijke aanpassing mogelijk is, zal moeten voorzien worden in een doorpersing met buizen binnendiameter 3 meter.

Een bijzonder geval betreft het verplaatsen van de "afvalwatercollector Albertkanaal" (de zgn. "smeerpijp"), thans in gebruik als drinkwaterleiding voor Water-link. Voor de Oosterweelverbinding moet deze leiding op drie locaties verplaatst worden (Schijnpoortweg, Denderstraat, en Vaartkaai (in vernauwing Albertkanaal)). In de fasering van de Oosterweelverbinding zal getracht worden om deze verplaatsingen in één beweging gecoördineerd uit te voeren. De "collector Albertkanaal" is eigendom van VMM en in concessie (alleszins het hier betrokken gedeelte) bij drinkwatermaatschappij AWW (thans Water-link). Omdat er onduidelijkheid is inzake de tenlasteneming van de verplaatsingskosten, heeft BAM juridisch advies gevraagd aan het Departement MOW. AJD meent (onder voorwaarden, maar die blijkbaar vervuld zijn) dat Water-link de verplaatsingskost zal moeten dragen. Water-link heeft (mailsgewijs) reeds gemeld het hier niet mee eens te zijn, en te beschikken over precedent(en ?) in gelijkaardige materie(s ?). BAM zal hierin het standpunt van AJD als basisoptie nemen, maar kan pas actie nemen bij het verzenden van het verplaatsingsbevel.

Nieuwe verplaatsingsbevelen (deze voor de gewijzigde situatie op Rechteroever: wijziging van een brug naar tunnels) zullen verstuurd worden na de definitieve tracékeuze door de Vlaamse Regering, dit is na de voorlopige vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding Wijziging (2014).

Voor de uitvoering van de bepalingen in de overeenkomst BAM – stad Antwerpen dd. 18/11/2011, is door BAM een praktisch procedureschema opgemaakt. Volgens de overeenkomst elke 6 maanden maakt BAM een geactualiseerde versie van het 'indicatieve betalingsschema' over aan de stad Antwerpen.

2.3.6. Lobroekdok

Radaronderzoek heeft aangetoond dat er zich 200.000 m³ slib in het dok bevindt dat potentieel vervuild is met o.a. zware metalen en minerale oliën. Vandaar dat een grondige sanering van het dok zich opdringt. De saneringskosten worden op 10 miljoen euro geschat (september 2010).

Vanaf het voorjaar 2013 werd een communicatie/informatiecampagne opgestart voor de woonbootbewoners en geïdentificeerde booteigenaars over de sanering van het Lobroekdok. Er werden op verschillende tijdstippen drie aangetekende bewonersbrieven verstuurd. De eerste brief gaf uitleg over de sanering van het Lobroekdok en de gevolgen die deze werkzaamheden gingen hebben op de situatie van de aanwezige boten. Vervolgens werd een uitgebreide informatiebrochure verstuurd, die o.a. verschillende mogelijkheden aangaf voor het zoeken naar andere ligplaatsen. De laatste communicatie kondigde de plaatsing van 2 boeienlijnen aan en de instelling van een doorvaartverbod naar het Lobroekdok.

Momenteel zijn ca. 90 % van de booteigenaars in kaart kunnen worden gebracht en geïnformeerd. De stad Antwerpen en het OCMW volgt een aantal booteigenaars op waarvan vermoed wordt dat ze financiële moeilijkheden hebben Met de overige booteigenaars is BAM in overleg zodat zij zo snel mogelijk en ten laatste tegen september 2014 het dok verlaten zodat tijdig kan worden gestart met de saneringsoperatie. Om de timing van de eigenlijke sanering van het dok niet in het gedrang te brengen en woonbootbewoners duidelijk te maken dat het dok daarvoor effectief dient te worden ontruimd, zullen de 8 aanwezige wrakken zo

snel mogelijk worden geborgen en voor verdere verwerking getransporteerd naar een erkend sloper. Het bestek voor de verwijdering van de wrakken is momenteel in opmaak.

Op 11 oktober 2013 is de akte voor de overdracht van de gronden van de Stad Antwerpen naar BAM ondertekend. BAM is toen effectief eigenaar geworden van het Lobroekdok. Het bijzonder politiereglement Lobroekdok, goedgekeurd door de Vl. Reg. op 20 december 2013, is gepubliceerd op 24 januari 2014 in het BS. De inwerkingtreding ervan is voorzien vanaf 3 februari. Het bijzondere politiereglement voorziet dat BAM maatregelen kan opleggen die zij nodig acht en bij niet – naleving de opgelegde maatregelen zelf kan uitvoeren (vb. verwijdering). Het bijzonder politiereglement Lobroekdok is wat wrakken en achtergelaten vaartuigen betreft, te beschouwen als een uitbreiding van de Scheepswrakkenwet. De Scheepswrakkenwet voorziet o.a. dat wrakken éénzijdig door de betrokken overheid kunnen worden opgeruimd.

2.3.7. Afwateringskanaal Lobroekdok en IJzerlaanfietsbrug

Door de uitvoering van de Oosterweelverbinding wordt de huidige verbinding tussen Lobroekdok en Albertkanaal afgesloten en dient er een nieuw afwateringskanaal gebouwd te worden.

Voor dit afwateringskanaal lagen twee varianten voor:

1. Basisoplossing: een bevaarbaar afwateringskanaal naar het Albertkanaal, parallel aan de R1 met lozing ter hoogte van de spoorbruggen. De bouw van dit kanaal diende gelijktijdig te gebeuren met de bouw van de OWV.
2. Alternatieve oplossing op voorstel van de stad Antwerpen: een niet bevaarbaar afwateringskanaal via de IJzerlaan met aansluiting op het Asiadok, aanvankelijk de “Kempische Vaart” en nu het “IJzerlaankanaal” genoemd. De bouw van dit kanaal dient voorafgaand aan de bouw van de OWV te gebeuren (wegens minder-hinder: geen hinder op Slachthuislaan – IJzerlaan tijdens hoofdwerken).

De keuze is gevallen op de alternatieve oplossing “IJzerlaankanaal”.

Groot voordeel van het IJzerlaankanaal is dat dit zal bijdragen tot een betere ruimtelijke en leefkwaliteit van de omgeving en een positief effect zal hebben op de stadsontwikkeling in deze zone (water in de stad). Ook voor BAM biedt een voorafgaandelijke uitvoering van het IJzerlaankanaal een voordeel, gezien hierdoor de fasering van de werken eenvoudiger wordt.

Voor de bouw van het IJzerlaankanaal dient de IJzerlaanbrug afgebroken te worden en ook de nieuwe fietsbrug gebouwd. Hierdoor wordt de wegverbinding over de IJzerlaanbrug ca 2 jaar vroeger geëlimineerd, maar anderzijds zal de verbinding van Schijnpoortweg via Slachthuislaan en IJzerlaan naar Noorderlaan reeds definitief aangelegd zijn met een betere en stabiele verkeersafwikkeling, zeker ter hoogte van de kruispunten met de Noorderlaan en de Bredastraat (positief effect op minder hinder wegverkeer). Tenslotte biedt dit ook voor nv De Scheepvaart voordelen, daar door de afbraak van de IJzerlaanbrug het grootste resterende knelpunt (vernauwing kanaalbreedte en onvoldoende doorvaarthoogte) op het Albertkanaal sneller verdwijnt.

Tussen de stad Antwerpen, BAM, AWV en nv De Scheepvaart werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt voor de gelijktijdige realisatie van het gezamenlijk project van IJzerlaan/IJzerlaankanaal en IJzerlaanfietsbrug, en dit vóór de start van de hoofdwerken. De samenwerkingsovereenkomst werd goedgekeurd door het College en de Gemeenteraad van Antwerpen, door de Raad van Bestuur van BAM en door de Raad van Bestuur van nv De Scheepvaart, en ligt ter ondertekening bij de Stafdienst van AWV.

Hoofdkenmerken van de samenwerkingsovereenkomst:

- De totale investeringskost voor de bouw van het IJzerlaankanaal en de bijhorende herinrichting van de IJzerlaan van gevel tot gevel is duurder dan de investeringskost voor de bouw van een afwateringskanaal richting Albertkanaal. Deze meerkost zal door de stad Antwerpen gedragen worden. De opsplitsing van de werken tussen BAM en stad is vanuit deze visie opgemaakt:
    - BAM financiert het IJzerlaankanaal (exclusief de kespen) en uiteraard de IJzerlaan-fietsbrug;
    - de stad financiert de heraanleg IJzerlaan alsook de kespen bovenop de kaaimuren van het IJzerlaankanaal, de aanpassingen van de rioleringen, de verplaatsingen van nutsleidingen en de bouw van leidingenkokers, de schade- en/of herlocalisatievergoedingen van de watergebonden bedrijven langs het Lobroekdok (vnl. twee scheepsherstellers).
    - Ieder partij draagt de (nog niet gekende maar mogelijks belangrijke) kosten van eventuele bodemverontreinigingen die gekoppeld zijn aan het deel dat zij financiert.
- AWV zal de bevoegde Vlaamse minister voorstellen om de gewestweg IJzerlaan over te dragen aan de stad en zal daartoe een eenmalige overdrachtssubsidie voorstellen aan de stad als financiële regeling bij de overdrachtvan de IJzerlaan.
- Toekomstige eigendomssituatie - hoofdlijnen:
    - BAM: IJzerlaankanaal
    - stad: IJzerlaan, kespen IJzerlaankanaal, leidingenkokers
    - nv De Scheepvaart: IJzerlaanfietsbrug, oevers en kaaimuren Albertkanaal
- Partijen stellen zich gemeenschappelijke doelstellingen voorop inzake timing en budget. Partijen werken samen om het project binnen de beoogde timing en binnen het taakstellende budget te realiseren.
- BAM treedt op als opdrachtgevend bestuur en aanbestedende overheid voor het gezamenlijk project. BAM neemt de leiding van de werken op. De stad is medeopdrachtgever. BAM en stad zijn ieder voor hun eigen deel bouwheer.

De uitwerking van het gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaankanaal is opgestart begin augustus 2013.

De Werkgroepen Ontwerp, Communicatie, Nutsleidingen en Minder Hinder, en de Stuurgroep werden geïnstalleerd en opgestart.

De startnota werd goedgekeurd op de GBC van 19/11/2013.

De projectnota werd goedgekeurd op de GBC van 21/01/2014.

Het project werd ook besproken en goedgekeurd op de Commissie Openbaar Domein (13/01/2014) en op de Welstandscommissie (7/2/2014) van de Stad Antwerpen.

De bouwaanvraag is in opmaak.

De fase van ontwerp is opgestart.

De start der werken is voorzien begin 2015.

- De definitieve zuidelijke aanloophelling moet nog verder ontworpen worden rekening houdend met het recent gegeven dat de R1 als een tunnel het Albertkanaal zal kruisen in de toekomst. Dit onderzoek zal gevoerd worden in afstemming met de Oosterweelverbinding (voorontwerp-fase).

2.3.8. Bouwdok

Terug rekenend van de openstelling van de Oosterweelverbinding in juni 2022, is de uiterste startdatum voor de effectieve bouw van de tunnelelementen eind oktober 2017. Dit is dan ook de uiterste datum waarop een bouwdok moet ter beschikking staan. Op deze datum is geen speling meer mogelijk, zoniet vertraagt het project Oosterweelverbinding.

Dit biedt de mogelijkheid om de aannemer Oosterweelverbinding te betrekken in de bouw van het bouwdok en bijgevolg ook het voordeel om de verantwoordelijkheid maximaal bij één partij, zijnde de aannemer, te leggen. Dit betekent ook dat de investering in het bouwdok voor een groot deel in timing kan verlegd worden naar de hoofdwerken.

De locatie van het bouwdok moest dan uiterlijk eind januari 2014 gekend zijn. Op dat moment moet het traject opgestart worden om een project-MER team en een ontwerpteam aan te stellen en moet vervolgens de procedure van het project-MER opgestart worden. Deze datum gaat uit van minimale doorlooptijden voor de vergunnings- en aanbestedings-procedures en mag geenszins later vallen.

Rekening houdend met bovenstaande heeft het Politiek Stuurcomité op 6 november 2013 beslist de locatie Zeebrugge verder technisch te laten uitwerken.

In het SHIP-project (Strategisch HavenInfrastructuur Project) is voorzien in de verbreding en verdieping van een eerste deel van het Boudewijnkanaal in het havengebied van Zeebrugge. Deze werken zijn voorzien in een laatste fase van het SHIP, dit is vanaf ten vroegste 2020. De verbredingszone kan tussentijds aangewend worden voor een bouwdok en is groot genoeg om de 8 tunnelelementen in één fase te bouwen.

Deze oplossing voor het bouwdok maakt gebruik van de definitieve kademuur van het verbrede Boudewijnkanaal. Die kademuur moet dus op voorhand gebouwd worden wat een langere bouwduur van het bouwdok van minimum 18 maand impliceert. Dit betekent dat in deze optie de bouw van de kademuur ten laatste moet starten op 1 mei 2016, dus door een andere aannemer dan de aannemer voor de Oosterweelverbinding, die op dat ogenblik nog niet gekend is. De andere onderdelen van het bouwdok kunnen waarschijnlijk wel door de aannemer voor de Oosterweelverbinding gebouwd worden.

Het bouwdok is niet opgenomen in het project-MER SHIP zodat een aparte project-MER zal opgemaakt worden voor het bouwdok. Een studiebureau voor het Project-MER zal eerlang worden aangesteld.

De terreinen zijn reeds beschikbaar (Haven en/of Vlaams Gewest) zodat geen onteigeningen nodig zijn.

Met MBZ werd het bovenstaande besproken op 20 januari 2014. Deze oplossing wordt nu verder uitgewerkt..

2.3.9. Bijkomende opdrachten aan BAM om expertise ter beschikking te stellen

Nadat het Politiek Stuurcomité van 30/01/2013 het principe van deze bijkomende opdracht goedkeurde, werd rond quick wins en minder hinder de expertise van BAM aan AWV ter beschikking gesteld.

De Stuurgroep Impactmanagement en de werkgroepen komen op regelmatige, gestructureerde basis samen. De focus ligt hierbij op de coördinatie van de belangrijkste werken: Brabo 2, IJzerlaan, Ziekenhuis Netwerk Antwerpen, Quick Wins, Singel, Scheldekaaien, Bredabaan, Bruggen Albertkanaal, verbreding Albertkanaal, Wilmarsdonk- en Oosterweelbruggen,

Royerssluis, Oosterweel-verbinding en de bijhorende nutswerken. Ook over de impact van de werken op het Openbaar Vervoer is al voldoende gekend om de ontsluiting van de busstelplaatsen aan de Vaartkaai en de evaluatie van de mogelijke inzet van het openbaar vervoer als minder hinder maatregel globaal af te werken. De oefening rond de inzet van de Oosterweelsteenweg als alternatieve route leert ons dat de capaciteit van deze weg aan de beweegbare bruggen eerder zal dalen dan stijgen, maar dat er een mogelijkheid bestaat om het gebruik ervan te optimaliseren indien betrouwbare informatie over de beschikbaarheid van de bruggen kan verzameld en beschikbaar gesteld worden aan weggebruikers (bvb. via GPS).

2.3.10. Royerssluis

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

Hiertoe houdt de stuurgroep Royerssluis onder leiding van AMT, BAM op de hoogte van de voortgang in het dossier (zie ook hoofdstuk 3.5.1).

In de stuurgroep van 28 februari 2014 kwam de wens van het GHA aan bod om in de toekomst zeeschepen via de Royerssluis rechtstreeks in de zuidelijke haven toe te laten. Deze wens is actueel in verder onderzoek. De uitkomst hiervan zal dienen als randvoorwaarde voor de bescherming tegen aanvaringen van het tunneldak dat vlak voor de sluis gelegen is..

2.3.11. Protocollen

De stand van zaken werd weergegeven in de voortgangsrapportage van 5 december 2013. In vele gevallen bevatten deze protocollen zogenaamde klanteneisen die sinds 2010 aan wijzigingen onderhevig waren. Deze klanteneisen dienen definitief vastgelegd te worden alvorens RoTS zijn studieopdracht verder zet.

2.4. Projectteam financiering/structurering

2.4.1. Reorganisatie

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

Om dit risico af te dekken is het dossier voorgelegd worden aan de bevoegde diensten bij de Europese commissie.

De Vlaamse autoriteiten hebben de Commissie verzocht om te onderzoeken of de voorwaarden waaronder zij van plan zijn deze concessie rechtstreeks aan de vennootschap THL te gunnen met het Europees recht in overeenstemming zijn. Na onderzoek van de van de Vlaamse autoriteiten ontvangen informatie en de door de diensten van de Commssie gevraagde toelichting daarop, is de conclusie dat het juridische en institutionele kader waarbinnen deze gunning zou plaatsvinden geen problemen zou moeten opleveren wat de overeenstemming met het Europees recht inzake overheidsopdrachten betreft. Deze conclusie werd op 4 november 2013 door de Europese commissie per brief bevestigd.Om vervolgens de reorganisatie BAM/TLH mogelijk te maken, dienen minstens enkele voorwaarden vervuld te zijn :

- Een voldoende robuust financieel model dat de financiële haalbaarheid aantoont en met voldoende zekerheid de noodzakelijke kapitalisatie bepaalt;
- Een akkoord van het INR dat de kapitalisatie van TLH als een investering (participatie) wordt beoordeeld en niet als een ESR aanrekenbare uitgave en dat de concessieovereenkomst voldoet aan de ESR-voorwaarden.

Om vervolgens de concessie-overeenkomst te onderhandelen en af te sluiten, moet ook voldaan zijn aan de volgende voorwaarden :

- De volledige kapitalisatie van TLH (met schema en waarborgen voor volstorting);
- Het verkrijgen van de gewestwaarborg (opgenomen in het BAM-decreet, modaliteiten vast te leggen door Vlaamse regering);
- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake de toepassing en verantwoording van de toltarieven;
- Een finale uitspraak over de verdere behandeling van de lopende onderhandelingsprocedure Oosterweelverbinding en een duidelijk zicht op de implicaties hiervan op de concessiestructuur en het financiëel model.

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

2.4.2. Financieel model

De conclusies van het financieel model voor de zogenaamde “Base Case” werden in de vorige rapportages toegelicht. De Base Case (versie 2011) gaat ervan uit dat TLH met 740 miljoen euro gekapitaliseerd wordt. Hiervoor is volgens de toenmalige kasstroomanalyse 440 miljoen euro middelen beschikbaar bij BAM, en is er een additionele kapitalisatie van 300 miljoen euro door het Vlaamse gewest (aannames Base case, prijspeil 1 januari 2010).

Op basis van de finale overeenkomsten met de stad en de haven, de finale resultaten en sensitiviteitsanalyse van de verkeersmodellen van het Vlaams Verkeerscentrum (versie 3.5.3+) en de uiteindelijke impact van de financiële afwikkeling van de lopende Masterplanprojecten bij BAM, werd het financieel model geactualiseerd. De resultaten van deze actualisatie (Base case versie 2012) bevestigen de stand-alone rendabiliteit van het project. Het financieel model bleek zeer robuust met een gering uitwinningsrisico op de gewestwaarborg.

Inmiddels is het financieel model opnieuw geactualiseerd aan de voortschrijdende marktomstandigheden en aan een financiering met beperkte gewestwaarborg. Deze beperking is enerzijds gevraagd in het Projectteam Financiering teneinde de garantiepositie van de Vlaamse overheid te verbeteren, en anderzijds nodig omwille van de verstrenging van de nieuwe ESR-richtlijnen. Het financieel model gaat uit van de (ESR-conservatieve) aanname dat zowel het ingebrachte kapitaal als het gewaarborgd vreemd vermogen samen lager zijn dan 50% van de totale benodigde financiële middelen voor de realisatie van het project.

Twee jaar geleden werd de financiering met een dergelijke beperking van de gewestwaarborg door de adviseurs als niet haalbaar geacht, gelet op de toenmalige marktomstandigheden. Deze omstandigheden zijn verbeterd, er is een groeiende interesse in infrastructuurprojecten

bij diverse financiële instellingen en investeerders en er zijn nieuwe instrumenten beschikbaar, zoals het Project Bond initiative van de EIB (Credit enhancement).

De nieuwe Base case (versie 2013) toont positieve en robuuste resultaten : de verhouding vreemd versus totaal vermogen (gearing) is aanvaardbaar, de schulden kunnen ruim binnen de looptijd van de concessie worden terugbetaald, het rendement op het eigen vermogen bedraagt 9,2% en valt ruim binnen een marktconforme bandbreedte van 7,5 à 10 % voor soortgelijke projecten. Uit de analyse van de base case en de sensitiviteiten blijkt ook dat het risico op afroeping van de Gewestwaarborg zeer beperkt is. Het financieel model toont zich inherent robuust en in staat om een schok op te vangen zonder dat meteen toevlucht gezocht zal moeten worden tot het aanspreken van de Gewestwaarborg.

Het is hierbij essentieel dat TLH voldoende gekapitaliseerd is op het ogenblik dat de financiering wordt aangetrokken. De kapitaalsstructuur van TLH kent, ten opzichte van de vorige rapportage, een verdere versterking door het gewijzigde risicoprofiel van de aan te trekken financieringen door sterke inkrimping van de onderstelde Gewestwaarborg. De geldverstrekkers willen een groter financieel buffervermogen zien (circa 25% van de totale financiering) bij aanvang van constructie ten opzichte van een financieringsstructuur waar een volledige Gewestwaarborg zou worden aangenomen. Het financieel model gaat uit van een kapitaalsverhoging bij TLH ten bedrage van circa 1065 miljoen euro, zijnde ongeveer 300 miljoen hoger dan in de vorige analyse.

In de huidige structuur zal TLH in de loop van 2016 een beroep doen op de financiële markten voor het aantrekken van ruim 2 miljard euro aan niet gewaarborgde financiering met een achterliggend bouw- en vraagrisico. Recente gesprekken met leidende financiële instellingen bevestigen dat een dergelijk beroep onder de huidige marktomstandigheden een redelijke kans van slagen heeft.

De Base case toont aan dat het Oosterweeldossier, zoals het nu is afgebakend, kan gedragen worden door de toekomstige tolinkomsten, zoals deze blijken uit de verkeersscijfers van het Vlaamse Verkeerscentrum. De financieel adviseur van BAM ziet ruim voldoende basis om BAM toe te laten de onderhandelingen met TLH als kandidaat-concessienemer op te starten op basis van dit geactualiseerde financieel model.

INR/Eurostat

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

Een voortgangsrapportage is in opmaak en beschrijft de stappen sinds het voorjaar 2010, waaronder de opmaak en verfijning van het financieel model en de decretale uitwerking voor het verstrekken van de gewestwaarborg. Een eerste ontwerp van rapportage is einde 2012 voorgelegd aan INR voor bespreking en finalisering in de loop van januari 2013. Eurostat trekt echter de beperking op gewestwaarborgen voor Publiek-Private Samenwerking (lager dan 50%) door naar de Concessies. Het is daarbij in het geval van nv TLH niet duidelijk of het ingebrachte kapitaal (door de Vlaamse overheid) eveneens meetelt in het bepalen van de 50% grens, dan wel of deze 50% grens enkel slaat op de externe financiering. In overleg met het INR is besloten tot een ESR-conservatieve aanname en dienen dus het ingebracht kapitaal en het gewaarborgd gedeelte van de financiering samen lager te zijn dan de 50% grens.

Op basis van het aangepaste financieel model (zie hoger) werd de INR-rapportage aangepast en opnieuw ingediend op 17 maart 2014.

2.4.3. EIB

De contacten met de EIB worden voortgezet teneinde de financiële structurering (financieel model) af te stemmen op de verwachtingen en mogelijkheden van de EIB. Er zijn inmiddels meerdere sessies op technisch niveau geweest, in het kader van de financiële analyse en het opstellen van het financiële model. De participatie van de EIB kan de vorm aannemen van een banklening (beperkt in de bouwfase tenzij gewaarborgd) of een ondersteuning van een obligatielening (Project Bond Initiative : first loss garantie van 20% op het geleend kapitaal met een maximum garantie van 200 miljoen euro. Dit initiatief ondersteunt dus maximaal 1 miljard euro aan obligaties.). Het geactualiseerde financieel model gaat uit van de tweede optie (Project Bond Initiative).

2.5. Planning

De algemene planning op hoofdlijnen wordt regelmatig intern geactualiseerd op basis van onder meer de meest recente informatie en verdere detaillering van de lopende studies en voorbereidende werken.

Als bijlage gaat de huidige planning van de procedures, van de studies en van de aanbesteding tot aan de start van de hoofdwerken.

De volgende vaststellingen worden genoteerd:

- Het studiebureau RoTS heeft zijn werkzaamheden gestart op 15 mei 2012. Het Conceptontwerp werd in april 2013 opgeleverd. Het voorontwerp start in mei 2014.
- Van belang is de opstart van de studie Linkeroever en Scheldetunnel die inhoudelijk bepaald wordt door een beslissing in het Noriant-dossier.
- Meerdere elementen liggen op het kritieke pad en worden dus bepalend in de timing voor de start der werken, onder meer:
    - De procedure voor de opmaak van het GRUP.

      Voor wat betreft de GRUP Oosterweelverbinding werd het voorontwerp GRUP, na overleg met Ruimte Vlaanderen, verstuurd op 19 februari 2014 aan de adviesinstanties. De voorlopige vaststelling is voorzien op 4 april 2014.
    - De uitvoering van de voorbereidende werken en de werken aan nutsleidingen.

      Uit het Conceptontwerp blijkt dat de studie en uitvoering van de verschillende voorbereidende werken, zowel aan afvoerleidingen, waterhuishouding als nutsleidingen, op het kritieke pad ligt. Dit enerzijds gezien de omvang van de werken en anderzijds gezien ze (grotendeels) consecutief moeten uitgevoerd worden

      Ook het bouwrijp maken van de terreinen (verwerven, afbreken en eventueel saneren) voor deze werken ligt op het kritieke pad.

      Ook voor Linkeroever volgt uit de planning dat de voorafgaandelijke voorbereidende werken (voornamelijk Fluxys-pijpleidingen en IMEA-MS-kabels) kritiek zijn. Wel liggen de randvoorwaarden van de verplaatsingen reeds vast en zijn de risico's hier beperkter.
- Op basis van de algemene planning werd door BAM dieper ingegaan op mogelijke risico's die vertragend kunnen werken.
  Aldus komen o.m. in beeld:

- Het aanstellen van het team voor het Project-MER;
- Het vastleggen van de klanteneisen;
- Het voorontwerp en ontwerp;
- Het dossier Noriant;
- De randvoorwaarden in de omgeving Royerssluis;
- De onteigeningen voor voorbereidende werken, inclusief mogelijke verontreinigingen;
- Het geven van verplaatsingsbevelen;
- Het voorafgaand archeologisch onderzoek.

• De keuze van de locatie van het bouwdok genomen in het Politiek Stuurcomité van 6 november 2013 (zie hoger) heeft als gunstig resultaat dat het bouwdok zich niet meer op het kritieke pad bevindt.

2.6. Kostprijs en financiering

In het eindrapport van. 22 september 2010 van de Projectleider aan het Politiek Stuurcomité wordt de raming (prijspeil 01/2010) uitgebreid weergegeven.

Het studiebureau RoTS heeft bij de eerste fase van zijn opdracht de raming van de kostprijs rechteroever opgesteld (prijspeil 10/2012). Deze werd vervolgens hernomen door een derde partij (Arcadis Nl BV). Beide ramingen verschillen niet significant. Bovendien brengen ze de raming van september 2010 niet in het gedrang dankzij de doorgevoerde optimalisaties.

Eind 2013 zag de kostprijs er uit als weergegeven in onderstaande tabel. De "haalbaarheidsstudie" is de studie uitgevoerd door TV SAM in 2010; het "conceptontwerp" is de eerste (optimalisatie)fase van de studie van RoTS van 2013.

(mln €)	**Haalbaarheidsstudie**		**Conceptontwerp**	**verschil**
prijspeil	*01/2010*	*10/2012*	*10/2012*	*10/2012*
index	*100*	*108*		
Linkeroever/Scheldetunnel	877	947	947	0
Rechteroever	2188	2363	2050	-313
Totaal	**3065**	**3310**	**2997**	**-313**
Algemeen totaal	**3249**	**3509**	**3196**	**-313**

De optimalisaties hebben geleid tot een besparing van netto 313 miljoen euro (prijspeil 10/2012). Het gaat om het toepassen van Cut & Covertunnels in de kanaalzone, het toepassen van het principe van polderconstructies en een reeks andere optimalisaties.

Nadat het Politiek Stuurcomité begin 2013 het verder onderzoek naar de kruising R1/Albertkanaal d.m.v. een tunnel toeliet, heeft de Vlaamse Regering die op 14 februari 2014 aanvaard in haar beslissing van de Oosterweelverbinding. Deze oplossing brengt echter een meerprijs van circa 185 miljoen euro met zich (onzekerheidsmarge 15 %) evenals extra onderhoudskosten ten belope van 2,8 miljoen euro per jaar.

De besparing wordt hierdoor gereduceerd tot circa 128 miljoen euro.

Naast deze geschetste kostprijs dient nog rekening gehouden te worden met de kosten van bijhorende milderende maatregelen, c.q. flankerend beleid. De meeste milderende

maatregelen werden echter reeds meegenomen in bovenvermelde projectraming. Een beperkt aantal, bijkomend in het kader van het Plan-MER gedefinieerde milderende maatregelen, dient nog toegevoegd te worden.

Het uitgangspunt blijft dat alle milderende en flankerende maatregelen toegewezen aan het project, alsmede de gekozen uitvoeringsvarianten, begrepen zijn in het taakstellend budget zoals bepaald door de Vlaamse regering in september 2010, op basis van de haalbaarheidsstudie van TV SAM (zie hoger). De keuze van de uitvoeringsvariant voor de kruising Albertkanaal met een tunnel, en de beperkte bijkomende milderende maatregelen, kunnen in dit taakstellend budget nog opgevangen worden dankzij de gerealiseerde besparingen in het conceptontwerp van Rechteroever.

Tegen 4 april 2014 wordt aan de Vlaamse Regering een nota voorgelegd met de uiteindelijke bijkomende budgettaire weerslag van de milderende en de flankerende maatregelen.

Vermeld uitgangspunt vormde tevens de basis voor het financieel model. Het financieel model is voorzichtigheidshalve steeds van de investeringskost uit de haalbaarheidsstudie blijven uitgaan, en had dus geen rekening gehouden met besparingen die RoTS in het conceptontwerp voor rechteroever had gerealiseerd. De financiële haalbaarheid is onderzocht van de concessie op basis van de investeringskosten voor de Oosterweelverbinding zoals deze ten laste van de concessie worden gelegd, ten bedrag van 2.830,2 miljoen euro (prijspeil januari 2010). De bijdrage van de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bedragen samen 350,3 miljoen euro (prijspeil januari 2010). BAM staat in voor de verwerving van de gronden en de sanering Lobroekdok, samen goed voor circa 65,6 miljoen euro (prijspeil januari 2010) en uit de overdracht van de gewestwegen aan de stad Antwerpen volgt een bijdrage van 2,5 miljoen euro. Dit geeft een totale projectkost van 3.248,6 miljoen euro (prijspeil januari 2010).

2.7. Risicobeheersing

Op de geactualiseerde algemene planning wordt intern door het Werkcomité regelmatig een analyse uitgevoerd op hoofdlijnen over de risico's en mogelijke knelpunten die de algemene planning sterk kunnen beïnvloeden.

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

Te vermelden zijn de risico's opgesomd in hoofdstuk 2.5..

2.7.1. Risico's RoTS

Een goede uitvoering der werken is voor een groot deel afhankelijk van een goede voorbereiding en goede inventarisatie van, en onderzoek naar, de bestaande toestand. Niet alleen is dit noodzakelijk om een goed ontwerp te kunnen maken, dit is ook noodzakelijk vanuit risico-overwegingen. Daarnaast zijn er ook een aantal onderzoeken die kunnen leiden tot verdere optimalisatie van het voorliggende ontwerp. Rekening houdend met de planning van de studies is het noodzakelijk om de terreinonderzoeken in 2014 af te ronden.

Een aantal onderzoeken is momenteel in uitvoering of reeds uitgevoerd:

- het grondmechanisch onderzoek is in uitvoering: boringen en sonderingen, tot 50m diep, werden reeds gedeeltelijk uitgevoerd en laboproeven werden opgestart

- de opmaak van een onderzoeksprogramma voor milieuhygiënisch bodemonderzoek is lopende en een aantal specifieke onderzoeken, op reeds gekende vervuilde locaties, zijn in uitvoering of zelfs al afgerond

- een historisch onderzoek van het Projectgebied onder andere in het kader van explosievenonderzoek en in het kader van onderzoek naar de ligging van oude infrastructuren is afgerond. Verder onderzoek d.m.v. magnetometrisch en radaronderzoek kan nu volgen.

- Modelmatig onderzoek (aan de hand van computermodellen) naar de dimensionering van de strandingsberm in het Amerikdok is in uitvoering. Momenteel werd de kalibratie van het model afgerond. De impact van een mogelijke reeks zeeschepen is in onderzoek.

Voor andere onderzoeken zoals onderzoek naar de exacte ligging van leidingen en constructies, onderzoek naar de bouwkundige constructies, archeologisch vooronderzoek,… wordt momenteel het proevenprogramma opgesteld en dient de uitvoering op het terrein nog opgestart te worden.

Een belangrijk onderzoek is de uitvoering van een “Proefopstelling heiproef en bouwkuip”. Een eerste hoofddoel van deze proef is het testen van de installeerbaarheid (en recupereerbaarheid) van damplanken en van funderingselementen/slibwanden en dit rekening houdend met de glauconiethoudende zanden en Boomse klei en met de specifieke omstandigheden van de vooropgestelde uitvoeringsmethodieken. Een tweede hoofddoel is het verzamelen van grondkarakteristieken en het monitoren van het gedrag van de Boomse klei tijdens ontgraving. Het gedrag van de Boomse klei betreft onder andere een onderzoek naar de aanpassingen van de waterspanningen bij ontgraven en het zwelgedrag. Deze informatie is noodzakelijk voor de verdere uitwerking van het ontwerp, geeft mogelijks nog aanleiding tot kostenoptimalisaties, en reduceert de vastgestelde risico’s voor het aanbrengen van diepwanden.

De proefname omvat het inbrengen van elementen (damplanken, combiwand en slibwand) tot op grote diepte (in Boomse klei en glauconiethoudende zanden) alsook een proefontgraving en –bemaling. Een eerste proefzone is voorzien ter hoogte van het oude gebouw “Kusters”, langs het Albertkanaal tussen spoorweg en R1 (enkel proef naar heibaarheid). De tweede proefzone is voorzien ter hoogte van het oude voetbalterrein op het Noordkasteel. Na het proefproject wordt het terrein in originele staat hersteld.

Deze proefneming (evenals de voorbereidingen) verloopt in samenwerking met Afdeling Geotechniek en WTCB. De werken zijn gepland zijn gestart in januari 2014 en zullen circa 14 maanden duren. Het geraamde investeringsbedrag bedraagt circa 3,2 miljoen euro.

Dit proefproject zal niet alleen ontwerptechnisch waardevolle informatie bieden, maar ook ten aanzien van de uitvoering, uitvoeringstermijn, aanbesteding, financiering, verzekerbaarheid en risicoverdeling van de werken. De bekomen informatie is tevens nuttig voor andere soortgelijke werken op rechteroever, zoals de renovatie van de Royerssluis.

Op dit ogenblik zijn de heiproeven op de damplanken en buispalen achter de rug. Boringen voor de installatie van meetapparatuur zijn volop aan de gang en zullen duren tot medio april.

2.7.2. Planningsrisico's

De huidige planning werd hierboven meegedeeld. Het Werkcomité moet vaststellen dat verschillende onderdelen vandaag belangrijk zijn indien de start der hoofdwerken plaats vindt in de loop van 2016.

Aandachtspunten zijn aldus, zoals reeds meegedeeld:

- Bij de plannings- en vergunningsprocedures: GRUP, Project-MER, …
- De grondverwerving, afbraak en sanering;
- De voorbereidende werken: nutsleidingen zone Schijnpoort, afwatering Lobroekdok m.i.v. afbraak Ijzerlaanbrug

3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u een overzicht van de projecten waarvoor entiteiten van het Beleidsdomein MOW verantwoordelijk zijn. Achtereenvolgens worden de projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, nv De Scheepvaart en de afdeling Maritieme Toegang en de fietsprojecten besproken.

3.2. Agentschap Wegen en Verkeer

3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Het Meetnet Vlaanderen is verder uitgebouwd.

Een aantal spitsstroken werden gerealiseerd. Begin maart startte de aanleg van de spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen en Brecht. In de projectfiche DVM die als bijlage bij dit voortgangsrapport is gevoegd, wordt in detail ingegaan op de lopende en geplande DVM-projecten.

3.2.2. Poort Oost

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

De procesarchitectuur van Poort Oost werd aanvaard op het interbestuurlijk overleg (IBO) van 10 juli 2012. Het kernteam komt circa maandelijks samen.

Het doel is de MER-procedures op elkaar af te stemmen en de communicatie te coördineren.

Tijdens de afgelopen periode gingen er 3 vergaderingen van het kernteam door met vertegenwoordigers van de projecten.

Binnen het communicatieplan van de Oosterweelverbinding werd door de stad Antwerpen een informatiesessie voor burgers georganiseerd in december 2013

E34/E313

Het ontwerp eindrapport van de Plan-MER E313 is bijna afgerond. Omdat voor dit dossier het integratiespoor werd gevolgd is AWV genoodzaakt een nieuwe terinzagelegging te organiseren. Na deze terinzagelegging zal het Plan-MER gefinaliseerd worden.

A102 / R11bis

Het Plan-MER voor de A102/R11bis is opgestart in augustus 2013 met de gunning aan het studiebureau. In september 2013 vonden een uitgebreide informatiecampagne en infomarkten plaats (zie www.poortoost.be). De terinzagelegging voor het Plan-MER vond plaats van 15 januari 2014 tot en met 14 februari 2014. De richtlijnenvergadering vond op 10 maart 2014 plaats.

3.2.3. Brug Geel Oevel

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

Dit project verloopt volgens planning. Vanaf 30 september 2013 kan het verkeer bij Geel-West gebruik maken van de fly-over van de Noord-Zuid Kempen en van de brug over het Albertkanaal.. Van vrijdag 23 november tot en met maandag 26 november is de nieuwe brug over het Albertkanaal ingevaren. Vanuit Gent werd de brug per schip over het water aangevoerd. De komende maanden wordt de nieuwe brug uitgebouwd tot een tuibrug. Vanaf 4 december verrijzen de 2 hoge pylonen waaraan het brugdek met kabels bevestigd zal worden en die mee het uitzicht van de omgeving zullen bepalen.

3.2.4. Waasland

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. Dit plan-MER voor de parallelwegen zal rekening houden met de mobiliteitsstudies die in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding werden uitgevoerd.De studie is in het Investeringsprogramma 2014-2016 opgenomen. Het voorstel tot gunning kan binnen enkele maanden worden ingediend.

Deze werken starten ten vroegste in 2016.

3.2.5. N49

Voor dit project is het volgende deelproject reeds uitgevoerd: fietspad Aalstgoed – N434.

Het ontwerp voor de brug in de Stoepestraat N448 over N49 te Assenede en de aanleg van een ventweg werd uitgewerkt en onteigeningsprocedure werd opgestart. Door de Provincie Oost-Vlaanderen werd in 2013 een RUP-procedure en plan-MER studie opgestart voor de realisatie van een bijzonder economisch knooppunt vlakbij het project, en daarom werd het ontwerpproces voor de ontsluitingsweg naar de R4 on hold gezet. Deze ontsluitingsweg maakte tot op heden deel uit van het deelproject ‘brug over N49 ter hoogte van de N448 – Stoepestraat en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4’. Omdat de dossiers ‘brug’ en ‘ontsluitingswegweg’ elk hun eigen timing zullen krijgen wordt dit deelproject in de verdere rapportering in twee aparte deelprojecten opgesplitst, zonder impact op de kostenraming.

Het ontwerp voor de brug in de Stroomstraat over N49 te Assenede werd uitgewerkt. De onteigeningsprocedure werd opgestart.

Dit project en de aanleg van ventwegen of ingrepen die nodig zijn op de N49 zelf voor de omvorming tot autosnelweg (vangrails, doorsteken in middenberm dichtmaken, …) zijn opgenomen op het investeringsprogramma 2014-2016.

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure is lopende. Het plan-MER zal in 2014 worden voorgelegd voor goedkeuring. Nadien moet een gewestelijk RUP opgemaakt worden.

Voor de tunnel N455 onder N49 te St. Laureins werd het aanbestedingsdossier gefinaliseerd. De grondverwervingen zijn in uitvoering, en de voorbereidende werken door nutsmaatschappijen zijn opgestart. De stedenbouwkundige vergunning werd bekomen.

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 zal in 2014 zal de noodzakelijke planMER-studie worden uitgevoerd.

Nauw samenhangend met de N49 is er de aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge die van start ging in maart 2014 en die3,5 jaar zal duren.

3.2.6. R4 Gent

Het omvormen van de R4 oost is in uitvoering. (zie projectfiche als bijlage). De tijdelijke aanpassingen aan het kruispunt R4-N424 en de fietsbrug (knooppunt 9) zijn afgerond. Medio 2014 start de bouw van het complex Langerbruggestraat (knooppunt 8). Hiervoor is 12,5 miljoen euro voorzien op het programma 2014.

De uitvoering van alle andere projecten (complexen en ongelijkgrondse kruispunten) op de R4 Oost en West zal vanaf 2016 uitgevoerd worden via Publiek Private Samenwerking. De Vlaamse Regering heeft nl. op 18 oktober beslist om Via Invest de opdracht te geven dit dossier op te starten. Voor de opmaak van referentieontwerpen is 3 miljoen euro voorzien in 2014.

3.2.7. Spaghettiknoop

De start van de ondersteunende studie en de opmaak technisch voorstudie, voorafgaand aan de MER-procedure, werd aanbesteed. De MER-procedure zal tussen eind 2014 en eind 2015 lopen.

3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)

In overleg met het kabinet van gouverneur Berx en de besturen van Edegem en Kontich werd beslist om de studie N1-171 ‘on hold’ te plaatsen tot er meer duidelijkheid volgt over het locatiealternatief in het MER A102/R11.

3.2.9. Doortrekking N171

Deelproject 1 betrof de realisatie van de brugdekken boven de A12. Deze werken werden in 2007 uitgevoerd.

Deelproject 2 betreft de realisatie van de ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 naar industriezone Krekelenberg. Dit deel is ondertussen aanbesteed en in uitvoering. De afwerking is voorzien tegen het bouwverlof van 2015. In de projectfiche kan u gedetailleerde timing vinden.

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 dit gedeelte is een projectnota beschikbaar. Het gedetailleerde ontwerp moet nog opgemaakt worden. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende.

3.3. De Lijn

Zoals voorgesteld op de rapportering van 30 mei 2013 werd aan de hand van de MKBA’s de juiste prioriteit bepaald voor de tramprojecten. Beslist werd de tramuitbreidingen Mortsel – Edegem – Kontich en Antwerpen Kiel – Wilrijk – in- en uitrittencomplex E19 Drie Eikenstraat te activeren.

Het studiebestek voor de beide tramprojecten werd in december door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd. Deze opdracht zal eerstdaags in de markt worden geplaatst. De toewijzing voor deze studieopdracht zal vóór het bouwverlof 2014 gebeuren.

Het tramproject Beveren moet afgestemd worden op de herinrichting van de N70 in Beveren. Het agentschap Wegen en Verkeer gaat na hoe op korte termijn de studie voor het herinrichten van deze gewestweg heropgestart kan worden.

3.4. De Scheepvaart

nv De Scheepvaart is ingevolge de beslissing van de Vlaamse Regering van 29 september 2010 projecteigenaar van 22 bruggen waarvan :

- één te herbouwen spoorbrug
- één nieuwe brug (brug Kruiningestraat)
- vier wegbruggen die kunnen worden aangepast
- zestien wegbruggen die integraal dienen te worden herbouwd

3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart

De volgende bruggen werden door BAM aan nv De Scheepvaart overgedragen: Theunisbrug, brug Deurne-Bal, Hoogmolenbrug en brug Kruiningestraat. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 maart 2012 inzake de overdracht van de Noorderlaanbrug was ook de verkoop van de al uitgevoerde studies en de beschikbare relevante documenten van deze vier bruggen van BAM aan nv De Scheepvaart vervat. Na de overdracht zet nv De Scheepvaart deze projecten verder.

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

De uitvoering van deze vier brugprojecten maken sindsdien deel uit van de projectplanning van nv De Scheepvaart.

3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020

Algemeen

De beslissing van de Vlaamse Regering in 2010 om de scope van het Masterplan Antwerpen uit te breiden hield in dat de verhoging van alle bruggen tussen Meerhout en Antwerpen werd toegevoegd aan het Masterplan 2020.

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse regering om voor de herbouw van 15 bruggen over het Albertkanaal Via-Invest opdracht te geven om deze, in overleg met nv De Scheepvaart, voor te bereiden voor realisatie als PPS-project. Deze beslissing maakt het mogelijk het globale project voor het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal uit te voeren met als streefdatum 2020.

nv De Scheepvaart en Via-Invest hebben onderlinge afspraken gemaakt omtrent de technische en juridisch-administratieve uitwerking van het PPS-project en sluiten hiervoor een samenwerkingsovereenkomst af. De uitwerking van beide luiken is aangevat.

Zeven bruggen van het Masterplan 2020 maken deel uit van het PPS-project : brug Deurne-Bal, Hoogmolenbrug Schoten, brug Herentals-Lier, brug Herentals-Herenthout, brug Geel-Stelen, brug Eindhout en brug Meerhout-Vorst.
Qua timing gaat nv De Scheepvaart er van uit dat beide clusters vanaf einde 2015 in de markt kunnen worden gezet. De uitvoering van de 15 bruggen is dan te situeren binnen de periode

2016-2020. Voor de zeven bruggen van het Masterplan die deel uitmaken van het PPS-project werd, in afwachting van de verdere uitwerking van het project, in de projectfiches voor alle bruggen (voorlopig) als startdatum 2016 en als einddatum 2020 vermeld.

De overige bruggen van het Masterplan 2020 zullen vanuit de investeringsprogramma's van nv De Scheepvaart worden gerealiseerd met reguliere middelen.

Gelet op de beslissing inzake de realisatie van een aantal bruggen via PPS, stelde nv De Scheepvaart de planning voor de realisatie van een aantal van de andere brugprojecten bij en paste de fiches aan (cfr. voortgangsrapportage 5/12/2013). Nv De Scheepvaart zal zich voor de voorbereiding van deze PPS-contracten extern laten ondersteunen. Deze overheidsopdracht werd gepubliceerd.

Specifiek

Stand van zaken :

- De herbouw van de brug Grobbendonk werd in 2010 aangevat en in december 2012 voltooid;
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst is in uitvoering (aanvang februari 2012);
- De werken aan de sluisbrug Olen zijn in uitvoering;
- De herbouw van brug Viersel werd aangevat in februari 2013;
- De aanpassing van de brug van de E34 in Oelegem werd aangevat in Q3 2013.
- De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd aangevat in Q3 2013.
- De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul wordt aangevat in Q1 2014;
- De verhoging van de Houtlaanbrug in Wijnegem wordt aangevat in Q2 2014..

In het kader van de TEN-T Annual Call 2011 kende de Europese Commissie voor de herbouw van vijf bruggen (sluisbrug Olen, Viersel, Olen-Hoogbuul, Meerhout-Veedijk en brug E34) 10 % subsidie toe.

In het kader van de TEN-T Annual Call 2012 kende de Europese Commissie voor de aanpassing van de Houtlaanbrug 10 % subsidie toe.

3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)

3.5.1. Royerssluis

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen. De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

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

Het Waterbouwkundig labo rondde een eerste studie van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis af. Een bijkomende studie met vullen via omloopriolen werd opgestart.

De bestaande MKBA (2003) werd in 2013 geactualiseerd. Het eindrapport van deze actualisatie is eind 2013 aan de begeleidingsgroep overgemaakt. Momenteel verwerkt het studiebureau de opmerkingen van het bestuur tot een finale versie.

Ondertussen werden de nutsleidingen in kaart gebracht en is bijkomend bodemonderzoek bezig. Met erfgoed wordt overlegd in verband met het behoud van de sluisgerelateerde gebouwen en rio-link herbekijkt de herlokalisatie van het pompstation Sloepenweg.

De voorontwerpstudie van de sluis met bijhorende toegangsgeul werd afgerond. Met het oog op het opstarten van de werken in 2016 door het GHA is op de tuurgroep gevraagd om verder te werken aan een ontwerp voor de 36 meter variant. Deze studie moet eind 2014 afgerond zijn.

Ondermeer op basis van de definitief afgeronde MKBA zal een beslissing worden genomen over de te bouwen variant (2, 27 of 36 meter).

De invloed van de werken van de Oosterweelverbinding wordt in nauwe samenwerking met BAM en het betreffende studiebureau mee bekeken.

3.6. Fietsprojecten

In het Masterplan 2020 werden de opgestarte fietsprojecten behouden en uitgebreid met 5 bijkomende routes. Ook hiervoor werd gefocused op routes die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), routes met een aanzienlijke lengte en een cruciale rol in het netwerk, routes die aansluiten op andere Masterplan-projecten en routes die een rol kunnen spelen in het kader van impactmanagement.

Deze nieuwe routes liggen quasi volledig op wegen in het beheer van de lokale overheden of los van bestaande wegen (bv. langsheen spoorlijnen). Voor deze nieuwe routes kunnen de reguliere subsidies worden gebruikt zoals voor de reeds opgestarte projecten. Fietspaden langsheen gemeentewegen die een onderdeel zijn van het BFF kunnen voor maximaal 80% van de bouwkost (40% door de provincie en 40% door het Vlaams Gewest) worden betoelaagd via het Fietsfonds. Voor aanzienlijke delen zijn er interacties met bijvoorbeeld herinrichting van dorpskernen, rioleringen. Voor andere delen (verbindende wegvakken of fietswegen langsheen spoorlijnen) zal de besluitvorming eenvoudiger zijn, mogelijk kunnen deze in de timing naar voor worden geschoven. Het initiatief ligt bij de wegbeheerders, namelijk (meerdere) lokale besturen.

Voor de projecten ‘Gordel randgemeenten’, ‘Spoorlijn Lier-Antwerpen’ en ‘Vremde – Borsbeek – Berchem ‘ werd in opdracht van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement MOW een startnota opgemaakt. Het initiatief voor de realisatie ligt momenteel bij de lokale besturen.

Voor de route langsheen het Albertkanaal kan nv De Scheepvaart optreden als bouwheer in het kader van de werken voor de verruiming van het Albertkanaal en het verhogen bruggen Albertkanaal. De bijkomende inspanningen voor de aanleg van de fietspaden zijn eerder beperkt. De totale kostprijs wordt geraamd op 1,8 miljoen euro. Nv De Scheepvaart zal stelselmatig dit fietspad aanleggen in het kader van de verschillende deelprojecten voor de verbreding van het Albertkanaal en de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal.
De aanvang van de eerste deelprojecten is gepland vanaf einde 2014.

De vervollediging van het ‘Ringfietspad’ heeft sterke interactie met tal van bovenlokale (Masterplan-) projecten zoals o.a. Oostwerweelverbinding, IJzerlaanbrug en Spaghettiknoop.

BIJLAGE 1:

Overzichtstabel

Bij de ramingen in onderhavige tabel dient benadrukt te worden dat deze gebaseerd zijn op de huidige administratieve stand van het dossier. Een correcte raming is slechts mogelijk nadat alle vereiste procedures werden doorlopen en het aanbestedingsbundel is opgemaakt. Onderstaande bedragen dienen dan ook als indicatief gezien te worden. Deze ramingen zijn tenzij anders vermeld allen gebaseerd op prijspeil 2010.

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Raming 27/03/2014 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Oosterweelverbinding						
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	**3050**	**3065**	**3065**	BAM	PPS	plan-MER afgerond, GRUP in voorbereiding detail raming zie voortgangsrapport dd. 27/03/2014
Aanpassing knoop E313	**24**	**24**	**24**	BAM	regulier	
nutsleidingen	**84**	**84**	**84**		stad Antwerpen	
onteigeningen	**65,6**	**65,6**	**65,6**	BAM		
sanering Lobroekdok	**10**	**10**	**10**			
		3248,6	**3248,6**			
Zuidoostrand						
Vertunneling R11	**530**	**530**	**530**	AWV	regulier	streefbeeldstudie
Mortsel verbinding N10-R11	**10**	**10**	**10**	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, nog geen streefbeeld
Ontsluiting Rupelzone naar A12 (en naar E19)	**42,5**	**52,8**	**52,8**	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, voor de N171 werd in het verleden een streefbeeld gemaakt. Fase 2 aanbesteed en gestart. Fase 3 (2015-2016), fase 4 (2017)
N171-N1	**0**	**PM**	**PM**			nog geen raming, afhankelijk van R11bis
Totaal zuidoostrand	**582,5**	**592,8**	**592,8**			

Openbaar Vervoer						
Brabo 1	**124,5**	**125,4**	**125,4**	De Lijn / AWV	PPS	
Deurne-Wijnegem						14/04/2012 opengesteld
Stelplaats Deurne						14/04/2012 opengesteld
Mortsel-Boechout						opengesteld op 1/08/2012
Brabo 2	**255,9**	**408,7**	**408,7**	De Lijn / AWV	PPS	
Operaplein						
Leien fase II						
Eilandje / Brusselsestraat						
Ekeren						
Bolivarplaats						
+ aankoop trams						
OV-projecten tweede fase					PPS / regulier	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen
Deurne-Wijnegem fase 2	**34,2**	**34,2**	**34,2**	De Lijn		ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Morstel-Kontich	**72,5**	**72,5**	**72,5**	De Lijn		ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Kontich verbinding Boniverlei Antwerpse steenweg	**8**	**8**	**8**		regulier	raming o.b.v. initieel tramproject,nog geen raming wegenproject beschikbaar
Hemiksem (StBernardsestw)	**30,1**	**30,1**	**30,1**	De Lijn		ramingssystematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
St. Bernardsesteenweg fase 2	**28,8**	**28,8**	**28,8**	De Lijn		
Borsbeek-Wommelgem	**65,4**	**65,4**	**65,4**	De Lijn		ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Linkeroever Noord	**42,3**	**42,3**	**42,3**	De Lijn		Enkel concepten, ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Nieuw Zuid	**12**	**13,1**	**13,1**	De Lijn		+ 5% studiekosten
Ekeren - Leugenberg	**46**	**46**	**46**	De Lijn		Enkel concepten, ramingssystematiek BVR 15 mei 2009
Totaal openbaar vervoer	**719,7**	**874,5**	**874,5**	Lijn		

Bruggen Albertkanaal						
Noorderlaanbrug	**32**	**32,4**	**32,4**	BAM	regulier	afgerond
Spoorbruggen	**33,8**	**24,6**	**24,6**	BAM	regulier	werken gesstart, werken afgerond eind 2014, incl. grondsaneringen en verplaatsingen nutsleidingen maar excl. Onteigeningen
Ijzerlaanbrug	**16,6**	**16,6**	**16,6**	BAM	regulier	
Brug Deurnebal	**18,3**	**18,3**	**18,3**	De Scheepvaart	Via Invest	voorontwerp / af te stemmen op OWV conceptontwerp
Bruggen tweede fase						
Theunisbrug	**29,1**	**21**	**21**	De Scheepvaart	regulier	voorontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	**7,1**	**7,1**	**7,1**	De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Hoogmolenbrug	**31,1**	**18,6**	**18,6**	AWV / De Scheepvaart	Via Invest	geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest
Totaal Bruggen Albertkanaal	**168**	**138,6**	**138,6**			
Sluizen						
Van Cauwelaertsluis	**61,8**	**67,9**	**67,9**	BAM/AMT	PPS	incl. herzieningen, na eindafrekening

Bij de ramingen in onderhavige tabel dient benadrukt te worden dat deze gebaseerd zijn op de huidige administratieve stand van het dossier. Een correcte raming is slechts mogelijk nadat alle vereiste procedures werden doorlopen en het aanbestedingsbundel is opgemaakt. Onderstaande bedragen dienen dan ook als indicatief gezien te worden. Deze ramingen zijn tenzij anders vermeld allen gebaseerd op prijspeil 2010.

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Raming 27/03/2014 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Royerssluis	**120**	**140**	**140**	AMT	regulier	raming o.b.v. 27 m. variant
Kattendijksluis	**19,4**	**22**	**22**	BAM/W&Z	regulier	afgerond, kostprijs inclusief verrekeningen
Totaal sluizen	**201,2**	**229,9**	**229,9**			
Fietspaden				BAM	regulier	
Havenroute	**1,9**	**1,9**	**1,9**	BAM/GHA/stad		onteigeningen
Beatrijslaan-Burcht	**2,7**	**3,9**	**3,9**	BAM / AWV / W&Z / gem.		uitvoering onderdelen gestart
Districtenroute	**6,2**	**6,5**	**6,5**	BAM		uitvoering onderdelen gestart
Hoboken-Hemiksem	**1,8**	**1,9**	**1,9**	BAM/stad		uitvoering onderdelen gestart
Totaal fietspaden	12,6	**14,2**	**14,2**			
Totaal projecten Masterplan (1)	**4917,6**	**5098,6**	**5098,6**			

Bijkomende projecten

Bijkomende tramlijnen						
Tramlijn Wilrijk	66	**110,9**	**110,9**	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	**raming 11/2013 (zie projectfiche)**
Tramlijn E313	46,1	**52,8**	**52,8**	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	**raming 11/2013 (zie projectfiche)**
Tramlijn Beveren	36,8	**53,3**	**53,3**	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	**raming 11/2013 (zie projectfiche)**

Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	**90,2**	**90,2**	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	**raming 11/2013 (zie projectfiche)**
aankoop trams + stelplaatsen	244,1	**199**	**199**		later te bepalen	
Totaal bijkomende tramlijnen	**479,1**	**506,2**	**506,2**			
Uitbreiding bruggen Albertkanaal						
brug Meerhout Vorst (n° 34)	10,35	10,35	10,35	De Scheepvaart	Via Invest	stedenbouwkundige vergunning ontvangen / 10% Europese subsidie
Meerhout Veedijk (n° 35)	11,5	7,5	7,5	De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag
Eindhout (n°36)	10,35	10,35	10,35	De Scheepvaart	Via Invest	
Geel Stelen (n°37)	10,35	10,35	10,35	De Scheepvaart	Via Invest	
Geel Oevel (n°38)	13	18,4	18,4	Via Invest / AWV	PPS	kost bij DBFM
Olen Hoogbuurl (n° 39)	11,5	10,5	10,5	De Scheepvaart	regulier	
Sluisbrug Olen (n° 40)	2,6	0,46	0,46	De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag, 10% Europese subsidie aanbesteed, start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Herentals Herenthout (n° 42)	11,5	12,5	12,5	De Scheepvaart	Via Invest	geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest
Herentals Lier (n° 43)	11,5	12,5	12,5	De Scheepvaart	Via Invest	geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest
Spoorbrug Herentals Lier (n° 44)	31,2	31,2	31,2	De Scheepvaart	regulier	
Grobbendonk (n° 45)	0	9,3	9,3	De Scheepvaart	regulier	brug geopend in september 2011, werken afgerond
Viersel (n° 46)	10,35	6,2	6,2	De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag, start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Massenhoven (n° 47)	12,1	14,1	14,1	De Scheepvaart	regulier	
Oelegem (n° 48)	22,1	5,2	5,2	De Scheepvaart	regulier	o.b.v. aanbestedingsbedrag
Oelegem I (n°49)	10,35	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier	werken gestart op 13/02/2012
Oelegem II	10,35	11,35	11,35	De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Turnhoutsebaan	15,6	17,6	17,6	De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Houtlaan	16,1	16,1	4,675	De Scheepvaart	regulier	bedrag bij gunning
Wijnegem Sluisbrug	4,2	4,5	4,5	De Scheepvaart	regulier	detailstudie lopende
Studies PPS			PM	De Scheepvaart	regulier	Studieodracht gepubliceerd voor alle PPS-bruggen. Offertes in te dienen april 2014
Totaal bruggen Albertkanaal	225	215,56	204,135			

Uitbreiding fietsnetwerk (fase 3)						
Albertkanaal (Kruiningenbrug tot Ijzerlaanbrug)	1,8	1,8	1,8	De Scheepvaart	regulier / subsidies	conceptontwerp
Gordel Randgemeenten	14,2	14,2	14,2	Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Ringfietspad	9,4	9,4	9,4	Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfiespad)	3	3	3	Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Vremde-Borsbeek-Berchem	4,7	4,7	4,7	Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Totaal fietsnetwerk fase 3	33,1	33,1	33,1			

Bij de ramingen in onderhavige tabel dient benadrukt te worden dat deze gebaseerd zijn op de huidige administratieve stand van het dossier. Een correcte raming is slechts mogelijk nadat alle vereiste procedures werden doorlopen en het aanbestedingsbundel is opgemaakt. Onderstaande bedragen dienen dan ook als indicatief gezien te worden. Deze ramingen zijn tenzij anders vermeld allen gebaseerd op prijspeil 2010.

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Raming 27/03/2014 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Wegeninfrastructuur						
Dynamische verkeerssignalisatie	**PM**	**PM**	**PM**	AWV (VVC)	regulier	R2: in 2012 4,9 mio investeren, 2012 en volgende jaren 29 mio euro.
E34/E313	**97**	120	120	AWV	regulier	verkeersstudie klaar, na planMER (opgestart begin 2011) kan pas bouwkost worden geraamd
Spaghettiknoop Zuid	**118**	**118**	**118**	AWV	regulier	ruwe raming, concept nog verder te bepalen i.o.m. alle betrokkenen
Heraanleg R4						
knooppunten 1 tot en met 3	23	25	25		onderzoek alt. fin.	conceptontwerp
knooppunt 4	4,4	5,3	5,3		regulier	in uitvoering - inclusief onteigening
knooppunt 4 bis	9	9	9		Via Invest	conceptontwerp
knooppunt 5 bis	2	2	2		Via Invest	conceptontwerp
knooppunt 5	13	13	13		Via Invest	conceptontwerp
knooppunt 6	0,7	0,7	0,7		Via Invest	conceptontwerp
knooppunt 6bis	13,5	12	12		Via Invest	
knooppunt 7 bis	7	6,9	6,9		Via Invest	voorontwerp beschikbaar - inclusief onteigening
knooppunt 8	12	9	12,5		regulier	voorontwerp + project MER loopt
knooppunt 9	4,5	3,9	3,9		FFEU – TV3V	uitgevoerd
PPS-studie			1,5		regulier	PPS-studie R4 Oost + West 3 mio euro
milderende maatregelen	9,9	8,8	8,8			inclusief onzekerheden bij sommige deelprojecten
Totaal heraanleg R4	**99**	**95,6**	**100,6**	AWV		

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

Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	**3**	3	3	AWV	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	**1,5**	0	0	AWV		maakt deel uit van deelproject 'Ombouw N49 Damme'
Aanpassingen aan laterale wegen	**7**	7	7	AWV	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	**45**	54	54	AWV	regulier	conceptontwerp
Bochtverbetering Maldegem	0	5	5	AWV	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat … (30 %)	0	33,75	33,75		regulier	30% bouwkost (nu ook bochtverbetering Maldegem meegerekend)
Totaal N49	**102,3**	**146,25**	**146,25**			
Totaal wegeniswerken	**1599,3**	**1440,85**	**1445,85**			

BIJLAGE 2:

Projectfiches

INHOUD

Projectfiche Brabo 2 47

Projectfiche Spoorbruggen 52
Projectfiche Brug IJzerlaan 54

Projectfiche Fietsprojecten – Havenroute 57
Projectfiche Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem 59
Projectfiche Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht 61
Projectfiche Fietsprojecten – Districtenroute 64

Projectfiche Dynamisch Verkeersmanagement 67
Projectfiche E313/E34 77
Projectfiche A102 81
Projectfiche R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11-N10 88
Projectfiche Waasland 95
Projectfiche N49 102
Projectfiche R4 Oost 109
Projectfiche Spaghettiknoop 114
Projectfiche doortrekking N171 117
Projectfiche verbindingsweg N171-N1 122

Projectfiche Tramlijn Melsele – centrum Beveren 125
Projectfiche Tramlijn Wilrijk 128

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan 133

Projectfiche Sluizen – Royerssluis 136

Projectfiche Fietsproject Vremde-Borsbeek-Berchem 143
Projectfiche Fietsproject Gordel Randgemeenten 145
Projectfiche Fietsproject Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad) 148

Projectfiche: Brabo 2

6 maart 2014

1. Omschrijving:

Brabo 2 is een clustering van 5 deelprojecten:

- De heraanleg van de Leien (N1) (fase 2 van aan de Stoopstraat tot de Noorderplaats), met inbegrip van de aanleg van de premetrokoker tussen station Opera (niveau -3) en de open helling ten zuiden van de Maria-Theresialei
- De heraanleg van het Operaplein en de F Rooseveltplaats, met de realisatie van een ondergrondse openbare ruimte (inclusief autotunnel en parking) en de afwerking en uitrusting van niveau -3 van het premetrostation Opera
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats via Noorderlaan (N180) tot aan de eindhalte Havanasite (kruispunt Noorderlaan / Ekersesteenweg); in de zone Hardenvoort (tussen Noorderplaats en IJzerlaan) wordt daarbij het bestaande viaduct voor het wegverkeer gerenoveerd, terwijl de tramlijn een gelijkgronds tracé volgt grotendeels via Kempenstraat

- Enkele tramlijnen op het Eilandje: Amsterdamstraat – Londenstraat, Rijnkaai (tussen Sint-Pietersvliet en Amsterdamstraat) en Kattendijk-Oostkaai – Mexicostraat (tot aan Havenhuis). Evenwel enkel de traminfrastructuur en de volledige vernieuwing van de Londenbrug is in dit deelproject voorzien.
- De aanleg van de nodige traminfrastructuur tussen Bolivarplaats en Brederodestraat via de Brusselstraat, inclusief de volledige heraanleg van een gedeelte Singel (tussen Bolivarplaats en Jan Van Beerstraat)

Eilandje:
aanleg tramgedeelte + Londenbrug

Brusselstraat:
aanleg tramgedeelte + volledige heraanleg beperkt deel Singel

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

Leien fase 2 + Operaplein / Rooseveltplaats
volledige heraanleg gevel tot gevel voor de tramlijn op de Leien + heraanleg Operaplein & Rooseveltplaats + premetrokoker station Opera tot voorbij Maria-Theresialei

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale investeringskostprijs bouwfase:

- Er werd gebruik gemaakt van ramingsystematiek zoals opgenomen in de projectfiche gevoegd bij BVR 23 september 2011: 'Projectfiche Brabo2, geactualiseerde raming, 18 maart 2011, referentie: 41SR S001HBA 1O .

  In deze ramingsystematiek worden 3 types heraanleg beschreven.

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

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

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

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

In de "meter"ramingsprijs voor tram- en weggedeelte zijn volgende punten **wel** inbegrepen:

- Inzake de kosten voor grondverwervingen/onteigeningen, en de kosten voor verplaatsingen van nutsleidingen (deze welke niet ten laste van de nutsbedrijven zelf kunnen worden gelegd), zijn volgende voorzieningen in de ramingen opgenomen :
  - Grondinnames/onteigeningen : begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - Kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming

- Kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de kosten voor bodemsanering (gekende verontreiniging) kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag. Deze 1,5% kosten voor gekende bodemsanering wordt reeds in de projectramingen opgenomen..

2.2. opsplitsing kostprijs:

De totale kostprijs bedraagt 401.045.137 € inclusief BTW.

Dit bedrag kan als volgt opgesplitst worden:

* aankoop trams	87.400.000 €	
* studiekosten	12.670.572 €	(m.i.b. honorarium De Solà Morales en archeologisch onderzoek)
* DBFM realisatie deel Tram	85.199.064 €	
* DBFM realisatie deel Wegen	38.791.336 €	
* Buiten DBFM, deel 1	42.029.767 €	(voornamelijk eenmalige kosten zoals Brusselstraat, opzegging concessies en onteigeningen, integratie archeologie en controlecentrum premetro Opera, enz.)
* Buiten DBFM, deel 2	134.954.398 €	(voornamelijk niet-tramgedeelte op aan Stad Antwerpen over te dragen gewestwegenis)

Op dit ogenblik worden de offertes beoordeeld. Aansluitend zal het terechtwijzend bericht (TWB) worden opgemaakt. Het is pas na het versturen van het TWB dat de detaillering van de kostprijs kan worden aangepast.

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

- Overeenkomstig in punt 2.2 vermelde kostenopsplitsing

2.4. budgettaire impact

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

Daarbij dient ook rekening gehouden met de overdracht van de in het projectgebied gelegen gewestwegen van het Vlaams Gewest aan de Stad Antwerpen, in casu de Leien van Stoopstraat tot Noorderplaats, de Noorderlaan van Noorderplaats tot Groenendaallaan en de Gemeentestraat t.h.v. de F. Rooseveltplaats.

2.5. toelichting bij kostenraming

Zie toelichting in punt 2.1

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

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

Voor de DBFM realisaties Vlaams Gewest en De Lijn maakt het onderhoud evenwel, voor de duur van de looptijd van de overeenkomsten, een last uit van de private partner. De hieraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen worden vergoed via de reguliere begroting.
Voor de DBF realisaties “Niet tramgedeelte op stadswegenis” valt het onderhoud ten laste van de Stad Antwerpen (die het zelf uitvoert, en dus niet ten laste legt van de private partner).

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

MOW

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

- BAM neemt de technische projectcoördinatie op zich tot aan de contractsluiting (einde gunningsfase).

- Stuurgroep Brabo 2 onder voorzitterschap van De Lijn

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

Stad Antwerpen en haar Autonome Gemeentebedrijven

4. Timing

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

De globale planning voor het gehele project Brabo 2 gaat uit van contractsluiting einde 2014.

Het deelproject Brusselstraat is evenwel reeds afzonderlijk aanbesteed. Op 23 september 2013 had de opening der inschrijvingen op de openbare aanbesteding plaats. Momenteel worden deze inschrijvingen onderzocht. De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 31 mei 2013. In maart 2014 worden de werken in situ aangevat.

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

.
Project MER: op 7 oktober 2013 ingediend. Deze is op 27 februari 2014 goedgekeurd. De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning wordt volgens de huidige vooruitzichten half maart 2014 ingediend.
Onteigeningen: De Lijn bereidt als onteigenende instantie het ministerieel besluit voor. Onder publieke partners wordt de nodige overdrachten vastgelegd.

Op 24 oktober 2013 werd het bestek met het oog op het opvragen van een offerte overgemaakt aan de vijf geselecteerde kandidaat bieders. Vier bieders hebben een offerte ingediend. Momenteel worden deze offertes beoordeeld, en tegelijkertijd wordt ook het Terechtwijzend Bericht (TWB) opgemaakt ter opvraging van de BAFO's.

4.3. koppeling aan andere projecten

Afstemming met stadsprojecten, zoals heraanleg Eilandje, IJzerlaankanaal en andere belangrijke projecten op het vlak van Minder Hinder.

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

Masterplan 2020 – Projectfiche Spoorbruggen

10 maart 2014

1. Omschrijving

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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

De bouwkost/totale kost omvat:

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

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

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Kostenraming bouwkost op basis van gunningsbedrag aanbesteding.

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

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

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project (voor Infrabel en in geringe mate NV De Scheepvaart) wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 320.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 480.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM: financiering gespreid over de periode 2009-2014
  - 2009: 1.655.200 euro
  - 2012: 6.845.635euro
  - 2013: 8.500.801 euro
  - 2014-2015: 6.800.702 euro

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Projectuitvoering: Infrabel
- Projectfinanciering: BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

3.3. andere betrokkenen

- NV De Scheepvaart
- In mindere mate: Stad Antwerpen, AWV, De Lijn, nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: 13 februari 2012
- Einde der werken: februari 2015

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Ijzerlaanbrug.

5. Risicomanagement

BAM + Infrabel

Masterplan 2020 - Projectfiche Brug IJzerlaan

11 maart 2014

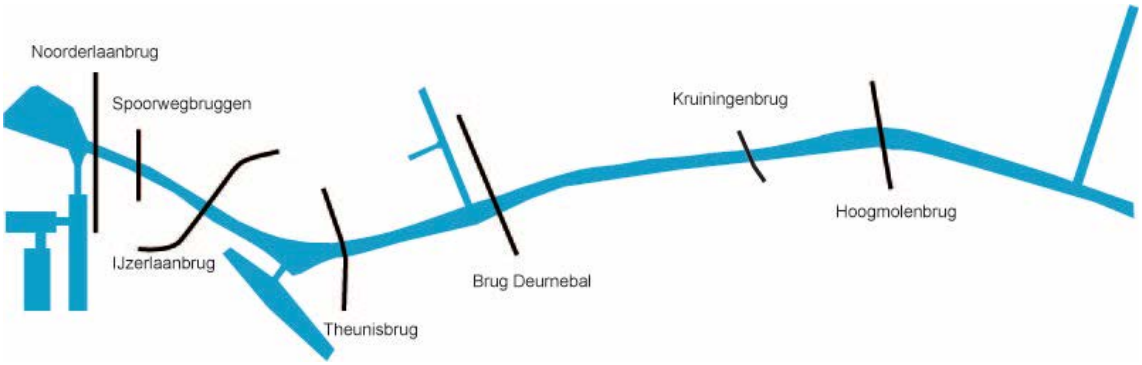
1. Omschrijving

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

De IJzerlaanbrug over het Albertkanaal wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe verhoogde brug is een brug voor enkel de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers) en laat geen autoverkeer meer toe.

De nieuwe fietsbrug neemt veel minder ruimte in beslag dan de oude wegbrug zodat de zones van de bestaande aanloophellingen vrijkomen voor andere doeleinden. Een belangrijk deel van de noordelijke aanloophelling kan ingevuld worden met een nieuwe woonontwikkeling terwijl het wegvallen van de zuidelijk aanloophelling de gelegenheid biedt om de IJzerlaan volwaardig aan te sluiten op de Slachthuislaan.



Tussen de Stad Antwerpen, AWV, NV De Scheepvaart en BAM is een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt voor de uitvoering van een gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug, waarin naast de bouw van de nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal tevens een volledige herinrichting van de IJzerlaan inclusief de bouw van een afwateringskanaal van Lobroekdok naar Asiadok, het zogenaamde IJzerlaankanaal, wordt voorzien. De uitwerking van dit gezamenlijk project is opgestart. Gegevens in onderhavige fiche betreffen niet dit gezamenlijk project maar de IJzerlaanbrug.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost

In de samenwerkingsovereenkomst is voor de IJzerlaanbrug een taakstellend budget vooropgesteld van 15.138.155 euro (excl. BTW).

Dit is exclusief de kost voor verplaatsingen nutsleidingen (830.000 euro - raming mei 2009)

2.2. opsplitsing kostprijs:

Zijn in bovenstaande raming niet inbegrepen: kost onteigeningen (gering), studiekosten, grondonderzoeken, werfondersteuning, verkeersregelsinstallaties (verkeerslichten), communicatie.

2.3. Toelichting bij kostenraming:

De zuidelijke aanloophelling van de fietsbrug moet nog ontworpen worden rekening houdend met de recente beslissing dat in die zone de R1 als tunnel onder het Albertkanaal zal gerealiseerd worden. Dit is een belangrijke factor in de raming.

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Financiering verbonden met het project Oosterweelverbinding.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Projectontwikkeling woonontwikkeling noordelijke aanloophelling: Stad Antwerpen (cfr. samenwerkingsovereenkomst IJzerlaan/IJzerlaanbrug)
- Aanleg aansluiting IJzerlaan/Slachthuislaan: Stad (cfr. samenwerkingsovereenkomst IJzerlaan/IJzerlaanbrug)

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

- NV De Scheepvaart
- AWV
- Stad Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: januari 2015
- einde uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: eind 2017
- bouw fietsbrug voornamelijk in 2015. Afbraak bestaande IJzerlaanbrug in voorjaar 2016

4.2. processtappen

- startnota (19/11/2013), projectnota (21/01/2014) en voorontwerp afgerond (met uitzondering van zuidelijke aanloophelling)
- onteigeningen, bouwvergunningsaanvraag, ontwerp, bestek, aanbesteding, werken.

–

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Theunisbrug
- Bredabaan
- gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug

5. Risicomanagement

Onderdeel van project Oosterweelverbiniding

Projectfiche: Fietsprojecten – Havenroute

6 maart 2014

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2012

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd
- Bouwvergunning: verkregen december 2010
- Onteigeningen: voltooid 2012
- Aanbesteding (Deel BeZaLi) najaar 2012 – voorlopig opgeleverd 13/11/2013 Eindafrekening excl. verlichting: 370 746.92 euro
- Aanbesteding (Deel Haven) 2013-2015 in synergie met andere werken GHA

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem

6 maart ’14

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 1,2 miljoen euro
- Onteigeningen: 0,1 miljoen euro
- Studiekost: 0,04 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen: niet voorzien
- Natuurcompensaties: Bosdecreet art 90: 0,02 miljoen euro

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde raming projectnota

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2014

4.2. processtappen

- RUP wordt opgemaakt in 2011, procedure loopt tot 2013
- Voorontwerp en projectnota goedgekeurd op GBC in mei 2010, PAC juni 2010.
- Onteigening en bouwvergunnigsprocedures, na RUP: 2013-2014.
- Werken Olympiadelaan-De Bruynlaan: in uitvoering sinds zomer 2011
- Verbreding overweg 13: 2014 afhankelijk Infrabel.Overeenkomst BAM-AWV-Infrabel ondertekend februari 2014.
- Overige Werken: 2014

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: vernieuwing Overweg 13

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

6 maart 2014

1. Omschrijving

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. Bijkomend worden verkeersremmende maatregelen genomen op de Beatrijslaan. De weg wordt versmald om 50 km/u af te dwingen. Op de Beatrijslaan is er nog onzekerheid over de impact van het sigmaplan op het gabariet van de weg.

Ten oosten van de kerk van Burcht loopt de route over privé-gronden (Scheepswerf en Brocap) waarvan de eigenaars onderhandelen met de gemeente om er een project te ontwikkelen. Aan Landsverdediging kan het fietspad niet verder langs de Schelde lopen. Hier moet een strook van Landsverdediging onteigend worden om veilig langs de Kruibeeksesteenweg te kunnen rijden.

De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.Het voorontwerp voor fase 1 en 2 (Kruibeeksesteenweg, Heirbaan, Astridlaan en Beatrijslaan) is bevestigd op GBC en PAC.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 3 miljoen euro:
  - 1,8 miljoen Beatrijslaan- Astridlaan (gunning 1,1m ; verrekening 0,7m)
  - 0,3 miljoen Kruibeeksesteenweg
  - 0,9 miljoen Kaaiplein / Dorp aan de Stroom / Heirbaan
- Onteigeningen: 0,02 miljoen euro
- Studiekost: 0,05 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregeren en natuurcompensaties: niet voorzien
- Sanering: niet voorzien – ten laste van projectontwikkelaar, gemeente en VMM.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus gunning en verrekeningen Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan/Astridlaan.
- Onteigeningen industrie en landbouw (defensie) aan 10€ / m2.

- Fietspad / jaagpad aan sigmadijk aan 65€ / m2.
- Extra verlichting: 60 €/m.

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

- Onderhoud niet begroot, ten laste van stad en gemeente: 6km fietspaden en 2km verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM in gezamelijke aanbesteding met aansluitende gemeentelijke projecten.
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 1,4 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Beatrijslaan-Astridlaan wordt gezamenlijk aanbesteed door BAM, stad Antwerpen en Aquafin. Deze partners wensen ook aanpassingen te maken aan de infrastructuur voor voetgangers, joggers en rioleringen.
- De volledige heraanleg van Heirbaan-Astridlaan werd aanbesteed door de gemeente Zwijndrecht in samenwerking met AWV.

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg: voltooid mei 2012; voorlopige oplevering 24 mei 2013
- Beatrijslaan-Astridlaan: start 1 aug 2012 (120 werkdagen); voorlopige oplevering 18 september 2013
- De Wallen (Dorp aan de Stroom): start aanbesteding 2013
- Kaaiplein: na sigma-werken

- Brocap-De Vlakte- afhankelijk timing projectontwikkelaar, mogelijk 2015.

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg
  - Voorlopig Opgeleverd 2013
- Beatrijslaan-Astridlaan:
  - Voorlopig Opgeleverd 2013
- -De Wallen (Dorp aan de Stroom):
  - Voorontwerp-projectnota, 2012.
  - Bouwvergunning, 2013
  - Aanbesteding en werken: 2014
- Kaaiplein
  - Voorontwerp-projectnota, 2012.
  - Vergunning en uitvoering afhankelijk van timing sigma-werken.
- Scheepswerf – Brocap – De Vlakte
  - Voorontwerp-projectnota, 2012.
  - Vergunning en uitvoering afhankelijk van sanering brownfield-ontwikkelaar niet voor 2015.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Heraanleg Heirbaan, Kruibeeksesteenweg, Krijgsbaan (voltooid)
- Projectontwikkeling Brocap (ontwerp Brownfieldconvenant ligt voor)
- Projectontwikkeling De Vlakte (momenteel intensief overleg tussen gemeente en projectontwikkelaar)
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

10 maart 2014

1. Omschrijving

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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2012: 6,2 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht

echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- te bepalen
- financiering fietspaden door BAM.

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

- Infrabel voorziet ongelijkgrondse kruising Deurnestraat Mortsel.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: Boekenberglei tussen Drakenhoflaan en Ruimtevaartlaan voltooid wegens volledige heraanleg van de straat; rest van de route voorzien voor 2014 wegens aanpassingen van het ontwerp aan de visie en engagementen van de nieuwe districtsbesturen.

4.2. processtappen

- Opmeting voltooid,
- MER en GRUP niet van toepassing.
- Voorontwerp, projectnota: conform verklaard september 2012
- Bouwvergunning: 2014
- Aanbesteding: 2014

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: Ongelijkvloerse kruising Deurnestraat. Deurnestraat werd onafhankelijk uitgevoerd door de stad Mortsel.
- LIVAN1: Heraanleg Florent Pauwelslei.
- IPZ: Geen ontwerp of raming voorzien in deze zone.
- Kruiningenbrug. De aansluiting Bisschoppenhoflaan – Kruiningenbrug en de Kruiningenstraat worden niet uitgevoerd voorafgaand aan de Kruiningenbrug (De Scheepvaart). Zij zijn ook niet in dit project geraamd.

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Dynamisch Verkeersmanagement

25 februari 2014

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. 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 basismeetnet houdt concreet in dat ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur (dubbele lussen in elke rijstrook van elk wegsegment) wordt geïnstalleerd welke verkeersdata leveren voor zowel onderzoek en statistische doeleinden als voor de real-time monitoring van het verkeer. De planning hiervan voorzag een realisatie uiterlijk eind 2012. Deze planning werd niet helemaal gehaald. De realisatie van de laatste installaties werd opgestart in 2013. Begin 2014 is die op enkele finale indienstnames na, geheel gerealiseerd.

Aansluitend is het programma als volgt:

- Rijstrooksignalisatie (RSS) uitbreiden met MIV op de E17 tussen Kruibeke en de Kennedytunnel (KT), inclusief de parking Kruibeke. Deze zijn sinds begin 2014 operationeel.
- De parkings in Wetteren en Groot-Bijgaarden werden in synergie met het basiswegvakmanagment (zie 2.3) ook reeds mee uitgerust. Deze installaties zijn operationeel.
- 7 parkings met nevenbedrijven uitrusten met identieke apparatuur en topologie, te weten:
    - E19, Waarloos
    - E314, Rotselaar
    - E40, Heverlee
    - E40, Drongen
    - R0, Ruisbroek
- Vervolgens de resterende wegvakken met RSS uitbreiden met MIV:
    - E19, Schoten -> Antwerpen-Noord
    - E19, Kontich -> Antwerpen-Zuid
    - E313, Ranst -> Antwerpen-Oost
    - R1, Antwerpen-Noord->KT
    - R1, KT -> Antwerpen-Noord

- Aansluitend volgende parkings met nevenbedrijven:
    - E40, Tienen
    - E19, Minderhout
    - E40, Jabbeke
    - E313, Tessenderlo
    - E17, Kalken
    - E17, Nazareth
    - E17, Marke
    - E403, Oekene
    - E40, Mannekesvere
    - E34, Gierle (achteruit geschoven wegens herinrichting parking)

In tal van andere DVM-projecten (verder toegelicht in deze fiche) wordt ook deze apparatuur ingezet. De timing van deze realisaties wordt uiteraard afgestemd op het betrokken deel-project.

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		1,1	
2014	3,00	0,155	
201x	?		

2.1.2 CCTV en AID camera's

De eerste voorwaarde voor DVM is afdoende informatie hebben over de actuele verkeerstoestand. Om de minimaal benodigde informatie m.b.t. de actuele verkeerssituatie op het 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.

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
2013		0	
2014	1,60		
201x	?		

2.1.3 ANPR camera's

Het uitbouwen van een netwerk van nummerplaatherkennningscamera's (ANPR) op het hoofdwegennet wordt niet verder uitgevoerd. De meetdata die deze camera's zouden kunnen inwinnen in het kader van dynamisch verkeersmanagment, kan door het Vlaams Verkeerscentrum op andere meer efficiënte wijzen worden ingewonnen.

2.2. Netwerkmanagment

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 zijn geprogrammeerd:

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		0,68	
2014	0,153		

2.3. Basiswegvakmanagement

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

De typologie van deze uitrusting ziet er als volgt uit:

- MIV-sites in de complexen en knooppunten (reeds voorzien in project MIV)

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

Via deze uitbouw ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden voor het waarschuwen van de weggebruiker voor incidenten, files, wegvakbrede ge- en verboden (bv SMOG) opgelegd en/of ondersteund worden, kunnen desgevallend calamiteitenroutes of andere belangrijke info m.b.t. de aansluiting met het onderliggende wegennet geafficheerd worden.

Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg uitgevoerd worden.

In 2013 wordt het traject E40 Wetteren > aansluitend op AID-zone bij Groot-Bijgaarden (eerste RVMS pas nodig na Wetteren) aangepakt? De in dienst name hiervan is voorzien in het najaar 2013. Daarnaast wordt als ‘voorafname’ op de E313 thv Beringen richting Lummen en op de E314 thv Heusden-Zolder richting Lummen de beide RVMS-borden reeds voorzien.

De verdere prioriteiten zien er als volgt uit:

Prior 1: ***Wegvakken met structurele congestie richting grote steden:***

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

- E34 Beerse > Ranst (dwz eerste RVMS dus voor Beerse); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk; conflict vs. synergie met structureel onderhoud voorzien op dit wegvak (€3,5mio). AWV-Antwerpen plant structureel onderhoud op dit segment, met een eerste fase (Ranst-Lille) in 2014. De uitbouw van het basiswegvakmanagement op dit heraangelegde wegvak kan ten vroegste starten na de zomer 2014.
- E19 Loenhout > aansluitend op AID-zone bij Kleine Bareel (dwz eerste RVMS dus voor Loenhout); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk (€2,5mio). Programma + start realisatie is voorzien in 2014.
- E314 Bekkevoort > aansluitend op detectiezone AID net na viaduct Wilsele thv eerste VMS) te bekijken i.c.m. mogelijke busstrook en spitsstrook in de andere rijrichting, voorzien ten vroegste in 2017 volgens de actuele planning. (€2,5mio)
- Vak E314 Wilsele > Heverlee en E40 Heverlee > SSWoluwe (€0,25mio +€0,5mio)). De realisatie is voorzien Q3-4 2014 tot Q2 2015.
- E19 Wilrijk > Machelen (R0) (€2mio). De realisatie is voorzien Q4 2014 tot Q3 2015.
- E17 Waasmunster (bestaande VMS) tot RSS-zone P-Kruibeke (€1,5mio)

Prior 2: ***uitrusting van wegvakken weg van de grote steden*** *– volgorde nog te bepalen:*

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

- E40 Groot-Bijgaarden > Wetteren (€2,5mio)

- E314 Heverlee > Aarschot + E40 Sint-Stevens-Woluwe > Heverlee (komt deels te vervallen na de aanleg van de spits- en wave-strook op dit traject) (€1,5mio)
- E19 Machelen > tot RSS zone Edegem (€1,0mio)
- E313 Ranst > Geel-Oost (€1,5mio)
- E17 A'pen > Waasmunster (€3mio)

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

- E17 Waasmunster - RSS-zone Destelbergen in beide richtingen (wellicht als eerste uit te voeren wegens hogere IC-ratio dan oostelijke gedeelten E313 en E314 binnen de Vlaamse ruit) (€4mio)
- Resterende gedeelten A'pen – NL beide richtingen; A12, E19, E34 (€13mio)
- E313 Geel-Oost – Lummen beide richtingen (€4,5mio)
- E314 Bekkevoort – Lummen beide richtingen (€4mio)
- E17 De Pinte – Frankrijk beide richtingen (€13mio)
- E40 Drongen – Jabbeke beide richtingen (€10mio)
- R0 bocht van Vorst – Halle beide richtingen (€2,5mio)
- E40 Heverlee – Boutersem beide richtingen (€4mio)
- E411 Leonard – grens Wallonië beide richtingen (€2,5mio)

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		0,6	
2014	5,018		
201x	?		

2.4. Wegvakmanagement

2.4.1 DVM regio Gent

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

De beide richtingen van de E40 tussen Drongen en Wetteren zijn reeds operationeel, alsook sinds einde zomer 2013 de E17 van Destelbergen tot De Pinte. De andere rijrichting van de E17 is in volle uitvoering. De in dienst name is voorzien begin 2014.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		3,873	

2.4.2 Spitsstroken

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

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

2.4.2.1 E40/E314

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. In het voorjaar 2014 worden op de E314 tussen Heverlee en Wilsele (weefstrook) de seinbruggen en dynamische borden geplaatst en in dienst genomen. (uitgesteld tot na de winter)

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
2013		1,857	
201x	6,5		E314 Wilsele -> Holsbeek

2.4.2.2 E19

De voorbereidende werken voor de realisatie van de spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen-Noord en Sint-Job-in't-Goor. De in dienst name is actueel voorzien eind juni 2014.

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		3,1	

2.4.3 R2

Omwille van het gebrek aan signalisatie of de sterke veroudering van bestaande signalisatie, met nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid in het bijzonder bij tunnelsluitingen, wordt een versnelde aanpak van het wegvakmanagment 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 fase na elkaar en in deze volgorde zullen worden uitgevoerd. Hierbij start de eerste fase begin 2014 en loopt 6 tot 9 maanden, aansluitend start de 2^{e} fase tot opnieuw 6 tot 9 maanden tijd zal in beslag nemen. Een meer verfijnde en definitievere planning zal worden opgemaakt bij de startvergadering van het contract MDM/13C04. Actueel bevindt dit dossier zich in de stand-still periode.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013		5,00	
2014	0,60		

2.4.4 Verdichting wegvakmanagement

Na realisatie van bovenstaande fases heeft het hoofdwegennet een uitrustingsniveau bereikt dat netwerkmanagement en, m.u.v. de perifere hoofdwegen en de primaire wegen, een basisniveau aan wegvakmanagement. In de verdere uitbouw van DVM over het hoofdwegennet rest dan nog de uitrusting van het perifere hoofdwegennet en de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en de interstedelijke verbindingen alsook op de (inter)nationale vrachtverbindingen. Concreet komt de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen neer op de installatie van rijstrooksignalisatiessystemen, voor de internationale vrachtverbinding is dit, zoals in het DVM-plan voorzien, eerder een verdichting aan dynamische wegkantborden RVMS.

Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg en zelfs per wegvak uitgevoerd worden. Het betreft hier volgende wegvakken voor de verdichting grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen Vlaamse Ruit:

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

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

2.5. Tunnelveiligheid – TERN tunnels

In het kader van de uitvoering van de Europese tunnelrichtlijn wordt de veiligheidsuitrusting van de(TERN)-tunnels (Craeybeckx-, Kennedy- en 4-armen-tunnel) doorgelicht en bijgesteld. Dit houdt deels ook in de installatie van telematica in deze tunnels (detectieapparatuur en dynamische signalering). Deze installaties kunnen bijgevolg lokaal ook ingezet worden voor dynamisch verkeersbeheer.

De Craeybeckx- en Kennedytunnel werden in 2013 aangepakt. Actueel is de aanpak van de de 4-armen tunnel te Tervuren in volle voorbereiding. De planning voorziet een realisatie voor eind april 2014. De realisatie van de DVM-installaties buiten de tunnel (nieuwbouw + vernieuwing) wordt pas opgestart na de realisatie van de installaties in de tunnel.

Ook de aanpak van andere tunnels dringt zich op. De directieraad dient hierin de nodige beslissingen nog te nemen, op basis van een alomvattend tunnel-plan voor AWV.

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. Euro	Opmerking
2013		1,2	Deel 1 DVM buiten 4-armen tunnel
2014	3,35		
201x	2,0		

2.6. Bewaking, monitoring en netwerk

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

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. Euro	Opmerking
2012		2,4	
2013	2,0		
201x	2,0/j		

2.7. 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.

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

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

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

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

2.7.2 Wat is de financieringswijze?

Geleidelijke uitvoering op het investeringsprogramma van AWV.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

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

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

4. Timing concrete projecten

Project	Start	Geplande einde
2.1.1 Meten in Vlaanderen - Basismeetnet	Project in uitvoering	Q1 2014 (verschoven)
2.1.1 Meten in Vlaanderen – parkings + lussen thv. RSS	Project in uitvoering	Q4 2014
2.1.2 CCTV + AID	Project in uitvoering	Functie van budget
2.2 Netwerkmanagement	Project in uitvoering	Q4 2014 (verschoven)
2.3 Basiswegvakmanagement – E19N Loenhout -> Kleine Bareel	Q2-3 2014	Q1 2015
2.3 Basiswegvakmanagement – E34 Lille -> Ranst	Q3 2014	Q2 2015
2.3 Basiswegvakmanagement – E314 Wilsele -> Heverlee	Q3-4 2014	Q2 2015
2.3 Basiswegvakmanagement – E40 Heverlee -> Sint-Stevens-Woluwe	Q3-4 2014	Q2 2015
2.3 Basiswegvakmanagement – E19 Wilrijk -> Machelen	Q4 2014	Q3 2015
2.4.1 DVM Regio Gent	Project in uitvoering	Q1 2014
2.4.2.1 Wavestrook E314 Heverlee - Wilsele	Project in uitvoering	Q1-2 2014 (vertraging)
2.4.2.2 Spitsstrook – E19	Project in uitvoering	Q2 2014
2.4.3 R2 – fase 1 rechter oever	Q1 2014	Q3-4 2014
2.4.3 R2 – fase 2 linker oever	Q4 2014	Q3 2015
2.5 Tunnelveiligheid – 4-armen tunnel Tervuren	Q1 2014	Q2-3 2014

2.5 Tunnelveiligheid – DVM buiten 4-armen tunnel Tervuren	Q2-3 2014	Q4 2014

4.1. Koppeling aan andere projecten

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

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

5. Risicomanagement

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

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

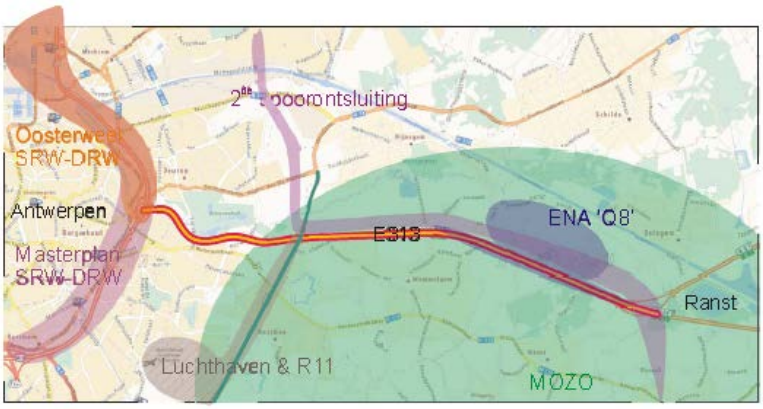
PROJECTFICHE: E313 / E34

1. 5 maart 2014**Project**

1.1. Omschrijving:

Hoger gedefinieerd studiegebied wordt getroffen door infrastructurele noden op korte en middellange termijn. Deze noden zijn ontstaan bij verschillende openbare besturen en overheidsbedrijven die daartoe normaliter elk op eigen wijze hun planmatige en project-procedures te doorlopen hebben. Gelet op de zeer sterke interactie tussen allen is een gecoördineerde studie noodzakelijk.

Het studiegebied maakt deel uit van het Trans Europees Netwerk en is binnen Vlaanderen één van de meest complexe en zwaar belaste hoofdwegen. Dagelijks staan er files, onder meer doordat verschillende soorten verkeer zich mengen. Ieder incident kan uitgroeien tot bijkomende congestie en zelfs de kans op ongevallen vergroten, Verschillende stromen verkeer sluiten immers aan op dit gedeelte van de E313. Zoals uit de beleidscontext blijkt is het gebied ook volop in ontwikkeling. De prognoses die naar aanleiding van de Tactische Studie E313 werden opgesteld gaven aan dat de congestie eerder structureel van aard is.



Hieronder worden de belangrijkste elementen doorvertaald naar verdere invulling van de studieopdracht, met name aan de hand van doelstellingen en via een beschrijving van programma-elementen (per verkeersmodus). Uit het eindrapport van de Tactische Studie E313 van 2009, en de daaraan gelinkte verkeersmodellen voor Vlaanderen, kunnen ook bijkomende gegevens en voorstellen worden gefilterd die in de eerste fase van de studieopdracht moeten worden meegenomen teneinde te komen tot zogenaamde referentie-ontwerpen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft inmiddels aanvang genomen met de aanbestedingsprocedure voor een plan-MER.

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

Het plan heeft tot doel een structurele en optimale doorstroming van de hoofdweg E313 te bekomen voor het gedeelte tussen de aansluiting met Antwerpse ring en de Verkeerswisselaar (met de A34) ter hoogte van Ranst, rekening houdend met de meest actuele gegevens en verwachtingen inzake verkeersontwikkeling en in afstemming met het vermelde beleidskader van de Vlaamse regering in verband met verschillende gerelateerde planningsprocessen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van de 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 spitstrook in beide richtingen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost.
b. verkeerswisselaar E313/R11/A102,
c. aansluitende hoofwegen: A102
d. aansluitende wegen: R11bis
e. van 4 naar 5 rijstroken tussen knoopunt Ranst en Wommelgem

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Ruwe kostenraming. Te verfijnen op basis van verder ontwerp.

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

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

2.5. Financieringswijze

Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op eigen investeringsbegroting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Antwerpen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Antwerpen

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

- NV BAM; aansluiting Masterplan thv verkeerswisselaar Antwerpen-Oost
- De Lijn; Livian
- De Lijn; doortrekken tram lansgsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2e spoorontsluting; varante parallel aan A13/E34
- gemeente Wommelgem; verplaatsen brug induestriezone "Kapelleveld".

4. Timing

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

Start der werken: medio 2016. (nog geen budgetten voorzien)

Uitvoeringstermijn: 30 maanden (indicatief).

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

De publieke consultatie van 13/3/2012 tot 30/4/2012,

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

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

Opmaak plan-MER	Vanaf april 2012
Goedkeuring plan-MER	Medio 2014
Beslissing Vlaamse Regering	Tweede helft 2014

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

Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	2014 - 2015
Start werken	2016

De vertraging is te wijten aan:

- drukke agenda bij het Verkeerscentrum: vandaag zijn alle noodzakelijke modelresultaten aangeleverd
- methodologinsche discussie over discipline geluid: tot op heden geen uitsluitend antwoord van dienst Mer (deze in ondertussen afgerond))
- Als gevolg van de remediëring vernietiging validatie integratiespoor is AWV genoodzaakt de procedure opnieuw op te starten volgens het generieke spoor en dus tot een nieuwe terinzagelegging.

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 voorlopig de realisatie van de spitsstrook richting Hasselt voorzien..

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

Deze spitsstrook werd in gebruik genomen in september 2011. Een evaluatierapport door het Vlaams verkeerscentrum omtrent de (positieve) resultaten werd inmiddels neergelegd. Het lopende plan-Mer tweede spoortoegang Antwerpse haven waarin opnieuw een tracé langsheen de E313 wordt onderzocht.

5. Risicomanagement

Gezien de fase waarin dit project zich bevindt werden tot op heden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

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

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

Projectfiche: A102

27 maart 2014

1. Omschrijving

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

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

De voorziene 2e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102, Verder zuidwaards worden in het lopende plan-MER voor de 2e spoorontsluiting nog een aantal tracé's onderzocht. De A102 is voorzien tussen het knooppunt R1/A12/E19 in Merksem en het knooppunt E313/R11 in Wommelgem. Het traject heeft een lengte van ca. 6,3 km en kruist het Albertkanaal.

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

De wens bestaat om de A102, naast zijn verbindende functie, ook een ontsluitende functie te geven. Hierdoor kan de verkeerssituatie in het tussenliggende woongebied, tussen de R1 (ring om Antwerpen) en de A102 beter ontsloten worden. Daartoe zijn complexen nodig voor ongelijkvloerse aansluitingen op een beperkt aantal kruisende wegen. In eerste instantie wordt hiervoor uitgegaan van de N120 (Merksemsebaan – Bisschoppenhoflaan) of N12 (Houtlaan). De wenselijkheid van deze en eventueel tussenliggende complexen (bvb: ter hoogte van de N115 Calesbergdreef) maakt onderwerp uit van bijkomend onderzoek en overleg. In het plan MER zullen zowel scenario's met als zonder aansluitingen worden onderzocht.

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

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

Opstart Plan-MER

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

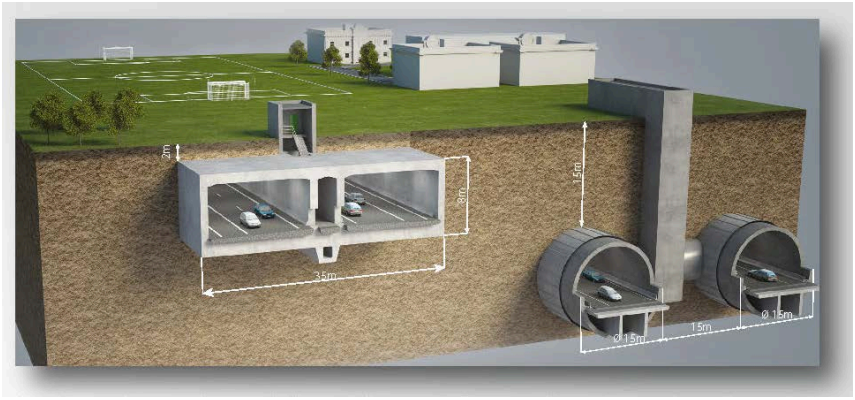
- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,…
- Terinzagelegging vond plaats van 15/01/2014 tot en met 14/02/2014. Richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

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



Uitvoeringsvarianten

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

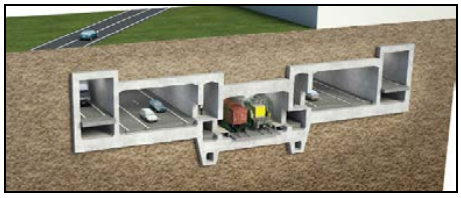


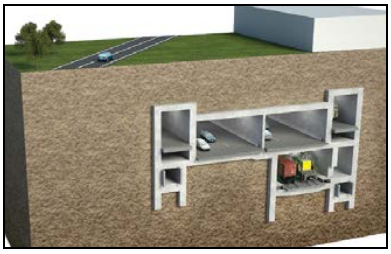
In het kader van Poort-Oost gebeurt een continue afstemming met de 2e spoortoegang van de Antwerpse haven en de andere gerelateerde projecten.

De mogelijkheid van een aanleg van de A102 en de 2e spoortoegang in een gemeenschappelijke constructie wordt nog steeds opengelaten. Op basis van

regelmatig overleg met Infrabel dienen hier een aantal kanttekeningen bij worden gemaakt:

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





Opmerking ter verduidelijking:

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

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

Deze variant wordt dan ook niet meegenomen in de plan-MER-studie A102.

Ontwerpvarianten

Met ontwerpvarianten worden verschillende verkeers- en ontwerptechnische oplossingen bedoeld. Voor het locatiealternatief op de Antwerpse Ring zijn 2 ontwerpvarianten meegenomen in het plan-MER:

- Systeem doorgaande/stedelijke Ringweg (beschreven als ontwikkelingscenario in het plan-MER Oosterweel en mer-technisch dus mee te nemen als alternatief
- Systeem ‘Uit de ban van de Ring’: voorgesteld en verspreid door Stramien, kan vandaag als redelijk alternatief worden beschouwd en mer-technisch dus mee te nemen in het plan-MER.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

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

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

- basistracé in cut&cover (variante gemeenschappelijke c&c):: 801 mio euro
- Andere alternatieven blijven te ramen

2.2. opsplitsing kostprijs:

Eerste variante:

Tunnelgedeelte 5,5 km:

- voor de oplossing bouwen in open bouwput : 64200 euro / m;
- voor de oplossing bouwen tussen diepwanden: 69200 euro / m;
- hetzij in totaal 353,1 of 380,6 mio euro.

Op te merken valt dat de bijkomende kostprijs voor het spoorweggedeelte uitsluitend de burgerlijke bouwkunde betreft en dus geen rekening houdt met de sporen noch met hun uitrusting. De constructie van de spoorwegsleuven of –tunnels nabij de complexen E313 en R1 zijn hier ook niet inbegrepen.

Tunnel Albertkanaal (inclusief bouwdok, afzinken): 25 mio euro.

Aansluitingscomplexen op A102: 5 mio euro (N115) + 5 mio euro N120.

Aansluitingscomplexen E313 en R1: 2x20 mio euro.

Naargelang de gekozen oplossingen komt men aan een totale kostprijs van 428 à 455 mio euro excl. BTW of 518 à 551 mio euro incl. BTW. (zowel aandeel spoor als aandeel weg, excl. spoorinfrastructuur en –uitrusting). De kostenverdeling tussen AWV en Infrabel zijn nog niet besproken en kunnen dus ook nog niet gegeven worden.

Daarbij komen dan nog de onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ... Onder voorbehoud van de nog te doorlopen procedures, wordt dit voorlopig op 250 mio euro geraamd.

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 (WA) aangesteld.

verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV of Infrabel

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

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

4 Timing

4.1 start en einde der werken

De onderstaande timing kan aangehouden worden:

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

* snelst haalbare termijnen

Bovenstaande inschatting van de procedures veronderstellen een vlotte voortgang van de procedures en kunnen aanschouwd worden als de meest optimistische inschatting.

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

4.2 processtappen

Streefbeeld

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

Bij de uitwerking van het streefbeeld wordt er over gewaakt dat bepaalde toekomstige potenties niet gehypothekeerd worden. De grenzen van het projectgebied ter hoogte van het knooppunt met de E34 dienen verruimd te worden omdat het onmogelijk gebleken is binnen de geografische oppervlakte van het knooppunt een volwaardige aansluiting in alle richtingen tussen E34/R11 en R11bis veilig en overzichtelijk te ontwerpen. Daarom wordt een aansluiting voorzien enerzijds t.h.v. N120 Bisschoppenhoflaan, en anderzijds t.h.v. de aansluiting N10/R11/R11bis. De A102 wordt bijgevolg volwaardig meegenomen in de streefbeeldstudie.

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse oostrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11 en A102. Vermits in het plan-MER A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau.

Plan-Mer

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

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

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Het plan-Mer voor de A102 en R11 is in augustus 2013 opgestart.

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

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

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

De Europese tunnelrichtlijn:

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

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

Gemeenschappelijke constructie met 2e Spoorontsluiting?*:*

Door een combinatie van het tracé met een spoorverbinding, is een hellingspercentage van 5% technisch niet meer haalbaar en gaan we ervan uit dat deze beperkt wordt tot 1%.. Nadeel is dat door de kleinere maximale langshelling, de

opritten van deze gecombineerde verbinding veel langer worden. Ook de helling naar een onderdoorgang onder het Albertkanaal wordt veel langer...

koppeling aan andere projecten

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

5 Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

5 maart 2014

1. Omschrijving

Het project omvat 2 onderdelen:

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

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

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

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

Opstart Plan-MER A102 – R11

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

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

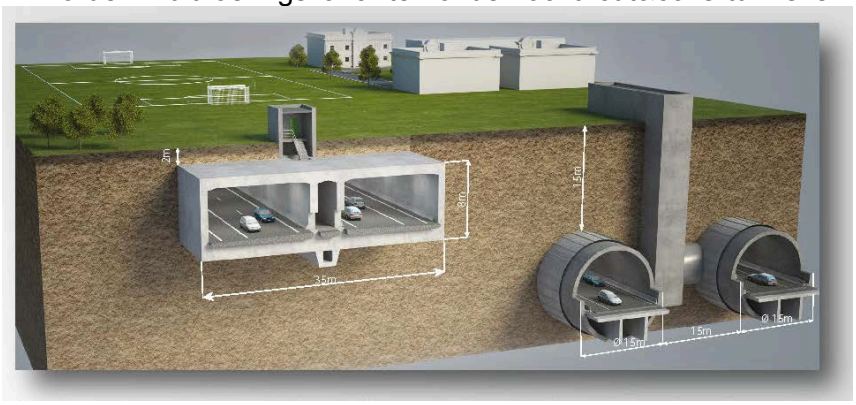
Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten worden in het Mer onderzocht:

1 Locatiealternatieven



2 Uitvoeringsvarianten

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



3 Ontwerpvarianten

Met ontwerpvarianten worden verschillende verkeers- en ontwerptechnische oplossingen bedoeld. Voor het locatielaternatief op de Antwerpse Ring zijn 2 ontwerpvarianten meegenomen in het plan-Mer:

- Systeem doorgaande/stedelijke Ringweg (beschreven als ontwikkelingscenario in het plan-MER Oosterweel en mer-technisch dus mee te nemen als alternatief

- Systeem 'Uit de ban van de Ring': voorgesteld en verspreid door Stramien, kan vandaag als redelijk alternatief worden beschouwd en mer-technisch dus mee te nemen in het plan-MER.

2 Kostprijs en financiering

2.1 raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Met volgende alternatieven/varianten moet minstens rekening worden gehouden:

- Het alternatief in het plan-MER van de Tweede Spoorontsluiting dat voorzag in een gecombineerde aanleg spoor/weg in het openbaar domein van de R11 wordt niet meer weerhouden
- Uit het participatietraject van het Streefbeeld R11 dat naast een cut&cover-variant ook een geboorde uitvoeringsvariant voor de R11bis zal moeten onderzocht worden in het plan-Mer R11bis/A102.
- Ondertussen de administratie op de hoogte van minstens twee locatiealternatieven voor de R11bis.

.

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

Vertunneling R11:	540	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 op de investeringskredieten van het Vlaams Gewest.

3 Projectmanagement

projecteigenaar

- Als projectleider (voor Mp2020) werd ir. Jaak Polen aangesteld.
- Als procesbegeleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.
- Als procesleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd Wouter Van Herck (WA) aangesteld.

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

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

4 Timing

4.1 start en einde der werken

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

* snelst haalbare termijnen

Bovenstaande inschatting van de procedures veronderstellen een vlotte voortgang van de procedures en kunnen aanschouwd worden als de meest optimistische inschatting.

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

4.2 Processtappen

Streefbeeld

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

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

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

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

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

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

Bij de uitwerking van het streefbeeld wordt er over gewaakt dat bepaalde toekomstige potenties niet gehypothekeerd worden. De grenzen van het projectgebied ter hoogte van het knooppunt met de E34 dienen verruimd te worden omdat het onmogelijk gebleken is binnen de geografische oppervlakte van het knooppunt een volwaardige aansluiting in alle richtingen tussen E34/R11 en R11bis veilig en overzichtelijk te ontwerpen. Daarom wordt een aansluiting onderzocht enerzijds t.h.v. N120 Bisschoppenhoflaan, en anderzijds t.h.v. de aansluiting N10/R11/R11bis. Concept en ligging van de A102 worden bijgevolg meegenomen in de streefbeeldstudie.

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse oostrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis en de verbinding R11 - N10. Vermits in het plan-Mer A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau.

Plan-Mer

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

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

Deze rapportages moeten zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd. Het plan-Mer voor de A102/R11 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 2014 zal een plan-Mer voor deze verbindingsweg worden opgestart. Afstemming met gerelateerde planprocessen zal gebeuren binnen Poort-Oost.

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

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

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

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

4.4 koppeling aan andere projecten

Andere projecten deel uitmakend van het MP2020:

- Verknoping van de A102 en R11 bis (=ondertunneld deel van de R11) met de A13/E34 in de omgeving van het rondpunt Wommelgem. Het Streefbeeld behandelt nu zowel A102 als R11bis.
- verbinding N10 met de R11 te Mortsel

Andere projecten buiten het MP2020:

- aansluiting van een mogelijk bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven

5 Risicomanagement

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

De realisaties van wegeninfrastructuur gebeuren steeds in overleg tussen MOW met de lokale overheden, de nutsmaatschappijen, politiediensten en relevante partners (bijv. m.b.t. archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in

de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen i.v.m. grondverzet, …).

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

Projectfiche: Waasland

7 maart 2014

1. Omschrijving

Het voorstel van de Wase burgemeesters omvat volgende deelprojecten:

- Oostelijke Tangent
- Verbindingsweg E34-N70
- Parallelwegen (langs E17) tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht

De Oostelijke Tangent vormt het sluitstuk van de ring rond Sint-Niklaas en is gelegen tussen de N70 en E17, langs de spoorlijn Sint-Niklaas - Puurs.

In een eerste fase wordt een nieuwe verkeerswisselaar (Sint-Niklaas Oost) gebouwd en worden de laterale wegen langsheen de E17 aangepast en verlengd tot op deze nieuwe verkeerswisselaar. Op deze manier wordt het aantal rechtstreekse toegangen van en naar de E17 niet verhoogd, conform de bepalingen van het RSV. In een tweede fase wordt de verbindingsweg aangelegd tussen deze nieuwe verkeerswisselaar en de N70-R42. Deze verbindingsweg wordt opgevat als een weg met 2x1 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 70 km/u.

Concreet omvat het project volgende onderdelen:

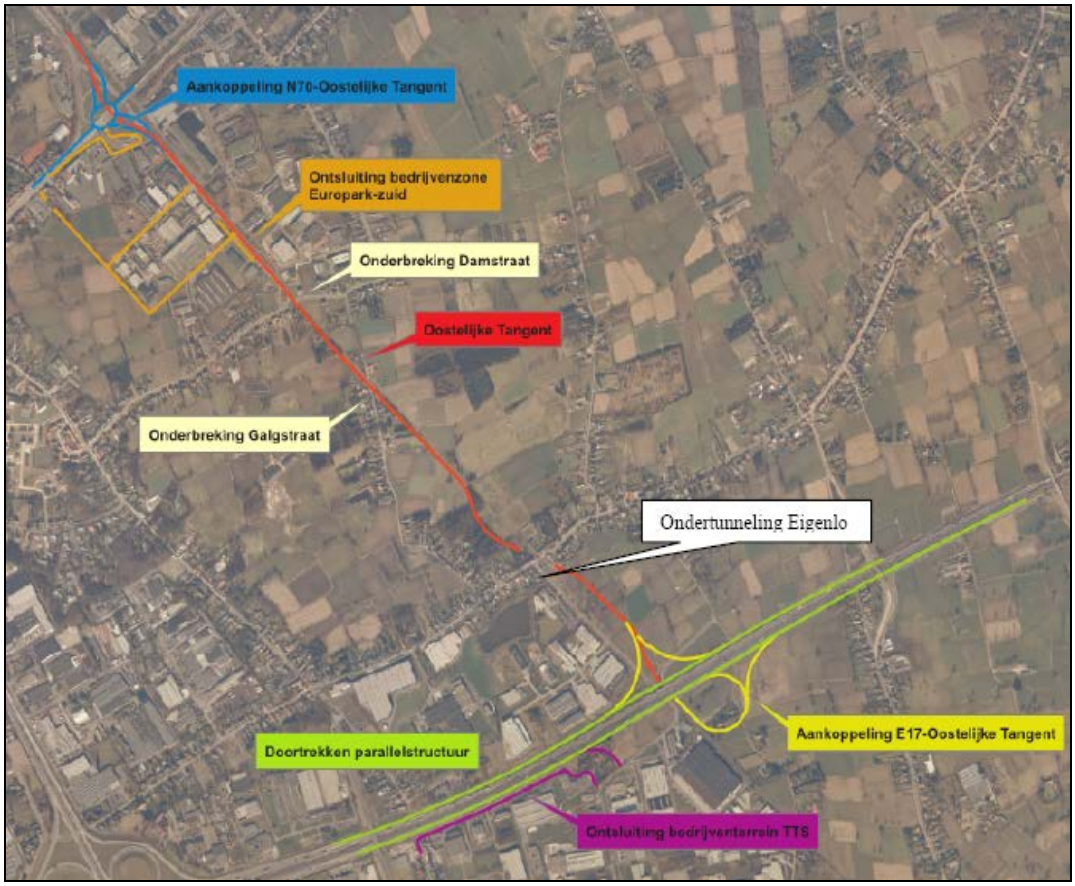
- verlengen van de parallelstructuur van de E17 tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs;
- bouwen van een verkeerswisselaar Sint-Niklaas Oost;
- tunnel onder de spoorlijn t.h.v. de Eigenlostraat;
- verbindingsweg tussen de verkeerswisselaar en de N70;
- herinrichting van het knooppunt N70xR42xOostelijke Tangent (“Mercatorknoop”) met ongelijkvloerse fietsvoorzieningen.

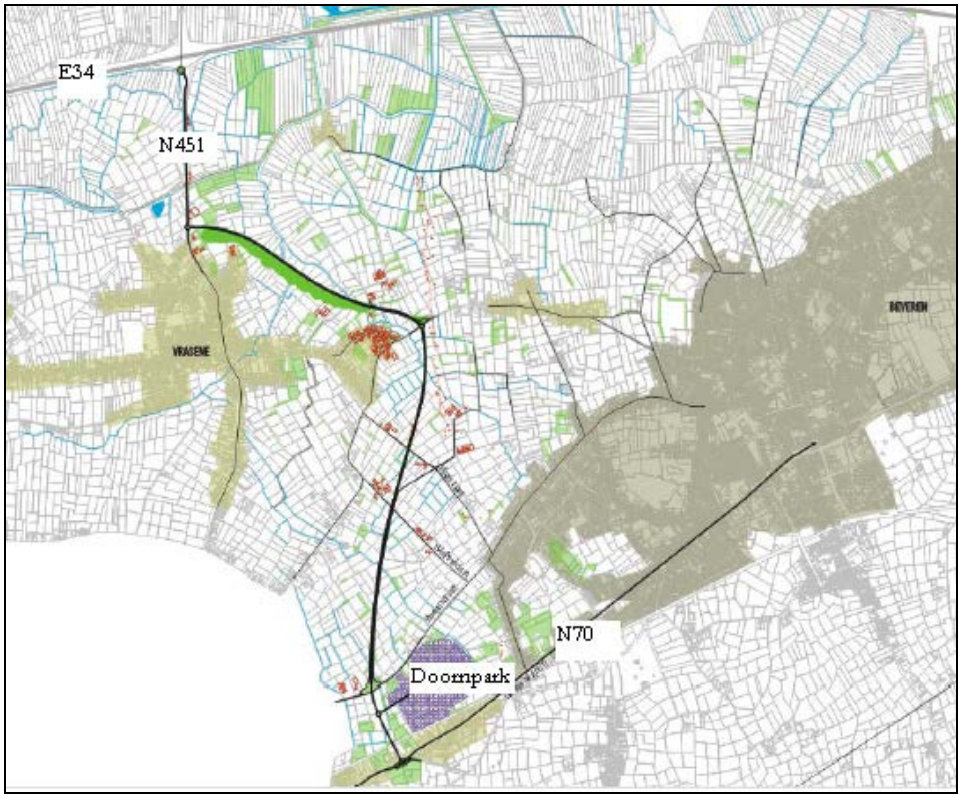
De studie over de mobiliteit over de weg in het Waasland – uitgevoerd in opdracht van Interwaas – heeft geleid tot een consensus bij de lokale besturen over een nieuw aan te leggen secundaire weg tussen de N70 volgens het gewestplantracé van de R2 en de N451 ten noorden van Vrasene. Deze weg dient ter ontsluiting (naar de E34) van het gebied tussen Sint-Niklaas en Beveren en ontlast op die manier de kernen van Beveren, Melsele, Nieuwkerken-Waas en Vrasene. De ontsluiting van dit gebied naar de E17 gebeurt via de Oostelijke Tangent.

De nieuwe weg heeft een 2x1 profiel.

Op 30 oktober 2009 werd binnen de klankbordgroep een overeenstemming gevonden bij de lokale besturen. Op Vlaams niveau kan nu beslist worden om de procedures met betrekking tot de aanleg van deze weg op te starten.

Projectfiche Wegen – Waasland – 27 maart 2014





In het kader van de realisatie van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas zal de bestaande parallelstructuur van de E17 verlengd worden tot voorbij de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs. Sint-Niklaas zal dan over drie aansluitingen (N41, N16, Oostelijke Tangent) op deze parallelstructuur beschikken.

Het voorstel van de Wase burgemeesters – ter bevordering van de (verkeers)leefbaarheid in het Waasland – bestaat erin om de capaciteit van de E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht te verhogen door de parallelstructuur verder door te trekken tot aan het nevenbedrijf te Kruibeke. Daar zouden de 3+2 rijstroken overgaan in 4 rijstroken, zoals voorzien in de plannen van BAM voor de Oosterweelverbinding.

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

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

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Oostelijke Tangent: de raming in de startnota bedraagt 35 miljoen euro, excl. BTW en excl. de onteigeningen (= 42,35 miljoen euro incl. BTW, excl. onteigeningen). De totale kostprijs is moeilijk in te schatten, gezien de mogelijke procedures die nog

moeten doorlopen worden. Rekeninghoudend met deze onzekerheid wordt de totale kostprijs voorlopig geraamd op 64 mio euro incl. BTW.

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

- verbindingsweg E34-N70:

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

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

- parallelweg E17:

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

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

Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma, intern wordt de vastlegging eerste fase in 2017 voorzien. Hier wordt de timing opgeschoven gezien de te doorlopen stappen voor de opmaak van het GRUP en de onteigeningen.

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

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWV. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV. Voor het plan-MER voor de doortrekking van de parallelwegen langs de E 17 werd het eindresultaat van de plan – MER Oosterweel afgewacht. Op basis van deze input wordt nu een offerte uitgeschreven en een studiebureau aangeduid voor de opmaak van een plan – MER voor de doortrekking van de parallelwegen.

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 2016/2017. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar.

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

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: 2016 is het vroegst haalbare om met de werken te beginnen – uitvoeringstermijn 2 jaar

4.2. processtappen

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

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

De geluidsstudie werd eveneens afgerond. De vormgeving van de geluidsbuffering langs de Oostelijke Tangent is nog in beraad. De technische oplossing wordt verder uitgewerkt om dan overgenomen te worden in het GRUP.
De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De inplanting van de bufferbekkens is uitgeklaard en wordt uitgetekend in plan van het GRUP.

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

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

Verbindingsweg E34-N70:

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

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht:

Vermits de Vlaamse Regering binnen het project Oosterweelverbinding voor het BAM-traject heeft gekozen kan de plan MER voor het doortrekken van de parallelwegen (en of 4 rijstroken) tot Zwijndrecht opstarten. De studie is in het Investeringsprogramma 2014-2016 opgenomen. Het voorstel tot gunning kan binnen enkele maanden worden ingediend. Start der werken ten vroegste in 2016.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Verbindingsweg E34-N70

- Ter hoogte van de aansluiting met de E34 kan er, afhankelijk van het gekozen tracé) interferentie zijn met het project van de Westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven (AMT)

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: N49

11 maart 2014

1. Omschrijving

Ombouw van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle.

De ombouw gebeurt volgens het goedgekeurd streefbeeld N49 van 21 dec 2004.

Het MER voor de ombouw werd conform verklaard (31 augustus 2004). Er werd een passende beoordeling gemaakt in het kader van de Vogelrichtlijn (mei 2003).

Deel Oost-Vlaanderen (WOV)

Er worden drie aansluitingscomplexen gebouwd (te Kaprijke, Eeklo en Maldegem), alle overige kruispunten worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (door middel van bruggen of tunnels).

Voor één deelproject, waarover in het streefbeeld geen beslissing werd genomen, dient een MER en GRUP opgemaakt te worden. Het betreft de aanleg van het knooppunt N49 – N456 Kaprijke en de omleidingsweg te Lembeke.

Deel West-Vlaanderen (WWV)

De eerste fase op grondgebied West-Vlaanderen omhelst de aanleg van +/- 3,5 km ventwegen. Deze werken zijn aanbesteed en in uitvoering en worden hier verder buiten beschouwing gelaten.

Op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen dient echter nog veel meer gerealiseerd voor de definitieve omvorming van de N49 tot autosnelweg volgens het streefbeeld en de goedgekeurde MER, onder andere de bouw van diverse kunstwerken, de aanleg van +/- 5km ventwegen, de realisatie van een bochtverbetering. Dit staat verder verduidelijkt in de raming.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: eerste raming: 58,5 mio euro (WOV) + 54 mio euro (WWV)
- totale kostprijs : Gezien de aanwezigheid van VEN gebieden, habitatgebieden e.d.m. op grondgebied West-Vlaanderen, is de totale kostprijs moeilijk te ramen, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Een marge van 30 % is dan ook in deze nog onzekere fase aan de orde, zodat de totale kostprijs op 146,25 mio euro kan worden geraamd.
- De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Ondermeer het aantal kunstwerken zal in sterke mate de bouwkost bepalen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

Volgende kosten werden niet meegenomen in de raming van de kostprijs: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kosten voor verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ...

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

- Op het grondgebied van Assenede:
  - Brug over N49 thv N448 – Stoepestraat: 3,5 miljoen euro*
  - Aanleg nieuwe ontsluitingsweg naar R4: 1,5 miljoen euro*
  - Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat: 3,5 miljoen euro
  - Brug over N49 thv Oosthoekstraat: 3,5 miljoen euro
  - Brug over N49 thv Stroomstraat: 4 miljoen euro
- Op het grondgebied van Kaprijke:
  - Verkeerswisselaar Kaprijke N49/N456 Vaartstraat: 7,5 miljoen euro
- Op het grondgebied van Eeklo:
  - Fietspad Aalstgoed – N434: 0,5 miljoen euro – gerealiseerd in 2011
  - Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef: 1,5 miljoen euro
  - Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg: 7,5 miljoen euro
- Op het grondgebied van Maldegem:
  - Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas: 3 miljoen euro
  - Vervolledigen verkeerswisselaar Maldegem N49/N44: 1 miljoen euro
  - Brug thv N410a + gedeeltelijk complex thv N410 : 3,5 miljoen euro
  - Tunnel (of brug) thv Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
  - Tunnel (of brug) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
  - Aanpassingen aan laterale wegen langs N49: 7 miljoen euro
  - Realisatie bochtverbetering te Maldegem: 5 miljoen euro

.

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

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

- aanleg van een nieuwe brug over het Leopold-en Schipdonkkanaal 10 miljoen euro
- realisatie van twee onderdoorgangen , nl te Lapscheure en in Sint-Rita (thans lichtengeregelde kruispunten) 2 X 5 miljoen = 10 miljoen euro
- bijkomende aanleg van ventwegen , +/- 5 km a 700000 euro/km = 3,5 miljoen euro
- vernieuwen van toplaag en eerste onderlaag van bestaande wegverharding over 9 km = 4,5 miljoen euro
- realisatie van een bochtverbetering over 1km =1,5 miljoen euro
- realisatie van onderdoorgangen voor landbouwwegenis 2X 1,5 miljoen = 3miljoen euro
- brug over Damse Vaart: de noodzaak en wenselijkheid hiervan zal blijken uit de haalbaarheidsstudie (zie opmerking hieronder) 1 miljoen euro
- aanpassen onderdoorgangen van brug N49 over Schipdonkkanaal: 1,5 miljoen euro
- laterale weg + brug (kanaal van Schipdonk): 4,5 miljoen euro

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

De gemeente Damme vraagt om te Lapscheure niet de dwarsende weg onder de A11 te leiden maar de A11 zelf onder de dwarsende weg te leiden . Om één en ander verder uit te klaren en na te gaan wat dit betekent voor RUP en MER en om de haalbaarheid te onderzoeken werd in het voorjaar van 2012 een studiecontract aanbesteed. De studie werd in het najaar van 2012 opgestart. Volgens huidige planning zullen de resultaten van de studie half 2014 gekend zijn. Wanneer dan geopteerd wordt om af te stappen van het alternatief uit het streefbeeld en de A11 onder de Vredestraat te leiden,-dan wordt het totaal op 54 miljoen euro geraamd.

2.3. Toelichting bij kostenraming

Dit betreft een eerste ruwe raming van de bouwkost (geactualiseerd in maart 2011).

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV.

Twee van de bestaande kruispunten werden als gevaarlijk punt geselecteerd; voor de ombouw ervan wordt beroep gedaan op FFEU-budgetten:

- aansluitingscomplex N49 / N456 te Kaprijke: geraamde bouwkost 7,5 mio euro
- tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo): geraamde bouwkost 7,5 mio euro

Voor WOV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- Brug in de N448 Stoepestraat te Assenede: Dit project is op programma 73.11 in 2016 voorzien voor een bedrag van 2.000.000 €. (naam project = E34 – Brug in de N448 Stoepestraat te Assenede).

Voor WWV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- Voorstel voor het indicatief driejarenprogramma 2014-2016: o Voor 2015 en 2016: respectievelijk 1.000.000 € en 1.500.000 €: voor de aanleg van ventwegen of ingrepen die nodig zijn op de N49 zelf voor de omvorming tot autosnelweg (vangrails, doorsteken in middenberm dichtmaken, …)

- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge gaat van start eind 2013 in maart 2014 en zal 4 jaar duren.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV, tenzij voor de vermelde TV3V-projecten

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

- Gemeentebesturen
- Provinciebestuur

- Nutsmaatschappijen, polderbesturen,…

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2020

4.2. processtappen

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	Info (datum, bedrag, ..)
Administratieve voorbereidingsfase (verkenning)	OBA Prioritering	
Politieke procesfase	Project in beleidsdocumenten, investeringsprogramma	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; goedgekeurd 23 september 1997.
	Beslissing van de Vlaamse regering : politiek gedragen voorkeursbesluit	
	Vooropgestelde timing voor effectieve realisatie van de werken	Start 1ste fase in 2009
	Initiële kostenraming	45 miljoen euro
	Formele beslissing opmaak/aanpassing GRUP	voorzien op gewestplan; GRUP noodzakelijk voor het complex N49x N456 te Kaprijke
	Beslissing opmaak MER	MER opgemaakt
Formeel administratieve procesfase	Startnota/projectnota/verkeerskundige studie	Streefbeeld aanvaard op 21 december 2004
	Kennisgevingsfase (van … tot …)	Niet van toepassing
	Realisatie plan – MER (namelijk milieueffectrapport is uitgewerkt)	plan-MER noodzakelijk voor bochtaanpassing N49 te Maldegem
	Openbaar onderzoek - Met o.a. formele adviesvraag SERV (MORA), MINA	Niet van toepassing
	Formele goedkeuring van het project	Niet van toepassing
	Finalisering nieuw GRUP	Niet van toepassing
	Opmaak en afwerking (+ goedkeuring) project – MER (inclusief openbaar onderzoek)	Conformiteitsverklaring 31 augustus 2004
	Aflevering van de benodigde vergunningen	Bouwvergunning aan te vragen per deelproject
Politieke procesfase	Vastlegging van het budget	

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

Het ontwerp voor de brug in de Stoepestraat N448 over N49 te Assenede + aanleg ventweg werd uitgewerkt. De onteigeningsprocedure werd opgestart. Door de Provincie Oost-Vlaanderen werd in 2013 een RUP-procedure en plan-MER studie opgestart voor de realisatie van een bijzonder economisch knooppunt (kortweg BECK) vlakbij het project, en daarom werd het ontwerpproces voor de ontsluitingsweg naar de R4 'on hold' gezet.

Het ontwerp voor de brug in de Stroomstraat over N49 te Assenede werd uitgewerkt. De onteigeningsprocedure werd opgestart. Dit project is op programma 73.11 in 2016 voorzien onder het Historianummer 3270 (aanbestedingsdossier X40/N49/101), voor een bedrag van 3.270.000 €. (naam project = E34 – Brug in de Stroomstraat te Assenede).

Voor het TV3V project 4019- aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure is lopende. Het plan-MER zal in 2014 worden voorgelegd voor goedkeuring. Nadien moet een gewestelijk RUP opgemaakt worden.

Voor het TV3V-project 4002 –Tunnel N455 onder N49 te St. Laureins werd het aanbestedingsdossier gefinaliseerd. De grondverwervingen zijn in uitvoering, en de voorbereidende werken door nutsmaatschappijen zijn opgestart. De stedenbouwkundige vergunning werd bekomen. De aanbesteding van de werken is gepland medio 2014. De start van de werken is gepland in het najaar 2014 of begin 2015.

Voor het project voor de brug over de N49 in de buurt van de Passiedreef en Koning Albertlaan te Maldegem, en voor de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering is de studie in 2013 opgestart. In 2014 zal de noodzakelijke plan-MER-studie voor deze aanpassingen worden uitgevoerd.

4.3. <u>koppeling aan andere projecten</u>

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Dit werd gekoppeld aan de omleidingsweg te Lembeke (als milderende maatregel). Voor beide projecten wordt een plan-MER en PRUP voorbereid. Het knooppunt kan wel al aangelegd worden vooraleer de omleidingsweg gerealiseerd is.
- De afschaffing van de drie kruispunten te Assenede, thv Stroomstraat, Oosthoekstraat en Nieuwburgstraat, gelegen ten oosten van het knooppunt Kaprijke, kan pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en

nadat de omleidingsweg van de N456 rond Lembeke is aangelegd, omdat de N456 daardoor meer verkeer zal krijgen voor de ontsluiting van het aangrenzend gebied naar de N49.

- Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. De uitvoering van de tunnel kan pas na de aanleg van een nieuwe verbindings/ontsluitingsweg N455a te Balgerhoeke. (module 14 project, investeringsprogramma 2015)
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge als PPS-project gaat van start eind 2013 en zal 4 jaar duren. De middelen voorzien op het reguliere programma voor de omvorming van de N49 tot autosnelweg op het grondgebied van de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen zijn beperkt. Het risico bestaat dat er tijdelijk tussen Oost-Vlaanderen en de AX een stuk van de A11 als gewone viervaksweg met gelijkgrondse kruisingen overblijft.

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: R4 Oost

10 maart 20143

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de R4-oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Hierbij worden de bestaande gelijkvloerse kruispunten omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen (tunnel of brug). Zijstraten, verkeerskundig van ondergeschikt belang, worden afgesloten. De keuze omtrent welke straten aangesloten blijven en onder welke vorm werd reeds vastgelegd in het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Gent”.



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Knooppunt	**Raming in Mio € incl. BTW**
1. Traktaatweg Tunnel + inritten + wegenis	25,0
2. Rijkswachtlaan Tunnel + inritten + rotonde	
3. Aansluiting met N49 (noordzijde) Wegenis + fietstunnel	
4. Gebroeders Naudtslaan Rotonde + fietskokers + aansluiting N49 (zuid)	5,3 (onteigeningen inbegrepen) (in uitvoering)
4.bis Sidmar Trompetaansluiting + koker spoorweg	9,0
5.bis Sint-Kruis-Winkel Fietsbrug + aanpassen wegenis	2
5. Moervaart-Noord Ovaal met 2 bruggen + aansluitingen	13
6. Omgeving Moervaart Herinrichting wegenis	0,7
6.bis Energiestraat Hollands complex	12
7. Skaldenstraat	Uitgevoerd vóór start rapportering
7.bis Piratenstraat Brug over R4, geen aansluiting	6,9 (onteigeningen inbegrepen)
8. Langerbruggestraat Hollands complex + rotondes + fietsbrug	12,5
9. Tijdelijke aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	3,9 (uitgevoerd)
Totaal :	90,3

2.2. opsplitsing kostprijs:

Kostprijs onteigeningen voor knooppunt 4 : 184.000 €.

Kostprijs voor onteigeningen knooppunt 7bis : 925.000 €

2.3. toelichting bij kostenraming

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

De raming voor knooppunt 8 werd 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.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorzien op huidig driejarenprogramma :

- 2013 : knooppunt 1-2-3 : MER-studie : 60.000 €
- Punt 2.5 – regulier programma :
  - Knooppunt 8 : 12.500.000 op programma 2014
  - PPS-project, opmaak van referentieontwerp (voor zowel R4 oost als R4 west) : 3.000.000 in 2014; waarvan ruwweg de helft (1.500.000) kan worden toegewezen aan de R4 oost

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Oost-Vlaanderen

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

- knooppunt 8 : om het wegenisproject tijdig te kunnen realiseren (2014) zullen de Aquafin-werken worden geïntegreerd in de wegeniswerken.
- Knooppunt 7bis : Havenbedrijf Gent is eigenaar van vervuilde gronden die voor het project moeten verworven worden. Deze dienen gesaneerd te zijn vooraleer onteigeningen kunnen doorgaan.

- Gemeenten Gent en Zelzate
- Knooppunten 1 tot en met 3 en 4 bis : Infrabel
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- knooppunt 4 : gestart in april 2013, einde voorjaar 2014 (aanbesteding 13 november 2012)
- knooppunt 9 : bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start 22 oktober 2012, einde november 2013 (150 werkdagen)
- knooppunt 8 : bouwaanvraag ingediend, start medio 2014, termijn 1,5 jaar
- overige knooppunten : Op basis van de beslissing om deze kruispunten via PPS te financieren zal een aangepaste timing worden opgemaakt. Momenteel wordt deze PPS-procedure voorbereid.

Deze 12 knooppunten bevinden zich in een zone van 14 km, wat alleen al om redenen van verkeershinder er voor zorgt dat niet alles tegelijk uitgevoerd zal kunnen worden.

De opgegeven timing is dus onder voorbehoud van de onderlinge afstemming van de werken met het oog om de Minder Hinder aanpak.

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Het knooppunt 8 was gekoppeld aan het Aquafin-project voor de afvoer van regenwater op grondgebied Oostakker (uitvoering Aquafin oorspronkelijk voorzien in 2011). Wegens vertraging op het Aquafin-dossier, worden de voorziene ingrepen ter hoogte van het knooppunt 8 geïntegreerd in het wegenisproject (werken voor rekening van Aquafin).

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: Spaghettiknoop

5 maart 2014

1. Omschrijving

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

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

- Enerzijds worden op relatief korte termijn belangrijke stedelijke ontwikkelingen gepland die het mobiliteitsprofiel van deze knoop significant zullen wijzigen (ontwikkeling van 'Nieuw Zuid', Investeringsproject Petroleum Zuid met de geplande aanleg v/e nieuw voetbalstadion,…).
- Anderzijds maken andere plannen en ontwikkelingen i/d onmiddellijke omgeving van deze snelwegknoop aanspraak o/d toekomstige beschikbare ruimte voor de herstructurering van dit aansluitingscomplex (mogelijke herlocalisatie v/h zuidstation, inplanting v/e nieuwe stelplaats voor De Lijn)
- Bovendien vereisen recente veiligheidseisen (EU-tunnelrichtlijnen) niet enkel aanpassingen aan de Kennedytunnel zelf maar ook aanpassingen aan de tunneltoeritten en daardoor ook aan de Spaghettiknoop zelf waarin ook de nodige faciliteiten moeten geïntegreerd kunnen worden voor de handhaving van het vrachtverbod in de Kennedytunnel.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Het betreft een ruwe budgetraming.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorlopig wordt uitgegaan van een financiering op de reguliere begroting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Mogelijk De Lijn voor de bouw van een stelplaats

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

- Stad Antwerpen
- De Lijn
- Blue Gate Antwerpen (IPZ)
- Infrabel
- PMV: trekker voor het project-MER “Bluegate”

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Nog te bepalen na definitieve vaststelling projectscope, timing mogelijks gekoppeld aan omgevende projecten (bvb. IPZ met voetbalstadion).

4.2. processtappen

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

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

Omschrijving	Timing
Ondersteunende studie	Aanbesteding rond

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding en vrachtwagenverbod Kennedytunnel
- Blue Gate Antwerpen (IPZ) / voetbalstadion
- Station Antwerpen Zuid
- Stelplaats De Lijn
- Singel

5. Risicomanagement

Gezien de fase waarin dit project zich bevindt werden tot op heden geen expliciete risico-analyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

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

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

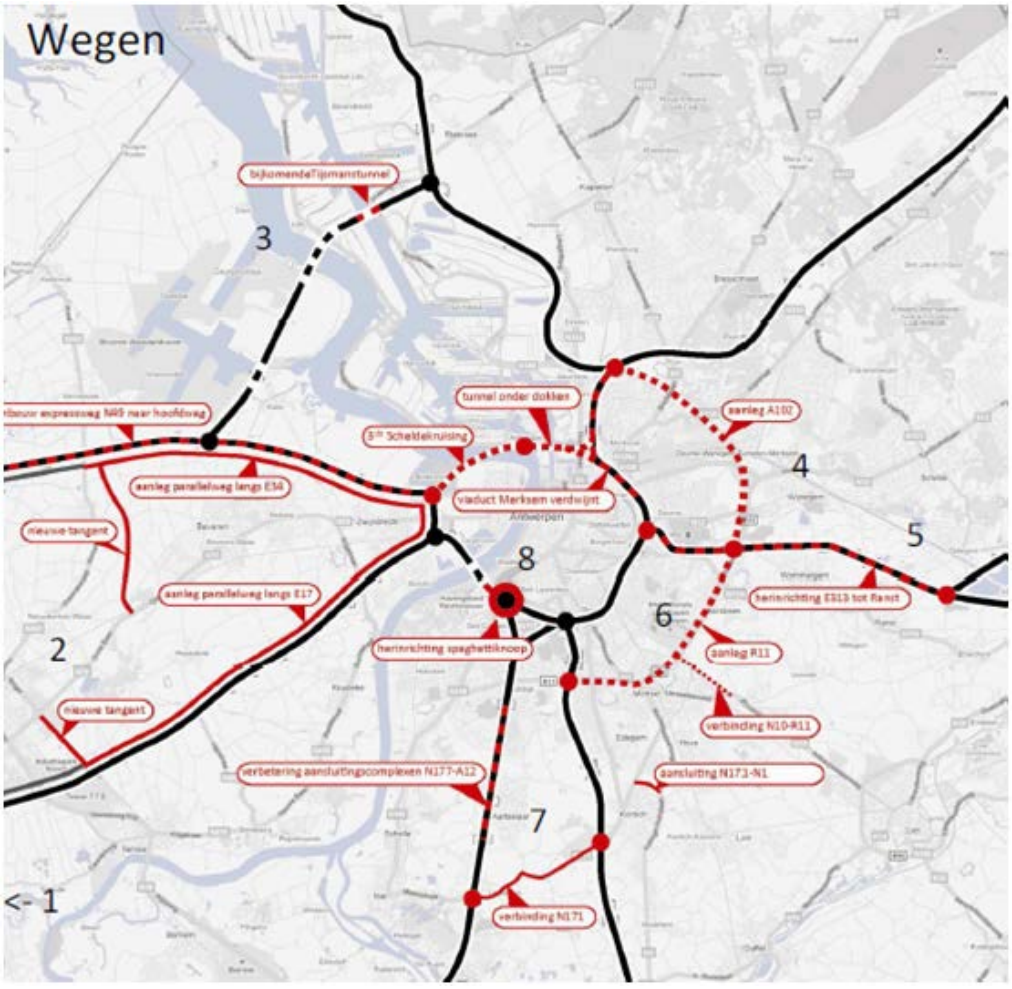
Projectfiche: doortrekking N171

10 aart 2014

Omschrijving

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

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



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

Ontsluiting Rupelzone:	52,8 MEURO

De meerprijs voor de ontsluiting Rupelzone (52,8 mio euro) ten opzichte van het voorgaande bedrag (42,5 mio euro) is te wijten aan de kosten voor de aankoop van de gronden gelegen ten westen van de A12. Op 7 maart 2011 heeft het aankoopcomité de kosten voor de aankoop van de resterende noodzakelijke gronden geraamd op 13 mio euro. Dit bedrag is veel hoger dan het bedrag waarmee AWV in het verleden rekening hield.

1.2. opsplitsing kostprijs:

Doortrekking N171:

- bouwkost deelproject 1: 1,4 mio euro (reeds uitgevoerd)
- bouwkost deelproject 2: 10,433 mio euro (aanbesteed – in uitvoering)
- bouwkost deelproject 3: 15 mio euro
- bouwkost deelproject 4: 5 mio euro
- resterende onteigeningen (bouwgrond, landbouw en industriegebied): 17 mio euro. Een aantal onteigeningen werden reeds uitgevoerd en zijn niet begrepen in deze 17 mio euro.
- participatie in verplaatsingskosten nutsleidingen Fluxys en Elia: 2 x 2 mio euro

Voor de realisatie van deelproject 2 van de N171 is een bedrag van 10.433.000 euro vastleggingskrediet voorzien op het programma van 2013. De basisallocatie is MDU MH210 7310.

1.3. toelichting bij kostenraming

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

Inzake N171: Gedetailleerde raming: zie tabel bij 3.1.. Hierbij moeten alle prijzen aangepast worden met een factor 1,06 (= indexaanpassing) t.o.v. prijzen 2010.

1.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...
Het is aan te bevelen hiertoe 1 % 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”.

2.1. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

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

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

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- N171:

Deelproject	Omschrijving	Kost	Start
1	Rumst; 2 bruggen over A12	1.4 mio €	voltooid 2008
2	ten W van A12 naar industriezone Krekelenberg (ca 1250m)	10,433 mio € aanbesteed (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	In uitvoering tot mei 2015
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2750 m)	15 mio € geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	2015-2016
4	herinrichting bestaande N171, incl. op/afritten Kontich	5 mio € geraamd (excl onteigeningen)	2017

3.2 processtappen

Streefbeeld

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

Project-mer

Voor het deelproject 3 dient nog verder bepaald te worden welke procedure vereist / het meest aangewezen is. De kans is groot dat een project-mer noodzakelijk is.

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

- Deelproject 1 betrof de realisatie van de brugdekken boven de A12. Deze werken werden in 2007 uitgevoerd.
- Deelproject 2 betreft de realisatie van de ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 naar industriezone Krekelenberg. Dit deel is ondertussen aanbesteed en in uitvoering. De afwerking is voorzien tegen het bouwverlof van 2015. De gedetailleerdere timing voorziet in 4 deelfasen:
  - Fase 1 (aansluiting Potaardestraat en N171) is uitgevoerd en werd opengesteld begin januari.
  - Fase 2 (fietstunnel kleine Paependaelelaan) is momenteel in uitvoering en zal nog een 3-tal maanden duren. Deze werken verhinderen een doorgang voor de fietsers, maar hebben geen impact op het gemotoriseerd verkeer.
  - Fase 3a (aanpassing wegenis N177 richting Antwerpen) is momenteel in uitvoering.
  - Fase 3b (aanpassing wegenis N177 richting Brussel) wordt uitgevoerd na fase 2a. Betrachting is om met dit nieuwe scenario de N177 terug kunnen openstellen begin mei 2014.
  - Fase 4 (aanleg fietstunnels en rotonde ’s Herenbaan) zal van start gaan begin mei en het einde van deze werken is voorzien in het voorjaar van volgend jaar.
- 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 dit gedeelte is een projectnota beschikbaar. Het gedetailleerde ontwerp moet nog opgemaakt worden. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. De eigenlijke werken zijn opgenomen op het programma van 2017.

3.3 koppeling aan andere projecten

Geen koppeling met andere projecten

4. Risicomanagement

Tot op heden werden geen expliciete risicoanalyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

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

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

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

5 maart 2014

1. Omschrijving

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

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

Het studiewerk dient opgestart te worden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Studie:

projectMER: 100.000 euro

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

Uitvoering:

nog niet geraamd

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

nog niet geraamd

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Vermoedelijk geen deelprojecten

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

- Lokale overheden
- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

De studie voor deze werken dient nog opgestart te worden. De opstart van het Mer was voorzien in 2013 maar werd uitgesteld omwille van de opname van een tracéalternatief in het plan-Mer A102/R11 dat interfereert met de verbindingsweg N1 – N171. (zie ook fiche plan-Mer A102/R11).



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

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

Een start der werken kan nog niet bepaald worden.

4.2. processtappen

1. RUP: de verbindingsweg zou kunnen aangelegd worden in de reservatiestrook van de grote Ring. Dit betekent dat geen RUP en plan-MER noodzakelijk zijn.

De keuze in het plan-Mer A102/R11 kan eveneens planologische winsten (ontheffing/screening Mer?) opleveren.

2. Eventueel opmaak project-Mer.
3. Opmaak ontwerpplannen
4. Grondverwervingen
5. Bouwaanvraag
6. Aanbesteding en uitvoering der werken

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: Tramlijn Melsele – centrum Beveren

19 maart 2014

1. Omschrijving:

Op dit ogenblik staat de heraanleg van de N70 geprogrammeerd voor uitvoering in 2011. AWV Oost-Vlaanderen heeft hiervoor reeds middelen gereserveerd op de reguliere begroting voor de herinrichting van deze doortocht waarbij in het ontwerp rekening gehouden werd met de mogelijke aanleg van een tram. Bijgevolg beperkt de meerkost zich tot de traminfrastructuur en wordt voorgesteld deze tramuitbreiding van 7km te financieren via de reguliere middelen (kapitaal subsidie) op basis van spoorvernieuwing.
Bovendien dienen op oordeelkundige wijze eveneens P&R voorzieningen gerealiseerd. Rekeninghoudend met de ruimtelijke inpasbaarheid en het doel om een verdere stap te zetten tot een snellere realisatie van de comodaliteit via OV knooppunten (overstapplaatsen tussen alle modi).

nieuw: - Blancefloorlaan – parallelweg
- omgeving eindhalte Beveren

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

2. Kostprijs en financiring

2.1. Raming totale kostprijs:
Op basis van spoorvernieuwing

		43.015.000 €
• één eindhalte + dienstlokaal		675.000 €
• twee nieuwe P&R		600.000 €
	totaal	**44.290.000 €**

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% zonder btw = 2.214.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 6.754.225 €

Algemeen totaal 53.258.725

2.2. Opsplitsing kostprijs:
wel meegenomen in raming:

- bouwkost, 5% studiekosten

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming
- op basis van spoorvernieuwing

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

2.5. Wat is financieringswijze
- 7km traminfrastructuur, deze tramuitbreiding te financieren via de reguliere middelen (kapitaal subsidie) op basis van spoorvernieuwing.

3. Projectmanagement

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

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten
- entiteit Antwerpen & Oost-Vlaanderen
- AWV – Oost-Vlaanderen

3.3. Andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
- AWV – Oost-Vlaanderen
- gemeenten Zwijndrecht & Beveren
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek

4. Timing

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[1]
- [later te bepalen]

4.2. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)
- Het tramproject Beveren moet afgestemd worden op de herinrichting van de N70 in Beveren. Het agentschap Wegen en Verkeer gaat na hoe op korte termijn de studie voor het herinrichten van deze gewestweg heropgestart kan worden . Aansluitend kan de Lijn dit tramproject in overleg met AWV aanvatten.uitvoeringstermijn36 maanden

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

4.3. Koppeling aan andere projecten

- doortochtvernieuwing Beveren – AWV Oost-Vlaanderen

5. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek.

Projectfiche: Tramlijn Wilrijk

19 maart 2014

1. Omschrijving:

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

Deze tramuitbreiding is samengesteld uit drie deeltrajecten.

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

2. Olympiadepoort – Universiteitsplein:
   Er zal een vergelijkend onderzoek (multi criteria analyse) worden uitgevoerd om het tramtracé te bepalen. Afhankelijk van de gemaakte keuze zal het centrum van Wilrijk wel of niet met de tram bediend worden of verloopt te tramroute langsheen de N177, de Krijgslaan en verder tot het Universiteitsplein. Beide tracés hebben ongeveer dezelfde lengte en i.f.v. de gemaakte keuze kan dan het stedelijk busaanbod geheroriënteerd en/of afgebouwd worden. Hierbij dienen op oordeelkundige wijze eveneens P&R voorzieningen (bv. onder viaduct A12) gerealiseerd.

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

2. <u>Kostprijs en financiering</u>

2.1. <u>Raming totale kostprijs:</u>

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

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

- totale kostprijs (tracé via centrum Wilrijk) — voorgesteld wordt type 3

<u>deel 1:</u> tracélengte Silvertopstraat – Olympiadepoort = 2 km.

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

<u>deel 2:</u> tracélengte Olympiadepoort – Universiteitsplein = 3,5 km.

• deel weg	3,5 x 3.900.000€ = 13.650.000 €

- één nieuwe P&R + één P&R aanpassen 600.000 €
- btw 21% 2.992.500 €
- deel tram 3,5 x 6.495.000€ = 22.732.500 €
- één eindhalte + dienstlokaal 675.000 €

subtotaal 40.650.000 €

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

- deel weg 2,5 x 3.900.000€ = 9.750.000 €
- één nieuwe P&R + één P&R aanpassen 600.000 €
- btw 21% 2.173.500 €
- deel tram 2,5 x 6.495.000€ = 16.237.500 €

subtotaal 29.436.000 €

totaal 92.514.000 €

bijkomende kosten:

- studiekosten 5% (85.710.000 €) zonder btw = 4.285.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 14.091.375 €

Algemeen totaal: 110.890.875 €

2.2 Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

- budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
- inzake de kosten voor grondverwervingen/onteigeningen, en de kosten voor verplaatsingen van nutsleidingen (deze welke niet ten laste van de nutsbedrijven zelf kunnen worden gelegd), zijn volgende voorzieningen in de ramingen opgenomen :
  - grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
  - kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
- kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag. Deze 1,5% kosten voor gekende bodemsanering wordt reeds in de projectramingen opgenomen.

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ...*

2.3. Toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is financieringswijze

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

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

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

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

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- De Lijn entiteit Antwerpen

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

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

4. Timing

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

- start der werken januari 2016
- einde der werken bouwverlof 2019

4.3. Processtappen[2] (eventueel per deelproject)

- Publicatie studiebestek april 2014
- Toewijzing studiebestek juli 2014
- conceptfase tot januari 2015

verdere stappen zijn indicatief

- ontwerpend onderzoek & indienen startnota PAC juni 2014 – mei 2015
- project MER, samenstellen dossier DBFM & indienen projectnota januari 2015 – oktober 2015
- verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer juni 2015 – september 2015
- start der werken na winterstop 2015 – 2016
- uitvoeringstermijn 36 maanden
- in gebruik augustus 2019

4.4. Koppeling aan andere projecten

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

- een koppeling aan Mortsel – Edegem – Kontich is aangewezen om meerdere redenen:

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

1. financiering
2. opmaak project MER
3. exploitatief Zuid – Oost rand (Poort Oost) verbinding doorheen centrum van Antwerpen

5. <u>Risicomanagement</u>

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan

maart 2014

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een stalen boogbrug met 4 rijvakken. Deze brug ligt in een gewestweg. De doorvaarthoogte is 7,22 m over de doorvaartbreedte van 74m.
Deze brug kan aangepast en verhoogd worden maar deze werken zullen tijdelijk een ernstige verkeershinder veroorzaken.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 4.675.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 3.675.000 euro, excl. BTW (gunningsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,…) : worden (voorlopig) begroot op 1 mio EUR, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 40.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 80.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.
Het bedrag van de gunning werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2013 van nv De Scheepvaart.
In het kader van de TEN-T Annual Call 2012 werd voor dit project 10 % Europese subsidie bekomen.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Aanbesteding : november 2013

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

4.2. processtappen

Aanbesteding vond plaats op 13 november 2013.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Het project omvat naast het verhogen van de brug ook een aantal renovatiewerken aan de brugstructuur die voor rekening van AWV zullen worden uitgevoerd. .

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen ivm grondverzet, …).

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

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

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

12 maart 2014

1. Omschrijving

1.1. Algemeen

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

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

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

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

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

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

1.2. Ontwerp 2003

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

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

- Breedte: 36 meter.

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

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

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

- Renovatie van de kolkmuur aan de noordzijde;
- Een nieuwe kolkmuur aan de zuidzijde;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.00 m TAW (stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Nieuwe wegbrug[1;]
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013[2]

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

Samengevat komt het ontwerp 2013 op het volgende neer :

[1]Het oorspronkelijk plan voorzag een ontwerp zonder wegbruggen, maar omwille van de vlotte verkeersafwikkeling over de sluis **en** de vraag tot opname van de Royerssluis in de route voor uitzonderlijk transport werd voor de meest wenselijke variant 27 m het ontwerp uitgewerkt met een nieuwe wegbrug.

[2]Rekening houdend met de resultaten van de MKBA en de randvoorwaarden voor het ontwerp-type-konvooi voor het Albertkanaal (4-baksduwvaart) is de 27m variant (Infrastructuurscenario 3) de meest wenselijke variant.
De kostprijs van deze 27 m variant bedraagt 140 mio Euro. Het GHA heeft reeds laten weten bereid te zijn 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. De nodige afspraken tot financiering van de bijhorende meerkost (13 mio Euro) voor deze 36 m variant dienen tijdig te worden gemaakt.

- Renovatie van de kolkmuur/ vernieuwing kolkmuur afhankelijk van de scenario's;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers, lengte tussen de buitendeuren 250 m; lengte tussen de binnendeuren ca. 200 m.
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.25 m TAW (Aangepast niveau stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Vernieuwen en verbreden van de remmings/geleidewerken
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 140 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: 107 miljoen € exclusief BTW.
- Gebouwen: 6 miljoen € exclusief BTW
- Wegenis: 4,6 miljoen € exclusief BTW
- 2 wegbruggen: 14,8 miljoen € exclusief BTW
- Remmings- en geleidewerken : 7,9 miljoen € exclusief BTW

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

Nog niet gekend

2.5. Wat is de financieringswijze?

De renovatie van de Royerssluis zal gefinancierd worden vanuit de reguliere begroting. Met het GHA dienen de gesprekken te worden opgestart ivm hun bijdrage in de kosten (15 %) en nodige afspraken te worden gemaakt i.v.m. de meerkost van de 36 m variant.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

- Oosterweelverbinding: afstemming timing en bestek
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin
- Nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- De timing van renovatie van de Royerssluis is gekoppeld aan timing de werken voor de Oosterweelverbinding. De werken kunnen daardoor ten vroegste starten in 2016 en zullen ca. 3,5 jaar duren.

4.2. processtappen

Volgende projectstappen worden vooropgesteld, waarbij verondersteld wordt dat de werken in 2015 kunnen starten:

- Plan-MER: n.v.t.
- GRUP: n.v.t.
- Voorontwerpstudie: 06/2010 – 10/2013
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 12/2013
- MER - ontheffingsdossier: 03/2014 – 07/2014
- Ontwerpstudie: 12/2012 – 10/2014
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen najaar 2014
- Milieuvergunning: verkregen tegen najaar 2014
- Bestek: klaar tegen voorjaar 2015
- Aanbesteding: 2015
- Werken: 2016 - 2019 (geschatte duur: 3,5 jaar)

4.3. koppeling aan andere projecten

De timing van de renovatie van de Royerssluis moet worden afgestemd op de timing voor de Oosterweelverbinding. Ook bij de opmaak van het bestek moet rekening worden gehouden met de Oosterweelverbinding.

Er zullen constructieve maatregelen genomen moeten worden om de noordelijke muur van de sluiskolk te kunnen bouwen in combinatie met de bouwput voor de tunnel. Bovendien moet getracht worden om de uitdienststelling van de Royerssluis te laten samenvallen met de bouw van de tunnel in het Amerikadok.

5. Voortgang

5.1. Technisch voorontwerp

De bestaande toestand werd geïnventariseerd en op plan verwerkt. In 2013 worden de nodige verkenningsboringen uitgevoerd

Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken. Een optimalisatie van het tracé en concept van de tunnels in het Albertkanaal is actueel in een eindfase van onderzoek.

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

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

Op vraag van de projectgroep droogdokkenpark werden de verschillende varianten voor de wegenis rond het sluisplateau uitgewerkt. De doortocht van het verkeer over de Kattendijksluis door het droogdokkenpark wordt verder bekeken en ingepast door AG Stadsplanning. Hierbij werd de beslissing genomen om het Uitzonderlijk transport van en naar de haven over de Kattendijksluis en de Royerssluis te laten lopen via de kaaien en de droogdokkensite.

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

De randvoorwaarden (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, …) vastgelegd in overleg met het GHA werden tijdens het voorontwerp (afgerond 10/2013) werden door het studiebureau verder gespecifieerd naar de ontwerpfase.

Er werd een architectenbureau aangesteld voor het ontwerp van de bruggen, de nieuwe sluisgerelateerde gebouwen en de inrichting van het sluisplateau. Voor een 2-tal historische gebouwen zal het GHA de bouwhistorische studie opstarten, 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. Hierna 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. Momenteel bekijkt het WL het hydraulisch ontwerp van deze variant met korte omloopriolen in functie van de toelaatbare troskrachten op de verschillende schepen in de sluis.

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. Momenteel bekijkt het WL de doorvaart door de Royerssluis in functie van de geplande ontwikkelingen in het Amerikadok.

5.2. Actualisatie MKBA

De actualisatie van de MKBA is gestart in november 2012. De uitvoeringstermijn bedraagt 9 kalendermaanden, excl. de voorziene schorsingen. Ten einde het bestuur de mogelijkheid te geven het rapport grondig te analyseren werd deze uitvoeringstermijn geschorst in januari en februari 2014. Deze MKBA zal pas in april 2014 definitief zijn.

5.3. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis zal opgestart worden in 2014, idem voor de veiligheidscoördinatie.

6. TEN-T

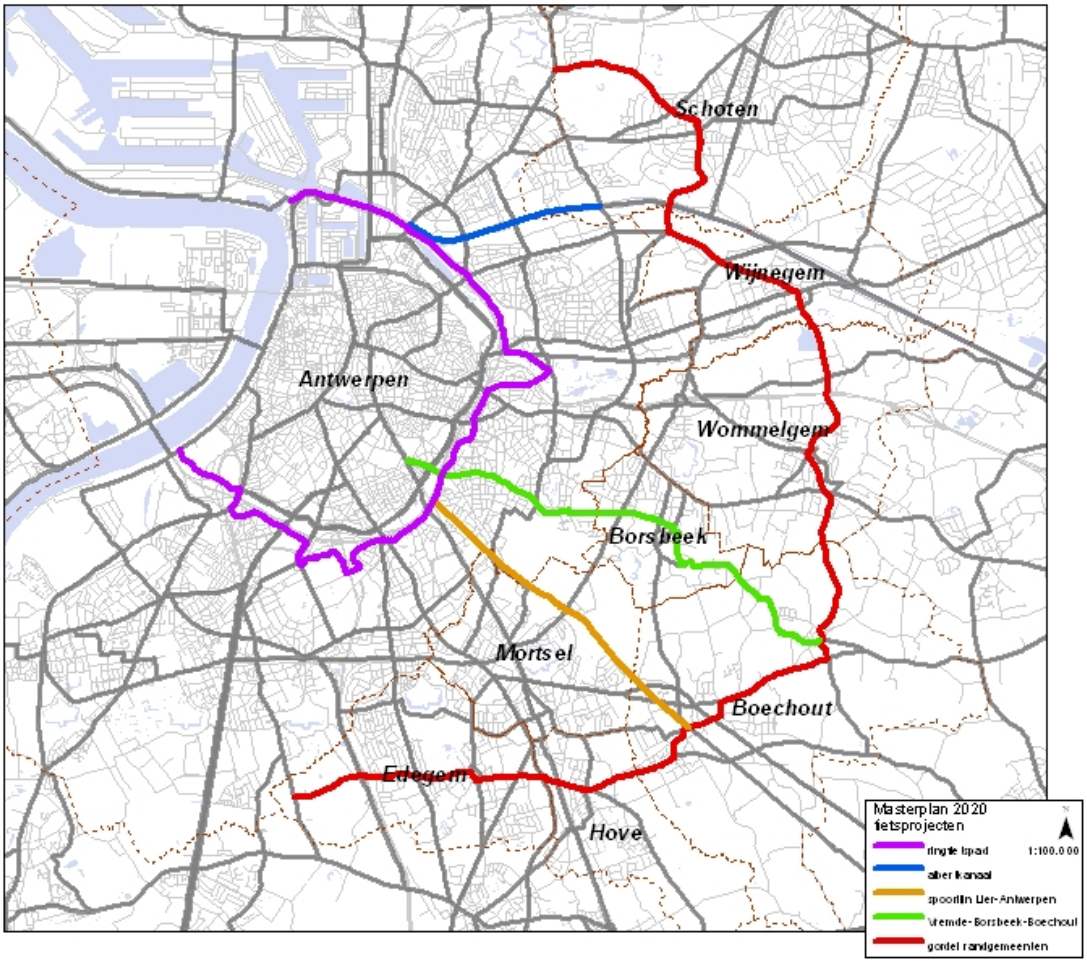
Voor de ontwerpstudies voor de Royerssluis werd een subsidieaanvraag ten bedrage van 1,6 mio goedgekeurd.

Projectfiche: Vremde-Borsbeek-Berchem

5 maart 2017

1. Omschrijving

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



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

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

Onteigeningen: *€ 500.000*

Studiekost: € 175.000 *(incl. BTW)*

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

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

2.5. toelichting bij kostenraming

Op basis van de startnota's versie september 2013.

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

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

8 km fietspad mogelijk grotendeels verlicht door wegverlichting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nog te bepalen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

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

Wegbeheerders: Lokale besturen; De Lijn

4. Timing

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

deel Gitschotellei in uitvoering (ca. 800m)

rest: nog te bepalen

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

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

Verder proces nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

Ondertunneling Robianostraat-R11

Tramlijnverlenging Drakenhoflaan-Borsbeek

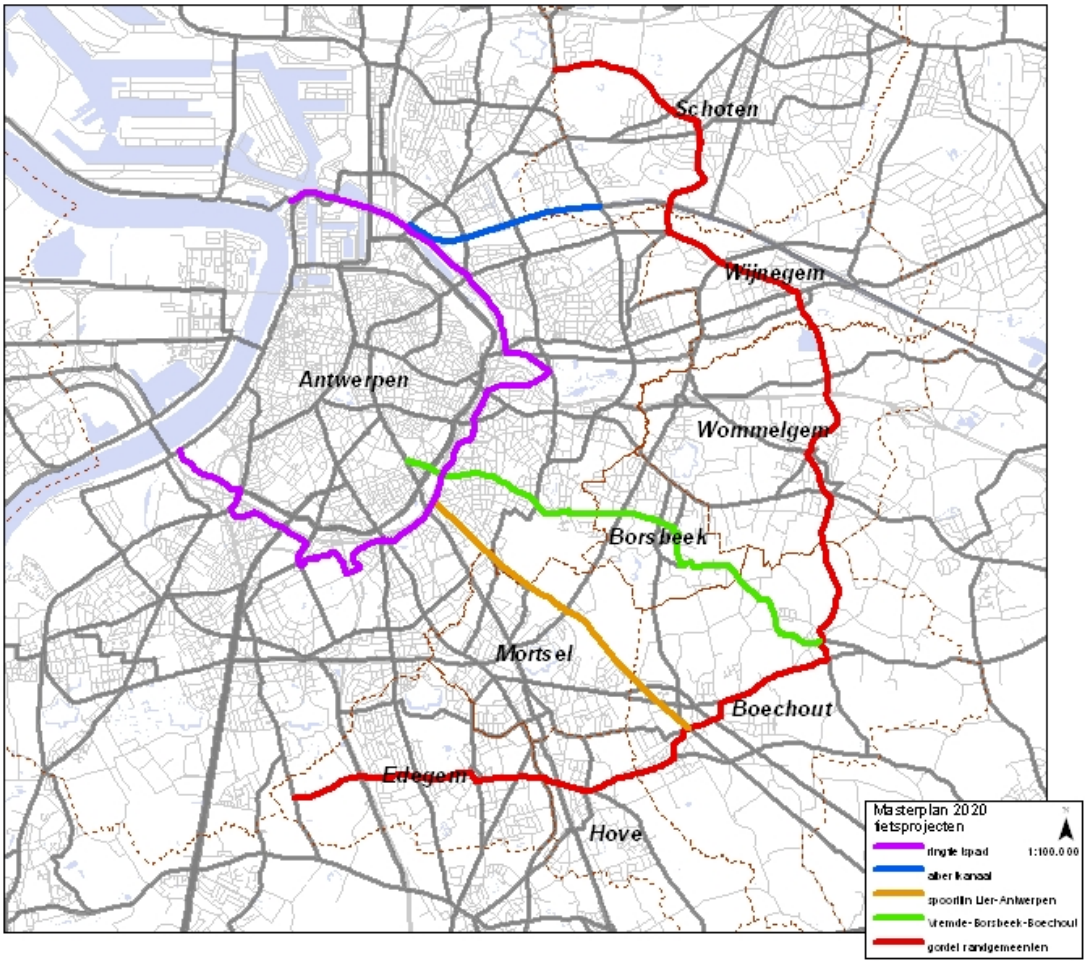
Gitschotellei door district Borgerhout

Projectfiche: Gordel Randgemeenten

5 maart 2014

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

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 *

nog te bepalen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

diverse kruisingen met infrastructuren in het beheer van de Vlaamse overheid

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

Vremdesesteenweg: Boechout

Centrum Hove: Hove

Merksemsebaan: Wijnegem

overige: nog te bepalen

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

Wegbeheerders: Lokale besturen;

4. Timing

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

in uitvoering:

Vremdesteenweg, Boechout

Dorpskern, Hove

rest: nog te bepalen

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

Verder proces nog te bepalen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Heraanleg dorpscentrum Hove, in uitvoering

Vremdesesteenweg Boechout, in uitvoering

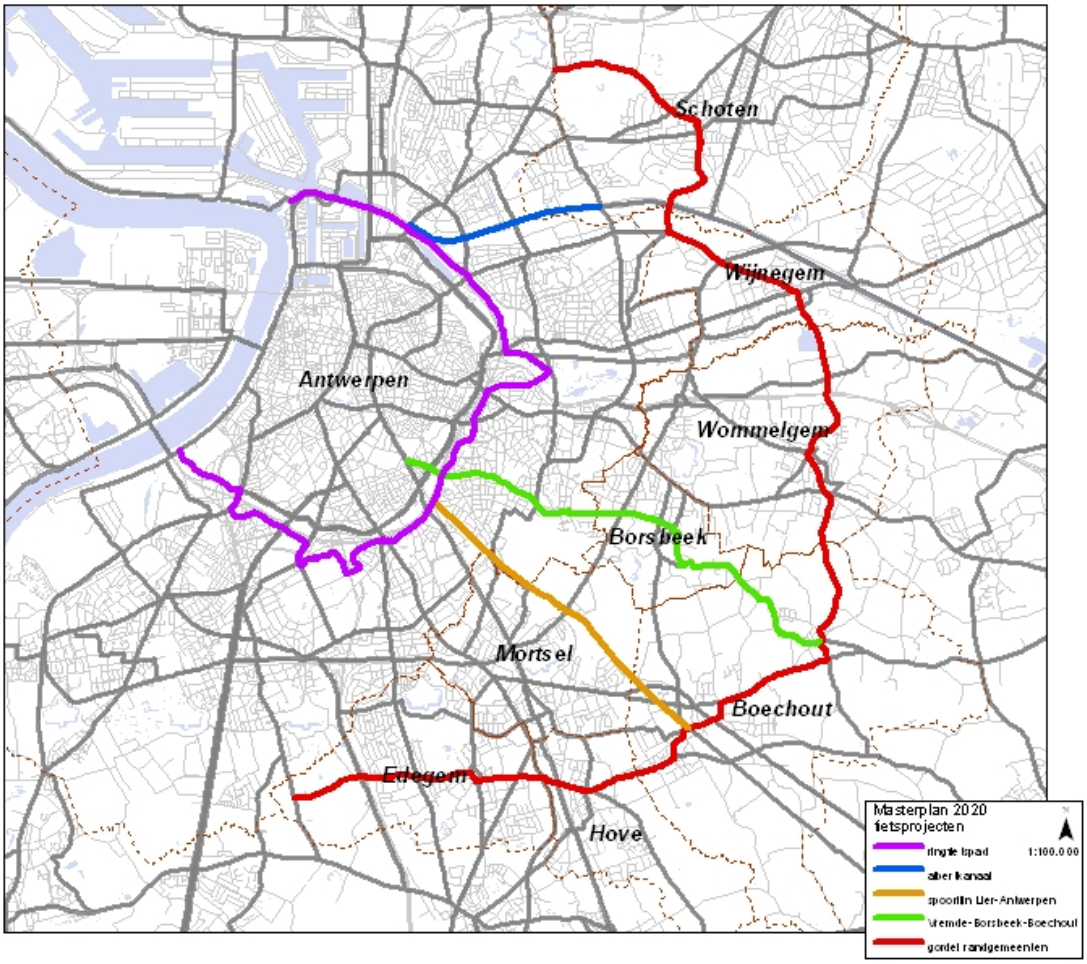
Heraanleg Hoogmolenbrug

Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

5 maart 2014

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt langsheen de spoorlijn en via de luchthaven van Deurne, deze route sluit aan op het bestaande fietspad Lier-Boechout en maakt de verbinding met het ringfietspad nabij de Posthofbrug. Dit over een lengte van 5,7 km.



2. Kostprijs *(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

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 *

nog te bepalen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

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

Infrabel, Boechout, Mortsel, Stad Antwerpen, Luchthaven.

4. Timing

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

nog te bepalen

4.2. processtappen[1] (eventueel per deelproject)

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

Verder proces nog te bepalen

Opmaak bestek, aanbesteding en aanvang de werken (eventueel per deelproject).

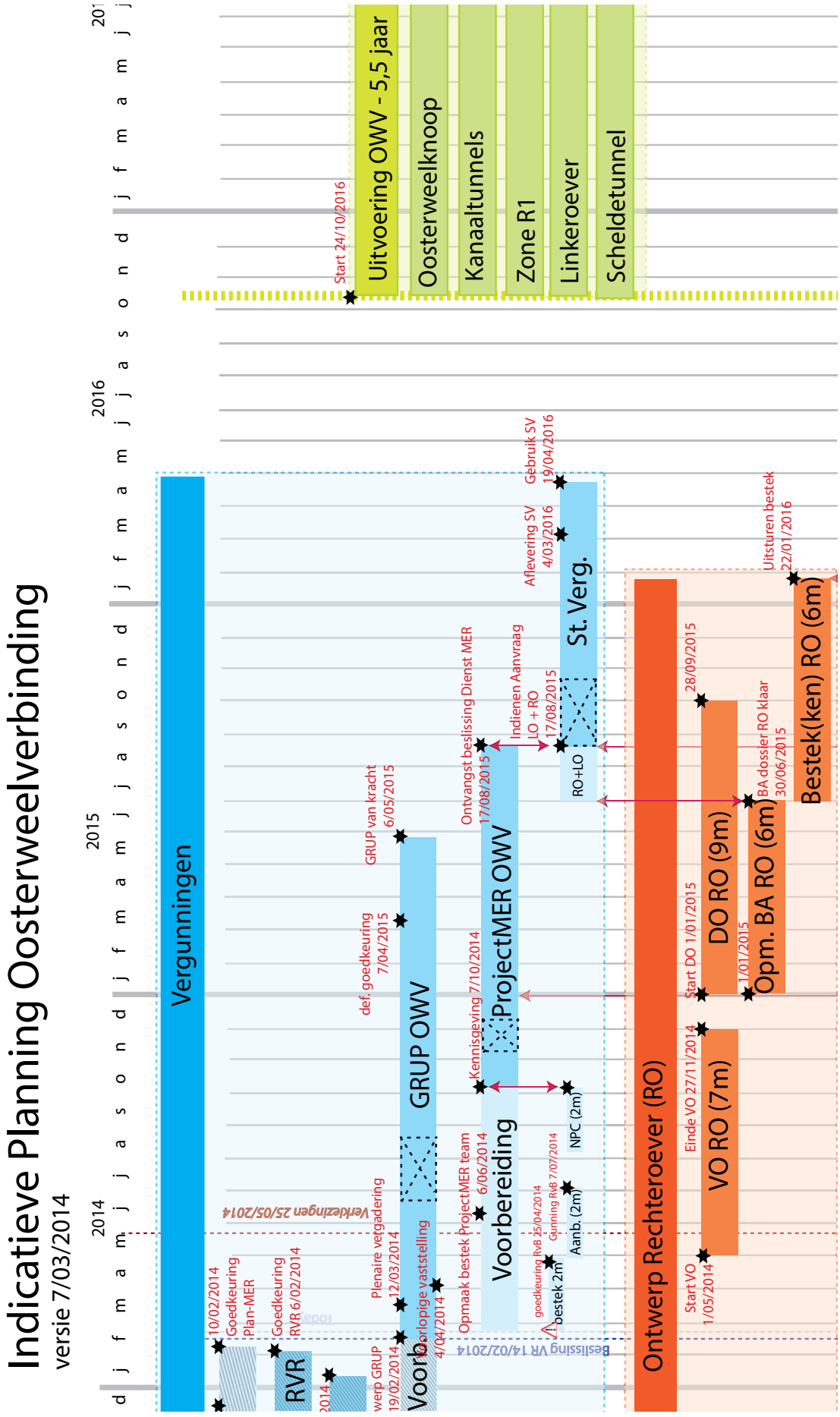
4.3. koppeling aan andere projecten

Mogelijke interactie met ontwikkelingen Luchthaven Deurne en aansluiting op R11.

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

BIJLAGE 3:

Indicatieve planning Oosterweelverbinding


Indicatieve Planning Oosterweelverbinding
versie 7/03/2014
2014
2015
2016
Vergunningen
RVR
GRUP OWV
ProjectMER OWV
Voorbereiding
St. Verg.
RO+LO
Ontwerp Rechteroever (RO)
VO RO (7m)
DO RO (9m)
Opm. BA RO (6m)
Bestek(ken) RO (6m)
Uitvoering OWV - 5,5 jaar
Oosterweelknoop
Kanaaltunnels
Zone R1
Linkeroever
Scheldetunnel
Start 24/10/2016
10/02/2014 Goedkeuring Plan-MER
Goedkeuring RVR 6/02/2014
werp GRUP 19/02/2014
Plenaire vergadering 12/03/2014
Voorlopige vaststelling 4/04/2014
Verkeerlingen 25/05/2014
def. goedkeuring 7/04/2015
GRUP van kracht 6/05/2015
Opmaak bestek ProjectMER team 6/06/2014
Kennisgeving 7/10/2014
Ontvangst beslissing Dienst MER 17/08/2015
Indienen Aanvraag LO + RO 17/08/2015
Aflevering SV 4/03/2016
Gebruik SV 19/04/2016
goedkeuring RvB 25/04/2014
Gunning RvB 7/07/2014
bestek 2m
Aanb. (2m)
NPC (2m)
Beslissing VR 14/02/2014
Start VO 1/05/2014
Einde VO 27/11/2014
Start DO 1/01/2015
1/01/2015
28/09/2015
BA dossier RO klaar 30/06/2015
Uitsturen bestek 22/01/2016