



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 16
ingediend op 22 november 2013 (2013-2014)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Vijfde voortgangsrapportage

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Derde voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering – Vierde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 15: 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.....	11
2.1. Beslissing Vlaamse Regering.....	11
2.2. Organisatorische implicaties	11
2.2.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever.....	11
2.2.2. Norian	11
2.2.3. Poort Oost	11
2.3. Projectteam Oosterweelverbinding	12
2.3.1. Verfijning conceptontwerp	12
2.3.2. Verkeersmodel.....	12
2.3.3. Procedures (MER, GRUP, stedenbouwkundige vergunning)	12
2.3.4. Onteigeningen	13
2.3.5. Nutsleidingen	13
2.3.6. Lobroekdok	15
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	18
2.3.10. Royerssluis	19
2.3.11. Protocollen.....	19
2.4. Projectteam financiering/structurering	20
2.4.1. Reorganisatie	20
2.4.2. Financieel model	21
2.4.3. EIB	22

2.5. Planning	23
2.6. Kostprijs en financiering	24
2.7. Risicobeheersing.....	24
2.7.1. Risico's RoTS	24
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.....	27
3.2.3. Brug Geel Oevel.....	28
3.2.4. Waasland	28
3.2.5. N49	28
3.2.6. R4 Gent	28
3.2.7. Spaghettiknoop	29
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....	29
3.2.9. Doortrekking N171.....	29
3.3. De Lijn	29
3.4. De Scheepvaart	30
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart.....	30
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	30
Algemeen	30
Specifiek	31
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	32
3.5.1. Royerssluis	32
3.6. Fietsprojecten	32
Bijlagen	
Bijlage 1: Overzichtstabel	33
Bijlage 2: Projectfiches	43

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 en 30 mei 2013 volgden de eerste vier voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een vijfde voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 30 mei 2013.

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 21 november 2013 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 AWW met uitzondering van de opvolging en de coördinatie van enkele punten, die een taak van BAM blijven, zo onder meer de aflevering van de Voltooiingscertificaten (uiterlijk bij afloop van de waarborgperiode van twee jaar voor de onderdelen buiten Configuratie), en de bijstand aan de Opdrachtgevers aangaande de praktische afwikkeling van gebeurtenissen, die zich vóór de aflevering van de Beschikbaarheidscertificaten hebben voorgedaan.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

Op 11 oktober 2013 erkende de Vlaamse Regering het project Brabo 2 als Vlaams PPS-project, en hechtte ze ook haar principiële goedkeuring aan het verlenen van een recht van erfpacht door het Vlaams Gewest aan De Lijn op de onderdelen waarop het tramgedeelte zal worden aangelegd en die eigendom zijn van het Vlaams Gewest (gewestwegen).

Eveneens op 11 oktober 2013 hechtte de Vlaamse Regering 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 rekening houdend met enkele specifieke vragen van de stad Antwerpen met name:

- het inkorten van de tramuitbreiding tot de Havanasite in combinatie met een P&R (t.h.v. voormalige Luchtbal kazerne), en dit mits een goede stedenbouwkundige inkadering;
- de financiering van de haven gerelateerde projecten (Mexicobruggen, Mexicostraat) en de stedelijke bijdrage aan de parking onder het Operaplein;
- een infogebouw op de F. Rooseveltplaats;
- de werkingskosten voor de communicatie; dit gelet op de grote uitdagingen voor het gebied.

Hierbij werd tevens als uitgangspunt aangenomen dat hierdoor geen vertraging in de uitvoering van het project mag optreden.

In haar schrijven aan mevrouw de minister Hilde Crevits, heeft de stad Antwerpen haar op de hoogte gebracht van

- de goedkeuring op 18 oktober van het college van burgemeester en schepenen van het bestek Brabo 2 voor eerste offertevraag goed (onder voorbehoud van verder juridisch-technisch nazicht van de dBf-overeenkomst tussen de stad en de private partners)
- de schriftelijke bevestiging van de specifieke vragen zoals hiervoor geformuleerd.

Op 23 oktober 2013 hechtte de stuurgroep Brabo 2 zijn goedkeuring aan de beperkte aangepaste besteksdocumenten om op juridisch correcte wijze te kunnen inspelen op de

inhoud van de conclusies in de beslissing van de Vlaamse Regering van 11 oktober 2013 en besliste de uitnodiging tot indiening van de eerste offerte te verzenden aan de vijf geselecteerde combinaties.

.

Planning

Op 24 oktober 2013 werd het bestek met de uitnodiging tot indiening van een offerte aan de vijf geselecteerde combinaties verzonden. Het technisch deel der offerten moet uiterlijk op 30 januari 2014 ingediend zijn, het financieel deel uiterlijk op 13 februari 2014.

Op vraag van de stuurgroep Brabo 2 wordt momenteel de impact van een inkorting van de opdracht tot aan de Havanasite op het project-MER onderzocht. Eens het project-MER goedgekeurd, zal de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning worden ingediend. Van zodra deze zal bekomen zijn kan de gunningsprocedure (finale onderhandelingen) afgerond worden.

Kostprijs

Er zijn geen wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage. Voor een nieuwe raming wordt de aanbestedingsprocedure afgewacht.

Overdracht gewestwegen aan stad Antwerpen

De Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen heeft de informatiebundels voor de over te dragen gewestwegen verder voorbereid en de besprekingen met de stad Antwerpen hierover voortgezet. De procedure loopt ondertussen. Op 21 november 2013 vond er een bijkomend overleg tussen AWV en de stad Antwerpen plaats over het nu in te vullen vervolgtraject.

1.2. Watergebonden projecten

1.2.1. Noorderlaanbrug

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

(zie ook hoofdstuk 3.4.1)

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. Op lijn 27A zijn inmiddels de werken aan sporen en bovenleidingen opgestart. De vernieuwde lijn 27A zal in maart 2014 in gebruik genomen worden en komt de ruimte vrij om aan de lijn 12 te werken.

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 is voorzien voor 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 bestek voor de gezamenlijke aanbesteding met Waterwegen en Zeekanaal NV wordt eerstdaags afgewerkt.

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 projectindieners 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, Mortsels, Borgerhout, Deurne, Schoten, en Merksem tot Luchtbal.

De totale kost wordt geschat op 6,5 miljoen euro. Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De start der werken is te voorzien najaar 2013. De eerdere ontwerpen werden na een bespreking met het nieuwe stadsbestuur en de brandweer aangepast. Dit verklaart de aanpassing van de timing ten opzichte van de vorige rapportage.

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

Voor de Districtenroute werden de opmetingen voltooid. Het deel Boekenberglei tussen Ruimtevaartlaan en Drakenhoflaan is in uitvoering met de stad Antwerpen als bouwheer. De kostprijs van de fietspaden in deze aanbesteding (deel Boekenberglei - +/- 150 meter) op basis van vermoedelijke hoeveelheden bedraagt 47.456,79 euro (excl. BTW). De deputatie heeft het

voorschot op de fietsfondssubsidies goedgekeurd. Het voorontwerp en de projectnota voor de rest van de route worden momenteel opgemaakt. (zie ook projectfiche in bijlage)

De projectnota werd voorlopig goedgekeurd in augustus en definitief conform verklaard in september 2012 door de PAC. 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.

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.)

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. Naar verwachting zal deze goedkeuring in januari 2014 worden gegeven.

Ondertussen werd de standstill periode eenzijdig verlengd tot 1 maart 2013, en vervolgens in overleg met Noriant verlengd tot 31 december 2013.

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.

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 de lopende plan MER, waar beide oplossingen in meegenomen werden, wordt afgewacht alvorens een definitieve keuze kan gemaakt worden.

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. 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.

2.3.3. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)

Voor de opstart van de plan-MER-procedure verwijzen we naar de voorgaande rapportages. De eerste aanvullende bijzondere richtlijnen van de dienst MER werden op 26 juli 2012 bekend gemaakt. Op basis van de Trechternota besluit de dienst MER om volgende alternatieven verder in het onderzoek mee te nemen:

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

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

Op basis van de doorrekening van de scenario's door het VVC werden bijkomende aanvullende richtlijnen gepubliceerd op 30 mei 2013. In deze richtlijnen heeft de dienst MER, rekening houdend met de exploitatievoorwaarden, de scenario's aangeduid waarvoor het Verkeerscentrum een kwantitatieve doorrekening van de mobiliteitseffecten diende te maken.

Via de bijzondere richtlijnen van 30 augustus 2013 werden aanvullend nog een drietal scenario's toegevoegd te weten:

- Het alternatief Oosterweelverbinding gecombineerd met het ontwikkelingsscenario Kallo-Haasdonk en A102 met gedifferentieerde tol als exploitatievoorwaarde.
- Het alternatief Meccano gecombineerd met het ontwikkelingsscenario A102 en R11bis en een vrachtverbod op R1.
- Het alternatief REF 0.0 (Masterplan 2020 zonder nieuwe Scheldekruising) met gedifferentieerde tol in de Scheldetunnels als exploitatievoorwaarden.

Om de consistentie te bewaren, heeft de dienst MER op basis van de voorgaande richtlijnen werk gemaakt van gecoördineerde richtlijnen die op 28 oktober 2013 gepubliceerd werden.

Op 8 november 2013 werd het ontwerp-MER aan de adviesinstanties bezorgd. Op 12 december 2013 wordt dit ontwerp-MER met de adviesinstanties plenair besproken. Verwacht wordt dat het plan-MER rond de jaarwisseling afgerond zal zijn. Een beslissing over het plan MER door de dienst MER wordt verwacht rond 21 januari 2014.

De opmaak van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport is opgestart. Tevens werd de MKBA opgestart op basis van de vernieuwde methodologie zoals door het beleidsdomein MOW werd vastgesteld. Voorbereidende studies en gesprekken zijn opgestart op het gebied van tunnelveiligheid en wegneveiligheid. Er wordt naar gestreefd om deze parallelle studies te beëindigen samen met de plan MER procedure zodat de strategiekeuze /alternatiefkeuze en de RUP procedure aansluitend zijn formele start kan kennen.

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.

Op 11 oktober 2013 heeft de stad Antwerpen gronden overgedragen aan NV BAM waaronder het Lobroekdok (zie ook hoofdstuk 2.3.6.).

2.3.5. Nutsleidingen

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): de configuratie van de afvoer Groot Schijn ligt reeds vast: inplanting nieuw (visvriendelijk) pompstation 14m³/s ter hoogte van het ASC Schijnvalleipark (Ten Eekhoelei), afvoerkanaal naar Albertkanaal grotendeels tussen de pijlers van het viaduct R1, bouw van een gedeelte Schijn-Schelde-verbinding (in bedding 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 pompstation opgemaakt, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke inpassing
- Pompstation Klein Schijn (Prov. Dienst Waterbeleid): de beslissing inzake de locatie van het pompstation Groot Schijn (Ten Eekhoelei) houdt in dat er een pompstation moet worden gebouwd voor de afvoer van het Klein Schijn naar het Albertkanaal. Over de inplantingsplaats van dit pompstation loopt momenteel een studie, waarvan de Provinciale Technische Dienst verwacht dat zij in februari of maart 2014 hierover uitspraak zal doen.
- Aanpassing Aquafin-collectoren: de aanpassing aan de drie Aquafin-hoofdrioleringen naar het RWZI Deurne wordt thans in voorontwerp afgewerkt. Ter hoogte van het bestaande groenscherm aan de woningen ten Eekhoelei, zal de aanleg gebeuren door middel van een lange doorpersing, zodat dit groenscherm ongeschonden kan bewaard blijven als afscherming van de woonzone. 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 intern nog over een standpunt op deze visie van BAM
- Aanpassing afvoer pompgemaal PS2 “Stenen brug” op deel 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 x 1,5m. 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 betreffen:

- Nutsleidingentunnel “IJzerlaanbrug” (onder R1 en Albertkanaal)
- Nutsleidingentunnel “Schijnpoortweg” (onder R1)
- Nutsleidingentunnel “Groenendaallaan” (onder R1)
- Nutsleidingentunnel “Albertkanaal” (aan westzijde HSL-lijn, onder R1 en Albertkanaal)
- Aanpassing bestaande nutsleidingentunnel “Turnhoutsebaan” (koker nr. 10, R1, AWV)

Een bijzonder geval betreft het verplaatsen van de “afvalcollector Albertkanaal” (de zgn. “smeerpip”), 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)). Al deze verplaatsingen zullen in één beweging gecoördineerd uitgevoerd worden. De “smeerpip” is eigendom van VMM en in concessie gegeven (alleszins het hier betrokken gedeelte) aan 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).

Nieuwe verplaatsingsbevelen (deze voor de gewijzigde situatie op Rechteroever: wijziging van een brug naar tunnels) zullen pas worden verstuurd na de definitieve tracékeuze door Vlaamse Regering (zie 2.1.1. Algemene Planning). In afwachting daarvan is het de bedoeling om de nutsbedrijven geïnformeerd te houden en informeel reeds voor te bereiden op de nog te verzenden verplaatsingsbevelen en de uit te voeren verplaatsingswerken.

Voor de uitvoering van de bepalingen in de overeenkomst BAM – stad Antwerpen dd. 18/11/2011, is door BAM een praktisch procedureschema opgemaakt. In april 2013 is ook een geactualiseerde versie van het ‘indicatieve betalingsschema’ aan de stad Antwerpen overgemaakt.

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. In het dok zijn momenteel nog een 60-tal boten aanwezig, waarvan ongeveer de helft bewoond, die in het kader van de saneringsoperatie dienen te vertrekken. De geïdentificeerde eigenaars hebben in de loop van maart 2013 een brief ontvangen waarin o.a. gevraagd werd om het Lobroekdok voor 1 oktober 2013 te verlaten. Op dit ogenblik hebben een vijftal eigenaars te kennen gegeven vóór het jaareinde het dok te zullen verlaten.

Voor de verwijdering van de overige achtergelaten boten en wrakken wordt een sloopbestek opgemaakt.

BAM is op 11 oktober 2013 eigenaar geworden van het Lobroekdok in het kader van de overdracht van gronden van de stad aan BAM. Op 23 oktober werd het dok afgesloten via een dubbele boeienlijn. De booteigenaars zullen met een tweede schrijven worden aangemaand om het dok zo snel als mogelijk te verlaten. Bij dit schrijven zal de informatiebrochure voor de booteigenaars worden toegevoegd die o.a. praktische informatie geeft over sleepdiensten/verschroters en contactgegevens van de waterwegbeheerders voor evt. nieuwe aanmeerplaatsen.

Op 25 oktober 2013 keurde de Vlaamse Regering een besluit principieel goed dat BAM een politionele bevoegdheid geeft voor de zone Lobroekdok. Ondertussen ligt dit besluit voor advies bij de Raad van State voor eventuele opmerkingen. Dit advies wordt verwacht rond eind november 2013. Met de scheepsherstellers aan het Lobroekdok is ondertussen een informatietraject opgestart met BAM, stad Antwerpen en nv De Scheepvaart met de bedoeling om tegen eind 2016 hun bedrijven te herlocaliseren.

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 dient 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” of 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 alternatieve oplossing “IJzerlaankanaal” wordt verder uitgewerkt.

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 (sterke vernauwing kanaalbreedte) op het Albertkanaal sneller verdwijnt.

Tussen de stad Antwerpen, BAM, AWW 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.

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.
- AWW zal de bevoegde Vlaamse minister voorstellen om de IJzerlaan over te dragen aan de stad en zal daartoe een eenmalige overdrachtssubsidie voorstellen aan de stad als financiële regeling bij de overdracht van 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.

2.3.8. Bouwdok

Door het uitgangspunt dat het bouwdok bij de start van de hoofdwerken ter beschikking moest kunnen gesteld worden aan de aannemer OWV diende de locatie van het bouwdok ten laatste 1 april 2012 gekozen te zijn.

Echter, terug rekenend van openstelling van de OWV in juni 2022, is de uiterste startdatum voor de effectieve bouw van de tunnelementen 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 OWV.

Dit biedt de mogelijkheid om de aannemer OWV 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 moet 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 project-MER opgestart worden. Deze datum gaat uit van minimale doorlooptijden voor de vergunnings- en aanbestedingsprocedures en mag geenszins later vallen.

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

De situatie op de twee resterende locaties is vandaag de volgende:

Barendrecht (NL)

De optie Barendrecht is onzeker. In het regeerakkoord van de Nederlandse Regering (oktober 2012) is de uitvoering van de Blankenburgtunnel opgenomen. De uitvoering van deze afzinktunnel, waarbij de tunnelementen eveneens in Barendrecht zullen gebouwd worden, is voorzien in dezelfde periode als de Oosterweelverbinding.

Boudewijnkanaal Zeebrugge

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 tunnelementen 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 impliceert, minimum 18 maand. Dit betekent dat in deze

optie de bouw van de kademuur moet starten op 1/5/2016, dus door een andere aannemer dan de aannemer OWV, die op dat ogenblik nog niet gekend is. De andere onderdelen van het bouwdok kunnen waarschijnlijk wel door de aannemer OWV gebouwd worden.

Het bouwdok is niet opgenomen in het project-MER SHIP zodat een aparte project-MER zal opgemaakt worden voor het bouwdok.

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

Deze locatiekeuze is een goede optie en biedt op dit ogenblik de meeste zekerheid.

Met MBZ werd het bovenstaande besproken, en wordt deze oplossing 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 2 van de 3 mogelijkheden de expertise van BAM aan AWW ter beschikking gesteld. Het gaat hier om:

Quick Wins

BAM en AWW hebben een inventaris van kleine ingrepen met positief effect op congestie en verkeersveiligheid opgesteld. De meest effectvolle ingrepen werden vervolgens besproken en onderzocht met de stad Antwerpen en met De Lijn. Als resultaat werd op 6 november 2013 een lijst van 33 ingrepen bekend gemaakt die uitgevoerd zullen worden vanaf 2014 alvorens de hoofdwerken aan de derde Scheldekrusing starten. Deze Quick Wins maken geen deel uit van het Masterplan Antwerpen maar hebben tot doel om de verkeersveiligheid- en doorstromingsknelpunten op korte termijn weg te werken of te verbeteren.

Minder Hinder

De stuurgroep Impactmanagement is regelmatig samengekomen sinds april 2013. De stuurgroep impactmanagement heeft haar werkterrein bepaald alsmede de inspanningen die zij verwacht van de partners om de coördinatie van de werven in onderling overleg tot een goed einde te kunnen brengen, zonder de macht te bezitten om maatregelen op te leggen. De stuurgroep heeft een scope afgebakend die focust op de coördinatie van projectoverschrijdend impactmanagement op de belangrijkste bovenlokale verbindingen in Antwerpen en Zwijndrecht en de relatie met de masterplanwerken: overleg dat de informatiestroom in het GIPOD begeleidt en de projectspecifieke minder hinder overstijgt.

De verwachte hinder van de volgende projecten werd besproken: spoorbruggen Albertkanaal, voorbereidende werken Oosterweelverbinding. Er werd verder verslag gegeven van de impact en de interne fasering van Brabo 2. De interne fasering van Brabo 2 met betrekking tot het kruispunt Groenendaallaan werd geoptimaliseerd in functie van de afbraak van de IJzerlaanbrug waarbij de brug wordt afgesloten op 1 januari 2016.

Er werd een oplossing onderzocht voor de werven-zuid. De werven-zuid worden tegelijk in 2014 uitgevoerd om tegen de start van Brabo 2 en de voorbereidende werken Oosterweelverbinding de zuidelijke toegang tot de stad voltooid te hebben. Het gaat om de werven Brusselstraat (singel), singelfietspaden, Montignystraat en Troonplaats, zowel als de campus van de Karel de Grote hogeschool. Om het verkeer tijdens de werken te kunnen verwerken en na de werken te verbeteren is een toegang nodig vanuit het oosten (R1) via de Bolivartunnel naar de Leien, zonder de andere toegangen tot deze tunnel te knippen. Dit kan

enkel op een veilige manier met verkeerslichten. De evaluatie is voltooid. . De maatregel is geraamd op 420.000 € en werd op 13 september gerapporteerd aan de Stuurgroep Impactmanagement..

Er werd aan de hand van de positieve evaluatie van de werken aan de R1 in 2004-2005 gekeken hoe de modus fiets opnieuw maximaal kan aangemoedigd worden om de verkeersdruk in de omgeving van de werven te verlagen.

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).

2.3.11. Protocollen

De stand van zaken wordt weergegeven in onderstaande tabel:

Nr.	Protocol			Status
1	Kaderovereenkomst met Vlaams Gewest			interne voorbereiding
2	stad	2.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase
		2.B	Samenwerkingsovereenkomst Nutsleidingen	ondertekend
		2.C	Samenwerkingsovereenkomst Lobroekdok	overlegfase
		2.D	Samenwerkingsovereenkomst Grondoverdracht	ondertekend
		2.E	Samenwerkingsovereenkomst Mexico Eiland	ondertekend
3	GHA	3.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase
		3.B	Financieringsovereenkomst Kades	ondertekend
		3.C	Financieringsovereenkomst Bouwdok	ondertekend
		3.D	Overeenkomst BTW	ondertekend
		3.E	Samenwerkingsovereenkomst Bouwdok	overlegfase
4	nv De Scheepvaart			ondertekend
5	W&Z			overlegfase
6	AMT	6.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase
		6.B	Samenwerkingsovereenkomst Royerssluis	overlegfase
7	De Lijn			overlegfase
8	AWV			overlegfase
9	AWV + VVC			overlegfase
10	VVC + De Lijn + AWV			opstarten
11	Aquafin			overlegfase
12	Vijzelgemalen Schijn: VMM + Aquafin			opstarten

13	VMM	
14	ANB	ondertekend
15	Wienerberger	opstarten
16	EMA	opstarten
17	Total (TPA)	overlegfase
18	Infrabel	overlegfase
19	Archeologie: stad + VIOE + Monumenten & Landschappen	opstarten
20	DAB Vloot	ondertekend
21	Samenwerkingsovereenkomst IJzerlaan/-brug: stad + AWV + nvDS	klaar voor ondertekening
22	NMBS Holding	opstarten
23	Exxon	opstarten
24	MOW	opstarten
25	Fluxys	opstarten
26	Federale Politie (handhavingszone + weegbrug E34)	overlegfase

Sommige protocollen/overeenkomsten werden verder verfijnd in functie van de optimalisaties aan het conceptontwerp rechteroever; andere op te stellen protocollen werden voorlopig on hold gezet.

2.4. Projectteam financiering/structurering

Het Projectteam Financiering/Structurering is laatst samengekomen op 12 juli en op 19 oktober 2012. Een volgende vergadering ging door op 27 november 2013. De concessiestructuur en het financieel model stonden op de agenda.

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.

Op 4 mei 2012 werd aan DG Markt een Position Paper overgemaakt waar de voorliggende structuur en de verantwoording voor een mogelijke toewijzing van de concessie aan de nv TLH zonder voorafgaande marktbevraging is uitgelegd. De essentie van de verantwoording ligt in het feit dat beide Scheldekruisingen, de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoek tunnel, behoren tot eenzelfde verbonden verkeersnetwerk, als waren het communicerende vaten. Zowel voor het optimale beheer van verkeersstromen als voor de toexploitatie onder de Europese tolrichtlijn dienen deze beide componenten onder eenzelfde beheer te staan. In juli en september zijn er technische vergaderingen doorgegaan met DG Markt en DG Move samen, teneinde uitsluitel te krijgen over deze technische redenen. Sinds december 2012 vonden meerdere technische vergaderingen plaats met DG Markt en werd het technisch dossier verfijnd.

Commissaris Barnier heeft op 4 november 2013 minister-president Peeters laten weten dat uit de door de Vlaamse autoriteiten verstrekte informatie is opgemaakt dat de plannen van de Vlaamse autoriteiten om de vennootschap Tunnel Liefkenshoek (THL) rechtstreeks een concessieovereenkomst voor openbare werken te gunnen voor dit project, in principe in overeenstemming is met het Europees recht inzake overheidsopdrachten zijn. Bij die overeenkomst gaat het om de financiering, de aanleg, het beheer en de exploitatie van de bouwwerken in het kader van dit project.

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 Commissie 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.

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

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

- Een 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.
- De volledige kapitalisatie van TLH (met schema en waarborgen voor volstorting);
- Het verkrijgen van de gewestwaarborg (opgenomen in het BAM-decreet, modaliteiten vast te leggen door Vlaamse regering). De gewestwaarborg is een algemene, generieke waarborg t.a.v. een dochteronderneming en verschillend van de specifieke waarborgen in PPS-projecten t.a.v. private partijen/projecten;
- Een gunstig advies van de Europese commissie inzake de toepassing en verantwoording van de toltarieven;
- Een finale uitspraak over de verdere behandeling van de lopende onderhandelingsprocedure Oosterweelverbinding en een duidelijk zicht op de implicaties hiervan op de concessiestructuur en het financieel model.

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

2.4.2. Financieel model

De conclusies van het financieel model voor de zogenaamde “Base Case” werden in 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 uitwinningrisico op de gewestwaarborg.

Op dit ogenblik wordt het financieel model geactualiseerd aan de voortschrijdende marktomstandigheden en wordt de haalbaarheid onderzocht van een financiering met beperkte gewestwaarborg. Dit onderzoek is enerzijds gevraagd in het Projectteam Financiering teneinde de garantiepousitie 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 ingebracht 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.

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 ingebracht 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) en met de kortelings verwachte uitspraak van DG Markt, wordt de INR-rapportage aangepast en opnieuw ingediend.

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.).

2.5. Planning

De algemene planning op hoofdlijnen wordt regelmatig intern geactualiseerd op basis van o.m. de meest recente informatie vanuit het plan-MER-proces en verdere detaillering van de lopende studies en voorbereidende werken.

De volgende vaststellingen worden genoteerd:

- Het studiebureau RoTS heeft zijn werkzaamheden gestart op 15 mei 2012. Het Conceptontwerp werd in april 2013 opgeleverd. Verdere activiteiten van het studiebureau worden uiteengezet in hoofdstuk 2.3.5. Van belang is de opstart van de studie Linkeroever en Scheldetunnel die samen hangt met een beslissing in het Noriant-dossier.
- Meerdere elementen komen op het kritieke pad te liggen en worden dus bepalend in de timing voor de start der werken:

- De procedure voor opmaak van Plan-MER en GRUP.

Deze procedure, gevolgd door de GRUP-procedure blijft op het kritieke pad liggen.

Voor wat betreft de GRUP Oosterweelverbinding wordt het versturen van het voorontwerp GRUP, na overleg met Ruimte Vlaanderen, voorzien kort na de goedkeuring van de plan MER (+/- 21 januari 2014). Het voorontwerp GRUP wordt actueel reeds voorbereid.

- 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.

In hoofdstuk 2.3.5 wordt detail gegeven van de voorbereidende studie die reeds aangevangen werden door RoTS.

Ook voor LO 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.

- De keuze van de locatie van het bouwdok genomen in het Politiek Stuurcomité van 06/11/2013 (zie hoger) heeft als gunstig resultaat dat het bouwdok zich niet meer op het kritieke pad bevindt.

- Met het oog op de verdere besluitvorming worden actueel de MKBA, het RVR en wegen-en tunnelveiligheidsrapport voorbereid. Deze documenten zitten actueel op schema om hoger vermelde planning te halen.

2.6. Kostprijs en financiering

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

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

2.7. Risicobeheersing

Op de geactualiseerde algemene planning 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 2.5. hierboven, in het bijzonder de timing van het plan MER, die zijn weerslag heeft op geheel van de planning.

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 grotendeels in 2013 en 2014 uit te voeren.

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 infrastructuur 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.

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 om te starten december 2013 of januari 2014 en zullen circa 14 maanden duren. Het geraamde investeringsbedrag bedraagt circa 3,2 miljoen euro. De stedenbouwkundige vergunning voor deze werken werd reeds verkregen.

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

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: Plan MER, GRUP, ..
- De grondverwerving, afbraak en sanering;
- De keuze en de bouw van het bouwdok;

De voorbereidende werken: nutsleidingen zone Schijnpoort, afwatering Lobroekdok m.i.v. afbraak Ijzerlaanbrug

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

3.1. Inleiding

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

3.2. Agentschap Wegen en Verkeer

3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Het Meetnet Vlaanderen is verder uitgebouwd. Een aantal spitsstroken werden gerealiseerd. 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. Ondertussen gaat het binnen Poort Oost om volgende projecten die niet alle deel uitmaken van het Masterplan 2020: 2^{de} spoortoegang Antwerpse haven, ENA Wommelgem/Ranst, ENA Kaderplan Antwerpen Kanaal, E313/E34, LIVAN 1, vertakking Ekeren/Oude Landen, R11/R11bis, A102, Oosterweel en L27A Omvorming vertakking “Krijgsbaan”.

Tijdens de afgelopen periode werd door de gouverneur een informatiesessie over de plan MER Oosterweelverbinding georganiseerd op 26 juni 2013 en gingen er 3 vergaderingen van het kernteam door met vertegenwoordigers van de projecten. Daarnaast werd overleg georganiseerd met ambtenaren van de stad Antwerpen omtrent een alternatief tracé voor R11/A102, en werd vervolgens deze informatie besproken met de burgemeesters van Edegem en Kontich.

Binnen het communicatieplan van de Oosterweelverbinding zal een informatiesessie voor de burgers georganiseerd worden in de loop van de maand december 2013.

E34/E313

Het ontwerp eindrapport van de Plan-MER E313 is bijna afgerond.

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 Kennisgevingsnota is momenteel in opmaak en de Terinzagelegging hiervan wordt indicatief voorzien van 15 januari 2014 tot 15 februari 2014.

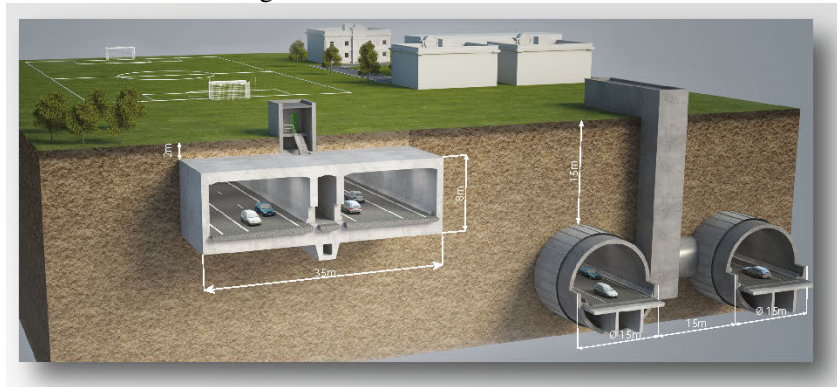
Volgende locatie-alternatieven en uitvoeringsvarianten worden in het MER onderzocht:

a. Locatie-alternatieven



b. Uitvoeringsvarianten

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



c. Ontwerpvarianten

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

- Systeem doorgaande/stedelijke Ringweg (beschreven als ontwikkelingsscenario 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.

Een beslissing van de Vlaamse Regering in het Oosterweeldossier zal beslissend zijn voor de manier waarop het locatie-alternatief Antwerpse Ring en de ontwerpvarianten verder worden meegenomen in het plan-MER.

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. Daarmee is een van de belangrijkste onderdelen van de herinrichting een feit. Het doorgaand verkeer kan vanaf dan over de hoofdas van het complex rijden: over de oostelijke brughelft van de E313, de fly-over en de tuikabelbrug over het Albertkanaal.

3.2.4. Waasland

Voor het plan-MER voor de doortrekking van de parallelwegen langs de E 17 werden de verkeersstudies van het plan – MER Oosterweelverbinding afgewacht. Nu deze verkeersstudies beschikbaar zijn wordt er begin 2014 een offerte uitgeschreven en een studiebureau aangewezen voor de opmaak van een plan – MER voor de doortrekking van de parallelwegen.

3.2.5. N49

De studie voor de omvorming van de N49 tot een hoofdweg ter hoogte van Lapscheure (in relatie tot de A11) en de Damse Vaart loopt. De studie voor de omvorming van de N49 in de omgeving van het Schipdonk- en Leopoldkanaal – inclusief de bochtverbetering te Maldegem – loopt verder onder leiding van AWW West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen. Voor de bruggen in de Stroomstraat en de Stoepestraat over de N49 te Assenede worden de onteigeningen opgestart. Voor de tunnel ter hoogte van N455 – Sint-Laureinsesteenweg (Balgerhoeke-Eeklo) werd een oplossing gezocht na de tweede schorsing van het RUP voor de nieuwe ontsluitingsweg. (zie projectfiche als bijlage).

3.2.6. R4 Gent

Het omvormen van de R4 oost is in uitvoering. Voor enkele knooppunten werd de timing bijgewerkt. Zo zijn de werken aan het knooppunt 4 effectief gestart in april 2013 en wordt het einde hiervan verwacht in het voorjaar van 2014. (zie projectfiche als bijlage). Het volgende project (start voorzien midden 2014) is de bouw van het complex Langerbrugge. De uitvoering van alle andere projecten (complexen en ongelijkgrondse kruispunten) op de R 4 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.

3.2.7. Spaghettiknoop

De start van de ondersteunende studie en de opmaak technisch voorstudie, voorafgaand aan de MER-procedure, is nu voorzien voor medio 2014. De vroegere timing werd aangepast omdat de goedkeuring van het bestek niet kon plaatsvinden vóór 1 juli 2013 en bijgevolg diende te worden aangepast aan de nieuwe reglementering overheidsopdrachten.

De aanpassing in functie van de werven-zuid zorgt reeds voor een permanente optimalisatie van de Spaghettiknoop (zie projectfiche als bijlage).

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

Sinds midden september 2013 is de eerste omleiding van kracht voor de aanleg van "De Banaan" - de verbinding vormen tussen de industriezone Krekelenberg (Boom en Niel) en de A12 -in de Rupelstreek. Aan de N177 krijgen ook de fietstunnels stilaan vorm. Fase 2 van de ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 naar industriezone Krekelenberg is ondertussen aanbesteed en in uitvoering (voorzien tot mei 2015)

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.

De bijkomende verlenging van de tram Wilrijk tot het in- en uitrittencomplex E19 Drie Eikenstraat is het gevolg van het toepassen van de principes op basis van het "Toekomstplan 2020" van De Lijn.

Het openbaar vervoer-netwerk moet de mogelijkheid bieden aan de bevolking de juiste keuze te maken van verplaatsingsmiddel voor hun verplaatsingen waarbij 'integraliteit', 'comodaliteit' en 'efficiëntie' centraal moeten staan bij het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitsbeleid met bovendien het realiseren van kwaliteitsvolle openbaar vervoer-knooppunten aan P&R (aan in- en uitritten hoofdwegennet). Waarbij dit in Poort Oost een extra bijdrage zal leveren aan het milderen van de verkeersdruk in het gebied.

Op dit ogenblik is het studiebestek voor de beide tramprojecten in opmaak. Streefdatum goedkeuring RvB De Lijn december 2013 en toewijzing studieopdracht april 2014.

De projectfiche Antwerpen Kiel – Wilrijk – in- en uitrittencomplex E19 Drie Eikenstraat werd aangepast in functie van de actuele informatie. De projectfiche Mortsel – Edegem – Kontich kan voorlopig ongewijzigd behouden blijven. Tegen de volgende voortgangsrapportage kan deze fiche op basis van bovenvermelde studieopdracht geactualiseerd worden.

Het project Livan 1 is in uitvoering en naar alle verwachtingen zal deze tramuitbreiding zoals voorzien in de planning in gebruik worden genomen begin maart 2015. Later kan dan conform het Masterplan 2020 deze tramlijn verder verlengd worden naast de E313 tot de P&R-zone in Ranst.

Voor het project Nieuw-Zuid is de situatie ongewijzigd en wordt op dit ogenblik in opdracht van de stad Antwerpen voor de ontwikkeling van de verschillende gebieden tussen Schelde, gedempte Zuiderdokken, het in- en uitrittencomplex R1 en Industrie Petroleum Zuid (Blue Gate) onderzoek uitgevoerd. In deze studieopdracht wordt rekening gehouden met het realiseren van een tramuitbreiding. De eerste resultaten geven aan dat de voorkeur van het tramtracé uitgaat naar de Scheldekaaien. Waar dit tracé op het huidig tramnet zal aansluiten is nog niet uitgeklaard. Een verdere verlenging van de tram tot en/of via het geplande Voetbalstadion behoort tot de mogelijkheden. Voor deze tramuitbreiding werd in het verleden rekening gehouden met een trajectlengte van +/- 1,5 km.

3.4. De Scheepvaart

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

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

3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart

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.

De herbouw van de 15 bruggen zal in de markt worden gezet in twee clusters van 8 resp. 7 bruggen. Welke bruggen van welke cluster deel zullen uitmaken zal blijken uit de verdere uitwerking van het project.

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, paste nv De Scheepvaart de planning voor de realisatie van een aantal van de andere brugprojecten aan.

Verder werd voor een aantal bruggen de kostprijs aangepast in functie van de gunning van de opdracht of in functie van bijkomende inzichten in het te realiseren brugproject. De weerslag hiervan is terug te vinden in de projectfiches.

Het gaat om volgende bruggen :

- Brug Viersel en brug E34 Oelegem : aanpassing van kostprijs in functie van het bedrag van de gegunde opdracht;
- Theunisbrug, brug Turnhoutsebaan, brug Wijnegem Sluisbrug, brug Massenhoven, brug Oelegem II, Herentals-Lier en Herentals-Herenthout : aanpassing van de raming in functie van bijkomend onderzoek en inzichten.

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);
- Omwille van vertraging bij de uitvoering van de werken aan de sluisbruggen in Diepenbeek en Hasselt, werd de aanvang van de werken aan de sluisbrug Olen herpland naar het najaar 2013;
- De herbouw van brug Viersel werd aangevat in februari 2013;
- De 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;
- In het goedgekeurde investeringsprogramma 2013 van nv De Scheepvaart is de verhoging van de Houtlaanbrug in Wijnegem opgenomen. De aanbesteding vindt plaats in Q4 2013.
- 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.

De voorontwerpstudie van de sluis met bijhorende toegangsgeul werd afgerond. De ontwerpstudie moet eind 2014 afgerond zijn. Ondertussen werden de nutsleidingen in kaart gebracht en is bijkomend bodemonderzoek bezig.

Het Waterbouwkundig labo rondde de studie van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis af.

De bestaande MKBA (2003) wordt momenteel geactualiseerd en afgerond tegen eind 2013.

3.6. Fietsprojecten

De laatste stuurgroep *Studie fietsprojecten* is ondertussen achter de rug. Het studiebureau verwerkt nu de laatste opmerkingen. Vermits de fietsroutes hoofdzakelijk over door de gemeenten beheerde wegen lopen kunnen de gemeenten en de andere partners nog officiële reageren op de laatste plannen.

De startnota is omwille van de omvang en de onzekerheid van de uitvoering van de projecten minder ver uitgewerkt dan we klassiek zouden doen. De startnota geeft wel een volledig beeld van de tracé's, de gewenste inrichting, de flankerende maatregelen en een betere (meer gedetailleerde) raming als voordien.

BIJLAGE 1:
Overzichtstabel

Masterplan 2020 - samenvattend overzicht versie 05-12-2013

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

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 30/05/2013 (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Oosterweelverbinding						
Oosterweelverbinding – DBFM cut & cover	3050	3065	3065	BAM	PPS	plan-MER in voorbereiding
Aanpassing knoop E313 nutsleidingen	24 84	24 84	24 84	BAM	regulier	stad Antwerpen
onteigeningen	65,6	65,6	65,6	BAM		
sanering Lobroekdok	10	10	10			
		3248,6	3248,6			
Zuidooststrand						
Vertunnelling R11	530	530	530	AWV	regulier	streefbeeldstudie
Mortsel verbinding N10-R11	10	10	10	AWV	regulier	raming o.b.v. vergelijkbare projecten, nog geen streefbeeld
Ontsluiting Rupelzone naar A12 (en naar E19)	42,5	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	0	0	PM		nog geen raming, afhankelijk van R11bis
Totaal zuidooststrand	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					
Deurne-Wijnegem fase 2	34,2	34,2	34,2	De Lijn	Enkel concepten, alle andere procedures te doorlopen
Mortsel-Kontich	72,5	72,5	72,5	De Lijn	ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Kontich verbinding Boniverlei/Antwerpse steenweg	8	8	8		ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
					raming o.b.v. initieel tramproject, nog geen raming wegenproject beschikbaar
Hemiksem (StBernardsestw)	30,1	30,1	30,1	De Lijn	ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009, alleen concept
St. Bernardsteenweg fase 2	28,8	28,8	28,8	De Lijn	ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Borsbeek-Wommelgem	65,4	65,4	65,4	De Lijn	Enkel concepten, ramingssysteematiek BVR 15 mei 2009
Linkeroever Noord	42,3	42,3	42,3	De Lijn	
Nieuw Zuid	12	13,1	13,1	De Lijn	+ 5% studiekosten
Ekeren - Leugenberg	46	46	46	De Lijn	mei 2009
Totaal openbaar vervoer	719,7	874,5	874,5	Lijn	
Bruggen Albertkanaal					
Noorderlaanbrug	32	32,4	32,4	BAM	afgerond
Spoorbruggen	33,8	24,6	24,6	BAM	werken gestart, werken afgerond eind 2014, incl. grondsaneringen en verplaatsingen
					nutsleidingen maar excl. Onteigeningen

IJzerlaanbrug Brug Deurneal	16,6 18,3	16,6 18,3	16,6 18,3	BAM De Scheepvaart	regulier Via Invest	voorontwerp / af te stemmen op OWV conceptontwerp
Bruggen tweede fase						
Theunisbrug	29,1	29,1	21	De Scheepvaart	regulier	voorontwerp
Brug Kruinigestraat (nieuw)	7,1	7,1	7,1	De Scheepvaart	regulier	conceptontwerp
Hoogmolenbrug	31,1	31,1	18,6	AWV / De Scheepvaart	geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via- Invest	
Totaal Bruggen Albertkanaal	168	159,2	138,6			
Sluizen						
Van Cauwelaertsluis	61,8	67,9	67,9	BAM/AMT	PPS	incl. herzieningen, na eindafrekening
Royerssluis	120	133	140	AMT	regulier	aangepaste raming o.b.v. actualisatie ontwerp 2013 en prijspeil 2011 (i.p.v. 2010)
Kattendijksluis	19,4	22	22	BAM/W&Z	regulier	afgerond, kostprijs inclusief verrekeningen
Totaal sluizen	201,2	222,9	229,9			

Masterplan 2020 - samenvattend overzicht versie 05-12-2013

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

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 30/05/2013 (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
Fietspaden				BAM	regulier	
Havenroute	1,9	1,9	1,9	1,9 BAM/GHA/stad		onteigeningen
Beatrijslaan-Burcht	2,7	3,9	3,9	3,9 BAM / AWV / W&Z / gem.		uitvoering onderdelen gestart
Districtenroute	6,2	6,5	6,5	6,5 BAM		uitvoering onderdelen gestart
Hoboken-Hemiksem	1,8	1,9	1,9	1,9 BAM/stad		uitvoering onderdelen gestart
Totaal fietspaden	12,6	14,2	14,2			
Totaal projecten Masterplan (1)	4917,6	5112,2	5098,6			

Bijkomende projecten

Bijkomende tramlijnen						
Tramlijn Wilrijk	66	66	110,9	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	raming 11/2013 (zie projectfiche)
Tramlijn E313	46,1	46,1	52,8	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	raming 11/2013 (zie projectfiche)
Tramlijn Beveren	36,8	46,5	53,3	MOW (Lijn / AWV / stad)	later te bepalen	raming 11/2013 (zie projectfiche)
Lightrail Oostmalle (fase 1)	86,1	86,1	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	443,7	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 Hoogbuurt (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
Herentals Herenthout (n° 42)	11,5	11,5	12,5 De Scheepvaart	Via Invest	aanbested., start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Herentals Lier (n° 43)	11,5	11,5	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	geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest
Grobbendonk (n° 45)	0	9,3	9,3 De Scheepvaart	regulier	brug geopend in september 2011, werken afgerond
Viersel (n° 46)	10,35	10,1	6,2 De Scheepvaart	regulier	aanbestedingsbedrag, start der werken eind 2012, 10% Europese subsidie
Massenhoven (n° 47)	12,1	12,1	14,1 De Scheepvaart	regulier	
Oelegem (n° 48)	22,1	13,8	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	10,35	11,35 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Turnhoutsebaan	15,6	15,6	17,6 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Houtlaan	16,1	16,1	16,1 De Scheepvaart	regulier	
Wijnegem Sluisbrug	4,2	4,2	4,5 De Scheepvaart	regulier	detailstudie lopende
Totaal bruggen Albertkanaal	225	220,76	215,56		

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 /	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te

Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10-Ringfiespad)	3	3	gem. /Prov. 3 Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	bespreken met gemeente(n) conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Vremde-Borsbeek-Berchem	4,7	4,7	4,7 Dep MOW / AWV / gem. /Prov.	regulier / subsidies	conceptontwerp verder uit te werken en te bespreken met gemeente(n)
Totaal fietsnetwerk fase 3	33,1	33,1	33,1		
Wegeninfrastructuur					
Dynamische verkeerssignalisatie	PM	PM	PM	AWV (VVC)	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					

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

Project	Raming basisrapportage (mln Euro)	Raming 30/05/2013 (mln Euro)	Raming 05/12/2013 (mln Euro)	Projecteigenaar	aanbestedingswijze	procedureel
knooppunten 1 tot en met 3	23	25	25			conceptontwerp
knooppunt 4	4,4	5,3	5,3		onderzoek alt. fin. 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	conceptontwerp
knooppunt 7 bis	7	6,9	6,9			voortontwerp beschikbaar - inclusief onteigening
knooppunt 8	12	9	9		Via Invest	voortontwerp + project MER loopt
knooppunt 9	4,5	3,9	3,9		regulier FFEU – TV3V	in uitvoering
milderende maatregelen	9,9	8,8	8,8			inclusief onzekerheden bij sommige deelprojecten
Totaal heraanleg R4	99	95,6	95,6	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 en nieuwe ontsluitingsweg Assenede – R4	3	5	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Oosthoekstraat	3,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv Stroomstraat	4	4	4 AWW	regulier	technisch ontwerp in opmaak
Verkeerswisselaar N49/N456	7,5	7,5	7,5 AWW	regulier	voortontwerp
Fietspad Aalstgoed – N434	0,3	0,5	0,5 AWW	regulier	uitgevoerd in 2011
Brug voor fietsers thv Sint-Jansdreef	1,5	1,5	1,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg	7,5	7,5	7,5 AWW	FFEU	voortontwerp
Brug voor lokaal verkeer thv Celieplas	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410	1	1	1 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug over N49 thv N410 en aanleg 2 rotondes	4,5	3,5	3,5 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Vakebuurtweg	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Laterale weg (Kanaal van Schipdonk)	4,5	0	0 AWW	regulier	conceptontwerp
Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat	3	3	3 AWW	regulier	conceptontwerp
Aanpassing onderdoorgang brug N49	1,5	0	0 AWW	regulier	conceptontwerp
Aanpassingen aan laterale wegen	7	7	7 AWW	regulier	conceptontwerp
Ombouw N49 Damme	45	54	54 AWW	regulier	conceptontwerp
Bochtverbetering Maldegem	0	5	5 AWW	regulier	conceptontwerp
Bijkomende kosten t.g.v. VEN, Habitat ... (30 %)	0	33,75	33,75	regulier	conceptontwerp
Totaal N49	102,3	146,25	146,25		30% bouwkost (nu ook bochtverbetering Maldegem meegerekend)
Totaal wegeniswerken	1599,3	1440,85	1440,85		

BIJLAGE 2:

Projectfiches

INHOUD

Projectfiche Brabo 2	45
Projectfiche Noorderlaanbrug	50
Projectfiche Brug IJzerlaan	52
Projectfiche Fietsprojecten – Havenroute	55
Projectfiche Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht	57
Projectfiche Fietsprojecten – Districtenroute	61
Projectfiche Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem	63
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 verbindingsweg N171-N1	117
Projectfiche Tramlijn Wilrijk	121
Projectfiche Tramlijn naast E313 tot Q8 Ranst	125
Projectfiche Tramlijn Melsele – centrum Beveren	129
Projectfiche Lightrail Oostmalle (fase 1)	132
Projectfiche Sluizen – Royerssluis	137
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst	143
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk	146
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhoven	149
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen	152
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul	155
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen	158
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout	161
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier	164
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier	167
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk	169
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel	172
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven	175
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem	178
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem I	181
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II	184
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug	187
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Turnhoutsebaan	189
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan	192
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug	195
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug	198
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal (Brug van den Azijn)	201
Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug	204

Projectfiche: Brabo 2*21 november 2013***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 premetrokoer tussen station Opera (niveau -3) en de open helling ten zuiden van de Maria-Theresialei
- De heraanleg van het Operaplein en de F Rooseveltplaats, met de realisatie van een ondergrondse openbare ruimte (inclusief autotunnel en parking) en de afwerking en uitrusting van niveau -3 van het premetrostation Opera
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats via Noorderlaan (N180) en Ekersesteenweg tot aan “De Mieren” (***) in Ekeren (N114); in de zone Hardenvoort (tussen Noorderplaats en IJzerlaan) wordt daarbij het bestaande viaduct voor het wegverkeer gerenoveerd, terwijl de tramlijn een gelijkgronds tracé volgt grotendeels via Kempenstraat
*** Op 18 oktober 2013 keurde het college van burgemeester en schepenen het bestek Brabo 2 goed onder de voorwaarde van aanduiding van de heraanleg Ekersesteenweg als optie. Tevens keurde het college tijdens dezelfde zitting ook een collegiale brief aan minister Hilde Crevits goed met de vraag tot het beperken van de tramuitbreiding naar Ekeren tot aan Havanasite
- 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 Ekeren:

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

Leien fase 2 + Operaplein / Rooseveltplaats

volledige heraanleg gevel tot gevel voor de tramlijn op de Leien + heraanleg Operaplein & Rooseveltplaats + premetrokoer 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 10 .

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)

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 een aanvang in het najaar 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.

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

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

Project MER: op 7 oktober 2013 ingediend. Van zodra deze conform verklaard is, zal de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning worden 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 bidders.

4.3. koppeling aan andere projecten

Afstemming met stadsprojecten, zoals heraanleg Eilandje, IJzerlaankanaalen 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 Noorderlaanbrug

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

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

Het project is uitgevoerd in de periode 2008-2010.

2. Kostprijs

2.1. totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

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

In de vermelde totale kost zijn niet inbegrepen:

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

2.3. PPS-financiering

N.v.t.

2.4. budgettaire impact

N.v.t. (project beëindigd)

Noorderlaanbrug 5 december 2013

2.5. toelichting bij kostenraming

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

N.v.t.

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

NV De Scheepvaart, AWV, Stad Antwerpen, De Lijn

4. Timing

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

start der werken: 18/02/2008

einde der werken: juni 2010

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Het project is beëindigd. De aannemer heeft als laatste actiepunt ook de herstellingswerken aan de schilderwerken in de brug voltooid. Deze herstellingswerken werden door EBS, NV De Scheepvaart en BAM goedgekeurd op 5/9/2013.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen invloed van andere projecten op uitvoeringstiming meer.

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

Masterplan 2020 - Projectfiche Brug IJzerlaan

21 november 2013

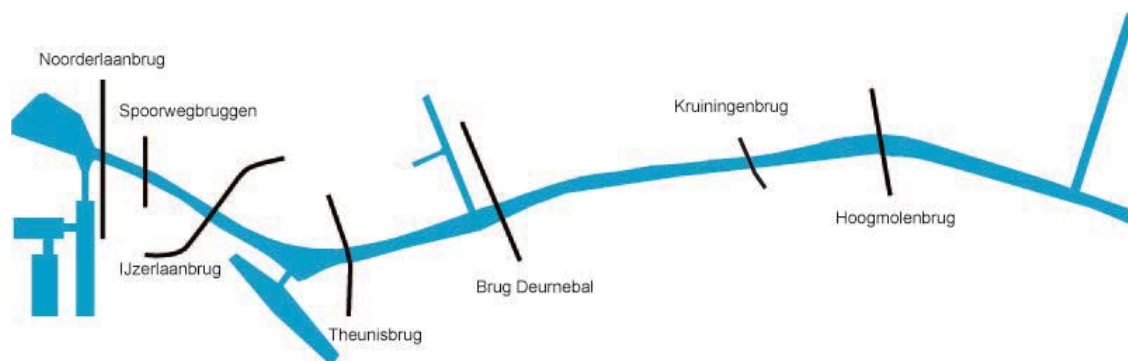
1. Omschrijving

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

De IJzerlaanbrug over het Albertkanaal wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarhoogte 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

- zone 1 - noordelijke aanloophelling (afbraak noordelijk deel aanloophelling en aanleg plein): 1.556.000 euro (raming mei 2009 – foutmarge 15%)
- zone 2 - fietsbrug: 11.847.000 euro (raming mei 2009 – foutmarge 15%)

Brug IJzerlaan – 5 december 2013

- zone 3 - zuidelijke aanloophelling (afbraak aanloophelling en aanleg aansluiting Slachthuislaan-IJzerlaan): 2.302.000 euro (raming mei 2009 – foutmarge 15%)

totale kostprijs: zone1 + 2 + 3 + kost verplaatsingen nutsleidingen (830.000 euro - raming mei 2009): 16.535.000 euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

Voor zone 1 en zone 2 worden een deel van de kosten gedragen door de Stad Antwerpen resp. AWV. Nog uit te klaren.

2.3. Toelichting bij kostenraming:

Bovenstaande voorontwerpraming (20-tal globale posten) dateert van mei 2009. Een nieuwe raming is nog niet voorhanden. Op zijn minst de zuidelijke aanloophelling zal moeten herontworpen worden in functie van de wijzigingen in het project Oosterweelverbinding en in functie van het gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug.

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

Brug IJzerlaan – 5 december 2013

- start uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: streefdatum 1/10/2014
- einde uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: streefdatum 1/7/2017
- bouw fietsbrug voornamelijk in 2016.

4.2. processtappen

- voorontwerp, onteigeningen, startnota, projectnota, bouwvergunningsaanvraag, bestek, aanbesteding, werken.
- Startnota gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug op GBC 19/11/2013

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Onderdeel van project Oosterweelverbinding

Projectfiche: Fietsprojecten – Havenroute

21 november 2013

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 – werken 95% voltooid per 4/11/2013
- Aanbesteding (Deel Haven) 2013-2015 in synergie met andere werken GHA

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

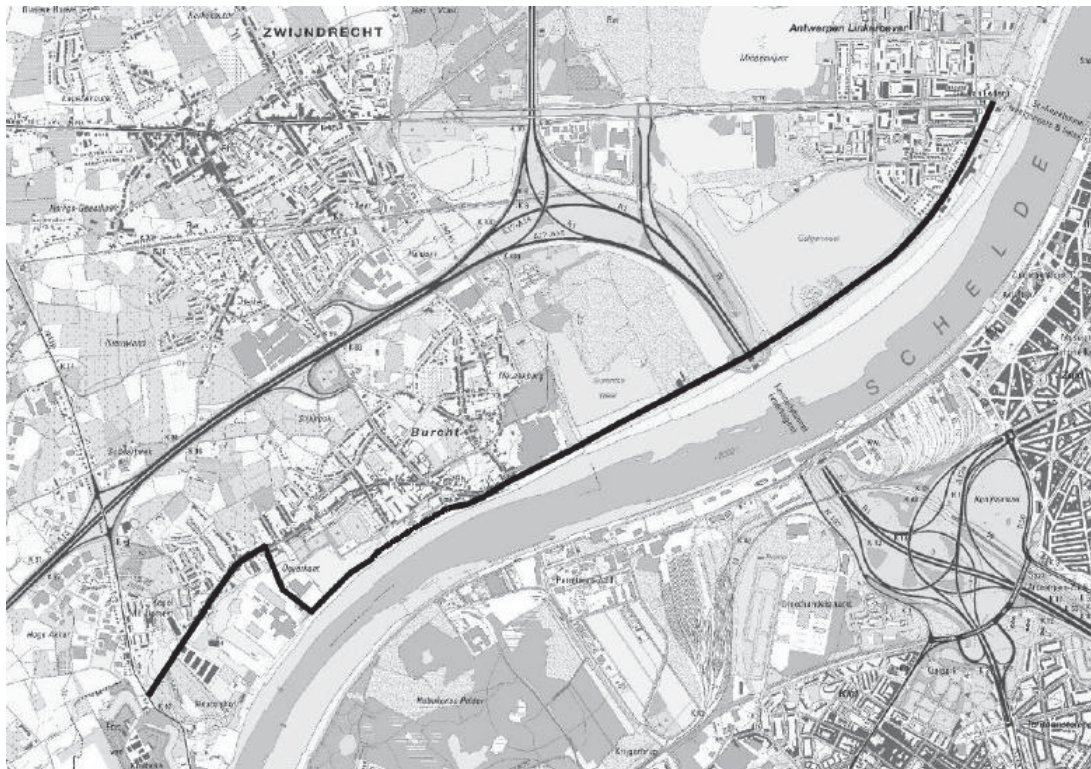
21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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



2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 3 miljoen euro:
 - 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 maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien
- Sanering: niet voorzien – ten laste van projectontwikkelaar, gemeente en VMM.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus gunning en verrekeningen Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan/Astridlaan.
- Onteigeningen industrie en landbouw (defensie) aan 10€ / m2.
- Fietspad / jaagpad aan sigmadijk aan 65€ / m2.
- Extra verlichting: 60 €/m.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

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
 - Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - Bouwvergunning, 2011
 - Gunning: 2012
- Beatrijslaan-Astridlaan:
 - Voorontwerp-projectnota, zomer, najaar 2010.
 - Bouwvergunning, 2011-2012
 - Gunning 2012
- -De Wallen (Dorp aan de Stroom):
 - Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - Bouwvergunning, 2013

Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht - 5 december 2013

- Aanbesteding en werken: 2013
- Kaaiplein
 - Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - Vergunning en uitvoering afhankelijk van timing sigma-werken.
- Scheepswerf – Brocap – De Vlake
 - 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 Vlake (momenteel intensief overleg tussen gemeente en projectontwikkelaar)
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- te bepalen
- financiering fietspaden door BAM.

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

- Infrabel voorziet ongelijkgrondse kruising Deurnestraat Mortsel.

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

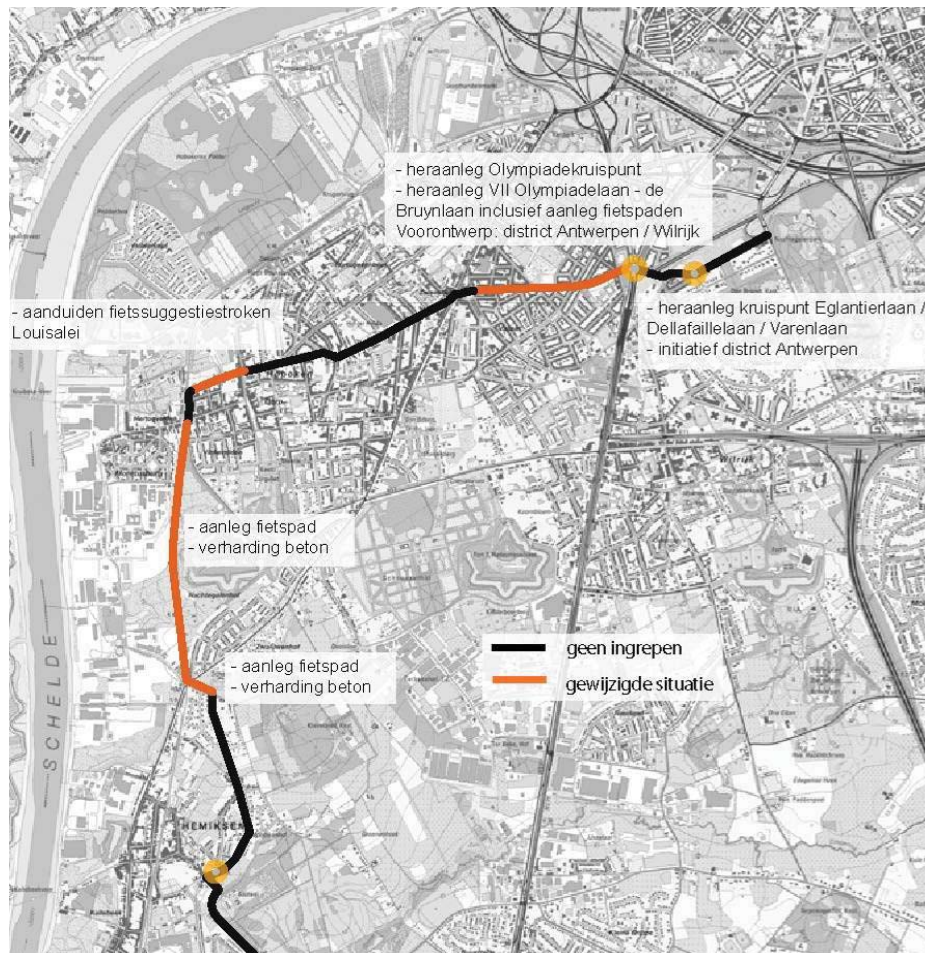
BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem

21 november 2013

1. Omschrijving

Er worden fietspaden aangelegd in Ville-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

Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem – 5 december 2013

- 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

Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem – 5 december 2013

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: vernieuwing Overweg 13

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Dynamisch Verkeersmanagement

21 november 2013

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. Basismonitoring Vlaams Hoofdwegenet

2.1.1 Meten in Vlaanderen

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

De realisatie van het 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.

Vervolgens staan op het programma:

- Rijstrooksignalisatie (RSS) uitbreiden met MIV op de E17 tussen Kruibeke en de Kennedytunnel (KT), inclusief de parking Kruibeke
- 7 parkings met nevenbedrijven uitrusten met identieke apparatuur en topologie, te weten:
 - o E19, Waarloos
 - o E314, Rotselaar
 - o E40, Heverlee
 - o E40, Tienen
 - o E40, Drongen
 - o R0, Ruisbroek
 - o E34, Gierle
- Vervolgens de resterende wegvakken met RSS uitbreiden met MIV:
 - o E19, Schoten -> Antwerpen-Noord
 - o E19, Kontich -> Antwerpen-Zuid
 - o E313, Ranst -> Antwerpen-Oost
 - o R1, Antwerpen-Noord->KT
 - o R1, KT -> Antwerpen-Noord
- Aansluitend volgende parkings met nevenbedrijven:
 - o E19, Minderhout
 - o E40, Jabbeke
 - o E313, Tessenderlo

- E17, Kalken
- E17, Nazareth
- E17, Marke
- E403, Oekene
- E40, Mannekesvere

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
2012		5,19	
2013	0,45		
2014	2,800		
201x	?		

2.1.2 CCTV en AID camera's

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

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

Gelet een grote achterstand in het onderhoud van de reeds bestaande camera-installaties, met bijgevolg tal van defecten, krijgt dit herstel in eerste instantie de hoogste prioriteit. Begin oktober 2013 is 30% van het camera-park defect, veelal sterk geografisch geconcentreerd.

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

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

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,8	Eind 2011 werd een budget van +3 mio euro beschikbaar gesteld
2013	0		
2014	1,00		
201x	?		

2.1.3 ANPR camera's

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

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

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

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

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		0,03	1,33 mio euro in 2011
2013	0,50		Bestek nog in opmaak=>budget waarschijnlijk andere bestemming te geven binnen DVM
2014	3,0		
201x	?		

2.2. Netwerkmanagement

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

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

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

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
2012		1,020	
2013	0,50		

2.3. Basiswegvakmanagement

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

De typologie van deze uitrusting ziet er als volgt uit:

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

Via deze uitbouw ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden voor het waarschuwen van de weggebruiker voor incidenten, files, wegvakbrede ge- en verboden (bv SMOG) opgelegd en/of ondersteund worden, kunnen desgevallend calamiteitsroutes 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 – in onderstaande volgorde:

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

- E34 Beerse > Ranst (dwz eerste RVMS dus voor Beerse); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk; conflict vs. synergie met structureel onderhoud voorzien op dit wegvak (€3,5mio)
- E19 Loenhout > aansluitend op AID-zone bij Kleine Bareel (dwz eerste RVMS dus voor Loenhout); Dit vereist de uitbreiding van het glasvezelnetwerk (€2,5mio)
- 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. (€2,5mio)
- E19 Wilrijk > Machelen (R0) (€2mio)
- Vak E314 Wilsele > Heverlee en E40 Heverlee > SSWoluwe (€0,5mio +€1mio))
- E17 Waasmunster (bestaande VMS) tot RSS-zone P-Kruike (€1,5mio)

Prior 2: uitrusting van wegvakken weg van de grote steden – in onderstaande volgorde:

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

- E40 Groot-Bijgaarden > Wetteren (€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
2012		1,289	
2013		0,60	
2014	2,17		
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 intussen aangevat, met een voorziene in dienst name waarschijnlijk pas begin 2014.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		4,409	
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. Dit najaar worden nog enkele ontbrekende seinbruggen met rijstrooksignalisatie tussen Sint-Stevens-Woluwe en Sterrebeek geplaatst, alsook op de E314 tussen Heverlee en Wilsele (weefstrook).

De uitbreiding van de spitsstrook naar het traject van Wilsele tot Holsbeek staat actueel gepland in 2015.

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 voorzien voor april 2014.

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2012		3,419	
2013	4,687	4,672	Laatste vastlegging in aanvraag
201x	3,5		E314 Wilsele -> Holsbeek

2.4.3 R2

Omwille van het gebrek aan signalisatie of de sterke veroudering van bestaande signalisatie, met nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid in het bijzonder bij tunnelsluitingen, wordt een versnelde aanpak van het wegvakmanagement op de R2 voorzien. In 2013 wordt het traject 'rechter Schelde-oever tot en met het tolplein van de Liefkenshoektunnel' uit dit maatregelenpakket gelicht. Dit project zal in nauwe samenwerking met de NV Liefkenshoektunnel verlopen.

jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2013	3,00		
2014	4,50		

2.4.4 Verdichting wegvakmanagement

Na realisatie van bovenstaande fases heeft het hoofdwegennet een uitrustingsniveau bereikt dat netwerkmanagement en, m.u.v. de perifere hoofdwegen en de primaire wegen, een basisniveau aan wegvakmanagement. In de verdere uitbouw van DVM over het hoofdwegennet rest dan nog de uitrusting van het perifere hoofdwegennet en de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en de interstedelijke verbindingen alsook op de (inter)nationale vrachtverbindingen. Concreet komt de verdichting van het wegvakmanagement op de grootstedelijke ringwegen en interstedelijke verbindingen neer op de installatie van

rijstrooksignalisatiesystemen, voor de internationale vrachtverbinding is dit, zoals in het DVM-plan voorzien, eerder een verdichting aan dynamische wegkantborden RVMS.

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

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

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

2.5. Tunnelveiligheid – TERN tunnels

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

Prioritair wordt de Craeybeckxtunnel aangepakt. Deze uitvoering bevindt zich in zijn eindfase. Aansluitend volgt de Kennedytunnel (eind 2013 en begin 2014) en vervolgens de 4-armen tunnel te Tervuren (2014).

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

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. Euro	Opmerking
2012		0,176	
2013	2,2	0,3	DVM buiten 4-armen tunnel
2014	2,5		
201x	2,0		

2.6. Bewaking, monitoring en netwerk

Tal van de in deze nota opgesomde DVM-infrastructuren die actueel worden opgebouwd vereisen naast een performante netwerkverbinding (doorsturen van

realtime camerabeelden) ook bewaking- en monitoringstools om ze kunnen sturen, beheersen en onderhouden op een kwalitatief hoogstaande wijze. Ook dit luik vereist de nodige investeringen.

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

2.7. Beveiliging Parkings

De Europese ITS richtlijnen dwingen wegbeheerders richting een concrete aanpak van de beveiliging van parkings voor vrachtwagens langs snelwegen. In eerste instantie niet onmiddellijk een DVM-project. Evenwel de plaatsing van ANPR camera's bij de uitrit naar de parkings, aangevuld met meetlussen passen wel perfect in een verdichting van het monitoringsnetwerk.

In afwachting van een grondige visie hieromtrent betreft het actueel enkel een beperkt aantal parkings langs de E34 (Antwerpen – Nederland).

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

2.8. Toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

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

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

2.8.2 Wat is de financieringswijze?

Geleidelijke uitvoering op het investeringsprogramma van AWV.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

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

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

4. Timing concrete projecten

Project	Start	Geplande einde
2.1.1 Meten in Vlaanderen - Basismmeetnet	Project in uitvoering	Q4 2013 (verschoven)
2.1.1 Meten in Vlaanderen – parkings + lussen thv. RSS	Q2 2013	Q4 2014
2.1.2 CCTV + AID	Project in uitvoering	Functie van budget
2.1.3 ANPR	Project in uitvoering	Functie van budget
2.2 Netwerkmanagement	Project in uitvoering	Q2 2014 (verschoven)
2.3 Basiswegvakmanagement – E40 Wetteren - Groot-Bijgaarden	Q1 2013	Q4 2013
2.3 Basiswegvakmanagement – volgende traject	Q1 2014	Q3 2014
2.4.1 DVM Regio Gent	Project in uitvoering	Q1 2014
2.4.2.1 Spitsstrook - E40 Sterrebeek – Heverlee + Wavestrook E314 Heverlee - Wilsele	Q1 2013	Q4 2013
2.4.2.2 Spitsstrook – E19	Q3 2013	Q2 2014
2.4.3 R2 – fase 1 rechter oever	Q4 2013	Q3 2014
2.4.3 R2 – fase 2 linker oever	Q3 2014	Q2 2015
2.5 Tunnelveiligheid - Craeybeckxtunnel	Project in uitvoering	Q4 2013
2.5 Tunnelveiligheid - Kennedytunnel	Q4 2013	Q1 2014

2.5 Tunnelveiligheid – 4-armen tunnel Tervuren	Q1 2014	Q3 2014
--	---------	---------

4.1. Koppeling aan andere projecten

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

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

5. Risicomanagement

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

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

PROJECTFICHE: E313 / E34

21 november 2013

1. Project

1.1. Omschrijving:

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

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



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

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

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

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 knooppunt Ranst en Wommelgem

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Dit betreft slechts een ruwe kostenraming die te verfijnen is op basis van verder ontwerp.

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

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

2.5. Financieringswijze

Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op de 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 langsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2^e spoorontsluting; varante parallel aan A13/E34
- gemeente Wommelgem; verplaatsen brug industriezone "Kapelleveld".

4. Timing

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

Start der werken: medio 2015.

Uitvoeringstermijn: 30 maanden (indicatief).

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

De Plan-MER heeft medio 1/2011 aanvang genomen.

De publieke consultatie liep 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

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

Projectfiche Wegen – E313 / E34 – 5 december 2013

Goedkeuring plan-MER	Begin 2014
Beslissing Vlaamse Regering	Tweede helft 2013
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	2014
Start werken	2015

De vertraging is te wijten aan:

- tijdens het proces vereiste verwerkingscapaciteit bij het Verkeerscentrum was niet beschikbaar wegens drukke agenda: vandaag zijn alle noodzakelijke modelresultaten aangeleverd
- methodologische discussie over discipline geluid: tot op heden is er nog steeds geen sluitend antwoord van dienst Mer.

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 4^e rijstrook indien nodig en werd gebouwd tussen de verkeerswisselaars Antwerpen-Oost en Ranst.

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: A102

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

De voorziene 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102. Verder zuidwaarts worden in het lopende plan-MER voor de 2^e spoorontsluiting nog een aantal 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.

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

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

Opstart Plan-MER

In augustus 2013 werd gestart met de opmaak van het plan-MER A102/R11.

Volgende stappen werden reeds gezet:

- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,...
- Terinzagelegging wordt voorzien van 15/11 tot 15/12/2013 onder voorbehoud van volledigverklaring van eerste versie door dienst Mer, zoniet vanaf 15/01/2015.

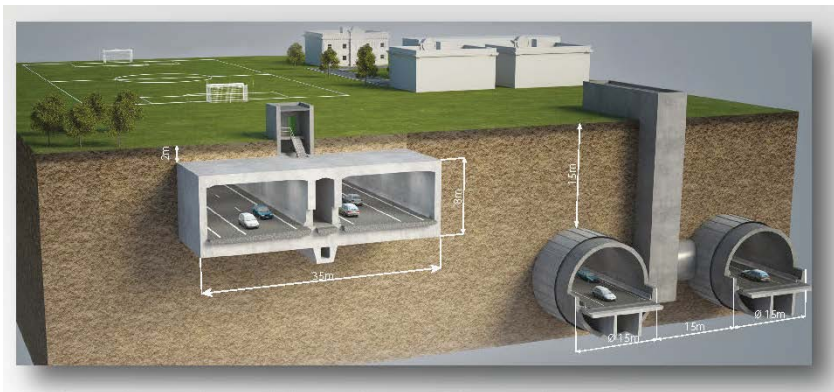
Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten worden in het MER onderzocht:

1. Locatiealternatieven



2. Uitvoeringsvarianten

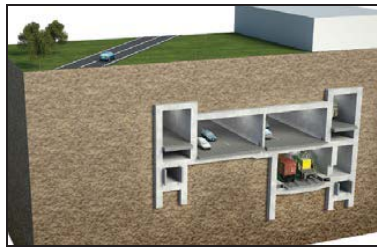
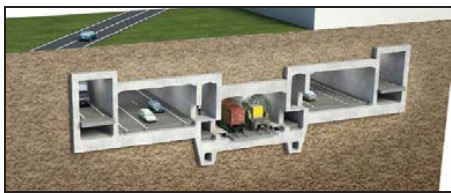
Er worden 2 uitvoeringsvarianten onderzocht: cut&cover tunnel en boortunnel:



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

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

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



Opmerking ter verduidelijking:

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

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

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

3. Ontwerpvarianten

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

- Systeem doorgaande/stedelijke Ringweg (beschreven als ontwikkelingsscenario in het plan-MMER 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.

Opmerking: Een beslissing van de Vlaamse Regering in het Oosterweeldossier zal beslissend zijn voor de manier waarop het locatiealternatief Antwerpse Ring en de ontwerpvarianten verder worden meegenomen 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 spoorwegaanleggen 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 ooststrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11 en A102. Vermits in het plan-MER A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau.

Plan-Mer

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

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

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

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

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

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

De Europese tunnelrichtlijn:

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

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

Gemeenschappelijke constructie met 2^e Spoorontsluiting?:

Door een combinatie van het tracé met een spoorverbinding, is een hellingspercentage van 5% technisch niet meer haalbaar en gaan we ervan uit dat deze beperkt wordt tot 1%.. Nadeel is dat door de kleinere maximale langshelling, de opritten van deze gecombineerde verbinding veel langer worden. Ook de helling naar een onderdoorgang onder het Albertkanaal wordt veel langer...

koppeling aan andere projecten

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

5 Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

21 november 2013

1. Omschrijving

Het project omvat 2 onderdelen:

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

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

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

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

Opstart Plan-MER

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 wordt voorzien van 15/11 tot 15/12/2013 onder voorbehoud van volledigverklaring van eerste versie door dienst Mer, zoniet vanaf 15/01/2015

Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten worden in het Mer onderzocht:

1. Locatiealternatieven



2 Uitvoeringsvarianten

Er worden 2 uitvoeringsvarianten onderzocht: cut&cover-tunnel en boortunnel:



3 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 ontwikkelingsscenario 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.

Opmerking: Een beslissing van de Vlaamse Regering in het Oosterweeldossier zal beslissend zijn voor de manier waarop het locatiealternatief Antwerpse Ring en de ontwerpvarianten verder worden meegenomen 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:
 - o Opgestart in 2013
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
 - o Start opmaak plan-MER: zomer 2013
Afgerond tegen begin 2015
 - o Opmaak GRUP afgerond tegen medio 2016
 - o project-MER 2015
 - o stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2016 *
 - o onteigeningen: ten vroegste eind 2016*
 - o start der werken: 2017 - 2018*

* snelst haalbare termijnen

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

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

4.2 Processtappen

Streefbeeld

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

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

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

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

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

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

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

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse ooststrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis en de verbinding R11 - N10.

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.

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 verwijlinteressen.

Projectfiche: Waasland

21 november 2013

1. Omschrijving

Het voorstel van de Wase burgemeesters omvat volgende deelprojecten:

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

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

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

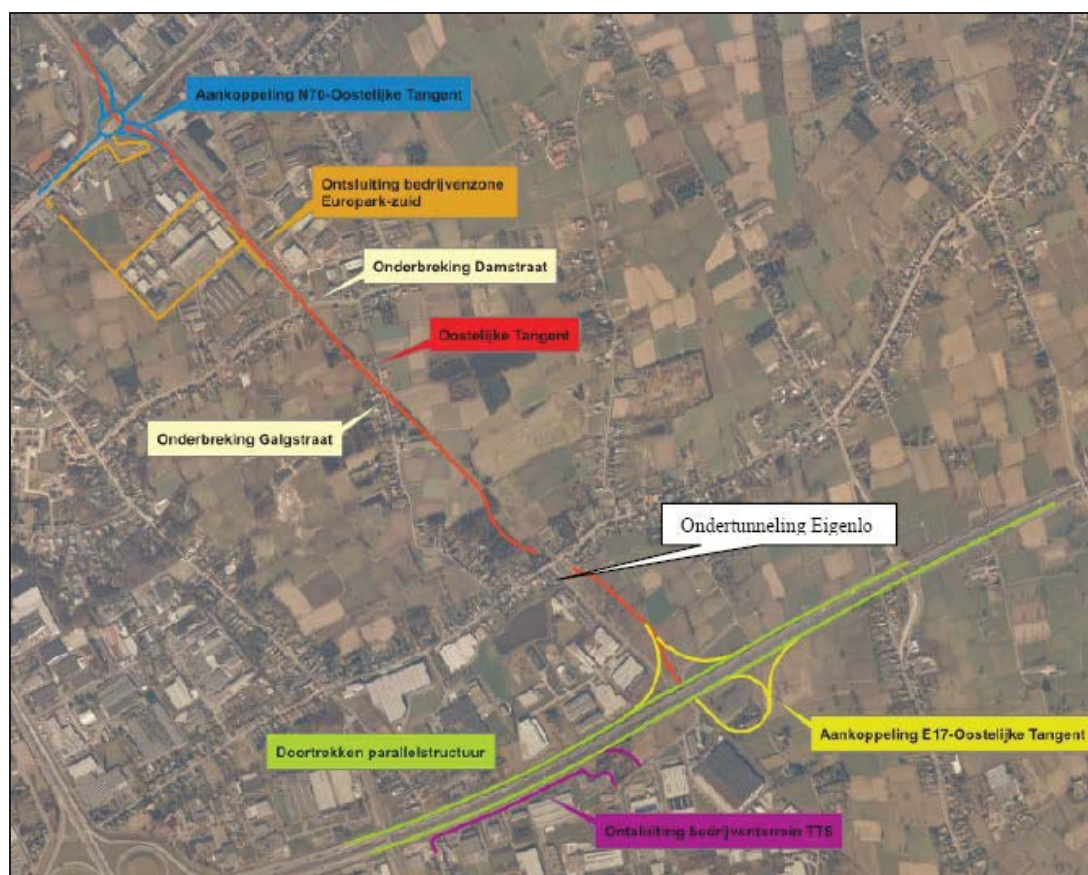
Concreet omvat het project volgende onderdelen:

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

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

De nieuwe weg heeft een 2x1 profiel.

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



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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

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

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

De financiering van dit project zal via het regulier investeringsprogramma van AWW 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.

Projectfiche Wegen – Waasland – 5 december 2013

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. De studie van de parallelwegen kan pas gestart worden na afronden van de deelstudie mobiliteit in de plan MER van de Oosterweelverbinding.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Oost-Vlaanderen

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Oostelijke Tangent: start der werken: ten vroegste 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.

Projectfiche Wegen – Waasland – 5 december 2013

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

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

De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De mogelijke locaties voor de inplanting van deze buffers zijn onderzocht. Momenteel worden deze buffers verder technisch uitgewerkt, zodat een correcte intekening in het GRUP mogelijk wordt.

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:

De studieopdracht voor de plan MER was in 2013 opgenomen op het programma. De offertevraag is voorzien voor na de afronding van de deelstudie mobiliteit voor het project Oosterweelverbinding. Start der werken ten vroegste in 2016.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Verbindingsweg E34-N70

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

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: N49

21 november 2013

1. Omschrijving

Ombouw van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle.

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

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

Deel Oost-Vlaanderen (WOV)

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

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

Deel West-Vlaanderen (WWV)

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

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

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

--Op het grondgebied van Assenede:

- Brug over N49 thv N448 – Stoepestr, en nieuwe aansluiting naar R4: 5 miljoen euro
- Brug over N49 thv N458 – Nieuwburgstraat: 3,5 miljoen euro
- Brug over N49 thv Oosthoekstraat: 3,5 miljoen euro
- Brug over N49 thv Stroomstraat: 4 miljoen euro

--Op het grondgebied van Kaprijke:

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

--Op het grondgebied van Eeklo:

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

--Op het grondgebied van Maldegem:

- Tunnel (of brug) lokaal verkeer thv Celieplas: 3 miljoen euro
- Vervolledigen verkeerswisselaar N49/N44 en aansluiten N410: 1 miljoen euro
- Brug over N49 thv N410a + aanleg 2 rotondes : 3.5 miljoen euro
- Tunnel(of brug) thv Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
- Brug (of tunnel) thv Passiedreef-Vakebuurtstraat: 3 miljoen euro
- Aanpassingen aan laterale wegen langs N49: 7 miljoen euro
- Realisatie bochtverbetering te Maldegem: 5 miljoen euro

De som van de bovenstaande ramingen bedraagt 58,5 miljoen euro (Merk op: 58 miljoen euro d.d. oktober 2013 vermits het fietspad Aalstgoed – N434 al is gerealiseerd).

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

Projectfiche Wegen – N49 – 5 december 2013

- 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 de bovenstaande 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. Wanneer het volledige traject zal zijn afgerond, 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 AWW.

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 – Sint-Laureinsesteenweg (te Balgerhoeke) (Eeklo): geraamde bouwkost 7,5 mio euro

Voor WOV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

- Indicatief driejarenprogramma 2015: 3,27 mio euro voor de bouw van de brug in de Stroomstraat te Assenede
- Later te budgetteren: 5 mio euro voor de bouw van de brug in de Stoepestraat te Assenede en de aanleg van een verbindingsweg van Assenede naar de

R4-west te Zelzate. Vanwege de geplande uitbreiding van de bedrijventone (BEK Assenede-Zelzate) dient de ontsluiting van Assenede en deze bedrijventone opnieuw te worden bestudeerd, en zal een MER en RUP nodig zijn. Vandaar het opschuiven van de timing.

- Later te budgetteren (na 2015): 7 mio euro voor de bouw van 2 bruggen over de N49 in de Nieuwburgstraat (N458) en de Oosthoekstraat te Assenede
- Later te budgetteren: 4,5 mio euro voor de vervollediging van het aansluitingscomplex tussen N410 en N44 te Maldegem

Voor WWV zijn volgende bedragen voorzien op het regulier programma:

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Een aantal deelprojecten werden destijds als 'gevaarlijke punten' geselecteerd en aan TV3V opgedragen:
 - o Knooppunt 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
 - o Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. Het technisch ontwerp is afgewerkt. Aan dit project werd de voorafgaandelijke realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg te Balgerhoeke gekoppeld, als milderende maatregel.

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

Projectfiche Wegen – N49 – 5 december 2013

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2020

4.2. processtappen

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

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

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

De gemeente Damme vraagt om te Lapscheure niet de dwarsende weg onder de A11 te leiden maar de A11 zelf onder de dwarsende weg te leiden . Om één en ander verder uit te klaren en na te gaan wat dit betekent voor RUP en MER en om de haalbaarheid te onderzoeken werd in het voorjaar van 2012 een studiecontract aanbesteed. De studie werd in het najaar van 2012 opgestart. Tevens werd aan deze studie de opmaak van een plan-MER gekoppeld. Ook de kruising t.h.v. de Damse Vaart wordt in deze studie mee onderzocht.

Wat de studiefase in Oost-Vlaanderen betreft, is:

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat) . Dit werd gekoppeld aan de omleidingsweg te Lembeke (als milderende maatregel). Voor beide projecten wordt een planMER en PRUP voorbereid. Het knooppunt kan wel al aangelegd worden vooraleer de omleidingsweg gerealiseerd is.
- De afschaffing van de drie kruispunten te Assenede, thv Stroomstraat, Oosthoekstraat en Nieuwburgstraat, gelegen ten oosten van het knooppunt Kaprijke, kan pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en nadat de omleidingsweg van de N456 rond Lembeke is aangelegd, omdat de N456 daardoor meer verkeer zal krijgen voor de ontsluiting van het aangrenzend gebied naar de N49.

- Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. De uitvoering van de tunnel kan pas na de aanleg van een nieuwe verbindings/ontsluitingsweg N455a te Balgerhoeke. (module 14 project, investeringsprogramma 2015). Omdat het RUP voor de nieuwe ontsluitingsweg voor de tweede maal geschorst is, zal getracht worden om toch al in 2014 de bouw van de tunnel aan te vatten, en tijdelijke maatregelen te nemen voor de ontsluiting van Sint-Laureins via het bestaande wegennet.
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge gaat van start eind 2013 en zal 4 jaar duren. De omvorming van de N49 tot autosnelweg op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen is mede afhankelijk van de budgetten die hiervoor in de meerjarenbegroting kunnen beschikbaar gemaakt worden.

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: R4 Oost

21 november 2013

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:

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

Knooppunt	Raming in Mio € incl. BTW
1. Traktaatweg Tunnel + inritten + wegenis	25,0
2. Rijkswachtlaan Tunnel + inritten + rotonde	
3. Aansluiting met N49 (noordzijde) Wegenis + fietstunnel	
4. Gebroeders Naudtslaan Ronde + fietskokers + aansluiting N49 (zuid)	5,3 (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
8. Langerbruggestraat Hollands complex + rotondes + fietsbrug	9
9. Tijdelijke aanpassingen kruispunt R4-N424 en fietsbrug	3,9 (in uitvoering)

Totaal : 85,7

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bijkomende kostprijs voor knooppunt 4 : onteigeningen : 184.000 €.

Bijkomende kostprijs voor knooppunt 7bis : onteigeningen : 925.000 €

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorzien op huidig driejarenprogramma :

- 2013 : knooppunt 1-2-3 : MER-studie : 60.000 €
- 2013 : knooppunt 8 : 9.000.000 €

Via-Invest: knooppunten 4bis, 5, 5bis, 6, 6bis en 7 bis

Indien zou beslist worden om alle overige kruispunten in één project via PPS uit te voeren, kan de timing als volgt worden ingeschat:

- 2013-2015: aanstellen studiebureau en opmaak project-MER & voorontwerp
- 2015: goedkeuring project-MER en aankondiging gunningsprocedure
- 2016: aanduiding voorkeursbieder
- 2017-2018: stedenbouwkundige vergunning en gunning & start der werken

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 : nog geen concrete timing. Hieronder wordt een timing onder ideale omstandigheden meegegeven :
 - knooppunten 1-2-3 : start 2015, termijn 3 jaar
 - knooppunt 6 bis : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 4 bis : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 7 bis : start 2016, uitvoeringstermijn 1 jaar
 - knooppunt 5 : start begin 2016, uitvoeringstermijn 1,5 jaar
 - knooppunt 6 : start medio 2017 (na beëindigen 6bis), uitvoeringstermijn 6 maand
 - knooppunt 5 bis : start medio 2017 (na beëindigen 5), uitvoeringstermijn 1 jaar.

Startdatum is bepaald op voorwaarde dat dit jaar nog een studieopdracht kan worden aanbesteed en rekening houdend met een termijn voor de volledige onteigeningsprocedure van 1,5 jaar (weliswaar gedeeltelijk overlappend met de studietermijn). Knooppunten 5bis en 6 zijn gekoppeld aan de realisatie van voorgaande knooppunten.

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

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

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: Spaghettiknoop

5 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Het betreft een ruwe budgetraming.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorlopig wordt uitgegaan van een financiering op de reguliere begroting.

3. Projectmanagement**3.1. projecteigenaar**

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Mogelijk De Lijn voor de bouw van een stelplaats

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

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

4. Timing**4.1. start en einde der werken**

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

4.2. processtappen

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

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

Omschrijving	Timing
Ondersteunende studie; publicatie overheidsopdracht	16/09/2013

Ondersteunende studie; opmaak technisch voorstudie	Start medio 2014
MER-procedure	medio 2014- medio 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. m.b.t. archeologie). Om de onvoorziene verrekeningen in uitvoering zoveel mogelijk te vermijden, worden de maatregelen die volgen uit dit overleg voorzien in de bestekken (bijvoorbeeld fasering, signalisatieplannen, omleidingen, maatregelen i.v.m. grondverzet, ...).

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

Projectfiche: verbindingsweg N171 – N1

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

Het studiewerk dient nog opgestart te worden.

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

projectMER: 100.000 euro

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

Uitvoering:

nog niet geraamd

2.2. opsplitsing kostprijs:

nog niet geraamd

2.3. toelichting bij kostenraming

nog niet geraamd

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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 voor 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 (onthefing/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 verwijlinteressen.

Projectfiche: Tramlijn Wilrijk

21 november 2013

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. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

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

- type 1: vrije tram- en busbedding
- type 2: vrije trambedding
- type 3: sporen in de rijbaan
- totale kostprijs (tracé via centrum Wilrijk) voorgesteld wordt type 3

deel 1: tracélengte Silvertopstraat – Olympiadepoort = 2 km.

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

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

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

Projectfiche Tramlijnen – Wilrijk- 5 december 2013

• 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 verrekeringen, 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

Projectfiche Tramlijnen – Wilrijk- 5 december 2013

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

Projectfiche Tramlijnen – Wilrijk- 5 december 2013

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. Processtappen² (eventueel per deelproject)

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: Tramlijn naast E313 tot Q8 Ranst

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

aanpassen - Ransit Q8 – E313
- Wommelgem rondpunt R11

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

- er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009
 - type 1: vrije tram- en busbedding
 - type 2: vrije trambedding
 - type 3: sporen in de rijbaan
- totale kostprijs voorgesteld wordt type 1
- tracélengte vanaf rondpunt Wommelgem R11 tot Ranst naast E313 = 6km
- deel weg (in berm E313) niet voorzien
- twee bestaande P&R aanpassen 600.000 €
- deel tram 6 x 7.100.000 € = 42.600.000 €
- één eindhalte + dienstlokaal 675.000 €
- totaal 43.875.000 €**

bijkomende kosten:

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| • studiekosten 5% | zonder btw = 2.193.750 € |
| | algemeen totaal 46.068.750 € |

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor
verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, ... = 6.690.937,5 €

Totaalkost	52.759.687 €
------------	--------------

Projectfiche Tramlijnen – Corridor Oost rondpunt Wommelgem R11 tot Ranst naast E313- 5 december 2013

2.2. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

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

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, *

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is financieringswijze

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

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

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

Projectfiche Tramlijnen – Corridor Oost rondpunt Wommelgem R11 tot Ranst naast E313- 5 december 2013

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar *

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

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

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

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

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

4. Timing

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

- [later te bepalen]

4.2. Processtappen² (eventueel per deelproject)

- [later te bepalen]
- uitvoeringstermijn 36 maanden

4.3. Koppeling aan andere projecten

tramprojecten

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

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

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

³ Het Masterplan Antwerpen 2000 voorziet in het realiseren van o.a. in een tramuitbreiding vanaf Deurne door het centrum van Wijnegem tot aan de grens met Schilde. Dit project was oorspronkelijk volledig opgenomen in BRABO I. Onderzoek heeft aangetoond dat de brug over het Albertkanaal de trillingen en het gewicht van een tram niet kan dragen en vernieuwd moet worden. Bijgevolg werd fase twee van het tramproject uit BRABO I genomen. Tijdens de projectgroepbijeenkomsten werd door NV de Scheepvaart gesteld dat t.h.v. het huidige sluisencomplex ruimte diende gevrijwaard om in de toekomst een nieuwe sluis met grotere capaciteit te bouwen. Uit het onderzoek van NV de Scheepvaart bleek dat de beste plaats van inplanting van de nieuwe sluis zich bevindt aan de Noordzijde van het kanaal op de as van de Turnhoutsebaan.

Projectfiche Tramlijnen – Corridor Oost rondpunt Wommelgem R11 tot Ranst naast E313- 5 december 2013

andere

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

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

5. Risicomanagement

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

Projectfiche: Tramlijn Melsele – centrum Beveren

21 november 2013

1. Omschrijving:

Op dit ogenblik staat de heraanleg van de N70 geprogrammeerd voor uitvoering in 2011. AWW 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 financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Op basis van spoorvernieuwing

• 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, ... *

Projectfiche Tramlijnen – Melsele – centrum Beveren- 5 december 2013

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. Processtappen² (eventueel per deelproject)

- [later te bepalen]
- uitvoeringstermijn

36 maanden

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

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

Projectfiche Tramlijnen – Melsele – centrum Beveren- 5 december 2013

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 lokale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek.

Projectfiche: Lightrail Oostmalle (fase 1)

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

nieuw: - Schilde KMO-zone Waterstraat
 - Schilde kruispunt Houtlaan – Turnhoutsebaan

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

•	er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009	
○	type 1: vrije tram- en busbedding	
○	type 2: vrije trambedding	
○	type 3: sporen in de rijbaan	
•	totale kostprijs	voorgesteld wordt type 1
•	tracélengte grens Wijnegem – KMO-zone Schilde = 5,5 km.	
•	deel weg	5,5 x 6.185.000 € = 34.017.500 €
•	twee nieuwe P&R	600.000 €
•	btw 21%	7.269.675 €
•	deel tram	5,5 x 7.100.000 € = 39.050.000 €
•	twee eindhaltes + dienstlokalen	1.350.000 €
	totaal	75.017.500 €

bijkomende kosten:

•	studiekosten 5%	zonder btw = 3.750.875 €
	algemeen totaal	78.768.375 €

Projectfiche Tramlijnen – Lightrail Oostmalle (fase 1)- 5 december 2013

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeringen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, ... = 11.440.169 €

Totaal 90.208.544 €

2.2. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

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

niet meegenomen in de raming:

- milderende maatregelen, ... *

2.3. Toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is financieringswijze

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar *

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

Projectfiche Tramlijnen – Lightrail Oostmalle (fase 1)- 5 december 2013

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

- entiteit Antwerpen

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

- AWV
- gemeenten Schilde
- nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek
- NV De Scheepvaart (optioneel)

4. Timing

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

- [later te bepalen]

4.2. Processtappen² (eventueel per deelproject)

5. [later te bepalen]

- uitvoeringstermijn

36 maanden

5.2. Koppeling aan andere projecten

tramprojecten

- Deurne – Wijnegem fase twee³
- grens Wijnegem – KMO-zone Schilde
- rondpunt Wommelgem R11 – Q8 Ranst naast E313

andere

- nieuwe brug over Albertkanaal
- optioneel nieuwe sluis

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

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

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

³ Het Masterplan Antwerpen 2000 voorziet in het realiseren van o.a. in een tramuitbreiding vanaf Deurne door het centrum van Wijnegem tot aan de grens met Schilde. Dit project was oorspronkelijk volledig opgenomen in BRABO I. Onderzoek heeft aangetoond dat de brug over het Albertkanaal de trillingen en het gewicht van een tram niet kan dragen en vernieuwd moet worden. Bijgevolg werd fase twee van het tramproject uit BRABO I genomen. Tijdens de projectgroepbijeenkomsten werd door NV de Scheepvaart gesteld dat t.h.v. het huidige sluizencomplex ruimte diende gevrijwaard om in de toekomst een nieuwe sluis met grotere capaciteit te bouwen. Uit het onderzoek van NV de Scheepvaart bleek dat de beste plaats van inplanting van de nieuwe sluis zich bevindt aan de Noordzijde van het kanaal op de as van de Turnhoutsebaan.

6. Risicomanagement

- De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de lokale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
- "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
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: Sluizen – Royerssluis

21 november 2013

1. Omschrijving

1.1. Algemeen

De Royerssluis werd voor het eerst gebruikt in 1908. De bestaande sluis is 182,5 meter lang en 22 meter breed en wordt gebruikt voor de versassing van binnenschepen en, in beperkte mate, zeevaart. De huidige afmetingen laten niet toe om vierbaksduwvaartkonvoien te schutten. De Royerssluis is verouderd en vergt jaarlijks aanzienlijke uitgaven om operationeel te blijven. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de 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 wegbrug¹;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013

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

Samengevat komt het ontwerp 2013 op het volgende neer :

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

¹ Het oorspronkelijk plan voorzag een ontwerp zonder wegbruggen, maar omwille van de vlotte verkeersafwikkeling over de sluis en de vraag tot opname van de Royerssluis in de route voor uitzonderlijk transport werd voor de meest wenselijke variant 27 m het ontwerp uitgewerkt met een nieuwe wegbrug. Rekening houdend met de actuele inzichten rond trafiekprognoses en scheepsgroottes is het GHA vragende partij voor een 36 m sluis met vervanging van de oude sluiscolkmuren langs beide zijden van de sluis. Volgens de ontwerpers resulteert dit technisch gezien in een meer betrouwbare sluis na de renovatie en in een sluis met flexibele en betere exploitatievoorwaarden. De nodige afspraken tot financiering van de bijhorende meerkost dienen tijdig te worden gemaakt.

- 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)
De scoop van de renovatiewerken Royerssluis is hetzelfde gebleven. Deze aangepaste raming is het gevolg van de voortgang met de MKBA sinds april 2013. In het kader van deze MKBA, meer bepaald de kostenzijde, is er door een extern studiebureau een voorontwerp van de gerenoveerde Royerssluis gemaakt. Op basis van dit voorontwerp kwam het studiebureau uit op deze bedragen. De vorige raming (133 Mio) was nog prijspeil 2010, de nieuwe raming is opgemaakt op 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.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- De timing van renovatie van de Royerssluis is gekoppeld aan timing de werken voor de Oosterweelverbinding. De werken kunnen daardoor ten vroegste starten in 2015 en zullen ca. 3,5 jaar duren.

4.2. processtappen

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

- Plan-MER: n.v.t.
- GRUP: n.v.t.
- Voorontwerpstudie: 06/2010 – 05/2013
- Onteigeningen: indien van toepassing (enkel voor infrastructuurscenario 2): terreinen verworven tegen half 2014
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 12/2013
- MER - ontheffingsdossier: 08/2012 – 02/2014
- 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.

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 droogdokkaansluiting.

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 van het voorontwerp (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, ...) van het voorontwerp werden vastgelegd in overleg met het GHA. Op basis van deze gegevens werd het voorontwerp uitgewerkt tegen augustus 2013.

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 staat in voor het ontwerp van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis. In eerste fase wordt onderzocht of het vullen/ledigen van de sluis via vlinderkleppen door de roldeur een haalbaar alternatief is. Vullen door de sluisdeur is niet evident. De variant met korte omloopriolen geniet de voorkeur.

Door het Waterbouwkundig labo werden vaarsimulaties uitgevoerd met een vierbaksduwvaartkonvooi. Hierbij werd het in- en uitvaren van de sluis van en naar de Schelde bekeken en de nautische randvoorwaarden voor de toegangsgeul bepaald. Uit deze analyse blijkt dat voor een veilige toegang tot de nieuwe Royerssluis er aan de Scheldekant een geleidewerk over een totale lengte van 650 m verdeeld over de 2 oevers noodzakelijk is.

5.2. Actualisatie MKBA

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

5.3. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis 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: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst – 5 december 2013

Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- gemeentes Meerhout en Laakdal
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

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

4.2. processtappen

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

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

nv De Scheepvaart van zijn kant is vertrouwd met de bouw van wegbruggen over

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

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk (35)

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een stalen vierendeelbrug. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 25.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 50.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 75.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2012 van nv De Scheepvaart.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV, Infrabel
- nutsmaatschappijen : Air Liquide, Eandis, Belgacom, Telenet, Pidpa (collector)

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 31/08/2012
- start der werken : 15/10/2013
- einde der werken : Q1 2015

4.2. processtappen

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

Aanbesteding vond plaats op 31/8/2012..

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen mogelijke synergie met werken van AWV of gemeente Meerhout.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Veedijk – 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout – 5 december 2013

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout – 5 december 2013

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- Stad Geel
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul (39)

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2012 van nv De Scheepvaart.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- Gemeente Olen, Infrabel
- nutsmaatschappijen : Fluxys, Eandis, Belgacom, Telenet, Pidpa

4. Timing

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

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 3 december 2012
- start der werken : april 2014
- einde der werken : Q4 2015

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Aanbesteding vond plaats op 3 december 2012.

Er is geen plan-MER, GRUP of project-MER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Met de gemeente Olen werd de afstemming met andere werken bepaald.

De nieuwe brug zal naast de bestaande worden gebouwd om de continuïteit van het wegverkeer zoveel mogelijk te verzekeren.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul – 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Sluisbrug Olen

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1

2.3. toelichting bij kostenraming

Zie 2.1.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2011 – nv De Scheepvaart.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- Gemeente Olen
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen interferentie.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Sluisbrug Olen – 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,00 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW (geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private

Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- stad Herentals
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout - 5 december 2013

opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43)

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

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

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

Kaart met situering als bijlage.

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

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW (geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

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

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

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

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

- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 90.000 euro/jaar

2.5 Wat is de financieringswijze?

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Spoorbrug Herentals Lier (44)

21 november 2013

1. Project**1.1. Omschrijving:**

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

De bestaande brug is een stalen vierendeelbrug. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over de totale huidige doorvaartbreedte van 46 m.

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

Kaart met situering als bijlage.

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

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

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

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost dient door Infrabel te worden bepaald.

2.5. Wat is de financieringswijze?

Te bepalen in overleg met Infrabel

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart + Infrabel

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart + Infrabel

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

- nutsmaatschappijen : Air Liquide, verder te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is vermoedelijk geen planMER, GRUP vereist. Mogelijks is er wel een project-MER noodzakelijk.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

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

2.2. opsplitsing definitieve kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Cfr. 2.2 : se werken zijn voltooid.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

De werken zijn voltooid

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Grobbendonk – 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel (46)

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,24m over een breedte van 26 m en van 7,17 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 6.246.846 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.746.846 euro, excl. BTW (aanbestedingsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 0,5 mio EUR, excl. BTW.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2011 – nv De Scheepvaart.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWW
- gemeente Zandhoven
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : 10 november 2011
- start der werken : 15 februari 2013
- einde der werken : Q4 2014

4.2. processtappen

De aanbesteding van het project vond plaats op 10 november 2011.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

Stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 8/10/2012

4.3. koppeling aan andere projecten

De timing van uitvoering werd met AWW afgestemd.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Viersel - 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven

21 oktober 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,00m over een breedte van 26 m en van 6,50 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 14.100.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 6,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2016
- einde der werken : 2017

4.2. processtappen

Aanvang conceptfase in 2013.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven – 5 december 2013

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem (48)

21 november 2013

1. Omschrijving

Het project maakt deel uit van de het totaal project Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m. Het gaat om een brug gelegen in de autosnelweg E 34.

De bestaande brug is een tweeledige hyperstatische voorgespannen dubbele kokerbrug. Uit het technisch vooronderzoek blijkt dat beide brugdelen kunnen verhoogd worden.

Deze brug heeft een doorvaarthoogte van 8,22 m over de totale doorvaartbreedte van 64,20 m. Gelet op de aard van de brug wordt een lokale doorvaartbreedte van 64,20 m als aanvaardbaar aanzien. De brug moet dus enkel 0,90 m verhoogd te worden.

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

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

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 5.213.891,79 euro, excl. BTW
De vorige raming van 13,8 mio euro dateerde al van de basisrapportering van het Masterplan. Op dat ogenblik was de studie van dit project nog niet aangevat. Bovendien werden, zoals je bekend, bij de ramingen destijds nog een aantal percentages in rekening gebracht om nog onbekende risico's in te dekken. Deze nieuwe 'raming' is gebaseerd op het aanbestedingsbedrag.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 3.713.891,79 euro, excl. BTW (aangebestedingsbedrag)
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : waren (voorlopig) begroot op 1.500.000 euro, excl. BTW...: verder te verfijnen.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 1 % van de bouwkost = 37.000 euro/jaar

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - 5 december 2013

- jaar 10 – jaar 25 : 2,0 % van de bouwkost = 74.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 3 % van de bouwkost = 111.000 euro/jaar
-

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Het bedrag werd vastgelegd op het investeringsprogramma 2013 van nv De Scheepvaart.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart en AWW

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart en AWW

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

- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- aanbesteding : 13 november 2012
- start der werken : 5 augustus 2013
- einde der werken : Q4 2014

4.2. processtappen

De aanbestedingsdocumenten werden in overleg met AWW opgesteld.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug E34 Oelegem - 5 december 2013

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1

21 november 2013

1. Omschrijving

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

De bestaande brug is een stalen vierendeelbrug. De brug heeft een doorvaarhoogte van 7,06 m over de totale huidige doorvaartbreedte van 50 m.

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

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

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- gemeente Ranst
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

De brug werd aanbesteed op 19 november 2010.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

Een stedenbouwkundige vergunning is verkregen.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem 1 – 5 december 2013

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)

21 november 2013

1. Omschrijving:

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,24m over een breedte van 26 m en van 7,14 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 57 m.

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

Kaart met situering als bijlage.

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

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.350.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- gemeente Ranst
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

- start der werken : 2018
- einde der werken : 2019

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

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

- bouwkost : 4.000.000 euro, excl. BTW
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 4.500.000 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 4.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, onzekerheden...) : worden (voorlopig) begroot op 0,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 10.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 20.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

3. Projectmanagement**3.1. projecteigenaar**

- nv De Scheepvaart

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Sluisbrug – 5 december 2013

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Turnhoutsebaan (Wijnegem)

21 november 2013

1. Omschrijving:

Basisuitvoering

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

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

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

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

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 10.000.000 euro, excl. BTW voor de basisuitvoering.

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

- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 17.600.000 euro, excl. BTW voor de basisuitvoering.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 10.000.000 euro, excl. BTW

de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 7,6 mio EUR, excl. BTW.

De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Turnhoutsebaan – 5 december 2013

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkosten zijn gebaseerd op vergelijkbare brugprojecten.

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassiek ingeval van basisuitvoering.

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

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

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

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

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

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

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

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

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

- een plan MER + MKBA voor de uitbreiding van de capaciteit van het nabijgelegen sluizencomplex wordt opgestart. Het resultaat van dit onderzoek is bepalend voor het ontwerp van de nieuwe brug en kan ook een aanpassing van het kanaalprofiel noodzaken
- de beslissing of er al of niet een tramlijn over de brug wordt aangelegd is bepalend

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Houtlaan

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 8.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 8,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de verhoging van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

Project is opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2013.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Aanbesteding : Q4 2013

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

4.2. processtappen

Aanbesteding gepland in Q4 2013.

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Wijnegem Houtlaan – 5 december 2013

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

- bouwkost: 13.000.000 euro $\pm$ 30% (geactualiseerde raming n.a.v. beslissing Via-Invest)
- totale kostprijs: 18.603.000 euro $\pm$ 30%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 18.603.000 euro $\pm$ 30%
 - bouwkost
 - onteigeningen + grondsanerungen + nutsleidingen: +5%
 - studiekosten + werfopvolging: +7%
 - herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

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

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- A102
- Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal)
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – 5 december 2013

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Kruiningenbrug – 5 december 2013

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

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

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

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

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

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

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

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

- bouwkost: 14.977.000 euro $\pm$ 30% (conceptraming februari 2006)
- totale kostprijs: 18.272.000 euro $\pm$ 30%

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Deze brug maakt deel uit van een cluster bruggen die conform de beslissing Vlaamse regering via PPS zal worden gerealiseerd. In voorbereiding van de beslissing stelden nv De Scheepvaart en Via-Invest een risico-analyse op. Via-Invest als lasthebber van de aanbestedende overheid bij het begeleiden van procedures voor de realisatie van complexe wegenis en infrastructuurwerken. De ervaring én succesvolle track record van Via-Invest kan beschouwd worden als een van de belangrijkste risicobeheersingsfactoren om met verwachte en onvoorziene risico's om te gaan.

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug

21 november 2013

1. Omschrijving

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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 15.000.000
- totale kostprijs: 21.000.000 euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 15.000.000 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 6 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de verhoging van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug – 5 december 2013

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv de Scheepvaart

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug – 5 december 2013

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

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

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

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

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