



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2014-2015) – Nr. 1
ingediend op 27 november 2014 (2014-2015)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Zevende voortgangsrapportage

INHOUD

1	Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM.....	6
1.1.	Projecten openbaar vervoer	6
1.1.1.	Brabo 1	6
1.1.2.	Brabo 2	6
1.2.	Watergebonden projecten.....	7
1.2.1.	Noorderlaanbrug	7
1.2.2.	Spoorbruggen.....	7
1.2.3.	Van Cauwelaertsluis	8
1.3.	Fietsprojecten.....	8
1.3.1.	Algemeen	8
1.3.2.	Havenroute	8
1.3.3.	Hoboken-Hemiksem	8
1.3.4.	Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht	9
1.3.5.	Districtenroute.....	9
2.	Oosterweelverbinding	10
2.1.	Beslissing Vlaamse Regering	10
2.2.	Organisatorische implicaties	10
2.2.1.	Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever.....	10
2.2.2.	Noriant.....	10
2.2.3.	Poort Oost.....	11
2.3.	Projectteam Oosterweelverbinding.....	11
2.3.1.	Verfijning conceptontwerp	11
2.3.2.	Verkeersmodel.....	11
2.3.3.	Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning).....	12
2.3.4.	Onteigeningen	13
2.3.5.	Nutsleidingen en afvoerleidingen.....	13
2.3.6.	Lobroekdok	16
2.3.7.	Afwateringskanaal Lobroekdok en Ijzerlaanfietsbrug	16
2.3.8.	Bouwdok	18
2.3.9.	Ruimtelijke inpassing R1 in zone Oosterweelverbinding	19
2.3.10.	Bijkomende opdrachten aan BAM om expertise ter beschikking te stellen	21
2.3.11.	Royerssluis.....	22
2.3.12.	Protocollen.....	22
2.4.	Projectteam financiering/structurering.....	22
2.4.1.	Reorganisatie	22
2.4.2.	Financieel model	22
2.4.3.	EIB	23
2.5.	Planning	23
2.6.	Kostprijs en financiering	25

2.7. Risicobeheersing	26
2.7.1. Risico's RoTS	26
2.7.2. Planningsrisico's.....	27
3. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	28
3.1. Inleiding	28
3.2. Agentschap Wegen en Verkeer	28
3.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).....	28
3.2.2. Poort Oost.....	28
E34/E313.....	28
A102/R11bis	28
3.2.3. Brug Geel Oevel.....	29
3.2.4. Waasland	29
3.2.5. N49	29
3.2.6. R4 Gent.....	30
3.2.7. Spaghettiknoop	30
3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....	30
3.2.9. Doortrekking N171.....	30
3.3. De Lijn	31
3.4. De Scheepvaart	31
3.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart	31
3.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020.....	32
Algemeen	32
Specifiek.....	32
3.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	33
3.5.1. Royerssluis.....	33
3.6. Fietsprojecten.....	33
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be.....	35
– Bijlage 1: Projectfiches	
– Bijlage 2: Overzichtstabel	
– Bijlage 3: Toelichting bij overeenkomst met Noriant	
– Bijlage 4: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie 07/03/2014	

Inleiding

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

Op woensdag 11 mei 2011 rapporteerde de Vlaamse Regering een eerste maal (basisrapportage) na bovenvermelde beslissingen en op 10 november 2011, 3 mei 2012, 15 november 2012, 30 mei 2013, 5 december 2013 en 27 maart 2014 volgden de eerste zes voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een zevende voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 27 maart 2014.

In het regeerakkoord bevestigde de Vlaamse regering haar ambitie om het Masterplan 2020 te realiseren en gezien het grote economische belang voor Vlaanderen, prioritair de derde Scheldekrusing te bouwen. Eveneens in uitvoering van het Masterplan versterken we het aanbod aan alternatieve mobiliteitsoplossingen door sterk in te zetten op de interactie tussen de verschillende netwerken voor openbaar vervoer, vracht, water, fiets en weg.

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

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

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

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

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

1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

De Voltooiingscertificaten (tramgedeelte en niet-tramgedeelte) voor Tramlijn Deurne – Wijnegem (inclusief tramstelplaats), die in exploitatie is sinds 14 april 2012, zijn afgeleverd op 21 maart 2014.

De Voltooiingscertificaten voor Tramlijn Mortsel – Boechout, die in exploitatie is sinds 13 augustus 2012 zijn afgeleverd respectievelijk op 7 juli 2014 voor het Tramgedeelte en op 1 september 2014 voor het Niet-Tramgedeelte.

Voor de volledigheid dient opgemerkt dat de raming Brabo 1 ten opzichte van de opgave in vorige rapportage verhoogd werd met 0,4 miljoen euro. De raming diende immers geactualiseerd met volgende eenmalige vergoedingen: 302.801,52 euro omwille van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning Tramlijn Deurne-Wijnegem en 106.445,11 euro voor een aanpassing aan de tramwasinstallatie in de stelplaats Deurne.

1.1.2. Brabo 2

Projectomschrijving

De projectomschrijving is ongewijzigd gebleven ten opzichte van de vorige Voortgangsrapportage. Voor de goede orde wordt ze in deze rapportage bondig hernomen.

De aanneming Brabo 2, waarvoor de aanvang der werken gepland is in april 2015, is een clustering van een aantal deelprojecten:

- De heraanleg van de Noordelijke Leien (tussen Stoopstraat en Noorderplaats), met inbegrip van het Operaplein en de F. Rooseveltplaats (inclusief de ondergrondse constructies: autotunnel, parking en premetro).
- Tramlijn richting Ekeren vanaf Noorderplaats tot aan de eindhalte Havanasite (kruispunt Noorderlaan / Ekersesteeweg); in de zone Hardenvoort (tussen Noorderplaats en IJzerlaan) wordt daarbij het bestaande viaduct voor het wegverkeer gerenoveerd, terwijl de tramlijn een gelijkgronds tracé volgt grotendeels via Kempenstraat.
- Enkele tramlijnen op het Eilandje: Amsterdamstraat – Londenstraat, Rijnkaai (tussen Sint-Pietersvliet en Amsterdamstraat) en Kattendijk-Oostkaai – Mexicostraat (tot aan Havenhuis). Het project Brabo 2 op zich omvat enkel de traminfrastructuur en de volledige vernieuwing van de Londenbrug, maar uit redenen van coördinatie en beperking van de hinder zullen binnen dezelfde aanneming ook de wegeniswerken Rijnkaai Zuid in opdracht en voor rekening van de stad Antwerpen worden gerealiseerd.

Planning gunningsprocedure

Op 6 juni 2014 werd het Terechtwijzend Bericht 1 (in feite het finale Bestek) aan de vier betrokken bidders bezorgd met het verzoek hun BAFO (Best And Final Offer) in te dienen.

Nadat de Aanbestedende Overheid (De Lijn), samen met de andere opdrachtgevers (Vlaams Gewest en stad Antwerpen) en met de projectcoördinator (BAM) op 25 juni 2014 een toelichtingsmoment voor de bidders had georganiseerd, hebben deze laatsten op 15 september 2014 het technisch deel van hun BAFO ingediend, en op 30 september 2014 het administratief en financieel deel.

Momenteel worden deze BAFO's door de drie opdrachtgevers, in overleg met de betrokken technische, financiële en juridische adviseurs en met BAM, ten gronde onderzocht met het oog op een spoedige finale gunningsbeslissing, zodanig dat de in de Biedingsleidraad opgenomen planning gehaald wordt, met name de contractsluiting en de aanvang der werken in de eerste helft van 2015.

Planning stedenbouwkundige vergunning

Nadat de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning voor het project Brabo 2 officieel op 12 mei 2014 was ingediend, werd ze op 24 juni 2014 ontvankelijk en volledig verklaard. Van 1 augustus tot en met 29 september 2014 liep het openbaar onderzoek. Volgens de huidige vooruitzichten wordt verwacht dat deze vergunning tijdig zal zijn afgeleverd, dit wil zeggen zonder de geplande datum van contractsluiting Brabo 2, 1 februari 2015, in het gedrang te brengen.

De stedenbouwkundige vergunning voor de tractiestations werd op 16 oktober 2014 afgeleverd.

Kostprijs

Voor een actualisatie dient, gezien de lopende gunningsprocedure (onderzoek der BAFO's), de finale gunningsbeslissing afgewacht te worden. Op dit ogenblik zijn er geen elementen voorhanden die er op wijzen dat de door de Vlaamse Regering vastgestelde budgettaire krijtlijnen zouden worden overschreden.

Overdracht gewestwegen aan stad Antwerpen

De stuurgroep Brabo 2 keurde op 23 oktober 2014 het addendum aan de samenwerkingsovereenkomst Brabo 2 goed. Dit addendum regelt de overdracht van de in Brabo 2 betrokken gewestwegen. Ondertussen keurden de Vlaamse Regering en de stad Antwerpen de overdracht officieel goed.

1.2. Watergebonden projecten

1.2.1. Noorderlaanbrug

Dit project is afgerond.

1.2.2. Spoorbruggen

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

In het verlengde van de nieuwe spoorbrug van lijn 27A over het Albertkanaal werden ook de spoorbruggen van deze lijn over de Merksemsestraat en over de IJzerlaan reeds eerder aangepast respectievelijk vernieuwd. De vernieuwde lijn 27A werd in het eerste kwartaal van 2014 in gebruik genomen.

In het verlengde van de nieuwe spoorbrug van lijn 12 over het Albertkanaal worden op dit ogenblik de spoorbruggen van deze lijn over de Merksemsestraat en over de IJzerlaan aangepast respectievelijk vernieuwd. De nieuwe sporen van lijn 12 worden de komende maanden aangelegd. Begin volgend jaar volgt dan de aanleg van de bovenleidingen. De vernieuwde lijn 12 wordt in april 2015 in gebruik genomen.

Ook het wegnemen van de kanaalvernuwingen onder bruggen en de aanleg van nieuwe meer achteruit gelegen kaaimuren zijn opgestart, zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde.

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 fietsrouten netwerk. 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.

De voorlopige oplevering vond plaats op 13 november 2013. Eandis dient de verlichting nog te 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 voorlopig opgeleverd 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 definitieve afrekening wordt begin 2015 verwacht. De deputatie heeft het voorschot op de Fietsfonds-subsidies goedgekeurd.

Voor de fietspaden langs spoorlijn 52 en de Moerelei wordt de bouwvergunning eind 2014 ingediend.

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.

De stedenbouwkundige vergunning voor het onderdeel Dorp aan de Stroom werd bekomen op 18 juli 2014. Er wordt synergie nagestreefd met een klein onderdeel van de Sigmaplan werken. Het samenwerkingsprotocol en het bestek voor de gezamenlijke aanbesteding met Waterwegen en Zeekanaal NV zal worden voorgelegd aan de raad van bestuur van Waterwegen & Zeekanaal en aan de gemeenteraad van Zwijndrecht.

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 2014. De eerdere ontwerpen werden na een bespreking met het nieuwe stadsbestuur en de brandweer aangepast. Dit verklaart de aanpassing van de timing ten opzichte van de vorige rapportage.

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

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

De projectnota werd voorlopig goedgekeurd in augustus en definitief conform verklaard in september 2012 door de PAC. In overleg met de nieuwe districtsbesturen werd het ontwerp herbekeken. Het aangepaste definitieve ontwerp ligt nu voor ter goedkeuring bij de districten en het college van de stad alvorens de bouwvergunningsaanvraag wordt ingediend.

2. Oosterweelverbinding

2.1. Beslissing Vlaamse Regering

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

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

De Vlaamse Regering heeft op 04-04-2014 het GRUP “Oosterweelverbinding – wijziging” voorlopig vastgesteld. Tijdens dezelfde vergadering hechtte zij haar goedkeuring aan de lijst van milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding.

2.2. Organisatorische implicaties

2.2.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever

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

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

Nu het tracé gekozen werd op 14 februari '14, heeft BAM aan RoTs de opdracht gegeven de studie van het hoofdwerk op rechteroever in de volgende fases verder te zetten (voorontwerp, ontwerp, bouwvergunningaanvraag). In dit kader heeft RoTS een Quick Scan uitgevoerd naar de overkapping van de R1 (zie verder 2.3.9).

2.2.2. Noriant

Bij een vorige voortgangsrapportages werd uitgebreid ingegaan op de aanmelding bij de Europese Commissie en een periode van stilstand. Deze periode werd in gemeen overleg verlengd tot 30 september 2014. Noriant wenste deze periode niet langer te verlengen teneinde haar rechten op een schadevergoeding te vrijwaren.

Ondertussen hadden meerdere contacten plaats tussen BAM en Noriant, die resulteerden in een dading. Deze laatste werd, na intensief onderhandelen, afgesloten op 20 oktober 2014. BAM heeft de tekst van deze overeenkomst overgemaakt aan het Rekenhof en via de minister aan de heer Voorzitter van het Vlaamse Parlement, teneinde ze vertrouwelijk ter inzage aan te bieden aan de parlementsleden.

In bijlage bij deze zevende voortgangsrapportage is een beknopte toelichting van de historiek, de juridische analyse en de inhoud van de dading met Noriant opgenomen.

De overeenkomst voorziet tevens in het hernieuwen van de contacten met de Europese Commissie teneinde alsnog comfort te bekomen dat de gunning van de tot Linkeroever en de Scheldetunnel gereduceerde opdracht aan Noriant in overeenstemming is met de overheidsopdrachtenwetgeving. In dit kader heeft het Vlaams Gewest op 14 november 2014 een samenvattende nota ingediend. Indien tegen 15 december 2014 blijkt dat geen afdoende comfort geboden wordt, zal de onderhandelingsprocedure worden stopgezet en treedt de dading in werking.

Door de dading ziet Noriant af van haar beoogde schadeclaim en kan BAM het dossier concreet verder uitwerken.

2.2.3. Poort Oost

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

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

Als gevolg van de tracékeuze door de Vlaamse Regering op 14 februari 2014 werd, binnen het Plan MER A102/R11bis, het aantal ontwikkelingsscenario's beperkt tot de gekozen Oosterweelverbinding. De Plan MER-richtlijnen van 8 april 2014 en 28 oktober 2014 verduidelijken dit verder.

2.3. Projectteam Oosterweelverbinding

2.3.1. Verfijning conceptontwerp

Op 14 februari 2014 heeft de Vlaamse Regering binnen het gekozen tracé geopteerd voor de Cut & Cover oplossing van de tunnels Albertkanaal, voor de oplossing met Hollands Complex in de omgeving Schijnpoort, en voor de ondertunneling R1/Albertkanaal. Op basis van een quick scan van RoTS (zie ook <http://www.bamnv.be/wp-content/uploads/2012/09/Resultaten-quick-scan-overkapbaarheid-R1-rapport-Rots-2014-21.pdf>) heeft het Politiek Stuurcomité goedgekeurd om het ontwerp van de zone R1 van het project Oosterweelverbinding aan te passen zodat een overkapping mogelijk is. Hierdoor stijgt de kostprijs van het project met 29 miljoen euro. Het Politiek Stuurcomité stemde eveneens in met de verlenging met 200 meter naar het zuiden van de tunnel R1/Albertkanaal (circa. 30 miljoen euro).

Binnen het taakstellend budget van RoTS is deze laatste gestart met het voorontwerp van het deel rechteroever van de Oosterweelverbinding. Hierbij zal het technisch ontwerp en de raming verder verfijnd kunnen worden.

2.3.2. Verkeersmodel

Tussen maart en mei 2014 heeft het Verkeerscentrum bijkomende doorrekeningen doorgevoerd voor de alternatieven Meccanoverbinding en Oosterweel-noord, beide in combinatie met het ontwikkelingsscenario 'A102+R11bis' en de exploitatievoorwaarde

gedifferentieerde tol. Het rapport is beschikbaar via volgende link: <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-doorrekeningen-gedifferentieerde-tol-v2.3.pdf>

De conclusie luidt als volgt:

“Uit de analyse van de resultaten van de doorrekeningen van twee bijkomende scenario’s, waarbij de exploitatievariant ‘gedifferentieerde tol’ toegepast wordt op de Meccanoverbinding en Oosterweel-noord verbinding, blijkt dat gelijkaardige effecten optreden als voor de Oosterweelverbinding. De prestatie-indicatoren evolueren op een zelfde manier en ook treden er gelijkaardige verschuivingen op als vastgesteld zijn voor de Oosterweelverbinding. Wel zijn bepaalde effecten iets minder uitgesproken. De analyse van de resultaten van deze nieuwe doorrekeningen bevestigt dat de kwalitatieve analyses van het Plan-MER Oosterweelverbinding onveranderd blijven. Het kwalitatief evalueren van de milieueffecten van een aantal scenario’s die niet doorgerekend zijn voor het Plan-MER is dus een correcte en verantwoorde aanpak.”

2.3.3. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)

Plan-MER en GRUP Oosterweelverbinding

Het Plan MER werd goedgekeurd op 10 februari 2014.

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

Het ontwerp-GRUP werd op 4 april 2014 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld.

Het openbaar onderzoek vond plaats van 16 juni tot 14 augustus 2014. Het plan (GRUP en Plan MER) lag tijdens deze periode ter inzage in de betrokken districtshuizen, het gemeentehuis van Zwijndrecht en bij de administratie Ruimte Vlaanderen waar het ook digitaal raadpleegbaar was via de website. De wijzigingen aan het GRUP werden ook toegelicht op een infotentoonstelling in het Felixarchief (Antwerpen – Eilandje).

De fase van het openbaar onderzoek is intussen afgelopen. De resultaten worden thans door Ruimte Vlaanderen onderzocht zodat de Vlaamse Regering er een passend gevolg aan kan geven.

Project MER Bouwdok

De studie voor de Project MER “Bouwdok Scheldetunnel Oosterweelverbinding” ging eind augustus 2014 van start. Het Project MER onderzoekt de mogelijkheden tot inplanting van een bouwdok in de haven van Zeebrugge. In het najaar zal de kennisgeving voor dit Project MER ter inzage gelegd worden.

Project MER Oosterweelverbinding

De bekendmaking voor de studie voor de opmaak van de Project MER voor de Oosterweelverbinding is op 28 oktober 2014 gepubliceerd. Offertes worden verwacht tegen 19 december 2014.

Stedenbouwkundige vergunningen

Een aantal stedenbouwkundige vergunningen voor de sloop van gebouwen met het oog op de start van de voorbereidende werken waren vervallen. Deze werden opnieuw aangevraagd en bekomen.

2.3.4. Onteigeningen

Onteigeningen zullen pas gebeuren na definitieve vaststelling van het GRUP en het bekomen van de onteigeningsmachtiging.

Ondertussen zal BAM binnen het afgebakende projectgebied overgaan tot minnelijke verwerving indien zich gunstige gelegenheden voordoen. De focus ligt daarbij thans op terreinen waar voorafgaandelijk voorbereidende werken dienen te worden uitgevoerd. Die verwervingen liggen op het kritieke pad en vormen derhalve een risico.

2.3.5. Nutsleidingen en afvoerleidingen

Vanuit het Conceptontwerp werd een detailplanning opgemaakt inzake de voorbereidende werken (aan nutsleidingen, afvoerleidingen en waterhuishouding). Hieruit blijkt dat deze op het kritieke pad liggen. Het voorontwerp voor deze voorbereidende werken op Rechteroever werd door RoTS (studiebureau Rechteroever) opgestart en wordt op dit ogenblik afgerond. De bouwaanvraagdossier(s) worden begin december 2014 ingediend. De start van de voorbereidende werken is gepland in augustus 2015.

Stand van zaken van de voorbereidende leidingwerken inzake waterhuishouding:

- Aanpassing Groot Schijn (VMM, waterloop 1^e categorie): de configuratie van de afvoer Groot Schijn ligt vast: inplanting van een nieuw en visvriendelijk pompstation met een totale capaciteit van 14m³/s ter hoogte van het ASC Schijnvalleipark (park 't Schijntje, aan Ten Eekhovelei), afvoerkanaal naar Albertkanaal grotendeels tussen de pijlers van het viaduct R1, bouw van een gedeelte Schijn-Schelde-verbinding (koker 4 x 2m, in bedding ASC 't Schijntje en in Noordersingel, tot zuidzijde Lobroekdok) en herbouw van het "MIVA"-overstort (5 m³/s) met (dubbelwerkende) verbinding naar het vijzelgemaal van het RWZI Deurne van Aquafin. Thans wordt het voorontwerp van het pompstation verder uitgewerkt, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke inpassing in het parkgebied "'t Schijntje", in samenwerking met de Stad Antwerpen. Volgende punten vergen nog nader overleg: de bouw van een zandvang op het Groot Schijn, opwaarts het pompstation (gelijktijdig, maar voor rekening van VMM), en de vraag van VMM om de vismigratie in het pompstation zichtbaar te maken via een publiekstoegankelijke (op aanvraag) ruimte en een "kijkvenster" ter plaatse van de visgoot in het pompstation (meerkost voor rekening van VMM). In dit dossier worden in de nabije toekomst de nodige beslissingen genomen zodat het bouwaanvraagdossier kan worden opgemaakt. Het park 't Schijntje wordt gelijktijdig met de voorbereidende werken definitief ingericht, voor zover gelegen binnen het projectgebied Oosterweelverbinding.
- Pompstation Klein Schijn (Prov. Dienst Integraal Waterbeleid, waterloop 2^e categorie): de beslissing inzake de locatie van het pompstation Groot Schijn (Ten Eekhovelei) houdt in dat er een afzonderlijk pompstation moet worden gebouwd voor de afvoer van het Klein Schijn naar het Albertkanaal. Het Klein Schijn-bekken is thans onderwerp van een uitgebreide hydraulische studie (opdrachtgevers Provinciebestuur, De Scheepvaart, de POM en Rio-link, in het kader van het 'Kaderplan Albertkanaal'), en waarbij in de toekomst het afwaarts (van het Albertkanaal) gelegen gedeelte waterloop zal gedesaffecteerd worden als waterloop, afvalwaterlozingen worden afgekoppeld, en de bestaande (en/of te renoveren en/of te vervangen) inkeringen gebruikt worden als RWA-riool, en vanaf dat ogenblik te beheren door Rio-link. Resultaat van deze studie gaf aan dat

het nieuwe pompstation “Klein Schijn” moet ingeplant worden “ergens” tussen de Theunisbrug (“brug van het sportpaleis”) en de Deurne-Bal-brug (“brug van den azijn”), een vijzelgemaal (2+1) opstelling elk 2 m³/sec. BAM heeft zich bereid verklaard om het nieuwe pompstation Klein Schijn op deze locatie te realiseren, zelfs al is het buiten haar projectgebied en heeft het een, zij het beperkte, meerprijs. Vóór het bouwverlof 2014 was er consensus om een deel van een terrein van De Scheepvaart (nl. de ex-Gramyco-site) te gebruiken voor de bouw van een nieuw pompstation, maar bij verdere studie bleek dat de loosleiding naar het Albertkanaal (de zwaaiikom) niet tijdig zal kunnen worden gerealiseerd. BAM is dan op zoek gegaan naar een alternatieve locatie, en voert thans een haalbaarheidsonderzoek met inplanting van het pompstation op een deel van het terrein van Eandis (IMEA) aan de Merksemsteenweg. Omdat volgens planning over een 5-tal weken het bouwaanvraagdossier “voorbereidende werken” moet worden ingediend, zal – in afwachting van een definitieve oplossing volgens de hydraulische studie ‘Kaderplan Albertkanaal’ - in dit aanvraagdossier een pompstation Klein Schijn worden aangevraagd op de plaats van het huidige lozingspunt Klein Schijn in de Groot Schijnkoker, nl. ter hoogte van de buitenbocht Albertkanaal. Dit is dan een pomp-gemaal met schachtpompen met dezelfde capaciteit, maar quasi volledig ondergronds om de ruimtelijke impact te beperken. Indien toch nog tijdig een alternatieve locatie kan worden gevonden en een overeenkomst met betrokken partijen kan worden gemaakt, zal een wijzigende bouwaanvraag voor het pomp-gemaal Klein Schijn worden ingediend.

- Aanpassing Aquafin-collectoren: de aanpassing aan de drie Aquafin-hoofdrioleringen naar het RWZI Deurne wordt thans in voorontwerp afgewerkt. Aan Aquafin werd vroeger reeds gemeld dat zij inzake de verplaatsing van de Aquafin-collectoren door BAM beschouwd wordt als nutsbedrijf, met andere woorden dat de verplaatsing op kosten van Aquafin moet worden uitgevoerd. Aquafin beraadt zich nog over haar standpunt op deze visie van BAM, maar sinds verzending van het verplaatsingsbevel op 16/10/2014 aan Aquafin verwachten we hierop snel reactie. Ter hoogte van het bestaande groenscherm aan de woningen ten Eekhovlei zal de aanleg gebeuren door middel van een lange doorpersing, zodat dit groenscherm ongeschonden kan bewaard blijven als afscherming van de woonzone. Eveneens wordt de collector “zijtak middenvijver” door het parkeerterrein IMOBE door middel van een doorpersing aangelegd, zodat een groot deel van de bestaande parking tijdens de Voorbereidende Werken kan behouden blijven. Door het verschuiven van de slibwanden van de verdiepte R1 in het scenario “toekomstige overkapping niet hypothekeren”, blijft er maar beperkte ruimte beschikbaar om de Aquafin-collectoren aan te leggen tussen deze slibwand en (de bouwkuip van) het RWZI zelf. De wijze van aanleg op dit tracé wordt nog verder onderzocht.
- Aanpassing afvoer pomp-gemaal PS2 “Stenen brug” van noordelijk deel van de R1 (AWV): het verplaatsingstracé voor deze afvoerleiding is gelegd in de bedding van de Noordersingel. De huidige leidingen (4 buizen diameter 1,4 meter) wordt vervangen door één kokerleiding 3 m x 1,5 m. Dit voorontwerp wordt thans ook afgewerkt. Voor het grootste deel ligt deze nieuwe leiding in Noordersingel en Slachthuislaan (circa. 100 m.) parallel aan de Schijn-Schelde-verbinding.
- In samenwerking met AWV en de Stad Antwerpen zal de Noordersingel (gewestweg R10), als onderdeel van de voorbereidende werken Oosterweelverbinding en onmiddellijk aansluitend op de realisatie van hogervermelde grote afvoerleidingen, over de volledige lengte (van kruispunt met

Turnhoutsebaan, kruispunt niet inbegrepen, tot kruispunt met Schijnpoortweg) worden heraangelegd. Het betreft de volledige herinrichting van rooilijn tot rooilijn, die uiteraard de fasering van de leidingenaanleg zal volgen. Om de volledige nieuwe oppervlakteinfrastructuur te kunnen realiseren (rijwegen en middenberm, groenstroken, parkeerstroken, fietspaden en voetpaden), zal een beperkte inname nodig zijn op de terreinen van NMBS/Infrabel (spoor oost) en Aquafin (strookje RWZI Deurne).

Voor de verplaatsing van nutsleidingen die conflicteren met de verdiepte R1 op Rechteroever, zullen door BAM een aantal nutsleidingenkokers worden gerealiseerd. Dit betreft:

- Nutsleidingentunnel “IJzerlaanbrug” (onder verdiepte R1 en Albertkanaal), uit te voeren door middel van een doorpersing met buizen binnendiameter 3,50 meter; Deze leidingenkoker is opgenomen in de bouwaanvraag van het project “IJzerlaan – IJzerlaankanaal” en zal ook worden uitgevoerd in deze aanneming;
- Nutsleidingentunnel “Schijnpoortweg” (onder verdiepte R1), dit worden twee kokers uit te voeren door middel van twee doorpersingen met buizen binnendiameter 3,50 meter;
- Nutsleidingentunnel “Groenendaallaan” (onder verdiepte R1), uit te voeren door middel van een doorpersing met buizen binnendiameter 3,50 meter;
- Nutsleidingentunnels “Albertkanaal” (onder tunnels R1, onder Albertkanaal en onder tunnels R1 en spoorwegberm). Deze leidingenkokers waren voorzien in het conceptontwerp. Er wordt thans een alternatief scenario uitgewerkt waarbij de leidingen die in deze kokers zouden geplaatst worden, omgeleid worden langs de andere leidingenkokers. Deze nutsleidingentunnels kunnen dus mogelijk gesupprimeerd worden;
- Aanpassing bestaande nutsleidingentunnel “Turnhoutsebaan” (AWV-leidingkoker nr. 10 onder de R1), er wordt een plaatselijke aanpassing aan de bestaande leidingenkoker voorzien. De nutsbedrijven lijken in te stemmen met een plaatselijke aanpassing van hun leidingen.

Voor het project “IJzerlaan – IJzerlaanbrug” werden op 1 oktober 2014 verplaatsingsbevelen aan de nutsbedrijven uitgestuurd, door BAM wat betreft haar domein en – daartoe gemachtigd – het gewestdomein van Wegen en Verkeer, en door de Stad Antwerpen wat betreft het stadsdomein. De Scheepvaart is verzocht de verplaatsingsbevelen uit te vaardigen wat betreft haar domein (Rechteroever Albertkanaal).

Voor Oosterweelverbinding zijn op 16 oktober 2014 verplaatsingsbevelen uitgestuurd (na de voorlopige vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding Wijziging). Deze verplaatsingsbevelen hebben betrekking op het volledige projectgebied Oosterweelverbinding, dus Linkeroever (op basis van het referentiedossier) en Rechteroever (op basis van het conceptontwerp RoTS).

Voor vijf nutsbedrijven (IMEA, ELIA, Fluxys, Water-link en Belgacom) is dit voor Rechteroever een wijzigend bevel tegenover het verplaatsingsbevel dat zij in 2005 en/of 2007 hebben ontvangen vanwege de afdeling Wegen en Verkeer (op verzoek van BAM), en waarop reeds een aantal verplaatsingen werden uitgevoerd). Eventuele reacties hierop zijn nog niet ontvangen. Reacties van Aquafin (bevel tot verplaatsing op eigen kosten) en Water-link (bevel tot verplaatsing van de “collector Albertkanaal” – eigendom van VMM en in gebruik door Water-link - op eigen kosten) worden verwacht.

2.3.6. Lobroekdok

Het Lobroekdok zal in de loop van 2015 worden gesaneerd. Om de saneringsoperatie vlot te kunnen laten verlopen dienen de aanwezige boten, wrakken en andere voorwerpen voorafgaand te worden verwijderd.

BAM heeft tot nog toe sterk ingezet op communicatie met de booteigenaars, teneinde hen tot een spontaan vertrek uit het dok te bewegen. In de loop van 2014 werden deze contacten opgevoerd, ondersteund door het aanmeerverbod dat sinds begin februari 2014 van kracht is.

Op verzoek van BAM bracht de stedelijke dienst woonbegeleiding individuele huisvestingsproblemen in kaart om desgewenst opvang te voorzien.

Dit heeft inmiddels geleid tot een reductie van het aantal vaartuigen van ruim 66 naar 35, gezonken en achtergelaten schepen inbegrepen.

Wat die wrakken en verlaten schepen betreft, is de procedure van aanbesteding tot aanstelling van een aannemer bergings- en sloopwerken lopende.

Een dubbele boeienlijn maakt controle op de uitvarende bewegingen mogelijk, verhindert eventuele nieuwkomers om aan te meren en houdt tegelijk de twee watergebonden bedrijven aan de kant Slachthuislaan bereikbaar.

In uitvoering van het Besluit van de Vlaamse regering van 20.12.2013 houdende het beheer van het Lobroekdok en de vaststelling van een politiereglement ervoor werd ir. Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM, aangesteld als ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van het aanmeerverbod, de vaststelling van overtredingen van dit verbod en met de bevoegdheid tot het vasthouden of in beslag nemen overeenkomstig de zogenaamde Scheepswrakkenwet (Wet 11.04.1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart). Dit laat BAM toe om het aanmeerverbod af te dwingen.

2.3.7. Afwateringskanaal Lobroekdok en IJzerlaanfietsbrug

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

Voor dit afwateringskanaal lagen twee varianten voor:

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

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

Groot voordeel van het IJzerlaankanaal is dat dit zal bijdragen tot een betere ruimtelijke en leefkwaliteit van de omgeving en een positief effect zal hebben op de stadsontwikkeling in deze zone (water in de stad). Ook voor BAM biedt een vervroegde 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 verdwijnt de wegverbinding over de IJzerlaanbrug circa 2 jaar vroeger, maar anderzijds zal de verbinding van Schijnpoortweg via Slachthuislaan en IJzerlaan naar Noorderlaan reeds definitief aangelegd zijn met een betere en stabiele verkeersafwikkeling, zeker ter hoogte van de kruispunten met de Noorderlaan en de Bredastraat (positief effect op minder hinder wegverkeer). Tenslotte biedt dit ook voor nv De Scheepvaart voordelen, daar door de afbraak van de IJzerlaanbrug het grootste resterende knelpunt (vernauwing kanaalbreedte en onvoldoende doorvaarthoogte) op het Albertkanaal sneller verdwijnt.

Tussen de stad Antwerpen, BAM, AWV en nv De Scheepvaart werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt en ondertekend voor de gelijktijdige realisatie van het gezamenlijk project van IJzerlaan/IJzerlaankanaal en IJzerlaanfietsbrug, en dit vóór de start van de hoofdwerken.

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:
 - o BAM financiert het IJzerlaankanaal (exclusief de kespen) en uiteraard de IJzerlaan-fietsbrug;
 - o 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).
 - o Ieder partij draagt de (nog niet gekende maar mogelijks belangrijke) kosten van eventuele bodemverontreinigingen die gekoppeld zijn aan het deel dat zij financiert.
- AWV zal de bevoegde Vlaamse minister voorstellen om de gewestweg IJzerlaan over te dragen aan de stad en zal daartoe een eenmalige overdrachtssubsidie voorstellen aan de stad als financiële regeling bij de overdracht van de IJzerlaan.
- Toekomstige eigendomssituatie - hoofdlijnen:
 - o BAM: IJzerlaankanaal
 - o stad: IJzerlaan, kespen IJzerlaankanaal, leidingenkokers
 - o nv De Scheepvaart: IJzerlaanfietsbrug, oevers en kaaimuren Albertkanaal
- Partijen stellen zich gemeenschappelijke doelstellingen voorop inzake timing en budget. Partijen werken samen om het project binnen de beoogde timing en binnen het taakstellende budget te realiseren.
- BAM treedt op als opdrachtgevend bestuur en aanbestedende overheid voor het gezamenlijk project. BAM neemt de leiding van de werken op. De stad is medeopdrachtgever. BAM en stad zijn ieder voor hun eigen deel bouwheer.

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

De Werkgroepen Ontwerp, Communicatie, Nutsleidingen en Minder Hinder, en de Stuurgroep werden geïnstalleerd en opgestart. De startnota werd goedgekeurd op de GBC van

19/11/2013. De projectnota werd goedgekeurd op de GBC van 21/01/2014. Het project werd ook besproken en goedgekeurd op de Commissie Openbaar Domein (13/01/2014) en op de Welstandscommissie (7/2/2014) van de Stad Antwerpen. De bouwaanvraag werd ingediend en ontvankelijk en volledig verklaard op 25 juli 2014. De opmaak van de bestekken is op dit ogenblik ver gevorderd.

De werken zijn opgesplitst in twee aanbestedingen. Een eerste kleinere aanbesteding betreft enkel de werken in het kruispunt Noorderlaan/IJzerlaan, bestaande uit enerzijds het aanpassen van de oude nog aanwezige sluis onder het kruispunt als uitstroomconstructie van het toekomstig IJzerlaankanaal, en anderzijds de bouw van een sifon onder de sluis voor een dubbele kruisende koker die in de Noorderlaan ligt. Deze werken worden afgesplitst om een snelle afwerking en een vlotte interferentie met de werken Brabo2 te garanderen. De tweede aanbesteding betreft het gros van de werken (heraanleg IJzerlaan, bouw IJzerlaankanaal, afbraak wegbrug, bouw fietsbrug, bouw leidingenkoker,...).

De start der werken is voorzien in het voorjaar van 2015: streefdoel maart 2015 voor de eerste aanbesteding; mei 2015 voor de tweede aanbesteding.

De definitieve zuidelijke aanloophelling van de fietsbrug moet nog verder ontworpen worden rekening houdend met het gegeven dat de R1 als een verlengde tunnel het Albertkanaal zal kruisen in de toekomst. Dit onderzoek zal gevoerd worden in afstemming met de Oosterweelverbinding.

2.3.8. Bouwdok

Terug rekenend van de openstelling van de Oosterweelverbinding in juni 2022, is de uiterste startdatum voor de effectieve bouw van de 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 Oosterweelverbinding.

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

Het Politiek Stuurcomité heeft op 6 november 2013 beslist de bouwdoklocatie Boudewijnkanaal Zeebrugge verder technisch te laten uitwerken.

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

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

Het bouwdok is niet opgenomen in het project-MER SHIP zodat een aparte project-MER zal opgemaakt worden voor het bouwdok. [Inmiddels is de procedure van het project-MER opgestart en wordt het kennisgevingsdossier voorbereid.](#) (zie 2.3.3).

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

2.3.9. Ruimtelijke inpassing R1 in zone Oosterweelverbinding

Bij de voorlopige vaststelling van het GRUP ‘Oosterweelverbinding – Wijziging’ werd de overkapping dan wel overkraging van de R1 als milderende maatregel opgenomen. In de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 27 maart 2014 werd meegedeeld dat BAM de constructie van het R1 gedeelte van het project Oosterweelverbinding dermate zou ontwerpen dat een latere overkapping mogelijk blijft. Daarom heeft BAM aan studie bureau ROTS gevraagd om een snel onderzoek uit te voeren naar de vertunneling R1. Deze nota werd op 19 september 2014 voorgelegd aan de Raad van Bestuur van BAM. Op de webstek www.bamnv.be wordt het resultaat van deze oefening gegeven.

De conclusies van deze quick scan kunnen als volgt samengevat worden. Een (toekomstige) gedeeltelijke of volledige vertunneling van de R1 is zowel vanuit veiligheid als vanuit techniek mogelijk mits een aantal zaken worden meegenomen. De belangrijkste in deze zijn:

- Een volledige vertunneling vereist in principe een aanpassing van de regelgeving m.b.t. de 10-secondenregel.
- Een aantal aanpassingen aan het voorliggende Conceptontwerp zijn vereist, zoals de toevoeging van een zevende rijstrook richting noord tussen oprit Schijnvalleipark en Ondertunnelde Kruising Albertkanaal (OKA), een verbreding van de vluchtstrook om deze later om te kunnen vormen tot vluchtkoker, een verbreding van de middenberm om hier later een vluchtkoker te kunnen voorzien,...
- Bij realisatie van tunnels zullen deze voorzien dienen te worden van “maximale” veiligheidsvoorzieningen zoals water-mistsysteem, extractieventilatie,... Bovendien zal verder onderzoek noodzakelijk zijn naar de effectiviteit van een aantal systemen en in het bijzonder, in het geval van volledige vertunneling, naar de effectiviteit van het uitwassen van gaswolken door watermist in combinatie met extractieventilatie.
- Verder detailonderzoek dient te gebeuren naar de impact van explosies (van LPG-transporten, de ADR klasse A) op de stabiliteit van de tunnels.

Concreet heeft het Politiek Stuurcomité voor de vooruitgang van de studie van de Oosterweelverbinding (en hieraan gekoppeld de start van de werken) de volgende beslissingen genomen :

1) Niet-hypothekeren van een (toekomstige) overkapping/vertunneling.

Concreet dient daartoe het in opmaak zijnde ontwerp aangepast te worden op een aantal punten, die voornamelijk te maken hebben met het voorzien van de nodige ruimte. Dit betreft o.a. het voorzien van (ruimte voor) een zevende rijstrook richting noord tussen oprit Schijnvalleipark en OKA (ondertunneling kanaal), het voorzien van ruimte voor de vluchtgangen (verbreden van vluchtstroken en middenberm), het voorzien van ruimte voor tunneltechnische installaties (oa thv Schijnpoort, stedelijk plein en ASC Schijnvalleipark waarbij deze constructies en de bovenliggende wegen dienen verhoogd te worden, maar ook het verhogen van de slibwanden zodat er ruimte is voor de tunneltechnische installaties) en het lokaal verdiepen van het lengteprofiel (oa de aansluiting richting OKA). Daarnaast zijn er ook aanpassingen noodzakelijk aan de voorziene bouwkundige constructies, die het mogelijk

moeten maken dat de bijkomende lasten en krachten opgevangen worden (bvb mogelijk maken dat de wanden de tunneldaken kunnen dragen en explosiekrachten kunnen opgevangen worden). Dit betreft onder andere het vervangen van de keermuur voorzien aan de oostelijke kant van de R1 tussen OKA en Schijnpoortweg door een combiwand, het vervangen van ronde stempels door vierkante zodat deze de dakplaat kunnen dragen, het voorzien van bijkomende ankers om de stabiliteit van de wanden te garanderen bij explosies en het verhogen van de wapeningshoeveelheid in de slibwanden om de dakplaat te kunnen dragen.

De meerkost, ten opzichte van het conceptontwerp, om een toekomstige vertunneling van de R1 niet onmogelijk te maken wordt geraamd op circa 29 miljoen euro. Dit bedrag betekent een verhoging van het Taakstellend Budget voor RoTS aangezien het de invulling van een bijkomende klanteneis betreft. Desalniettemin zal getracht worden om door verdere optimalisaties van het ontwerp de totale kostprijs van het project niet op te laten lopen en deze meerkost op te vangen binnen de bestaande ramingen.

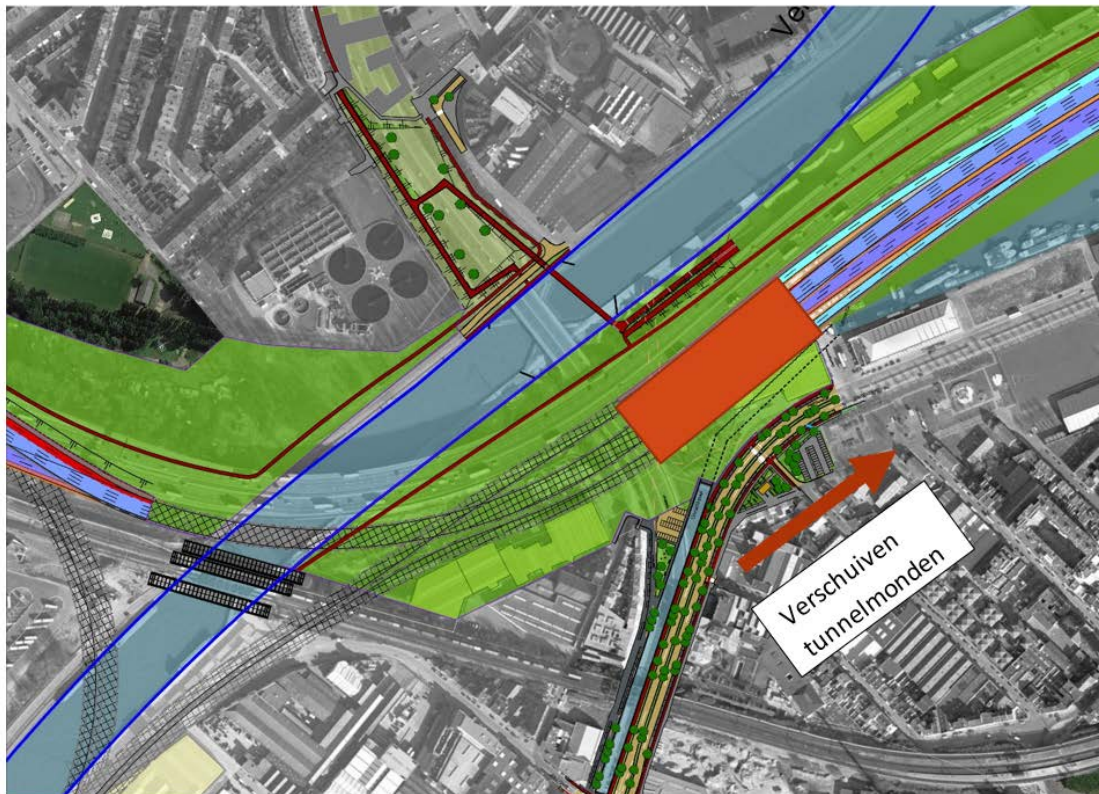
2) Verlengen van de OKA met 200 meter tot aan de kop van Lobroekdok.

Volgens Conceptontwerp zijn de tunnelmonden van de OKA en de Kanaaltunnels aan de zuidzijde van het Albertkanaal voorzien circa 200 meter ten noorden van het Lobroekdok, ter hoogte van de IJzerlaanbrug. Hierdoor ontstaat er een open U-bak op het kruispunt van de assen van de IJzerlaan en Ingenieur Menneslaan (de nieuwe fietsbrug).

De ruimte die aldus wordt ingenomen (netto 1.4 ha.) en verder belast (een veel grotere oppervlakte) heeft echter heel wat ruimtelijke potentie. Het verlengen van de OKA tot aan het Lobroekdok (circa 200 m.) biedt een groot aantal ruimtelijke en functionele voordelen, zowel op vlak van stedelijke ontwikkelingen als langzaam verkeer en ecologie waarbij deze ruimte kan optreden o.a. als bindend element tussen de verschillende wijken, als versterking van de ecologische corridor, als schakel in de functionele en ruimtelijke relaties en als volwaardige groene gebruikruimte. Daarnaast is één van de belangrijkste kritieken op de OKA dat deze tunnelmonden op zeer korte afstand (circa 60 m.) van de bewoning zijn gelegen, en deze bewoning zich binnen de invloedzone van de tunnelmonden op het vlak van geluid en luchtkwaliteit bevindt.

Daarom werd onderzocht of het mogelijk is de tunnelmonden van de OKA en de Kanaaltunnels circa 200 meter te verschuiven tot aan het Lobroekdok. Hieruit bleek dat dit technisch en vanuit veiligheidsstandpunt mogelijk is, mits bijkomende maatregelen worden voorzien zoals bvb trajectcontrole, reduceren van de faalkans van het watermist-systeem, verhogen van de effectiviteit van de systemen (bvb versnelde detectie, verlagen van de toegelaten snelheid,...).

De meerkost voor de vertunneling van dit deel van circa 200 m. bedraagt circa 30 miljoen euro ten opzichte van de kostprijs van het niet-gehypothekeerde ontwerp (zoals hiervoor beschreven). Globaal genomen kan gesteld worden dat dit een lage meerkost is voor een overkapping van dergelijke lengte van 4 tunnelkokers. Bovendien werd hierbij nog geen rekening gehouden met mogelijke financiële voordelen die deze overkapping biedt voor de realisatie van de IJzerlaanbrug en het IJzerlaankanaal.



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

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

De Stuurgroep Impactmanagement en de werkgroepen komen op regelmatige, gestructureerde basis samen. De focus ligt hierbij op de coördinatie van de belangrijkste werken: Brabo 2, IJzerlaan, Ziekenhuis Netwerk Antwerpen, Quick Wins, Singel, Scheldekaaien, Bredabaan, Bruggen Albertkanaal, verbreding Albertkanaal, Wilmarsdonk- en Oosterweelbruggen, Royerssluis, Oosterweel-verbinding en de bijhorende nutswerken. Ook over de impact van de werken op het Openbaar Vervoer is al voldoende gekend om de ontsluiting van de busstelplaatsen aan de Vaartkaai en de evaluatie van de mogelijke inzet van het openbaar vervoer als minder hinder maatregel globaal af te werken. De afstemming van de verschillende werken op elkaar wordt continu bijgewerkt aan de hand van nieuwe informatie zodra die beschikbaar is uit de processen van ontwerp, aanbesteding of uitvoering. De grootste hinder wordt verwacht vanaf het najaar van 2015. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een voorstel van maatregelen om de bereikbaarheid van Antwerpen tijdens deze hinder te garanderen.

Ondertussen worden ook de 33 quick-wins aangepakt. Een aantal zijn uitgevoerd, anderen zijn in uitvoering en nog anderen worden voorbereid.

2.3.11. 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 houden in de stuurgroep Royerssluis onder leiding van de afdeling Maritieme toegang (AMT), BAM en AMT mekaar wederzijds op de hoogte van de voortgang in hun respectieve dossiers (zie ook hoofdstuk 3.5.1 hierna).

Ondertussen is op technisch vlak duidelijk geworden dat de gelijktijdige uitvoering een noodzaak is. Planning en financiering van beide projecten dienen derhalve afgestemd te blijven.

2.3.12. Protocollen

Alvorens het definitief ontwerp van de Oosterweelverbinding aangevat wordt, moeten de protocollen (zie voortgangsrapportage van 05-12-2013) die klanteneisen bevatten definitief vastgelegd worden. BAM start eerlang met deze oefening waarbij de voorbereidende werken (o.a. nutsleidingen) prioritair aangepakt worden.

2.4. Projectteam financiering/structurering

2.4.1. Reorganisatie

Gezien het recent advies van Eurostat (2.4.2) is de reorganisatie (concessie aan NV Tunnel Liefkenshoek) on hold geplaatst.

2.4.2. Financieel model

Historiek

Initieel diende het gehele Masterplan op alternatieve wijze (ESR-neutraal, op basis van marktinkomsten) gefinancierd worden: de tol op de Scheldekrusingen moest niet alleen dienen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, maar ook van de 15 andere Masterplanprojecten (tramlijnen, bruggen Albertkanaal, sluizen, fietspaden). In 2009 floot Eurostat de ESR-kwalificatie van BAM terug vanwege gebrek aan autonomie. Sindsdien wordt BAM geconsolideerd in de ESR-begroting van de Vlaamse overheid.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding bleek een PPS-constructie in de vorm van één DBFM in de (financiële) crisisjaren onmogelijk, vanwege de omvang van het project. Dit is ook vandaag het geval. In 2009 werd voorgesteld om een concessiestructuur uit te werken met de NV Tunnel Liefkenshoek (TLH). De concessie geeft TLH de toelating om de Oosterweelverbinding te bouwen, te beheren en in exploitatie te nemen op basis van tol. De tolinkomsten moeten dan alle investerings-, beheers- en financieringskosten dragen en een marktconform rendement genereren. De NV TLH stond buiten de ESR-consolidatie (ESR categorie S11) en heeft al een concessie voor de exploitatie van een Scheldekrusing (Liefkenshoektunnel). In 2010 adviseerde Eurostat positief over deze concessiestructuur. In 2011 werd het BAM-decreet aangepast om dit mogelijk te maken en aan TLH rechtstreeks een gewestwaarborg te verstrekken voor de financiering. Financiële analyses in 2011 en 2012 toonden telkens de haalbaarheid van deze piste aan.

In 2013 werd een uitgewerkte concessieovereenkomst met volledige gewestwaarborg opnieuw voorgelegd aan Eurostat. Eurostat bevestigde de autonomie van TLH, maar

aanvaardde niet een waarborgregeling van meer dan 50% van de benodigde financiering, en formuleerde nog enkele andere opmerkingen op de concessie. Een nieuw financieel model met beperkte waarborg werd uitgewerkt en de concessiestructuur werd aangepast aan de verstrengde ESR-reglementering. Het gehele dossier werd opnieuw voorgelegd aan Eurostat in maart 2014.

Recent advies Eurostat

In juli 2014 kwam Eurostat terug op de eerdere kwalificatie van de NV TLH. Eurostat stelt dat een door de overheid gecontroleerd bedrijf, met maar één concessie voor diezelfde overheid, eveneens tot de overheid beschouwd moet worden (ESR categorie S13). Eurostat verwijst naar de nieuwe ESR2010 regels. Omdat dit algemene principe niet blijkt uit haar richtlijnen, en mogelijks Eurostat tot deze bevinding was gekomen bij de evaluatie van de risico's in de concessie voor de Oosterweelverbinding, werd een onderhoud aangevraagd. Dit overleg vond plaats op 11 september 2014.

Eurostat bevestigde dat de motivatie voor herkwalificatie van de NV TLH gebaseerd is op de evaluatie van de autonomie van de huidige vennootschap volgens de nieuwe ESR2010, en niet vanwege de nieuwe concessie voor de Oosterweelverbinding. Eurostat heeft haar advies intussen gepubliceerd.

Volgende stappen

De herkwalificatie van NV TLH maakt het onmogelijk om de Oosterweelverbinding middels een concessie aan TLH op een ESR-neutrale wijze te realiseren.

Mogelijke scenario's voor financiering worden momenteel onderzocht.

2.4.3. EIB

De contacten met de EIB werden on hold gezet gezien het negatief advies van Eurostat. Van zodra het financieel model herwerkt zal zijn kunnen deze contacten terug opgenomen worden.

2.5. Planning

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

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

De volgende vaststellingen worden genoteerd:

- Het studiebureau RoTS heeft zijn werkzaamheden gestart op 15 mei 2012. Het Conceptontwerp werd in april 2013 opgeleverd. Het voorontwerp voor de R1 inclusief de ondertunnelde kruising Albertkanaal is opgestart en wordt afgerond tegen einde maart 2015. Het voorontwerp van de Oosterweelknoop en de Kanaaltunnels start later dit jaar en loopt tot mei 2015.
- Van belang is de opstart van de studie Linkeroever en Scheldetunnel die inhoudelijk bepaald wordt door een definitieve beslissing tegen 15/12/2014 omtrent het Noriant-dossier, afhankelijk van het standpunt van de Europese Commissie (al dan niet mogelijk om een deel van de opdracht aan Noriant toe te wijzen op basis van de lopende procedure):

- Bij een negatief of onduidelijk standpunt van de Europese Commissie zal onmiddellijk gestart worden met de procedure tot aanstellen van een studiebureau voor de update van het ontwerp en de opmaak van de vergunning voor Linkeroever en de Scheldetunnel.
- Bij een positief standpunt van de Europese Commissie volgen onderhandelingen met Noriant betreft contractsluiting tot uiterlijk 15/03/2015:
 - a) Bij een positieve onderhandeling (contractsluiting) start Noriant met de update van het ontwerp en de opmaak van de vergunningsaanvraag. Een studiebureau dient te worden aangesteld voor de opvolging (controle en bijstand van BAM) van de ontwerpwerkzaamheden.
 - b) Bij een negatieve onderhandeling dient alsnog een studiebureau voor de opmaak van het ontwerp en de vergunning voor Linkeroever en de Scheldetunnel te worden aangesteld. Dit heeft belangrijke negatieve gevolgen voor de timing.
- Meerdere elementen liggen op het kritieke pad en worden dus bepalend in de timing voor de start der werken, onder meer:
 - De procedure voor de opmaak van het project-MER.

Het uitsturen van het bestek voor de aanstelling van een studiebureau voor de opmaak van het project-MER is nu mogelijk dankzij de dading met Noriant. Publicatie vond plaats op 28 oktober. Het project MER ligt inmiddels op het kritieke pad. Een optimaal procesverloop is noodzakelijk voor het halen van de vooropgestelde timing.
 - De uitvoering van de voorbereidende werken en de werken aan nutsleidingen.

Uit de planning 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. De bouwaanvraagdossiers zijn in voorbereiding evenals de aanbestedingsdossiers.

Ook het bouwrijp maken van de terreinen (verwerven, afbreken en eventueel saneren) voor deze werken ligt op het kritieke pad. Een aantal afbraakvergunningen werden reeds verkregen, maar het grootste risico zit in de verwerving van een aantal terreinen.

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

- Het vastleggen van de klanteneisen (proces loopt op dit ogenblik naar verwachting);
- Het voorontwerp en definitief ontwerp (voorontwerp loopt);
- Het dossier Noriant en de studies voor linkeroever en de Scheldetunnel (evenals de procedure tot aanstellen van een studiebureau);
- De onteigeningen voor voorbereidende werken, inclusief mogelijke verontreinigingen;
- Het voorafgaand archeologisch onderzoek (vooronderzoek loopt).
- Onduidelijkheid betreft de financiering en de aanbestedingsvorm.

2.6. Kostprijs en financiering

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

Het studiebureau RoTS heeft bij de eerste fase van zijn opdracht de raming van de kostprijs rechteroever opgesteld (prijsspeil 10/2012). Deze werd gecontroleerd en bevestigd door een derde partij (Arcadis NI BV).

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

<i>(mln €)</i>	Haalbaarheidsstudie		Conceptontwerp	verschil
	<i>prijsspeil</i>	<i>01/2010</i>	<i>10/2012</i>	<i>10/2012</i>
<i>index</i>	<i>100</i>	<i>108</i>		
Linkeroever/Scheldetunnel	877	947	947	0
Recheroever	2188	2363	2050	-313
Totaal	3065	3310	2997	-313

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

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

De besparing wordt hierdoor gereduceerd tot circa 128 miljoen euro.

Naast deze geschetste kostprijs dient nog rekening gehouden te worden met de kosten van bijhorende milderende maatregelen, c.q. flankerend beleid. De meeste milderende maatregelen werden echter reeds meegenomen in bovenvermelde projectraming. Een beperkt aantal, bijkomend in het kader van het Plan-MER gedefinieerde milderende maatregelen, dient nog toegevoegd te worden, en zijn inmiddels begroot op 17 miljoen Euro.

Het niet-hypothekeren van een (toekomstige) overkapping/vertunneling brengt een bijkomende kost mee van 29 miljoen euro. Het verlengen van de R1-tunnel onder het Albertkanaal (OKA) met 200 meter tot aan de kop van Lobroekdok geeft een bijkomende kost

van 30 miljoen euro (zie hst. 2.3). Tevens heeft het voortschrijdend ontwerp enkele eerder beprijste risico's uitgeklaard, zoals de aanvaarbescherming van de kanaaltunnels in Amerikadok, waardoor deze voorziening in de raming weggenomen kan worden. Geactualiseerde ramingstabellen per projectonderdeel zijn in opmaak.

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

2.7. Risicobeheersing

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

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

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

2.7.1. Risico's RoTS

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

Een aantal onderzoeken is momenteel in uitvoering of reeds uitgevoerd:

- het grondmechanisch onderzoek is in uitvoering: boringen en sonderingen, tot 50 meter diep, en labo-onderzoek werden reeds uitgevoerd.
- milieuhygiënisch bodemonderzoek is lopende en een aantal specifieke onderzoeken, op reeds gekende vervuilde locaties, zijn in uitvoering of zelfs al afgerond (inclusief opmaak bodemsaneringsdossiers).
- 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 is lopende. Ook archeologisch vooronderzoek (desktop-onderzoek) is lopende en voorbereidingen voor onderzoek op het terrein worden gemaakt.
- Modelmatig onderzoek (aan de hand van computermodellen) naar de dimensionering van de strandingsberm in het Amerikadok is in uitvoering. Afspraken omtrent de uitvoering van de aanvaarbescherming werden gemaakt met GHA en definitieve dimensionering kan gebeuren.

- Een aantal constructies en leidingen werden reeds opgezocht op het terrein (machinaal en manueel graafwerk) om de exacte ligging en afmetingen te bepalen. Verder onderzoek wordt nog ingepland.

Een belangrijk lopend onderzoek is de uitvoering van een “Proefopstelling heiproef en bouwkuip”. Een eerste hoofddoel van deze proef is het testen van de installeerbaarheid (en recupererbaarheid) 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. Dit onderzoek en de bijhorende rapportage werd reeds afgerond en de resultaten worden verwerkt in de in opmaak zijnde ontwerpen.

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. Dit onderzoek verloopt voorspoedig en is voor ongeveer 50% uitgevoerd. De eerste resultaten zijn reeds gekend en worden als “positief” beschouwd (eerste voorzichtige resultaten bevestigen dat er optimalisaties in ontwerp en kosten mogelijk zijn). Dit onderzoek loopt nog door in de eerste helft van 2015.

Deze proefneming (evenals de voorbereidingen) verloopt in samenwerking met Afdeling Geotechniek en WTCB. Het geraamde investeringsbedrag bedraagt circa 3,2 miljoen euro.

Dit proefproject zal niet alleen ontwerptechnisch waardevolle informatie bieden, maar ook ten aanzien van de uitvoering, uitvoeringstermijn, aanbesteding, financiering, 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 planningsrisico's werden hierboven reeds vermeld onder 2.5.

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)

Een aantal spitsstroken werden gerealiseerd. Begin maart startte de aanleg van de spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen en Brecht. Deze werken werden afgelopen zomer afgerond.

Het Meetnet Vlaanderen is verder uitgebouwd.

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 inhoudelijke en procedurele afstemming van verschillende planprocessen (MER-procedures opmaak RUP’s,...) en de coördinatie van de bijhorende communicatie hieromtrent.

Tijdens de afgelopen periode kwam het kernteam, met de vertegenwoordigers van de projecten, 4 maal samen.

Binnen het communicatieplan van de Oosterweelverbinding werd door de stad Antwerpen een informatiesessie voor burgers georganiseerd in december 2013. Er wordt een nieuwe informatiesessie gepland rond eind 2014 – begin 2015

E34/E313

Het ontwerp eindrapport van de Plan-MER E313 is bijna afgerond. Omdat voor dit dossier het integratiespoor werd gevolgd is AWV genoodzaakt een nieuwe terinzagelegging te organiseren. Deze liep van 1 tot 31 oktober 2014. Na deze terinzagelegging zal het Plan-MER gefinaliseerd worden.

A102 / R11bis

Het Plan-MER voor de A102/R11bis is opgestart in augustus 2013 met de gunning aan het studie bureau. In september 2013 vonden een uitgebreide informatiecampagne en infomarkten plaats (zie www.poortoost.be). De terinzagelegging voor het Plan-MER vond plaats van 15

januari 2014 tot en met 14 februari 2014. De richtlijnenvergadering vond op 10 maart 2014 plaats. De 2^e richtlijnenvergadering vond op 26 juni 2014 plaats. De aanvullende richtlijnen werden op 28 oktober 2014 bekend gemaakt.

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

3.2.4. Waasland

Vermits de Vlaamse Regering binnen het project Oosterweelverbinding voor het BAM-traject heeft gekozen kan de plan MER voor het doortrekken van de parallelwegen (en of 4 rijstroken) tot Zwijndrecht opstarten. Dit plan-MER voor de parallelwegen zal rekening houden met de mobiliteitsstudies die in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding werden uitgevoerd. De studie is in het Investeringsprogramma 2014-2016 opgenomen. Het voorstel tot gunning kan binnen enkele maanden worden ingediend.

Deze werken starten ten vroegste in 2016.

3.2.5. N49

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

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

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

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

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

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

Voor het projectgebied tussen de Hoornstraat in Damme en de Vakebuurtstraat in Maldegem werd eind 2013 de startnota door de intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC) goedgekeurd en vervolgens conform verklaard door de kwaliteitsadviseur. De projectnotafase werd midden 2014 opgestart.

Voor het project voor de brug over de N49 in de buurt van de Passiedreef en Koning Albertlaan te Maldegem, en voor de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering zal in 2015 de noodzakelijke projectMER-studie worden uitgevoerd. Ook de mogelijke aanpassing van het aansluitingscomplex te Maldegem, ten behoeve van de mobiliteit en ontsluiting van Maldegem, zal mee in studie genomen worden .

Nauw samenhangend met de N49 is er de aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge die van start ging in maart 2014 en die 3,5 jaar zal duren.

3.2.6. R4 Gent

Het omvormen van de R4 oost is in uitvoering. (zie projectfiche als bijlage). De tijdelijke aanpassingen aan het kruispunt R4-N424 en de fietsbrug (knooppunt 9) zijn afgerond. In 2014 werd de bouw van het complex Langerbruggestraat (knooppunt 8) aanbesteed, de werken starten begin 2015. Hiervoor is 12,5 miljoen euro voorzien op het programma 2014.

De uitvoering van alle andere projecten (complexen en ongelijkgrondse kruispunten) op de R4 Oost en West zal vanaf (ten vroegste) 2016 uitgevoerd worden via Publiek Private Samenwerking. De Vlaamse Regering heeft nl. op 18 oktober 2013 beslist om Via Invest de opdracht te geven dit dossier op te starten. Voor de opmaak van referentieontwerpen voor de R4 Oost en West is 3 miljoen euro voorzien in 2014. Het studiesbestek wordt eind 2014 aanbesteed.

3.2.7. Spaghettiknoop

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

3.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)

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

3.2.9. Doortrekking N171

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

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

Deelproject 3 en 4 betreffen de verdere doortrekking van de N171 en de heraanleg van het bestaande gedeelte van de N171 tot aan de E19. Voor deelproject 3 is een projectnota beschikbaar. Het gedetailleerde ontwerp moet nog opgemaakt worden. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. Voor deelproject 4 is een startnota met een concept of streefbeeld beschikbaar.

3.3. De Lijn

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

Het studiebestek voor de beide tramprojecten werd in december 2013 door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd. De opdracht werd gepubliceerd en er waren drie inschrijvingen. De beoordeling van de eerste offerte is achter de rug. Een terechtwijzend bericht is in opmaak. Verwacht wordt dat de toewijzing voor deze studieopdracht vóór het bouwverlof 2015 zal gebeuren.

Het tramproject Beveren moet afgestemd worden op de herinrichting van de N70 in Beveren. Het agentschap Wegen en Verkeer gaat na hoe de studie voor het herinrichten van deze gewestweg heropgestart kan worden. De Lijn volgt het tempo van AWW. Voor de realisatie van de tramuitbreiding moet rekening gehouden worden met de ongelijkgrondse kruising van het treinspoor “ontsluiting haven linkeroever”, voor de tram een tunnel en voor het ander verkeer een brug.

Bij de kostenramingen van de Masterplan 2020-projecten werden BTW, studiekosten (5%) en onvoorziene kosten opgenomen. Bij een aantal tramprojecten bleken evenwel dat de ramingen niet verhoogd waren voor de studiekosten (5%) en/of de onvoorziene kosten (15%). Daarom vindt u voor deze projecten aangepaste projectfiches in bijlage. Deze aangepaste ramingen werden eveneens in de overzichtstabel verwerkt. Van zodra voor een project een studieopdracht gestart wordt zal naarmate het project zijn definitieve vorm aanneemt de kostprijs duidelijker worden en in die zin ook worden opgenomen in de projectfiches.

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. 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. 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. Deze beslissing maakt het mogelijk het globale project voor het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal uit te voeren met als streefdatum 2020.

Nv De Scheepvaart zal zich voor de voorbereiding van deze PPS-contracten extern laten ondersteunen. Deze overheidsopdracht werd gepubliceerd. We gaan 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.

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

Specifiek

Stand van zaken :

- De herbouw van de brug Grobbendonk werd in 2010 aangevat en in december 2012 voltooid. De finale kostprijs van deze brug inclusief alle bijkomende kosten (o. a. verrekeningen, nutsleidingen, onteigeningen, veiligheidscoördinatie, technisch controlebureau, studiekosten) bedraagt 9,78 miljoen euro;
- De herbouw van de brug Oelegem I te Ranst werd in februari 2012 aangevat en in juli 2014 voltooid;
- De werken aan de sluisbrug Olen zijn in oktober 2014 voltooid. De finale kostprijs van deze brug inclusief alle bijkomende kosten (o. a. verrekeningen, nutsleidingen, onteigeningen, veiligheidscoördinatie, technisch controlebureau, studiekosten) bedraagt 0,52 miljoen euro;
- De herbouw van brug Viersel werd aangevat in februari 2013 en is in juli 2014 voltooid. De finale kostprijs van deze brug inclusief alle bijkomende kosten (o. a. verrekeningen, nutsleidingen, onteigeningen, veiligheidscoördinatie, technisch controlebureau, studiekosten) bedraagt 6,63 miljoen euro;
- De aanpassing van de brug van de E34 in Oelegem werd aangevat in Q3 2013 en is in oktober 2014 voltooid.
- De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd aangevat in Q3 2013 en is in oktober 2014 voltooid.
- De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul is in uitvoering (aanvang juli 2014);
- De verhoging van de Houtlaanbrug in Wijnegem is in september 2014 voltooid.

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. Op 11 september 2014 is er door de Europese commissie een nieuwe call gelanceerd. De deadline voor de aanvragen is 26 februari 2015. Een subsidieaanvraag m.b.t. het verhogen van de bruggen wordt voorbereid.

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 circa 3,5 jaar duren.

Het Waterbouwkundig labo rondde een eerste studie van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis af. Een bijkomende studie met nivelleren via omloopriolen wordt afgerond tegen eind 2014.

De bestaande MKBA (2003) werd in 2013 geactualiseerd. Het eindrapport van deze actualisatie is eind 2013 aan de begeleidingsgroep overgemaakt. De finale versie van dit MKBA werd definitief goedgekeurd. Aan deze MKBA werd een aanvullende nota toegevoegd met de nodige argumenten voor de vergroting van de sluis tot een 36 meter variant.

Op basis van bovenvermelde elementen opteerde een stuurgroep met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen voor de 36 meter variant. Aan de Vlaamse Regering zal een dossier worden voorgelegd om een keuze tussen de onderzochte varianten te maken.

Het project-MER zal worden afgewerkt tegen maart 2015. De kennisgeving, en het opstellen van de richtlijnen zijn al afgerond.

Ondertussen werden de nutsleidingen in kaart gebracht en is er overleg met de leidinghouders met betrekking tot de herlokalisatie van de nutsleidingen. Het bijkomend bodemonderzoek is zo goed als afgerond. Er dienen nog een 8-tal boringen te worden uitgevoerd.

Met erfgoed wordt overlegd in verband met het behoud van de sluisgerelateerde gebouwen en rio-link herbekijkt de herlokalisatie van het pompstation Sloepenweg.

Na de voorontwerpstudie in 2013 wordt in 2014 het ontwerp uitgewerkt voor de 36 meter variant. Deze studie zal begin 2015 afgerond zijn, zodat het bestek kan worden gefinaliseerd tegen 2^e helft van 2015.

3.6. Fietsprojecten

In het Masterplan 2020 werden de opgestarte fietsprojecten behouden en uitgebreid met 5 bijkomende routes. Ook hiervoor werd gefocused op routes die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF), routes met een aanzienlijke lengte en een

cruciale rol in het netwerk, routes die aansluiten op andere Masterplan-projecten en routes die een rol kunnen spelen in het kader van impactmanagement.

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

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

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

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

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Toelichting bij overeenkomst met Noriant
- Bijlage 4: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie 07/03/2014