



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 4
5 juni 2015 (2014-2015)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Achtste voortgangsrapportage

Documenten in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage
- Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3: Verslag

verzendcode: OPE

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	8
1.2. Watergebonden projecten.....	9
1.2.1. Noorderlaanbrug	9
1.2.2. Spoorbruggen	9
1.2.3. Van Cauwelaertsluis.....	9
1.3. Fietsprojecten.....	9
1.3.1. Algemeen.....	9
1.3.2. Havenroute.....	10
1.3.3. Hoboken-Hemiksem.....	10
1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht.....	10
1.3.5. Districtenroute	11
2. Oosterweelverbinding	12
2.1. Beslissing Vlaamse Regering	12
2.2. Organisatorische implicaties	12
2.2.1. Noriant	12
2.2.2. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever	12
2.2.3. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding Linkeroever.. ..	12
2.2.4. Poort Oost	13
2.3. Projectteam Oosterweelverbinding.....	13
2.3.1. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)	13
2.3.2. Onteigeningen.....	15
2.3.3. Nutsleidingen en afvoerleidingen	16
2.3.4. Lobroekdok.....	17
2.3.5. Ijzerlaankanaal en Ijzerlaanfietsbrug.....	17
2.3.6. Bouwdok	18
2.3.7. Minder Hinder	18
2.3.8. Opdrachten aan BAM om expertise ter beschikking te stellen (Minder Hinder en Quick Wins)	19
2.3.9. Royerssluis	21
2.3.10. Overeenkomsten en protocollen.....	21
2.4. Financiering/structurering Oosterweelverbinding.....	21
2.4.1. Reorganisatie.....	21
2.4.2. Financieel model	22
2.5. Planning en risico's.....	25
2.5.1. Planningsrisico's	25
2.5.2. Niet-technische risico's	25
2.5.3. Technische risico's	26

3. 'Overkapping'	27
4. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	29
4.1. Inleiding	29
4.2. Agentschap Wegen en Verkeer	29
4.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	29
4.2.2. Poort Oost	29
E34/E313	29
A102 / R11bis	30
4.2.3. Brug Geel Oevel	30
4.2.4. Waasland	30
4.2.5. N49	30
4.2.6. R4 Gent	31
4.2.7. Spaghettiknoop	31
4.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)	31
4.2.9. Doortrekking N171	31
4.3. De Lijn	32
4.4. De Scheepvaart	32
4.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart..	32
4.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	33
Algemeen	33
Specifiek	34
4.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	34
4.5.1. Royerssluis	34
4.6. Fietsprojecten.....	35
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	37
– Bijlage 1: Projectfiches	
– Bijlage 2: Overzichtstabel	
– Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie 11 mei 2015	
– Bijlage 4: Quick wins – stand van zaken	

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, 27 maart 2014 en 27 november volgden de eerste zeven voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een achtste voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 27 november 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 Scheldekruising 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) en voorbereidende werken onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de BAM;
- 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 woensdag 3 juni 2015 geactualiseerd.

1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

Dit project is afgerond.

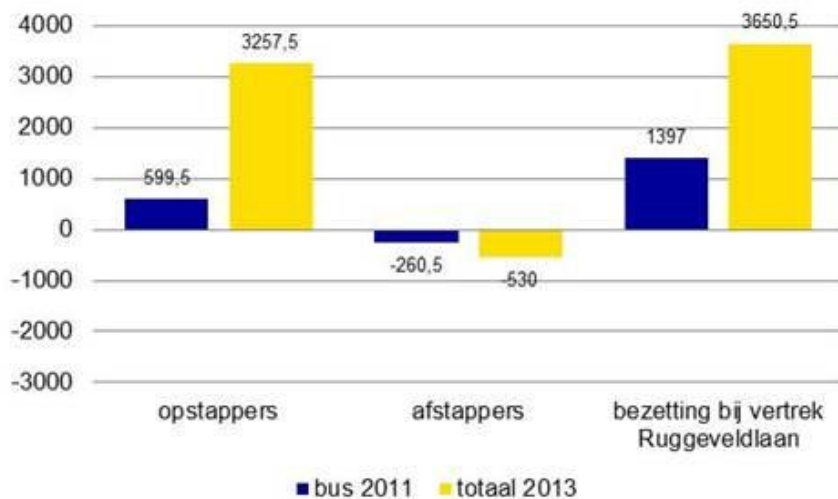
We zullen na afronding ook vanaf heden inzichten meegeven in de realisaties van de afgewerkte projecten.

Hieronder de cijfers uit de evaluatienota's voor de tramverlenging Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout. Cijfers zijn telkens van 12u-20u. De nulmeting uit 2011 geeft cijfers van het busaanbod weer. De meting in 2013 geeft zowel de reizigers op bus als tram weer, dit enkel op het gedeelte waar de tram is verlengd.

Deurne-Wijnegem

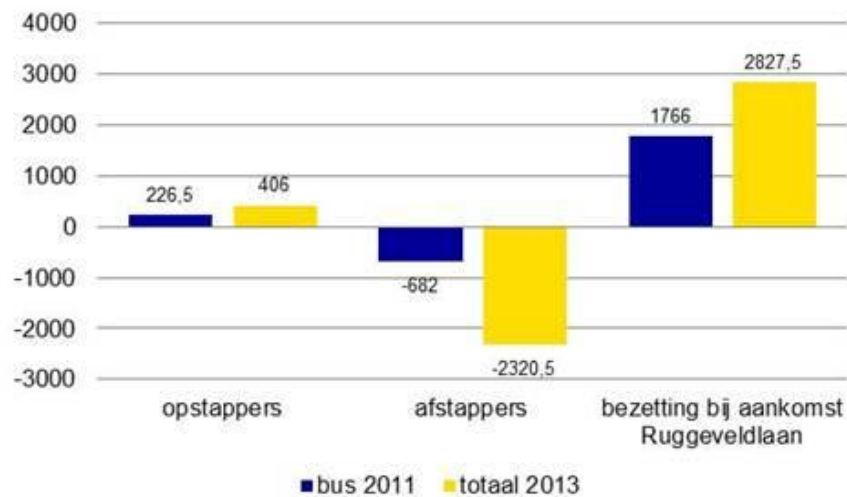
Onderstaande grafiek toont het totaal aantal op -en afstappers op de tramverlenging.

We geven eveneens weer hoeveel mensen er ter hoogte van de halte Ruggelveldlaan verder richting Antwerpen reizen.



Vergelijking 2011-2013, vak Deurne-Wijnegem, richting Antwerpen

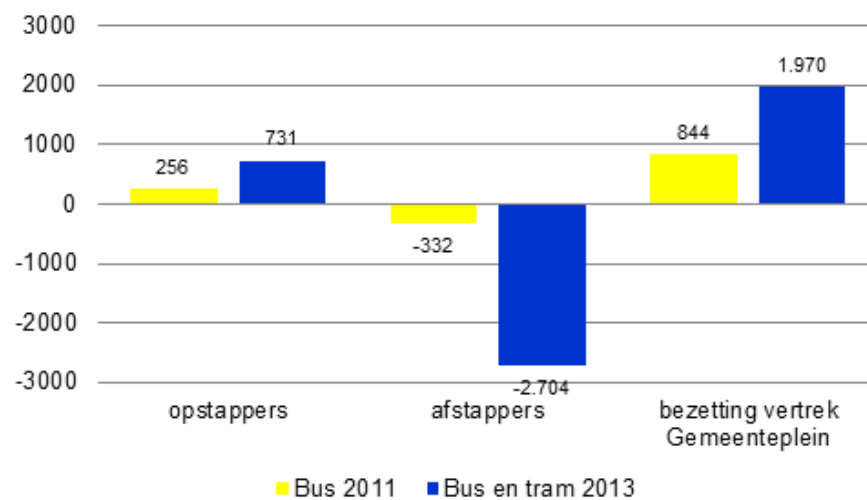
De opstappers zijn bijna vervijfvoudigd, de afstappers zijn verdubbeld en de reizigers op de tramverlenging zijn +/- verdubbeld; d.w.z. dat de tegenspitsrichting is drukker dan de spitsrichting.



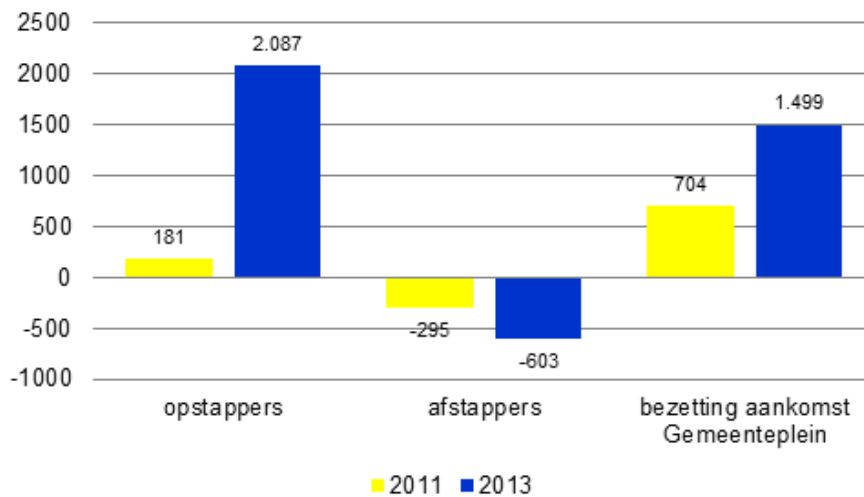
Vergelijking 2011-2013, vak Deurne-Wijnegem, richting Wijnegem

Mortsel - Boechout

Onderstaande grafiek toont het totaal aantal op- en afstappers op het trajectgedeelte Mortsel Gemeenteplein-Boechout Capenberg.



Vergelijking op-, afstappers en bezetting voor en na de verlenging, staduitwaarts, 12u-20u



Vergelijking op-, afstappers en bezetting voor en na de verlenging, stadinwaarts, 12u-20u

We merken enorme toenames in het aantal op – en afstappers na de tramverlenging. Het aantal opstappers stadiuwaarts is gestegen van 256 naar 731 en het aantal afstappers van 332 naar 2704. Stadinwaarts is er een evolutie van 181 naar 2087 opstappers waar te nemen en een evolutie van 295 naar 603 afstappers. Het aantal reizigers dat verder reist naar zowel Antwerpen als Lier/Boechout is meer dan verdubbeld.

Bevraging reizigers Mortsel Boechout

CONCLUSIES: 40% van de reizigers is een nieuwe reiziger op dit traject

Bij de reizigers die dit traject vóór de verlenging reeds aflegden (60%), is er niet alleen een verschuiving van bus- naar tramreizigers (45%), maar trekt de verlenging ook nieuwe reizigers aan die vóór de verlenging dit traject met de auto (24%) of met de fiets (16%) deden.

De meerderheid van de reizigers (71%) gebruikt sinds de verlenging vaker de bus of tram voor deze verplaatsing. De tramverlenging heeft er dus voor gezorgd dat reizigers na de tramverlenging sneller geneigd zijn om de bus of tram te nemen om dit traject af te leggen.

Meer dan 1/5e van de aangetrokken automobilisten maakt sinds de verlenging dagelijks gebruik van het openbaar vervoer en 31,5% doet dit meerdere keren per week.

88% van de reizigers reist het liefst met de tram op dit traject

Voornaamste redenen hiervoor zijn: stiptheid, frequentie, comfort en reistijd

1.1.2. Brabo 2

Planning gunningsprocedure

Eén van de bidders heeft een verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingediend bij de Raad van State tegen de beslissing van De Lijn van 10 maart 2015 tot gunning van de opdracht alsook tegen de voorafgaande beslissing van 3 december 2014 tot aanduiding van de voorkeursbieder. Deze zaak is gepleit op de zitting van 12 mei 2015 bij de Raad van State. Een uitspraak moet nog volgen.

Dit heeft tot gevolg dat de in de Biedingsleidraad opgenomen planning niet gehaald werd, met name de voorziene aanvang der werken op 1 april 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. De bouwvergunning is ondertussen afgeleverd. Tegen deze vergunning werd een procedure ten gronde opgestart nadat de Raad voor Vergunningsbetwisting een verzoek tot schorsing van de bouwvergunning bij uiterst dringende noodzakelijkheid had verworpen..

Kostprijs

De door de Vlaamse Regering vastgestelde budgettaire krijtlijnen blijven gerespecteerd. De financiering en de interestvoeten worden pas vastgelegd bij financial close.

1.2. Watergebonden projecten

1.2.1. Noorderlaanbrug

Dit project is afgerond.

1.2.2. Spoorbruggen

De spoorbruggen (van de lijnen 12 en 27A) over het Albertkanaal en over de IJzerlaan zijn vervangen en de tussengelegen bruggen over de Merksemsestraat zijn gerenoveerd. Alle sporen zijn opnieuw in dienst.

De laatste hand wordt gelegd aan de aanpassingen van de onderliggende kaaimuren, waarbij nieuwe meer achteruit gelegen kaaimuren zijn aangelegd en de oude kanaalvernauwingen worden weggenomen.

De taluds van de landhoofden worden afgewerkt en de wegenis langs het Albertkanaal onder de bruggen wordt heraangelegd.

De einddatum van de werken van de spoorbruggen is voorzien op 8 juni 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.

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 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.

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 Merkssem 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 2015. 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 bouwvergunningaanvraag 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 beoordeling en 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 wegeveiligheidsrapport en de MKBA, die alle de 5 voorliggende alternatieven beoordelen. Alle genoemde rapporten zijn gepubliceerd op www.vlaanderen.be/nl/masterplan2020.

De Vlaamse Regering heeft op 20 maart 2015 het GRUP “Oosterweelverbinding – wijziging” definitief vastgesteld na advies van de Raad van State.

2.2. Organisatorische implicaties

2.2.1. Noriant

Op 15 december 2014 was definitief duidelijk dat de Europese commissie onvoldoende comfort bood om de onderhandelingen met Noriant verder te zetten. Als gevolg hiervan ging werd de dading afgewikkeld. Hierdoor kon BAM haar activiteiten concreet verder zetten in het dossier Oosterweelverbinding (aanstelling studiebureau Linkeroever, Project MER, ...)

2.2.2. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever

De ontwerpwerkzaamheden voor Rechteroever gebeuren gefaseerd per deelgebied, waarbij het voorontwerp voor de R1 verwacht wordt tegen augustus 2015. Na de opmaak van het voorontwerp wordt ook het definitief ontwerp gefaseerd opgestart. De ontwerpwerkzaamheden voor rechteroever liggen daarmee op schema.

Tot 6 maanden na de opmaak van het definitief ontwerp wordt aan de bestekken gewerkt. Gedurende die 6 maanden wordt de selectieprocedure (opmaak selectiebestek + selectie) voor de aannemers afgewerkt. Aan de geselecteerde consortia wordt het bestek bezorgd. Er wordt uitgegaan van 6 maanden aanbestedingsperiode per deelgebied. Het deelgebied R1 loopt dankzij de vroegere start van het ontwerp enkele maanden voor op de deelgebieden Kanaaltunnel en Oosterweelknoop.

2.2.3. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding Linkeroever

Een aanbestedingsprocedure voor een studiebureau Linkeroever + Scheldetunnel is lopende. De BAFO's werden op 20 april 2015 ingediend. Op 5 mei besliste de raad van bestuur om een voorkeursbieder aan te duiden. Op 22 mei heeft de raad van bestuur de gunning goedgekeurd.

Het Politiek Stuurcomité vraagt BAM binnen het deelgebied Linkeroever een perceel aan te duiden waarbij naar een bouwvergunning toegewerkt kan worden die uitvoering begin 2017

verzekert. Uitgangspunt is de eerder voorgestelde quick win ter hoogte van de Kennedytunnel waarbij het op- en afrittencomplex zou gesupprimeerd worden.

Het Politiek Stuurcomité vraagt BAM om in samenwerking met AWV deze quick win technisch verder uit te werken in een verkeerstechnisch coherent geheel. Hiermee worden bereikbaarheid van de stad Antwerpen (in het bijzonder Linkeroever) en het Waasland, de verkeersveiligheid ter hoogte van de Kennedytunnel, de ruimtelijke winsten door bundeling van infrastructuur binnen één project gebracht. Deze ingrepen op Linkeroever hebben hun eigen finaliteit en zijn onafhankelijk van de Oosterweelverbinding te realiseren.

Er wordt een voorontwerp en een definitief ontwerp opgemaakt vertrekkende van het ontwerp van 2009.

Tot 3 maanden na de opmaak van het definitief ontwerp wordt aan de bestekken gewerkt. Van zodra de bestekken klaar zijn is ook de 6 maanden durende selectieprocedure afgerond en worden de bestekken op de markt gebracht. Er wordt uitgegaan van 6 maanden aanbestedingsperiode.

2.2.4. 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. Procedures (MER, GRUP, Stedenbouwkundige vergunning)

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

Bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 werd het GRUP “Oosterweelverbinding – wijziging” definitief vastgesteld. De publicatie van dit besluit in het Belgisch Staatsblad vond plaats op 16 april 2015 (p. 22252).

De bemiddeling door de Vlaamse Ombudsman in het Oosterweeldossier zorgde er voor dat de termijn om beroep in te dienen tegen het GRUP ‘Oosterweelverbindingen wijzigingen’ bij de Raad van State werd opgeschort gedurende de termijn dat deze bemiddeling liep. Hierdoor kunnen de betrokken insprekers hun zaak nu voor de Raad van State brengen tot uiterlijk 19 juli 2015.

Project MER Bouwdok

De studie voor het 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.

Het kennisgevingsdossier werd volledig verklaard door de dienst MER op 5 mei 2015. De terinzagelegging te Brugge vindt plaats in de maand juni 2015.

Project MER Oosterweelverbinding

De studie voor de opmaak van het project MER werd op 22 april 2015 gegund aan Antea Belgium nv.

De infrastructuurwerken op Linkeroever in een afzonderlijke procedure behandeld.

Het betreft voornamelijk volgende werken:

- Herinrichting van de knooppunten Antwerpen-West E17-E34 (verder “zuidelijke knoop” genoemd) en E34-N49a (verder “noordelijke knoop” genoemd);
- Compacter maken van de E17 en de E34 en optimaliseren van de weefzones;
- Aanleg van een parallelweg aan de E17/E34 tussen op- en afrittencomplex Zwijndrecht op de E17 en op- en afrittencomplex Waaslandhaven-Oost op de E34, ter ontlasting van de omliggende woonkernen;
- Herinrichting van de op- en afrittencomplexen Zwijndrecht en Waaslandhaven-Oost, onder meer in functie van de aansluiting van de parallelweg;
- Bouw van een P&R (parkeergebouw) en een tramkeerlus t.h.v. het kruispunt van de Blancefloerlaan met de nieuwe parallelweg;
- Verplaatsen en ondergronds brengen van de Fluxysleiding DN500 t.h.v. natuurgebied Blokkersdijk.

De ingrepen op Linkeroever vormen derhalve (samen) een zelfstandig infrastructuurproject en hun milieueffecten kunnen worden beoordeeld in een apart project-MER-proces, dat deels parallel loopt met het project-MER van de Oosterweelverbinding. Het kennisgevingsdossier voor dit project-MER ligt sinds 1 juni ter inzage in Antwerpen, Beveren, Kruikeke en Zwijndrecht.

Er wordt van uitgegaan dat de splitsing van het vergunningentraject in die zin een gunstige invloed heeft op de timing van de werken op Linkeroever. Een versnelde uitvoering van deze infrastructuurwerken op Linkeroever komt bovendien de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in dit gebied ten goede (zie ook quick win 8, links invoegen Kennedytunnel, zoals vermeld in de bijlage met de stand van zaken van de Quick Wins).

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. Eén van deze slopingsvergunningen wordt aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Voor het project IJzerlaanbrug en omgeving werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd op 27 juni 2014. Deze werd verleend op 19 december 2014. Deze wordt aangevochten voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Voor het verplaatsen en bundelen van grote nutsleidingen worden twee nieuwe leidingenkokers gerealiseerd (t.h.v. afrit Merksem en afrit Deurne) en één aangepast (Turnhoutsebaan). Hiervoor werd een vergunning aangevraagd op 4 december 2014. Het openbaar onderzoek liep tot begin april 2015.

Voor de voorbereidende werken in de zone Schijnpoort (heraanleg Noordersingel, verplaatsen nutsleidingen, verleggen Groot Schijn en heraanleg pompstation) werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd op 15 december 2014. Het openbaar onderzoek liep tot eind mei 2015.

Voor het fietspad route Hoboken-Hemiksem werd de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend op 21 januari 2015.

2.3.2. Onteigeningen

Een nieuw onteigeningsplan en overdrachtsplan is noodzakelijk omdat het thans ontwikkelde tracé Oosterweelverbinding niet geheel hetzelfde is als het tracé van het project met Lange Wapper.

Uitgangspunt daarbij is dat BAM eigenaar dient te zijn van de te realiseren infrastructuur en dat eigendomsrecht over de percelen waarop wordt gebouwd de meest directe, zekere en transparante premisse vormt om tot het eigenaarschap van de infrastructuur Oosterweelverbinding te concluderen. Ook inzake mogelijke aanspraken van of betwistingen door derden inzake rechten op onroerende goederen, biedt de concentratie van zakelijke rechten in hoofde van een eigenaar grotere duidelijkheid en derhalve rechtszekerheid ten opzichte van situaties waarbij beperkte zakelijke rechten worden afgesplitst van het eigendomsstatuut.

Wat de werfzones betreft, met name de percelen en delen van percelen waarop geen infrastructuur zal worden aangelegd maar zonder dewelke de infrastructuur niet kan worden aangelegd, is het uitgangspunt dat wordt gestreefd naar een tijdelijk gebruik dat toegestaan wordt door de eigenaar of beheerder. Waar de percelen eigendom zijn van particulieren, zullen zij voorzichtigheidshalve gevat worden in het nieuwe onteigeningsplan, voor het geval met deze eigenaars geen overeenkomst kan worden bereikt.

Opmaak nieuw onteigeningsplan

In het onteigeningsplan worden enkel percelen opgenomen die in eigendom zijn van private eigenaars of van openbare besturen die niet of niet rechtstreeks onder het Vlaamse Gewest vallen. De stad Antwerpen wordt niet opgenomen gelet op de overeenkomst tussen BAM en de stad Antwerpen inzake delen van het stedelijk patrimonium die benodigd zijn voor de Oosterweelverbinding. Ook de percelen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden niet opgenomen in het onteigeningsplan, met uitzondering van 1 perceel dat overeenkomstig het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging benodigd is voor realisatie van een milderende maatregel (aanleg natuurgebied).

Het nieuwe onteigeningsplan zal 41 innames vatten. Geen enkele inname betreft woongelegenheden.

De nieuwe onteigeningsplannen en het bijhorende onteigeningsbesluit zijn goedgekeurd door de raad van bestuur van BAM op 27 maart 2015, waarna overeenkomstig de bepalingen van het BAM-decreet machtiging tot uitvoering van de onteigeningen is gevraagd aan de Vlaamse minister bevoegd voor de mobiliteit en openbare werken.

2.3.3. Nutsleidingen en afvoerleidingen

Het bestek Voorbereidende Werken Oosterweelverbinding omvat de noodzakelijke voorafgaandelijke verplaatsingswerken van leidingen (afvoerleidingen en waterloop) en nutsleidingen, zodat bij de start van de Hoofdwerken Oosterweelverbinding (Rechteroever zone R1) onmiddellijk aan de effectieve werken kan worden begonnen.

De Voorbereidende Werken Oosterweelverbinding omvatten:

- Verplaatsen van drie Aquafin-collectoren, aansluitend op het RWZI Deurne
- Verleggen van waterloop Groot Schijn (1e categorie, beheerder VMM), omvattend nieuwe bedding open waterloop, nieuw afvoerkanaal met aansluiting op het Albertkanaal, nieuw pompstation (vijzelgemaal 14 m³/sec), de Schijn-Schelde-verbinding tussen de open waterloop groot Schijn en de Slachthuislaan ter hoogte van de zuidzijde van het Lobroekdok, en de bouw van een nieuwe “MIVA”-overstort met aansluiting op de stormweervijzelput van het RWZI Deurne
- Verplaatsen van de afvoerleiding van het vijzelgemaal “stenenbrug R1” van AWW
- Herinrichting landschap 't Schijntje, noodzakelijk wegens de verplaatsingswerken Groot Schijn en de bouw van nieuwe pompstation, met heraanleg ringfietspad en aanleg parkzone
- Heraanleg Noordersingel, van Schijnpoortweg tot Turnhoutsebaan. Dit is een samenwerking met Vlaams Gewest en Stad Antwerpen. Omvat de volledige heraanleg met uitbouw van de singelfietspaden, groenvoorziening, renovatie en aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel
- Uitvoering van 2 leidingenkokers (Schijnpoortweg en Groenendaallaan) en aanpassing van een bestaande leidingenkoker (LK10 aan de Turnhoutsebaan)
- Aanleg van delen diepwand, reeds te voorzien ter hoogte van hogervermelde constructies in het kader van de latere polderconstructie Hoofdwerken Oosterweelverbinding. Wanden worden sterk genoeg uitgevoerd om later een overkapping te kunnen dragen. Overkapping staat nog niet vast behalve stedelijk plein en ‘verlenging’ tunnel Albertkanaal
- Bepaalde specifieke aanpassingen aan waterleidingen en aan gasleidingen, welke organisatorisch niet kunnen afgesplitst worden van de eigen aanneming
- En alle bijhorende werkzaamheden zoals afbraakwerken, rooiwerken, grondwerken, werfinrichting, werfsignalisatie, minder-hinder-maatregelen en werken ingevolge de opgelegde faseringen in het kader van werken in de omgeving (Brabo2, IJzerlaan, verbreding Albertkanaal, ..)

De kostenverdeling is opgesteld overeenkomstig de geldende samenwerkingsovereenkomst dd. 28/11/2014 tussen BAM, STAD en Vlaams Gewest (AWV) voor de heraanleg Noordersingel, en verdere afspraken in de Stuurgroep Schijnpoort.

Deze samenwerkingsovereenkomst werd uitgebreid met de later meegenomen medefinanciers/medeopdrachtgevers Rio-link (riolering), en Eandis (IMEA) en Water-link (bepaalde specifieke aanpassingen aan nutsleidingen) voor het deelproject Noordersingel. Het bestek voor deze werken werd op 30 april gepubliceerd. De bouwvergunning wordt half augustus voorzien. De gunning wordt eind augustus verwacht zodat de werken volgens planning half oktober 2015 kunnen aanvangen. De uitvoeringstermijn wordt op 26 maanden geschat.

2.3.4. Lobroekdok

Het Lobroekdok zal vanaf het najaar 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 de voorbije twee jaren 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. Een heel aantal boten heeft een tijdelijke nieuwe ligplaats gevonden elders. Een aantal wrakken en achtergelaten vaartuigen zal in opdracht van BAM geborgen en verwijderd worden. De overheidsopdracht daartoe is thans lopende. Ten aanzien van de beperkte groep van eigenaars die geen gehoor hebben gegeven aan de oproep om het Lobroekdok te verlaten, werd inmiddels een gerechtelijke procedure geïnitieerd.

Een dubbele boeienlijn en slagboom maakt controle op de uitvarende bewegingen mogelijk, en houdt tegelijk de twee watergebonden bedrijven aan de kant Slachthuislaan bereikbaar.

2.3.5. IJzerlaankanaal 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:

- 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.
- 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 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 een belangrijk 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.

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 werken op het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan werden gepubliceerd op 08/12/2014. De aannemer werd gegund op 13/04/2015. Het bevel van aanvang werd gegeven voor 08/06/2015. De werken zullen 15 maanden in beslag nemen.

De grote werken (IJzerlaan en fietsbrug) werden gepubliceerd op 05/02/2015. De opening van de offertes is doorgegaan op 07/04/2015. De gunning werd door de raad van bestuur goedgekeurd op 22 mei 2015.

De start der werken voor IJzerlaan en fietsbrug is voorzien na het bouwverlof van 2015. De werken zijn opgesplitst in 3 fases. In een eerste fase zal een nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal gebouwd worden. Pas nadat deze in gebruik is genomen kan de bestaande IJzerlaanbrug afgebroken worden. In een tweede fase zal de IJzerlaan zelf heraangelegd worden waarbij het verkeer wordt omgeleid via de zone waar later het IJzerlaankanaal komt. In een derde fase zal het IJzerlaankanaal aangelegd worden en kan het verkeer al over de vernieuwde IJzerlaan rijden. In totaal zullen de werken zo'n 35 maanden in beslag nemen.

2.3.6. Bouwdok

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 tunnelelementen in één fase te bouwen.

Het bouwdok is niet opgenomen in het project-MER SHIP zodat een aparte project-MER moet opgemaakt worden voor het bouwdok. Inmiddels is de procedure van het project-MER opgestart. Het kennisgevingsdossier voor het project-MER "Bouwdok Scheldetunnel Oosterweelverbinding" werd ingediend op 7 april 2015 en werd volledig verklaard op 5 mei 2015, waarna de kennisgeving is betekend aan de adviesverlenende instanties (zie 2.3.1).

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

2.3.7. Minder Hinder

Op 12 december 2014 vond de startvergadering plaats van de Stuurgroep Impact Management, onder leiding van minister Weyts. De aanpak Minder Hinder wordt versterkt en

verruimd om het hoofd te bieden aan de impact op mobiliteit en bereikbaarheid door enkele grote en complexe werken in de stad Antwerpen die in de periode 2015 - 2018 uitgevoerd worden en door de hoofdwerken voor de Oosterweelverbinding die vanaf 2017 opstarten.

Vlaamse regering, stad Antwerpen, provincie, randgemeenten, de Vlaamse overheidsdiensten MOW, AWW, De Lijn en projectorganisatie BAM zullen de volgende jaren immers aangesproken worden om de Antwerpse regio bereikbaar te houden.

In 2015 starten :

- Werken Noorderlijn : Operaplein, heraanleg Leien en Noorderlaan, tramdoortrekkingen in het noorden van de stad
- Werken IJzerlaan en vervangen IJzerlaanbrug door fietsbrug
- Voorbereidende werken Oosterweelverbinding met belangrijke nutswerken en saneringen

Dit naast vele andere werken van de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, districten en andere actoren zoals nutsmaatschappijen of private partijen.

De vijf kritieke succesfactoren van de succesvolle Minder Hinder-aanpak bij de renovatie van de Antwerpse ring in 2003-2005 zijn :

- een intelligente fasering in ruimte en tijd
- een globaal en stabiel verkeerssysteem
- een uitgebreid pakket aan begeleidende maatregelen
- een performante afstemming van de administraties
- sensibilisatie, informatie en begeleiding van doelgroepen.

Deze kritieke succesfactoren gelden nog steeds, maar de complexiteit is vele malen hoger : het gaat over een combinatie van meerdere grote projecten met verschillende opdrachtgevers; de projecten grijpen zowel op snelweg- als op het onderliggend wegennet en het stadswaefsel in, en de periode van werken is veel langer (2015-2022). Deze complexiteit en duur maakt een actieve coördinatie en een performante beslissingsstructuur noodzakelijk, maar geeft ook de kans om flankerende maatregelen in te stellen die een duurzaam effect beogen op de modal shift en de bereikbaarheid van de stad.

2.3.8. Opdrachten aan BAM om expertise ter beschikking te stellen (Minder Hinder en Quick Wins)

Coördinatie en Impact Management

De geplande werken in Antwerpen en omgeving zullen onvermijdelijk een ingrijpende impact hebben op het verkeerssysteem in Antwerpen en omgeving. De verkeershinder zal voor alle vervoersmodi worden beperkt door een optimalisatie van de fasering der werken, projectspecifieke ingrepen en een duidelijke werfcommunicatie.

De geplande werken worden opgevolgd in verschillende werkgroepen en aangestuurd door de projectgroep en de stuurgroep impactmanagement. BAM coördineert het afstemmen van de verschillende werken in samenspraak met de betrokken partners. De voornaamste werven waarop wordt gefocust zijn: Brabo 2, IJzerlaan, Singel, Schijnpoort, quick wins, bruggen Albertkanaal - Schijnpoort, Scheldekaaien, Bredabaan, verbreding Albertkanaal, Wilmarsdonk- en Oosterweelbruggen, Royerssluis, Oosterweel-verbinding en de bijhorende nutswerken.

Daarnaast werkten BAM en de betrokken partners van de projectgroep impactmanagement een sterk pakket aan maatregelen uit voor het openbaar vervoer, auto- en vrachtverkeer en fietsers om de hinder die wordt verwacht in Antwerpen en omgeving te beperken. Dit pakket kan worden opgedeeld in de volgende drie categorieën:

- Infrastructurele maatregelen
- Maatregelen met als doel de exploitatie te optimaliseren en te versterken
- Zachte flankerende maatregelen

BAM coördineert de infrastructuurle maatregelen en de maatregelen met als doel de exploitatie te optimaliseren en te versterken. Momenteel wordt het studiewerk van het pakket infrastructuurle maatregelen door BAM en de betrokken partners voorbereid voor het ontwerp van dossiers en bestekken. Daarnaast wordt de budgettaire haalbaarheid van de uitvoering van dit pakket maatregelen in kaart gebracht en nagegaan door de betrokken partners. De volgende infrastructuurle maatregelen worden momenteel voorbereid:

- Optimalisatie van exploitatie van nieuwe en oude tram- en buslijnen
- Aanpassing verkeerslichtenregeling ter verbetering van de doorstroming
- Uitbreiden P+R capaciteit van de P+R Wommelgem, Merksem Keizershoek, parallelweg Linkeroever, Wilrijk Olympiade, Havanasite, Wolfstee en Boechout.
- Uitbouwen fietsinfrastructuur
- Dynamische bewegwijzering hoofdwegennet
- Optimalisaties kruispunt Minister Delbekelaan – Theunisbrug
- Aanpassing wegenis in functie van aanleg open helling Turnhoutsepoort

De uitvoering van de maatregelen met als doel de exploitatie van het openbaar vervoer te versterken is in handen van De Lijn en de NMBS. De uitvoering van de zachte flankerende maatregelen wordt gecoördineerd door de Stad Antwerpen.

De Stad Antwerpen coördineert de projectgroep communicatie en organiseert overkoepelende communicatie.

Middelen

Gelet op de omvang van de geplande werken en werven is de implementatie van deze maatregelen en het uitrollen van een gecoördineerde communicatie zeer dringend. De verschillende partners werken samen, en dit onder de deskundige coördinatie van BAM. Tegen midden 2016 is er in de Antwerpse regio een geschat tekort aan capaciteit op het wegennet van circa 3300 voertuigen per uur, oftewel 10.000 voertuigen per spits.

Op vraag van het Politiek Stuurcomité zal de BAM op korte termijn de kosten van de P & R's, als verkeersknooppunten, ramen, een voorstel van kostenverdeling voorleggen en een exploitatiemodel uitwerken. Daarbij moet gestreefd worden naar een exploitatiemodel dat zich maximaal terugverdient en dat minstens beheer en onderhoud dekt. Voor de fietsinfrastructuur zal aan de betrokken partners die investeren in fietspaden verzocht worden om alle investeringen voor de komende vier jaar onderling af te stemmen zodat prioriteit gegeven kan worden aan deze flankerende maatregelen. Voor de zachte flankerende maatregelen wordt eerst nagegaan welke activiteiten door elk van de partners opgenomen kunnen worden, in afstemming met de globale bereikbaarheidsaanpak.

Ondertussen werden negen quick-wins volledig uitgevoerd. Van de originele lijst met 33 quick wins werden er negen geschrapt als quick win aangezien ondertussen duidelijk is dat

deze geen impact zouden hebben. De realisatie van de overige 15 quick wins zal tegen eind 2016 voltooid zijn. Een overzichtslijst met de meest recente stand van zaken werd toegevoegd als bijlage.

2.3.9. Royerssluis

Zie hoofdstuk 4.5.1.

2.3.10. Overeenkomsten en protocollen

De beslissing van de Vlaamse regering van 14 februari 2014 over de Oosterweelverbinding stelt dat alle kosten van het project begrepen moeten zijn in het taakstellend budget zoals bepaald door de Vlaamse regering bij haar beslissing van september 2010 om de ring te sluiten met een cut & covertunnel tussen de Oosterweelknoop en de ring R1. Dit budget bedraagt 3,25 miljard Euro (prijspeil jan. 2010) en bevat alle kosten voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, inbegrepen de bouwkosten, grondverwerving, saneringen, verplaatsen nutsleidingen en dergelijke meer.

De hogere kostprijs van dit tunneltracé ten opzichte van de brugvariant werd gecompenseerd door vergoedingen van de stad Antwerpen en de haven. Deze bijdrage werd gekoppeld aan enkele concrete investeringen, ten belope van 350,3 miljoen Euro (prijspeil 2010).

Enkele nieuwe elementen geven aanleiding tot de heroverweging van deze overeenkomsten:

- Het is duidelijk dat een breed en volgehouden flankerend beleid cruciaal is om de hinder van de diverse grootschalige infrastructuurprojecten in Antwerpen op te vangen en de bereikbaarheid van de Antwerpse regio in de periode 2015 – 2022 te waarborgen.
- Tevens is de nood gebleken aan voldoende middelen om het potentieel voor de stedelijke ruimtelijke kwaliteit door de grootschalige infrastructurele ingrepen ten volle te kunnen benutten. Zo zorgt de afbraak van de viaduct in Merksem en het vertunnelen van de Antwerpse ring met de Oosterweelverbinding voor een ware metamorphose in het omliggende gebied. Echter, dit potentieel kan pas tot uiting komen indien er ook middelen zijn om de aangeboden mogelijkheden te benutten.
- Tenslotte noopt de overlast ingevolge het verkeer tot ingrepen op de zuidelijke ring, waar tevens een sterke behoefte is aan nieuwe stedelijke ruimte. Om hieraan tegemoet te komen zullen aanzienlijke publieke investeringen nodig zijn, zoals bijvoorbeeld voor een overkapping en een gebiedsgerichte stedelijke vernieuwing.

In het kader van bovenstaande doelstellingen dienen de overeenkomsten met de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen te worden herzien.

2.4. Financiering/structurering Oosterweelverbinding

2.4.1. Reorganisatie

Eurostat gaf in september 2014 uitsluitsel over de verstrenging van de ESR-reglementering - De vennootschap Tunnel Liefkenshoek nv (TLH) wordt volgens de nieuwe ESR-richtlijnen ondergebracht bij de sector overheid. Hierdoor komt TLH nv niet langer in aanmerking om de Oosterweelverbinding op een ESR-neutrale wijze te realiseren. De geplande reorganisatie van BAM is dan ook niet meer aan de orde.

2.4.2. Financieel model

In het najaar van 2014 is er in de schoot van het Werkcomité en het projectteam Financiering gewerkt aan het vraagstuk voor de financiering van de Oosterweelverbinding.

Het Oosterweelproject kwalificeert zich door zijn omvang en complexiteit als een mega-infrastructuurproject. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (de nv BAM), in 2003 als publiekrechtelijke vennootschap opgericht voor de realisatie van het Masterplan, had de opdracht de Oosterweelverbinding op een ESR-neutrale wijze te realiseren, op basis van tol op de Scheldekrusingen. Strenger wordende Europese ESR-regels hebben de overheidsperimeter dermate vergroot dat zowel BAM als haar dochter, de nv Tunnel Liefkenshoek, boekhoudkundig ondergebracht worden bij de overheid. De vraag stelt zich op welke wijze in deze strengere ESR-context het Oosterweelproject het beste kan worden gerealiseerd.

De contractvorm van het Oosterweelproject heeft een bepalende invloed op de financiering, op de uiteindelijke kostprijs van de realisatie, op het onderhoud, de timing, de flexibiliteit in de verschillende fases van het project en de risicoverdeling tussen de betrokken actoren. ESR-neutraliteit kan een rol spelen in de keuze voor een contractvorm, maar wordt in meerdere landen niet in de overweging betrokken. Vooral bij grote en complexe projecten is het realiseren van de strategische projectdoelstellingen en ‘value for money’ vaak belangrijker bevonden dan hoe de financiering van het project in de boeken komt.

Kostprijs

In 2014 is een update uitgevoerd van de verschillende kostenelementen van het project Oosterweel volgens de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). Het Oosterweelproject kan opgesplitst worden in vijf deelprojecten : Linkeroever, Scheldetunnel, Oosterweelknooppunt, Kanaaltunnels en R1-Noord. De kostenraming is voor elk van deze modules opgesteld. Tevens zijn de voorbereidende werken begroot. De ramingssystematiek brengt op een transparante, volledige, vergelijkbare en met marktinformatie onderbouwde wijze alle projectkosten in kaart, m.i.v. voorzieningen en risico's.

Op basis van een ruwe uitvoeringsplanning zijn de verwachte kasstromen in beeld gebracht

Overzicht investeringskosten Oosterweel in miljoen Euro (prijspeil 2014).

Mln Euro (prijspeil jan 2014)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Linkeroever				40,2	100,7	101,0	95,0	69,0	22,6	428,5
Scheldetunnel				60,3	100,9	121,8	102,2	63,5	0,6	449,3
Oosterweelknoop				41,4	68,9	46,9	42,9	24,9	1,4	226,2
Kanaaltunnels				95,9	173,0	170,0	150,0	102,0	54,5	745,4
R1 Noord				150,3	125,0	128,1	177,0	109,0	46,8	736,2
Voorber. Werken	11,3	49,1	105,2	22,3						187,9
Totaal aanneming	11,3	49,1	105,2	410,3	568,5	567,8	567,1	368,4	125,8	2.773,4
Voorziening risico's	0,4	1,9	4,0	31,0	44,3	44,2	44,0	28,6	265,9	464,3
Totaal investeringskost	11,7	51,0	109,2	441,3	612,8	612,0	611,1	397,0	391,7	3.237,7
Studiekost opdrachtgever	8,3	19,3	14,1	14,0	15,0	15,0	15,0	15,0	10,0	125,7
Operationele kosten	6,4	7,2	8,2	23,0	10,6	10,4	10,3	10,7	23,0	109,8

De voorbereidende werken, inbegrepen grondverwerving, saneringen en nutsleidingen belopen 204,3 mln Euro investeringskost en dienen voorafgaandelijk (2015-2017) uitgevoerd te worden.

Een gedetailleerde uitvoeringsplanning per deelproject wordt in een volgende ontwerpfase (definitief ontwerp – midden 2015) opgesteld en zal al rekening houden met de eisen inzake mobiliteit tijdens de werken (fasering - Minder Hinder). Bij het uitwerken van de aanbestedingsstrategie kan een fasering van deelprojecten aangewezen zijn t.b.v. een optimale marktwerking. Met deze aspecten zal dan met grotere zekerheid een uitgavenpatroon opgesteld worden. Het overzicht bevat tevens de operationele kosten van de projectorganisatie en de voorzieningen voor risico's, dewelke uiteraard gebudgetteerd moeten worden, maar waarvan het niet zeker is dat deze ook tot werkelijke uitgaven zullen leiden. Kasstromen bedragen naar schatting tussen 400 en 600 mln Euro in de periode 2017 – 2022. De voorbereidende werken hebben vooral een impact in 2015 en 2016 (afvoerleidingen, nutsleidingen, Schijn).

Algemene vaststellingen

Op basis van de analyse van mogelijke financierings- en contractvormen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding dringen zich enkele vaststellingen op :

De omvang en complexiteit van het project maken dat gunning als één geheel onhaalbaar geacht moet worden, ongeacht de contractvorm. Het is niet mogelijk om projecten van dergelijke omvang in onze Europese regio en in de huidige marktomstandigheden gefinancierd te krijgen. De diversiteit tussen de projectonderdelen is bovendien groot en kan bij een aanbesteding in één geheel niet benut worden, wat een optimale competitie en marktwerking belemmert. Het Oosterweelproject kan opgesplitst worden in deelprojecten, met onderling beheersbare interfaces. Dit laat toe om elk deelproject apart aan te besteden waarbij telkens de meest geschikte aanbestedingsvorm gekozen kan worden.

De drie Scheldekruisingen in de Antwerpse regio vertonen een sterke onderlinge samenhang. Bij een exploitatie met tol is de coördinatie over dit geheel noodzakelijk om het verkeer te sturen en de beoogde effecten op het vlak van mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid te bereiken. Dit maakt dat dit geheel niet kan opgesplitst worden in concessies met elk een aparte exploitatie.

Een klassieke aanbesteding met een door de aannemer volledig na te volgen opdracht is af te raden. Het Oosterweelproject heeft een hoge technische complexiteit in uitvoering. Het is aan te raden om de private know-how voor de uitvoering van de werken te mobiliseren, en de opdrachtnemer te responsabiliseren op timing, kostprijs en kwaliteit. Deze contractvorm bevat enkel de ontwerp- en bouwfase.

Financiering

De realisatie van het project en de exploitatie met tol zijn toevertrouwd aan de vennootschap Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (NV BAM) met dochteronderneming NV Tunnel Liefkenshoek (NV TLH).

Op dit ogenblik wordt de Kennedytunnel niet uitgbaat en valt de tunnel onder het beheer van het Vlaamse gewest. De Liefkenshoektunnel kent een tolexploitatie door de NV Tunnel Liefkenshoek (NV TLH), een volle dochter van NV BAM. Wanneer de Oosterweelverbinding in gebruik wordt genomen, start een tolregime voor de drie Scheldekrusingen, die als verbonden infrastructuurnetwerk verkeerskundig een samenhangend geheel vormen. Met gedifferentieerde tol zal het verkeer aangemoedigd worden de routes te nemen die het verste van de stad liggen.

Met deze structuur zijn de uitgaven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en het beheer van de Scheldekrusingen in de Antwerpse regio, samen met de inkomsten uit tol, duidelijk afgebakend en afgezonderd in één vennootschap en haar dochter. Naast een heldere allocatie van verantwoordelijkheden, zorgt dit tevens voor een sluitende rapportering en transparantie op de financiële stromen en engagementen.

Het scenario met een E&C contractvorm voor elk van de projectdelen van de Oosterweelverbinding, hebben de laagste financieringskost en zijn het snelst in uitvoering te plaatsen. Deze scenario's zijn niet ESR-neutraal. Ze houden een ESR-aanrekening van de kosten in tijdens de bouwfase.

Een exploitatie op basis van tol legt de kost bij de gebruiker van de infrastructuur en laat BTW-aftrek toe. Tijdens de exploitatie ontstaat een ESR-inkomst. Met de tolinkomsten worden de leningen aan het Vlaams Gewest terugbetaald en kan de vennootschap de operationele kosten en het onderhoud dragen, alsmede een normaal rendement realiseren. Het scenario gaat uit van financieringskosten die eigen zijn voor overheidsinvesteringen. De lagere financieringskosten drukken de kosten.

De omvang en complexiteit van het project Oosterweelverbinding in de huidige marktomstandigheden, de specifieke situatie van tol-exploitatie op de Scheldekrusingen in Antwerpen en de verstrengde regels van Eurostat - maken dat de meest optimale uitvoering van het project, alsmede de exploitatie met tol, integraal loopt binnen de overheidsbegroting.

Afwijking op de middellange termijn begrotingsdoelstellingen

In het kader van het Juncker-programma voor het stimuleren van strategische investeringen in de Europese unie, heeft de Europese commissie flexibiliteit aangekondigd ten aanzien van de middellange termijn begrotingsdoelstellingen van de lidstaten. Deze flexibiliteit – een toelaatbare afwijking van de middellange termijn begrotingsdoelstellingen (schuld en deficit) voor de betrokken lidstaat - is gekoppeld aan uitgaven voor strategische projecten en aan vijf criteria, de zogenaamde “investeringsclausule” :

- - negatieve groei t.o.v. het vorige jaar of een groei die significant lager dan zijn potentieel ligt (méér dan 1,5 % negatieve output gap)
- - de afwijking geeft geen aanleiding tot het overschrijden van het plafond van 3% deficit
- - de afwijking is gekoppeld aan uitgaven voor projecten die co-financiering hebben van de EC (Europese structuurfondsen, TEN-T, CEF, EFSI, ..)
- - de uitgaven mogen geen negatief effect hebben op de normale publieke investeringen
- - het origineel begrotingstraject moet binnen de vier jaar opnieuw bereikt worden.

Het Oosterweelproject voldoet aan de aanvaardbaarheidscriteria voor EFSI projecten (European Fund for Strategic Investment) en valt als Europees strategisch project (EFSI, TEN-T) onder het toepassingsgebied van de investeringsclausule.

BAM heeft de opdracht gekregen om een aanbestedingsstrategie uit te werken, gebaseerd op de E&C contractvorm voor de projectonderdelen, die tegemoet komt aan de vereisten inzake risicobeheer en budgetbewaking, en zo snel als mogelijk kan opgestart worden.

Het Politiek Stuurcomité herbevestigt het principe van exploitatie met tol en de voorkeur voor het regime van gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisingen. Hierbij wordt het beantwoorden van de Kennedytunnel aan de Tunnelrichtlijn mee onderzocht. Het Politiek Stuurcomité draagt BAM op om hierover de besprekingen met de Europese Commissie af te werken en een finaal voorstel inzake toltarieven voor te leggen. De tolinkomsten worden aangewend voor de afbetaling van de leningen

2.5. Planning en risico's

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.

2.5.1. Planningsrisico's

De beslissing om Linkeroever en Oosterweel als 2 projecten te behandelen en afzonderlijke procedures te laten doorlopen werd verwerkt in de planning.

De project-MER LO en OWV bepalen het kritieke pad van de start van werken. Een optimaal procesverloop is noodzakelijk voor het halen van de vooropgestelde timing.

Uit de planning blijkt dat de verschillende voorbereidende werken op het kritieke pad liggen. Dit enerzijds gezien de omvang van de werken en anderzijds gezien ze (grotendeels) consecutief moeten uitgevoerd worden. Deze werken worden momenteel aanbesteed..

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.

Verdere beheersmaatregelen voor het respecteren van de planning worden momenteel uitgewerkt (bvb vooruitschuiven van risicovolle activiteiten). De planning wordt aldus risicogestuurd beheerd.

2.5.2. Niet-technische risico's

Er is een globale update gemaakt van de niet-technische risico's. Deze risico's vallen voornamelijk onder het beheer van BAM en concentreren zich rond thema's zoals vergunningstrajecten, onteigeningen, minder hinder en belanghebbendenmanagement.

Daarnaast zijn er ook beheersmaatregelen die eerder van organisatorische aard zijn. De belangrijkste risicoreductie die daar heeft plaatsgevonden sinds de vorige rapportage is de inwerkingtreding van de dading met Noriant waardoor de blokkering van het projectdeel Linkeroever en Scheldetunnel is opgeheven.

2.5.3. Technische risico's

De technische risico's, die voornamelijk onder beheer van de studiebureaus vallen, zijn in overeenstemming met de toenemende graad van detail van het ontwerp Rechteroever wederom meer concreet geformuleerd en aan objecten gekoppeld. Dit moet aan het einde van de definitieve ontwerpfase toelaten om de overblijvende restryisiko's aan specifieke partijen toe te wijzen. Deze lijst zal ook de basis vormen voor het te ontwikkelen verzekeringsprogramma.

Daarnaast zijn de beheersmaatregelen verder verfijnd waardoor een aantal belangrijke risico's gereduceerd of beter in te schatten zijn.

De bulk van de beheersmaatregelen heeft tot doel meer informatie te verzamelen over de bestaande toestand en de voorziene technieken zodat de uitgangspunten van het ontwerp nauwkeuriger bepaald en kansen beter ingeschat kunnen worden. Dit levert een beter onderbouwd ontwerp op met minder onzekerheden. Hierdoor zullen aannemers en verzekeraars in de aanbestedingsfase minder risicoserveringen moeten inbouwen in hun aanbiedingen.

Het betreft o.a.:

- Milieuhygiënisch onderzoek van potentieel vervuilde gronden;
- Sonderingen en graven van proefsleuven om de locatie van leidingen en archeologische resten te bepalen;
- Plaatsen en uitlezen van peilbuizen voor grondwaterstanden;
- Modelleren van de aanvaarbescherming in het Amerikadok.

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 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. 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 80% uitgevoerd. Tevens heeft de proefput aangetoond dat de installatie van diepwanden doorheen niet verdichte aanvullingen en net naast damplanken mogelijk is. Dit onderzoek loopt nog door tot midden 2015.

Deze proefnemingen (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 Royersluis.

3. ‘Overkapping’

In de Antwerpse regio staat de leefbaarheid onder druk door de slechte luchtkwaliteit en de overlast van het verkeer (congestie, sluisverkeer, geluid, veiligheid). Er leeft in de brede regio een grote maatschappelijke bezorgdheid over mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid. Er is nood aan een omvattend programma dat ook de bredere zorg voor een leefbare omgeving bevat.

Zoals is gebleken uit het exhaustief onderzoek in het planMER voor de Derde Scheldekruising, is de Oosterweelverbinding een zeer dringend en cruciaal project voor de verbetering van de mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid. Daarnaast zijn tal van andere maatregelen nodig, zoals de andere infrastructuurprojecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2020 en flankerende en milderende maatregelen voor het bevorderen van de leefbaarheid in de Antwerpse regio. Sinds 2002 hebben meerdere studies de overwegend ruimtelijke mogelijkheden van overkappingen en het stedelijk potentieel bestudeerd en in kaart gebracht.

De Oosterweelverbinding zorgt er alvast voor dat de noordelijke ring grotendeels in tunnels loopt. Het viaduct van Merksem wordt afgebroken, de ring gaat onder het Albertkanaal en in open sleuven waar reeds overkappingen zijn voorzien. Het ontwerp werd aangepast zodat het open gedeelte later overkapt kan worden.

In deze context stelt zich de vraag naar een aanpak voor de studie van de overkapping van de Antwerpse ring.

Er zijn twee belangrijke randvoorwaarden bij de aanpak :

- Het bouwen aan een sterke en gedragen visie op lange termijn gaat hand in hand met concrete stappen en engagementen voor realisatie. Het mag niet blijven bij een zoveelste studie. De aanpak moet concrete stappen en engagementen inhouden voor implementatie.
- De realisatie van de Oosterweelverbinding blijft prioritair en wordt niet afhankelijk gesteld van, noch gekoppeld aan, de aanpak van de studie of de realisatie van overkappingen. Er is geen interferentie met het MER- of vergunningenproces voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Drie domeinen onderscheiden zich, elk met eigen doelstellingen en randvoorwaarden:

- Leefbaarheid inzake geluid, lucht en groen,
- Stedelijke kwaliteit en stedelijke ontwikkelingen in de nieuwe en aanpalende gebieden
- Veiligheid (zowel verkeersveiligheid als tunnelveiligheid)

Een stuurgroep stuurt het proces aan, waakt over de doelstellingen en de maatschappelijke betrokkenheid, bewaakt de timing en de inzet van middelen, en rapporteert de resultaten aan het Politiek Stuurcomité

De stuurgroep is samengesteld uit:

- Vertegenwoordiging Vlaamse gewest
- Vertegenwoordiging van stad Antwerpen

Procesregie :

- Onder leiding van een externe intendant die rechtstreeks aan het Politiek Stuurcomité zal rapporteren (procedure tot aanstelling is opgestart).

Klankbordgroep :

- Een klankbordgroep verzamelt de brede maatschappelijke actoren voor terugkoppeling en informatie aangaande de voortgang en de resultaten.
- Vertegenwoordiging van de omwonenden (schakel naar buurt- en burgerinitiatieven)
- Vertegenwoordiging van de sociale partners

Gebied :

- Oordeelkundige afbakening van het stedelijk gebied aan beide kanten van de R1 dat in het proces betrokken wordt.

De projectregisseur lanceert marktbevragingen naar ontwerpteams die de ruimtelijke masterplannen opmaken voor deelgebieden die in aanmerking komen voor overkapping en de bijhorende ruimtelijke ontwikkeling.

Op basis van enkele criteria worden in 2015 mogelijke prioritaire deelgebieden aangeduid door het Politiek Stuurcomité. Volgende criteria zijn hierbij relevant:

- Een leefbaarheidsindex (effecten op een ruimer stedelijk aanpalend gebied)
- Het terugverdieneffect (meerwaarden en planbaten die een overkapping oplevert)
- Maatschappelijk draagvlak (effect naar draagvlak voor de overkapping én het sluiten van de Antwerpse Ring)
- Kostprijs en taakstellend budget;

In 2015 zal tevens gestart worden met een wetgevend initiatief voor de verduidelijking van de omzetting van de Europese richtlijnen inzake Tunnelveiligheid (o.m. 10-secondenregel) en worden quick scans uitgevoerd i.f.v. technische haalbaarheid en veiligheid voor de prioritaire deelgebieden.

Ontwerp en vergunningentraject voor infrastructuur en de voorbereiding voor de stedelijke valorisatie en ontwikkeling worden vanaf 2017 opgestart wat uitvoering vanaf 2020 tot een haalbare en realistische planning maakt.

Voor het stedelijk gebied rond de huidige viaduct van Merksem (wijk Dam, deel van Merksem), ligt vast welk gedeelte van de ring in tunnels loopt of overkapt is. Met de afbraak van de viaduct van Merksem, de sanering van Lobroekdok, de afbraak van de IJzerlaanbrug en het verbreden van de bocht in het Albertkanaal, ontstaat er een nieuwe samenhangende stedelijke ruimte rond het Albertkanaal. Dit gebied ondergaat een ware metamorfose waardoor een nieuwe ruimtelijke structuur mogelijk wordt. Het is een uitstekend gebied om als voorloper een “ruimtelijk masterplan” uit te werken. Dit proces kan in 2015 onder leiding van de intendant starten.

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

4.1. 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.

4.2. Agentschap Wegen en Verkeer

4.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

In het kader van het project ‘Meten in Vlaanderen’ wordt het Vlaamse hoofdwegenet uitgerust met meet- en detectieapparatuur.

De laatste 3 installaties van de laag netwerkmanagement werden gerealiseerd. In het voorjaar van 2015 werd het grootste gedeelte van fase 1 van het wegvakmanagement op de R2 gerealiseerd. De resterende installaties van deze fase alsook de in dienst name van de volledige fase is voorzien voor eind juni tot begin juli 2015. De 2e fase wordt intussen opgestart. Begin mei wordt de laatste hand gelegd aan de realisatie van basiswegvakmanagement op de E19 tussen Loenhout en Brasschaat. Ook basiswegvakmanagement op de E34 tussen Vorselaar en Ranst wordt uitgebouwd met een geplande in dienst name kort na de zomer. Het Meetnet Vlaanderen is verder uitgebouwd.

4.2.2. 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. Hiertoe komt het kernteam met vertegenwoordigers van de projecten op regelmatige basis samen.

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. De goedkeuring van het Plan-MER wordt medio 2015 verwacht. Vervolgens moet de project-MER procedure opgestart 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 2e richtlijnenvergadering vond op 26 juni 2014 plaats. De aanvullende richtlijnen werden op 28 oktober 2014 bekend gemaakt. Tijdens het eerste kwartaal van 2015 startte het Vlaams Verkeerscentrum s een 1ste set doorrekeningen van de verschillende alternatieven op. Momenteel wordt nog gewacht op input van vzw Ringland als inspreker betreffende de juiste invulling van het concept dat door Ringland naar voor geschoven wordt en de aansluiting op OWV. Deze informatie is noodzakelijk om verdere stappen in het mobiliteits­onderzoek te kunnen zetten. Correcte input hieromtrent wordt verwacht in de 2^e helft van mei 2015

4.2.3. Brug Geel Oevel

Dit project is afgerond.

4.2.4. 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 procedure voor de aanbesteding van de plan-MER studie voor de uitbouw capaciteitsuitbreiding op de E17 tussen St-Niklaas en Kruibeke wordt in 2015 voorbereid. De studie zelf zal (na aanbesteding) in 2016 gestart worden. De verdere voortgang van het project Oosterweelverbinding wordt in het kader van dit project verder opgevolgd, aangezien er een belangrijke afhankelijkheid bestaat van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Deze werken starten ten vroegste in 2020.

4.2.5. N49

De opdracht voor de bouw van de brug in de Stroomstraat over de N49 te Assenede werd gepubliceerd in april 2015. De aanbesteding gebeurt in juni 2015. De start van de werken is gepland in 2016.

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure is zo goed als afgerond. Als het plan-MER medio 2015 wordt goedgekeurd, zal gestart worden met de procedure tot opmaak van een gewestelijk RUP.

De opdracht voor de bouw van de tunnel N455 onder N49 te St. Laureins werd het aanbesteed en vastgelegd. De grondverwervingen zijn in uitvoering, en de voorbereidende werken door nutsmaatschappijen zijn opgestart. De stedenbouwkundige vergunning werd bekomen. De aanvang der werken is gepland in de tweede jaarhelft van 2015.

Voor de ombouw van de N49 te Maldegem, tussen de Passiedreef en de Noordlaan, en voor de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering, werd een voorontwerp opgemaakt, en zal in 2015 de noodzakelijke projectMER-studie worden uitgevoerd.

Voor het projectgebied tussen de Vakebuurtstraat in Maldegem en de Hoornstraat in Damme en werd de uitwerking van de projectnota en het voorontwerp midden 2014 aangevat.

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.

4.2.6. 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 in het najaar van 2015. Hiervoor was 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) 2018 uitgevoerd worden via Publiek Private Samenwerking. De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 beslist om Via Invest de opdracht te geven dit dossier op te starten. Voor de opmaak van het referentie-ontwerp, de opmaak van de opdrachtdocumenten en de begeleiding tijdens de procedure voor aanstelling van een consortium alsook tijdens uitvoering der werken werd een bestek gepubliceerd eind 2014. Deze studie werd gegund. Het studiewerk werd begin maart 2015 opgestart. Voor de opmaak van de project-MER werd via dezelfde publicatie een offerte gevraagd. Voor dit lot werden echter geen inschrijvingen ontvangen zodat hiervoor een nieuwe procedure dient opgestart.

4.2.7. Spaghettiknoop

De start van de ondersteunende studie en de opmaak technisch voorstudie, voorafgaand aan de MER-procedure, werd aanbesteed en werd medio 2014 opgestart. Momenteel veronderstelt men dat enkel een project-MER nodig is, aangezien er geen bestemmingswijziging noodzakelijk is. Deze MER-procedure kan in 2015 opgestart worden..

4.2.8. 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.

4.2.9. 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.

4.3. 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 en zal eerstdaags verzonden worden aan de inschrijvers. Verwacht wordt dat de toewijzing voor deze studieopdracht na het bouwverlof 2015 zal gebeuren.

Als voorbereiding op de werken in- en rond de stad Antwerpen werd als minder hinder maatregel, op de stuurgroep impactmanagement, voorgesteld om deopenhelling Turnhoutsepoort af te werken en in gebruik te nemen. Deze investering verhoogt de efficiëntie van het tramaanbod door het ondergronds brengen van tramlijn 10 vanuit Wijnegem. De ruwbouw daartoe ligt klaar als een korte vertakking op de Reuzenpijp die sinds 18 april 2015 in gebruik is. Deze maatregel verdubbelt het aanbod in de Reuzenpijp en op Leien Zuid. Reizigers met bestemming kernstad kunnen in de kruisstation Astrid en later ook in Opera overstappen op de tram richting Linkeroever. Aangenomen wordt dat met de reistijdwinst via de metro en de Leien er geen bijkomende reistijd moet voorzien worden voor tram 10 en bijgevolg geen bijkomende exploitatiekost (zie projectfiche in bijlage).

In het Vlaamse Regeerakkoord wordt gewezen op het belang van een aantrekkelijk openbaar vervoer met o.a. optimale frequenties en een concurrentiële snelheid (door o.a. betere tramlijnen). Ook de verknoping van netwerken wordt onder de aandacht gebracht. Wat de investeringen van De Lijn betreft is er aandacht voor een vlotte doorstroming en een stedelijk en voorstedelijk netwerk.

4.4. 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

4.4.1. 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.

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 zette 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.

Voor de herbouw van de brug Deurne-Bal zijn begin 2015 bijkomende (FFEU-) kredieten vrijgemaakt met het oog op een versnelde uitvoering. De studie voor de nieuwe brug is intussen vergevorderd : de start- en projectnota's zijn opgemaakt en behandeld op de GBC en worden in mei 2015 aan de Regionale Mobiliteits Commissie voorgelegd. Het indienen van de bouwaanvraag is voorzien in het tweede kwartaal van 2015, de aanbesteding wordt voorzien in het vierde kwartaal van 2015.

De studie m.b.t. de herbouw van de Theunisbrug is opgestart, de startnota voor dit project is in opmaak

De studie m.b.t. de herbouw van de Hoogmolenbrug is inmiddels in overleg met AWW opgestart.

4.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020

Algemeen

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

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

Nv De Scheepvaart en Via-Invest hebben onderlinge afspraken gemaakt omtrent de technische en juridisch-administratieve uitwerking van het PPS-project en hebben hiervoor een samenwerkingsovereenkomst afgesloten.

Zeven bruggen van het Masterplan 2020 maken deel uit van het PPS-project : Hoogmolenbrug Schoten, brug Oelegem II, brug Herentals-Lier, brug Herentals-Herenthout, brug Geel-Stelen, brug Eindhout en brug Meerhout-Vorst.

Voor de brug Deurne Bal (die tot voor kort ook deel uitmaakte van het PPS-project), werden bijkomende FFEU-kredieten vrijgemaakt voor een versnelde uitvoering (cfr. ook 3.4.1.). Deze brug werd in het PPS-project vervangen door de brug Oelegem II (die in eerste instantie geen deel uitmaakte van het PPS-project). De brug van Oelegem II werd initieel niet in de PPS opgenomen, omdat de noodzaak tot herbouw van deze brug nog in onderzoek was. Inmiddels is gebleken dat deze brug opnieuw dient te worden herbouwd cfr. het generieke type. Zodoende werd deze brug toegevoegd aan de PPS.

Momenteel worden alle voorbereidingen getroffen om het dossier voor te leggen aan de Vlaamse Regering tot definitieve PPS-erkenning. Zodra deze PPS-erkenning verkregen wordt, kan de PPS-procedure worden opgestart (start selectie- en offertefase PPS).

Voor de zeven bruggen van het Masterplan die deel uitmaken van het PPS-project werd, in afwachting van deze PPS-erkenning, in de projectfiches voor alle bruggen (voorlopig) als

startdatum 2016 en als einddatum 2020 vermeld. Zodra de PPS-erkenning verkregen is, kan een meer concrete planning voor deze bruggen opgegeven worden.

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

Gelet op de beslissing inzake de realisatie van een aantal bruggen via PPS, stelde nv De Scheepvaart de planning voor de realisatie van een aantal van de andere brugprojecten bij en paste de fiches aan (cfr. voortgangsrapportage 5/12/2013). Nv De Scheepvaart laat zich bij de voorbereiding van deze PPS-contracten ondersteunen door een extern studiebureau. Deze overheidsopdracht is intussen gegund en in uitvoering.

Specifiek

De kostenramingen van de nog te verhogen bruggen werden eind 2014 geactualiseerd, op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten. In de projectfiches werden deze geactualiseerde ramingen opgenomen.

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 werd in februari 2012 aangevat en in juli 2014 voltooid;
- De werken aan de sluisbrug Olen zijn in oktober 2014 voltooid;
- De herbouw van brug Viersel werd aangevat in februari 2013 en is in juli 2014 voltooid;
- De aanpassing van de brug van de E34 in Oelegem werd aangevat in het derde kwartaal van 2013 en is in oktober 2014 voltooid;
- De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd aangevat in het derde kwartaal van 3 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.

Nv De Scheepvaart heeft tevens een aanvraag ingediend voor het bekomen van Europese subsidies (in het kader van het uitbouwen van de TEN-T-netwerken) voor de resterende nog te realiseren gedeelte van het project (PPS en via reguliere financiering). Een beslissing over deze subsidie-aanvraag, en de eventuele omvang ervan, wordt medio juli 2015 verwacht.

4.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)

4.5.1. 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.

De bestaande MKBA (2003) werd in 2013 geactualiseerd. Het eindrapport van deze actualisatie is eind 2013 aan de begeleidingsgroep overgemaakt. 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 op ambtelijk niveau met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen voor de 36 meter variant.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft aangegeven om bij de renovatie van de Royerssluis een financiële bijdrage te willen leveren ten waarde van 15 % van de kost van de 27 meter variant en daarboven de meerkost van 13 miljoen euro voor de 36 meter variant.

Het project-MER zal worden afgewerkt tegen medio 2015.

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 afgerond. Hiervoor werden bijkomende sonderingen en boringen uitgevoerd.

Door het Gemeentelijk Havenbedrijf werd aan een architectenbureau de opdracht gegeven om een beheersplan op te maken voor het behoud van de sluisgerelateerde gebouwen. De bouwvergunning voor de herlokalisatie van het pompstation Sloepenweg werd afgeleverd. De werken voor de bouw van een nieuw pompstation kunnen technisch gezien starten in 2016. Na de voorontwerpstudie in 2013 werd in 2014 het ontwerp uitgewerkt voor de 36 meter variant. Deze studie zal medio 2015 afgerond zijn, zodat het bestek kan worden gefinaliseerd tegen de 2^e helft van 2015.

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

De invloed van de werken van de Oosterweelverbinding wordt in nauwe samenwerking met BAM en het betreffende studie bureau bekeken. Een afstemming van de timing van beide werken op elkaar is een vereiste.

4.6. 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 betaald 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 in eerste instantie bij de lokale besturen. De Provincieraad van de provincie Antwerpen keurde op 26 februari 2015 de aanleg van de fietsstrade Antwerpen-Lier unaniem goed. Momenteel wordt het ontwerp voorbereid en wordt een aantal gronden aangekocht. 40% van de betaalbare posten zal worden betaald door Vlaanderen via het “Fietsfonds”. Ook de gemeente Wommelgem neemt het initiatief om een deel van de ‘Gordel randgemeenten’ te realiseren op haar grondgebied. Hiervoor wordt dit jaar een ontwerp bureau aangesteld. Uitvoering volgt mogelijk in 2016.

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

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

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

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie 11 mei 2015
- Bijlage 4: Quick wins – stand van zaken