



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 7
4 december 2015 (2015-2016)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Negende voortgangsrapportage

Stukken in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage
- Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3: Verslag
- Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Achtste voortgangsrapportage
- Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 6: Verslag

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	6
1.2.1. Noorderlaanbrug	6
1.2.2. Spoorbruggen.....	7
1.2.3. Ijzerlaankanaal en Ijzerlaanfietsbrug	7
1.2.4. Van Cauwelaertsluis	8
1.3. Fietsprojecten	8
1.3.1. Algemeen	8
1.3.2. Havenroute	9
1.3.3. Hoboken-Hemiksem	9
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. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding Linkeroever ...	11
2.3. Procedures	12
2.3.1. GRUP	12
2.3.2. Project-MER Bouwdok.....	12
2.3.3. Project MER.....	12
2.3.4. Stedenbouwkundige vergunningen	13
2.4. Nutsleidingen en afvoerleidingen	13
2.5. Lobroekdok	13
2.6. Bouwdok	14
2.7. Financiering Oosterweelverbinding	14
2.8. Risicobeheersing	16
2.8.1. Planning	16
2.8.2. Risicomanagement	17
2.9. Kwaliteitsbeheersing	18
2.10. Maatschappelijk draagvlak.....	18
3. Minder Hinder	19
3.1. Aanpak	19
3.2. Coördinatie en Impact Management.....	20
4. 'Overkapping'.....	22
4.1. Aanstelling intendant	22
4.2. Aanpak onderzoek verkeerssysteem en technische randvoorwaarden vooroverkapping R1.....	22

5. Projecten onder de verantwoordelijkheid van het Beleidsdomein	
Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	23
5.1. Inleiding	23
5.2. Agentschap Wegen en Verkeer	23
5.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	23
5.2.2. Poort Oost.....	23
E34/E313.....	24
A102 / R11bis.....	24
5.2.3. Brug Geel Oevel.....	24
5.2.4. Waasland	24
5.2.5. N49.....	25
5.2.6. R4 Gent	25
5.2.7. Spaghettiknoop	26
5.2.8. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....	26
5.2.9. Doortrekking N171	26
5.3. De Lijn.....	26
5.4. De Scheepvaart.....	27
5.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart ...	27
5.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020	28
Algemeen	28
Algemeen : TEN-T Subsidies	29
Specifiek.....	29
5.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)	29
5.5.1. Royerssluis.....	29
5.6. Fietsprojecten	30
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
Bijlage 1: Projectfiches	
Bijlage 2: Overzichtstabel	
Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie 26 november 2015	
Bijlage 4: Quick Wins – Stand van zaken	
Bijlage 5: Overzicht communicatie-initiatieven in het kader van het project Oosterweelverbinding	

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, 27 november 2014 en 11 juni 2015 volgden de eerste acht voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een negende voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 11 juni 2015.

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.

Daarnaast wordt in dit voortgangsrapport ook ingegaan op de geplande minder hinder maatregelen en op het onderzoek naar leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen in de zone van de R1.

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 2 december 2015 geactualiseerd.

1. Projecten onder de verantwoordelijkheid van BAM

1.1. Projecten openbaar vervoer

1.1.1. Brabo 1

Dit project is afgerond en bestaat uit de deelprojecten Deurne-Wijnegem, en Mortsel Boechout.

De impact van deze projecten op het gebruik van het openbaar vervoer langs deze trajecten kwam uitgebreid aan bod bij de vorige voortgangsrapportage.

1.1.2. Brabo 2

Eén van de bidders had een verzoekschrift tot schorsing 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. De Raad van State heeft dit verzoek afgewezen. Op 15 juli 2015 werd door de Raad van Bestuur van de aanbestedende overheid (De Lijn) besloten om de opdracht (opnieuw) middels een formele gunningsbeslissing aan de THV Tramstad toe te wijzen. Tegen voormelde gunningsbeslissing werd geen beroep tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid bij de Raad van State ingesteld. Na afloop van de *stand-still* periode werden de finale besprekingen met de THV Tramstad dan ook aangevat teneinde spoedig tot contractsluiting te kunnen overgaan. De contractsluiting vond plaats op 19 november 2015. De start der werken is voorzien op 1 maart 2016

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 loopt nog één procedure ten gronde nadat de Raad voor Vergunningsbetwisting eerdere verzoeken tot schorsing van de bouwvergunning bij uiterst dringende noodzakelijkheid had verworpen.

Kostprijs

De door de Vlaamse Regering vastgestelde budgettaire klijtlijnen 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. Hiermee werd de doorvaarhoogte en -breedte op het Albertkanaal verbeterd. Hierdoor kunnen schepen met 4 lagen containers onder de brug en kunnen vierbaksduwvaarten veilig kruisen .

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. De 6 vernieuwde bruggen werden op 18 augustus 2015 officieel ingehuldigd en alle sporen zijn opnieuw in dienst.

De resterende besprekingen met de aannemer betreffende meer- en minwerken worden dit jaar afgerond. De verwachting is dat het project kan afgerond worden binnen het geraamd budget.

Net zoals bij het project Noorderlaanbrug komt ook dit project de scheepvaart op het Albertkanaal ten goede.

1.2.3. 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 Oosterweelverbinding.
- 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 Oosterweelverbinding 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 circa 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, AWW 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 voor de Oosterweelverbinding.

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 Brabo 2 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 op 8 december 2014 gepubliceerd en op 13 april 2015 gegund. Het bevel van aanvang werd gegeven voor 8 juni 2015. De werken zullen 15 maanden in beslag nemen en dus doorlopen tot 2018.

De grote werken (IJzerlaan en fietsbrug) werden gepubliceerd op 5 februari 2015 en werden op 2 juli 2015 gegund. Het bevel van aanvang werd gegeven voor 1 september 2015. De werken zullen 35 maanden in beslag nemen.

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.

1.2.4. Van Cauwelaertsluis

Dit project is afgerond. Na 80 jaren dienst kreeg de Van Cauwelaertsluis een grondige renovatie. Het meest opvallend was de vervanging van de vier stalen sluisdeuren. De sluis is belangrijk voor de binnenvaart als verbinding tussen de Schelde, het dokkencomplex en het Albertkanaal.

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 5.6.

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).

In totaal werd reeds 14,3 kilometer fietspaden aangelegd.

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 (8,6 km.). Eandis heeft ondertussen de verlichting geplaatst. Definitieve oplevering en overdracht naar de stad dient nog ingepland te worden.

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.

Het gedeelte VIIe-Olympiadelaan en De Bruynlaan werd reeds opgeleverd (stad Antwerpen met fietsfonds-subsidies) (1,2km).

Voor het fietspad route Hoboken-Hemiksem werd de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend op 21 januari 2015. Het openbaar onderzoek liep tot 19 juli 2015.

Voor de fietspaden langs spoorlijn 52 en de Moerelei werd een gemeentelijk RUP opgemaakt. Het bijhorende onteigeningsplan werd aansluitend door de bevoegde minister goedgekeurd. De benodigde gronden zullen in de eerste helft van 2016 worden verworven via de afdeling vastgoedtransacties. Op 2 juni 2015 werd de ontvankelijkheids- en volledighheidsverklaring van de bouwaanvraag ontvangen.

1.3.4. Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op het grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. 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 deelprojecten Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan-Astridlaan zijn de werken voorlopig opgeleverd.

De stedenbouwkundige vergunning voor het onderdeel Dorp aan de Stroom werd op 18 juli 2014 bekomen. Er wordt synergie nagestreefd met een klein onderdeel van de Sigma-plan werken. Het samenwerkingsprotocol en het bestek voor de gezamenlijke aanbesteding werd ondertekend en goedgekeurd door Waterwegen en Zeekanaal en de gemeente Zwijndrecht. In juni 2015 werd een nieuwe bouwaanvraag ingediend. De nieuwe bouwvergunning werd op 6 oktober 2015 bekomen. Het bestek zal eerstdaags worden gepubliceerd.

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 in het voorjaar van 2016.

De bouwvergunningsaanvraag werd op 5 november 2015 bij de betrokken districten en de gemeente Schoten 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. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever

Het voorontwerp van de Oosterweelverbinding Rechteroever werd afgerond en goedgekeurd. De uitwerking van conceptontwerp naar voorontwerp heeft o.a. geleid tot verdere detaillering van het ontwerp met uitwerking van (principiële) oplossingen, afstemming met de stakeholders en de technische berekeningen (stabiliteit, waterafvoer,...). Ook werden de projectgebonden risico's verder geïnventariseerd en beter in kaart gebracht met implementatie van de beheersmaatregelen. De raming horende bij dit voorontwerp valt binnen het taakstellend budget (bevestigd door externe toetsing).

Het aanvangsbevel voor de opmaak van het definitief ontwerp is nog niet gegeven en zal worden afgestemd op de vooruitgang van de Project-MER. Immers is het noodzakelijk dat deze Project-MER voldoende ver gevorderd is alvorens het definitief ontwerp wordt afgewerkt, zodanig dat de maatregelen opgelegd vanuit de Project-MER nog verwerkt kunnen worden in dit definitief ontwerp. De opstart van het definitief ontwerp wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2016. Van de tussentijd wordt volop gebruik gemaakt om de openstaande zaken en vragen uit te klaren (bv locatie dienstgebouwen) en de opstart van het definitief ontwerp voor te bereiden.

Tegelijkertijd wordt er door BAM ook onderzoek uitgevoerd naar de meest optimale vorm om het project Oosterweelverbinding op de markt te brengen (aanbestedingsvorm en opdeling in deelprojecten). Ook dit is belangrijke info bij de opmaak van het definitief ontwerp en noodzakelijk voor opmaak van de bestekken.

Tenslotte wordt in deze tussentijd ook de wettelijk voorziene Verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor. Op deze manier kunnen de eventuele opmerkingen of aandachtspunten meegenomen worden in het definitief ontwerp.

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, maar dit zal sterk afhankelijk zijn van de gekozen aanbestedingsvorm.

2.2.2. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding Linkeroever

Het Politiek Stuurcomité vroeg 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 vroeg BAM om in samenwerking met AWW 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.

Dit project “Infrastructuurwerken Linkeroever” werd aldus gedefinieerd en de vereiste procedures werden opgestart (Project-MER – zie verder).

Het studiebureau Linkeroever en Scheldetunnel rondde begin november 2015 het voorontwerp van de linkeroever en Scheldetunnel af. De opmaak van het voorontwerp heeft onder andere geleid tot beperkte optimalisaties van het ontwerp zoals overgenomen van Noriant. Ook werden het ontwerp in overeenstemming gebracht met meest recente gegevens, richtlijnen en wetgeving. Ook voor Linkeroever en Scheldetunnel werden (princiële) oplossingen uitgewerkt, afgestemd met de stakeholders en de technische berekeningen (stabiliteit, waterafvoer,...) uitgevoerd. Tevens werden de projectgebonden risico's geïnventariseerd en beter in kaart gebracht met implementatie van de beheersmaatregelen.

Voor Linkeroever en Scheldetunnel is het aanvangsbevel voor de opmaak van het definitief ontwerp nog niet gegeven en zal dit worden afgestemd op de vooruitgang van de Project-MERs, zowel voor de “Infrastructuurwerken Linkeroever” als voor de “Oosterweelverbinding”. De opstart van het definitief ontwerp wordt momenteel voorzien in het eerste kwartaal van 2016. Ook voor Linkeroever en Scheldetunnel wordt van de tussentijd volop gebruik gemaakt om de openstaande zaken en vragen uit te klaren en de opstart van het definitief ontwerp voor te bereiden.

Tegelijkertijd wordt er door BAM ook voor deze deelgebieden onderzoek uitgevoerd naar de meest optimale vorm om het project op de markt te brengen (aangebestedingsvorm en opdeling in deelprojecten). Ook dit is belangrijke info bij de opmaak van het definitief ontwerp en noodzakelijk voor opmaak van de bestekken.

Tenslotte wordt in deze tussentijd ook de wettelijk voorziene Verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor. Op deze manier kunnen de eventuele opmerkingen of aandachtspunten meegenomen worden in het definitief ontwerp.

Deels parallel aan de opmaak van het definitief ontwerp zullen ook de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de aanbestedingsdossier(s) opgemaakt worden, dit met als doel begin 2017 de “Infrastructuurwerken Linkeroever” te kunnen aanvatten.

2.3. Procedures

2.3.1. GRUP

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.

Er werden vijf vernietigingsprocedures tegen het GRUP ingesteld. In het kader van deze vernietigingsprocedures werd in één ervan tevens een schorsingsberoep ingesteld. Bij arrest van 6 oktober 2015 heeft de Raad van State het schorsingsverzoek verworpen bij gebrek aan spoedeisendheid. In het kader van de andere vernietigingsprocedures werd vooralsnog geen schorsingsverzoek ingesteld.

2.3.2. 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 richtlijnen van de dienst MER dateren van 31 augustus 2015. Op basis hiervan stellen de erkende MER-Deskundigen momenteel het project MER op.

2.3.3. Project MER

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

De richtlijnen voor dit project-MER werden door de dienst MER op 16 september 2015 uitgevaardigd. Thans is door het team van erkende MER-deskundigen een trechternota overgemaakt op basis waarvan de dienst MER via aanvullende richtlijnen zal aangeven welke ingesproken alternatieven als redelijk kunnen worden beschouwd en in het MER zullen moeten onderzocht worden.

Ook voor de Project-MER Oosterweelverbinding werd de officiële procedure opgestart. Het kennisgevingsdossier voor dit Project-MER lag in alle betrokken gemeentes ter inzage van 1 tot en met 30 september 2015. Momenteel worden de ontvangen adviezen verwerkt door de cel MER en wordt gewacht op de richtlijnen. De richtlijnen vergadering vond plaats op 28 oktober 2015.

2.3.4. 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. Het vernietigingsberoep is nog hangende. Het schorsingsberoep werd afgewezen bij arrest van 14 april 2015.

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. De vergunning werd verkregen op 16 juli 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. De vergunning werd verleend op 23 oktober 2015.

2.4. Nutsleidingen en afvoerleidingen

Het bestek Voorbereidende Werken Oosterweelverbinding omgeving Schijnpoort 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.

Het bestek voor deze werken werd op 30 april 2015 gepubliceerd. De THV Schijnpoort werd aangeduid als de laagste regelmatige bidder met een offertebedrag van 62.951.812,99 euro exclusief BTW. De werken kunnen worden gegund na het verkrijgen van de bouwvergunning (op 23 oktober afgeleverd), het verwerven van de nodige gronden (containerpark, Imobe, Aquafin, Imea) en de vastlegging van het aandeel door iedere medefinancier. De start van de werken wordt gepland op 1 maart 2016. De uitvoeringstermijn is contractueel vastgelegd op 26 kalendermaanden

2.5. Lobroekdok

Het Lobroekdok zal vanaf het voorjaar 2016 worden gesaneerd. Om de saneringsoperatie vlot te kunnen laten verlopen dienen de aanwezige boten, wrakken en andere voorwerpen voorafgaand te worden verwijderd. De aanbesteding voor het bergen en slopen van de wrakken is lopend. De uitvoering van de bergingsactiviteiten in het Lobroekdok is voorzien in de loop van januari en februari 2016. De sloop en ontmanteling van de wrakken geschiedt verder op een externe sloopwerf.

Na afronding van de bergingsactiviteiten zullen de feitelijke saneringswerken worden uitgevoerd.

2.6. 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 tunnelementen 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 richtlijnen werden opgesteld door het departement Leefmilieu, Natuur & Energie op 31 augustus 2015. Het project-MER is momenteel in opmaak.

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

2.7. Financiering Oosterweelverbinding

Kostprijs

In 2014 is een update uitgevoerd van de verschillende kostenelementen van het project Oosterweel volgens de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). Deze ramingsystematiek brengt op een transparante, volledige, vergelijkbare en met marktinformatie onderbouwde wijze alle projectkosten in kaart, m.i.v. voorzieningen en risico's. De SSK wordt toegepast door erkende en gecertificeerde kostendeskundigen.

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. Dit budget bedraagt 3,25 mld. Euro (prijspeil jan. 2010). Aan dit uitgangspunt is nog steeds voldaan.

Kasstromen

Op basis van een ruwe uitvoeringsplanning zijn de verwachte kasstromen in beeld gebracht. Hierover werd gerapporteerd tijdens de 8^{ste} Voortgangsrapportage. Een gedetailleerde uitvoeringsplanning per deelproject wordt momenteel opgesteld, in afstemming 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. Ook technische interferenties, zoals de kruising van de tunnels met het Albertkanaal en met de spoorlijnen, hebben een impact op de uitvoeringsplanning. Uitsluitel op hoofdlijnen over deze faseringen is bepalend om een gedetailleerde prognose van de kasstromen te maken.

Financiering

Voor de financiering van de Oosterweelverbinding zet BAM het eigen kapitaal in, aangevuld met leningen. BAM en het departement Financiën en Begroting zijn in overleg voor het opstellen van een leningsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de NV BAM. De voorbereiding hiervan loopt tot maart 2016. Vervolgens kan deze overeenkomst aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. De financieringsovereenkomst dient goedgekeurd te

zijn alvorens de hoofdwerken Linkeroever gegund worden. Momenteel zit dit proces op schema.

EU Tolrichtlijn

Tolinning voor vrachtverkeer op het Europese hoofdwegenet dient te voldoen aan de Europese Tolrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EC, geamendeerd via 2006/38/EC en 2011/76/EU). De Europese Commissie keurt de maximale toltarieven goed op basis van een verantwoording en allocatie van kosten, en voert tweejaarlijks reviews uit om toe te kijken dat de uitgangspunten van haar beslissing gerespecteerd blijven. Zo zullen de tarieven moeten verlagen indien de verkeersvolumes hoger blijken te zijn dan initieel geraamd, om het evenwicht tussen kosten en opbrengsten te herstellen.

“Infrastructure network concerned”

In het verleden (2008 e.v.) is de Europese Commissie (DG Move) reeds akkoord gegaan om de twee Scheldekruisingen, Oosterweelverbinding en Liefkenshoektunnel, te beschouwen als een verbonden infrastructuurnetwerk. In de Europese tolrichtlijn wordt gesproken over een “infrastructure network concerned”. Een verbonden infrastructuurnetwerk bestaat uit meerdere onderdelen, niet noodzakelijk rechtstreeks met mekaar verbonden, maar die toch een (verkeerskundige) samenhang hebben. Voor het bepalen van de toltarieven accepteert de Europese Commissie dat de kosten van alle onderdelen van het gehele infrastructuurnetwerk, alsmede de verkeersstromen, over het netwerk samengeteld worden om maximale gemiddelde toltarieven te becijferen. Deze tarieven zijn dan de zogenaamde “Infrastructuurheffing” uit de Europese Tolrichtlijn.

Toldifferentiatie

Het differentiëren van tol op de Scheldetunnels is theoretisch mogelijk via het gecombineerde gebruik van de “externe kostenheffing” en eventueel de “regulerende heffing” (of ‘congestietaks’, zie art. 9(1a) van de tolrichtlijn, specifiek gericht op het verminderen van verkeerscongestie of de milieu-impact), bovenop de “infrastructuurheffing”. De component “externe kostenheffing” is echter te klein om een significante differentiatie te bereiken. De component “regulerende heffing” wordt eerder gezien als een mogelijke oplossing voor de file –en milieuproblemen in de gehele stad of een gehele zone, zoals bijvoorbeeld de zone voor congestieheffing in Londen en Stockholm.

Toldifferentiatie kan toegepast worden om optimale verkeersstromen te bereiken zolang het non-discriminatiebeginsel niet wordt geschonden. Belgische voertuigen mogen dus op geen enkele manier bevoordeeld worden ten opzichte van buitenlands wegverkeer.

DG Move geeft anderzijds wel de mogelijkheid om toldifferentiatie aan te brengen binnen de component “infrastructuurheffing” zelf. Een differentiatie tot maximaal 75% van het gemiddelde voor het verbonden infrastructuurnetwerk is toegelaten. DG Move gaat er tevens mee akkoord om desgewenst ook de Kennedytunnel te beschouwen als onderdeel van het verbonden infrastructuurnetwerk. Dit maakt dat er op een vrij eenvoudige wijze een gedifferentieerde tol kan worden toegepast op de Scheldekruisingen, zolang de gemiddelde maximale tarieven voor het geheel van het verbonden infra-netwerk gerespecteerd blijven en de sluitende financiering via de geïnde tolgelden gegarandeerd blijft.

Structurering

Wanneer de Oosterweelverbinding in gebruik wordt genomen, start een tolregime voor de Scheldekruisingen, die als verbonden infrastructuurnetwerk verkeerskundig een samenhangend geheel vormen.

Met deze structuur zijn de uitgaven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en het beheer van de Scheldekruisingen 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 geheel loopt integraal over de Vlaamse ESR-boekhouding. Tijdens de uitvoering houdt dit een ESR-aanrekening van de kosten in. Tijdens de exploitatie ontstaat een ESR-inkomst. De exploitatie op basis van tol legt de kost bij de gebruiker van de infrastructuur en laat BTW-af trek toe. 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.

De bijdragen van de stad Antwerpen en de Antwerpse haven voor in totaal 350,3 mln Euro, worden geheroriënteerd naar (i) projecten die de leefbaarheid van de stedelijke regio verbeteren, zoals bijkomende overkappingen en investeringen in het publieke domein om het potentieel van overkappingen ten volle te benutten, en (ii) investeringen die bijdragen in het tot stand komen van een duurzame modal shift.

Het Politiek Stuurcomité van 22 oktober 2015 heeft de beleidsnota betreffende deze heroriëntering goedgekeurd. De overeenkomst tussen de betrokken partijen (Vlaamse gewest, stad Antwerpen, Antwerpse haven, BAM) wordt momenteel uitgewerkt.

In het kader van de Oosterweelverbinding worden ook de volgende werken uitgevoerd en gefinancierd door BAM:

- IJzerlaanbrug
- Sanering, ruimen van wrakken en realisatie van een nieuwe afwatering naar het Asiadok
- Dragende structuur van de overkapping aan het Sportpaleis

Verder maken alle onteigeningen en nutsleidingen integraal deel uit van de Oosterweelverbinding.

2.8. Risicobeheersing

2.8.1. 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 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 (bv. vooruitschuiven van risicovolle activiteiten). De planning wordt als dus risicogestuurd beheerd.

2.8.2. Risicomanagement

BAM hanteert voor het risicobeheer de beproefde RISMAN-methodologie. Deze methodologie is bij BAM stapsgewijs ontwikkeld tot een volwaardig risicomanagement-systeem dat doorwerkt in alle activiteiten van de projectorganisatie, de studie bureaus en de aannemers. Risicobeheer is dan ook sterk verweven met de andere processen zoals Systems Engineering, de methodologie die wordt toegepast om alle ontwerpkeuzes traceerbaar vast te leggen en aantoonbaar te maken dat het ontwerp voldoet aan de eisen van de belanghebbenden. Risicobeheer zorgt zo op alle vlakken voor een bewuste omgang met onzekerheden en laat toe om kosten en baten van beheersmaatregelen af te wegen waardoor een kostenefficiënte risicobeheersing mogelijk is.

Risicobeheer komt ook terug in het kader van de “Leidraad organisatiebeheersing bij de Vlaamse Overheid.” Deze leidraad beschrijft een methode om de mate van beheersing van de organisatie te evalueren en biedt een meer concreet kader voor risicobeheer. Sinds 2013 past BAM deze Leidraad op vrijwillige basis toe om de aantoonbaarheid van de beheersing en dus onrechtstreeks ook de goede werking van het risicobeheersingssysteem te verhogen.

Het Auditcomité heeft op haar zittingen van 16 maart 2015 en van 7 juli 2015 de aanpak, resultaten en doelstellingen van deze beheerssystemen besproken. Vervolgens is dit onderwerp ook op de Raad van Bestuur van 16 oktober 2015 toegelicht en besproken. Beide organen hebben kunnen concluderen dat het risicobeheersingsproces van BAM effectief is. Het systeem heeft zijn meerwaarde reeds bewezen met onder andere de resultaten van de bouwproefput aan het Noordkasteel (geotechnische karakteristieken van het glauconiehoudend zand en de Boomse klei), de aanvaarbescherming voor de kanaaltunnels, de dading met Noriant en de onderbouwing van risicovoorzieningen in de uitvoeringsramingen.

Waar het risicobeheersingsproces momenteel voldoet, zal dat zonder aanpassing niet noodzakelijk het geval zijn in de toekomst. BAM zal haar systeem daarom verder blijven ontwikkelen zodat het in de volgende ontwerpfases en bij de opmaak van de bestekken het nodige inzicht verschaft voor onder andere de toewijzing en verzekering van risico's. Daarnaast dient het systeem het mogelijk te maken om op efficiëntere wijze de risico's van het toenemend aantal betrokken partijen te integreren. Risicobeheer heeft immers enkel toegevoegde waarde als het inzicht geeft en helpt om onderbouwde keuzes te maken gedurende de hele levenscyclus van het project.

BAM past voor het ontwerp – en nadien voor de realisatie – Systems Engineering toe. Deze systematiek vertaalt klanteneisen naar producteisen en productspecificaties doorheen de detaillering van het ontwerp, en maakt voor elke stap een validatie van de originele klanteneisen mogelijk. Deze systematiek maakt enerzijds de complexiteit beheersbaar, en laat anderzijds toe om stapsgewijze gedurende het ontwerpproces met de betrokken stakeholders na te gaan of hun eisen correct in het ontwerp verwerkt zijn. De bewuste en traceerbare omgang met eisen van stakeholders maakt het voor BAM mogelijk om onvermijdelijke wijzigingen snel inzichtelijk te maken, en pro-actief ermee rekening te houden.

De afspraken met de stakeholders worden vervolgens in protocols of overeenkomsten vastgelegd. Deze overeenkomsten bepalen ook de wijze waarop er met wijzigingen zal worden omgegaan.

Bilateraal overleg, de diverse stuurgroepen, de Projectleider en het Politiek Stuurco-mité vormen een werkbaar geheel om eventuele knelpunten ten aanzien van gewijzigde klanteneisen uit te klaren. Bepalend is bovendien het Taakstellend Budget dat de Vlaamse Regering in September 2010 heeft bepaald voor de Oosterweelverbinding.

2.9. Kwaliteitsbeheersing

De kwaliteit van de infrastructuur wordt in eerste instantie bevorderd door een goed ontwerp. Zowel bij de gunning van de studiebureaus als bij de aansturing ervan zijn kwaliteit en expertise richtinggevend criteria. Het ontwerp krijgt stapsgewijze vorm in duidelijk afgescheiden en apart beoordeelde fases (fase Concept, fase Voorontwerp, fase Definitief Ontwerp, fase Bestek). Diverse audits begeleiden en sturen het ontwerp, zoals ondermeer inzake tunnel- en verkeersveiligheid, robuustheid ten aanzien van (verkeers)calamiteiten, de toepassing van Systems Engineering, e.d.m. Per fase worden de klanteneisen met de stakeholders gecontroleerd. Om een efficiënte exploitatie en onderhoud van de infrastructuur te garanderen, zijn de toekomstige infra-structuurbeheerders nauw betrokken bij het ontwerp. Dit garandeert een levenscyclusbenadering waarbij niet alleen naar de investeringskost maar naar de totaal kost van de infrastructuur over zijn volledige levensduur gekeken wordt.

De concrete besteks- en contractbepalingen volgen een “Engineer&Construct (E&C)” aanpak: de opdrachtnemer staat in voor de engineering van het definitieve ontwerp, en kan zo de eigen know-how inzake uitvoering inbrengen. Concrete bepalingen leggen de specificaties en kwaliteitseisen vast, en definiëren mijlpalen, op basis waarvan de opdrachtnemer vergoed wordt. Met deze mijlpaalvergoedingen ervaren de opdrachtnemers een sterke interne druk om planning en kwaliteit te beheersen. Het later dan voorzien bereiken van een mijlpaal door gebrekkige uitvoering of vertraging zal immers als rechtstreeks gevolg hebben dat de opdrachtnemer later kan factureren en dus meer moet voorfinancieren. Dit alles zonder dat BAM boetes moet opleggen of rechtszaken moet opstarten.

2.10. Maatschappelijk draagvlak

Het creëren van een maatschappelijk draagvlak begint met een goede communicatie en informatiedoorstroming naar de verschillende stakeholders. BAM heeft daartoe diverse initiatieven opgezet op verschillende niveaus:

- Lancering van de projectwebsite Oosterweelverbinding met uitgebreide info over het project
- Presentaties voor de bij het project Oosterweelverbinding betrokken colleges van burgemeester en schepenen
- Gerichte verspreiding van infobrochures en organisatie van infomomenten voor burgers van Antwerpen en deelgemeenten
- Presentaties voor organisaties, bedrijven, verenigingen, scholen in Antwerpen en deelgemeenten.

In bijlage vindt u een uitgebreide opsomming van deze initiatieven.

3. Minder Hinder

3.1. Aanpak

De geplande werken in Antwerpen en omgeving zullen onvermijdelijk een ingrijpende impact hebben op het verkeerssysteem in Antwerpen en omgeving. Om de aanpak van de werken optimaal te organiseren naar mobiliteitshinder toe werd de Stuurgroep Impact Management opgezet.

Op 12 december 2014 vond de startvergadering plaats 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.

3.2. Coördinatie en Impact Management

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 stuurgroep impactmanagement. BAM coördineert het afstemmen van de verschillende werken in samenspraak met de betrokken partners. De voornaamste werven en projecten 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 (Stad Antwerpen, AWV, De Lijn, NMBS, weg –en verkeerspolitie, nutsleidingen, gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen, NV De Scheepvaart) 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, in onwillekeurige volgorde, 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. 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 en wordt gecoördineerd door BAM. De uitvoering van de zachte maatregelen wordt gecoördineerd door de Stad Antwerpen. Een lijst met infrastructuurle maatregelen werd goedgekeurd door de ministeriële stuurgroep impactmanagement die samenkwam op 27 maart en 25 september 2015.

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 hoofdwegen
- Optimalisaties kruispunt Minister Delbekelaan – Theunisbrug
- Aanpassing wegnis in functie van aanleg open helling Turnhoutsepoort

Voor nagenoeg alle maatregelen werd het studiewerk verder gezet en verschillende maatregelen staan op de korte termijn gepland voor uitvoering of werden reeds deels uitgevoerd. De eerstvolgende projecten die zullen worden uitgevoerd zijn de optimalisatie van het kruispunt Minister Delbekelaan – Theunisbrug, het koppelen van de trams en de aanpassing van de verkeersregelininstallatie.

Ook de uitbreiding van de P+R capaciteit is momenteel in volle voorbereiding. Met name voor de P+R Wommelgem, Merksem keizershoek en de Havanasite werden reeds een mober opgemaakt, terwijl deze voor Linkeroever is opgenomen in de project MER. Daarnaast werd ook de opmaak van de architecturale vormgeving opgestart. Aangezien de NMBS het niet opportuun acht om de treinbediening van de stopplaats Wolfstee te verhogen, is de bouw van een parkeergebouw ter uitbreiding van de P+R Wolfstee niet verder wenselijk.

Ondertussen werden de eerste tien quick-wins volledig uitgevoerd. Van de originele lijst met 33 quick wins werden er elf geschrapt als quick win aangezien ondertussen duidelijk is dat deze geen impact zouden hebben, een te hoge kost hebben ofwel er ondertussen andere projecten gepland staan die de desbestreffende verkeersproblematiek reeds aanpakken. De uitvoering van de overige 12 quick wins wordt in de mate van het mogelijke in 2016 ingepland. Een overzichtlijst met de meest recente stand van zaken werd toegevoegd als bijlage.

Kaderend in de globale Minder Hinder aanpak voor het MP 2020 worden in 2016 door BAM volgende werkzaamheden opgestart/verder doorgevoerd:

- Voorbereidende werken in het kader van de OWV (aanleg afwateringskanaal, bouw pompstation t.h.v. Schijnpoort)
- Heraanleg van de Noordersingel
- Werken Brabo 2
- Heraanleg IJzerlaan en IJzerlaanbrug

Door een aanpassing van de wegmarkering en door het omdraaien van pijlen boven de snelweg werden de files op de ring van Antwerpen ter hoogte van de aansluiting met de E19 en A12 's ochtends minder lang.

Zachte flankerende Maatregelen

Op het niveau van de partners voor impactmanagement werd in het derde kwartaal ingezet op de ontwikkeling van harde en zachte flankerende maatregelen en op de uitwerking van de communicatie rond de bereikbaarheid van de Antwerpse regio.

In dit kader besliste MOW om twee bereikbaarheidsmanagers te subsidiëren. Een daarvan dient te focussen op het bedrijfsleven in de Antwerpse regio en wordt ingebed bij VOKA. De andere dient te focussen op zelfstandige ondernemers en de grote publiekstrekkende organisaties en wordt ingebed bij de stad.

In het kader van een Europese subsidieaanvraag (CIVITAS) werd samen met alle partners impactmanagement het PORTIS-voorstel uitgewerkt en ingediend. Dit voorstel omvat een pakket van beleidsvoorbereidende, faciliterende en sensibiliserende maatregelen die passen in de geplande minderhinderaanpak. In maart 2016 wordt duidelijk of deze Europese subsidie is toegekend.

De bereikbaarheid van de Antwerpse regio is gegarandeerd door alternatieve vervoersmodi en -routes en door een waaier van begeleidende maatregelen:

- Voor de uitrol van de zachte flankerende maatregelen heeft de stad Antwerpen twee expertisebureaus aangetrokken die mee de B2C- (gericht op particulieren) en de B2B-strategie (gericht op bedrijven) helpen concretiseren en vormgeven. Voor beide sporen is een proces opgestart waarbij ook de publieke partners werden betrokken. Zo werd hiervoor een kernteam opgestart waarin zowel de stad, als het havenbedrijf en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel zijn vertegenwoordigd.

- Ondertussen zijn er reeds voor verschillende projecten bereikbaarheidskaarten- en fiches opgemaakt: bv. de werken Vaartkaai en Brouwersvliet. Het raamcontract is ook door andere partners gebruikt zoals voor de werken op het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan (BAM).

Er wordt ingezet op heldere bereikbaarheidscommunicatie: “Slim naar Antwerpen”:

- De partners valideerden de creatieve lijn ‘Slim naar Antwerpen’. Hiervoor ontwikkelde het strategische marketingsbureau van de stad Antwerpen vervolgens een beperkte huisstijlgids en een eerste beeldenreeks die momenteel wordt ingezet in een outdoor- en advertentiecampagne. Hierbij is ingezet op de promotie van de e-fiets, comodale verplaatsingen, en thuis- of flexwerken. In de loop van 2015 worden er ook beelden ontwikkeld voor de promotie van het openbaar vervoer.
- Samen met BAM, De Lijn, AWV, de NMBS en de provincie Antwerpen werd op 7 september 2015 een netwerkevent georganiseerd voor de 58 omringende lokale besturen. De districtsbesturen werden een tweede keer benaderd. In 2016 worden de omringende lokale besturen opnieuw benaderd.
- De bestaande stedelijke subsite ‘SlimnaarAntwerpen.be’ is verder verrijkt en aangevuld met extra lagen op de stadsmap binnen A-stad. Daarnaast is ook de ontwikkeling van een nieuwe website met enkele verkeersapplicaties opgestart.

4. ‘Overkapping’

4.1. Aanstelling intendant

Via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande aankondiging gingen we op zoek naar een ‘Intendant voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 –Ring om Antwerpen’. Op 27 november werd de gunningsbeslissing aan alle kandidaten meegedeeld. Na de standstill-periode van 15 dagen waarin de kandidaten die de opdracht niet kregen een schorsingsverzoek bij de Raad van State kunnen indienen, zal deze opdracht worden toegewezen. De intendant zal zijn activiteiten begin januari 2016 starten.

Deze intendant zal in een eerste fase, op basis van een grondige analyse en een uitgebreid participatieproces met alle stakeholders, een ambitienota opmaken voor de volledige ringzone. Vervolgens zullen op basis van deze ambitienota masterplannen worden opgemaakt voor deelgebieden.

4.2. Aanpak onderzoek verkeerssysteem en technische randvoorwaarden voor overkapping R1

In het kader van de opdracht aan de Intendant zijn enkele belangrijke uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd. Hierbij kregen AWV en BAM opdracht om een vereenvoudigd verkeerssysteem op de Antwerpse Ring buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding uit te tekenen en de technische randvoorwaarden voor overkapping in kaart te brengen.

In de relatie van dit verkeerssysteem tot de overkapping, dient rekening gehouden te worden met de ambitie om de overkapping van de volledige ring te realiseren, en dat een gefaseerde aanpak dit niet mag hypothekeren.

Hiervoor moeten de technische randvoorwaarden in kaart gebracht worden, zodat elke ingreep op de R1 hiermee rekening kan houden.

Het is daarbij niet het doel om tot één verkeerssysteem te komen, maar eerder om enkele stabiele verkeersscenario's te bepalen, voldoende om de technische haalbaarheid en de ruimtelijke impact te kunnen bestuderen.

De stappen en timing van dit onderzoek worden met het proces "Intendant" afgestemd, teneinde vorm te geven aan de taakstelling van BAM/AWV enerzijds en van de Intendant anderzijds.

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

5.1. 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.

5.2. Agentschap Wegen en Verkeer

5.2.1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

In het kader van het project 'Meten in Vlaanderen' wordt het Vlaamse hoofdwegennet uitgerust met meet- en detectieapparatuur. De laatste 3 installaties van de laag netwerkmanagement werden gerealiseerd. In het voorjaar van 2015 werden de resterende installaties van fase 1 gerealiseerd. De 2e fase werd intussen opgestart.

Op de E19 tussen Loenhout en Brasschaat plaatsen we dynamische borden ter hoogte van de complexen en installeren we een uitbreiding van meetpunten per rijstrook naar een dichtheid van 1500m. Dit alles is vandaag bijna volledig operationeel. Op de E34 tussen Parking Vorselaar en Ranst installeren we dynamische borden ter hoogte van de complexen en wordt het aantal meetpunten per rijstrook uitgebreid naar een dichtheid van 1500m. Deze werken worden in het 4e kwartaal van 2015 uitgevoerd.

5.2.2. 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.

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.

Ook projecten van andere beleidsdomeinen (bv. Ruimte Vlaanderen) of federale actoren (bv. Infrabel) vallen onder deze coördinatie.

E34/E313

De goedkeuring van het Plan-MER wordt rond de jaarwisseling verwacht. De goedkeuring van het Plan-MER was medio 2015 verwacht. Deze deadline werd niet gehaald ten gevolge van een advies van het Agentschap Natuur en Bos (ANB). Mogelijke oplossing wordt onderhandeld met ANB. Vervolgens moet de project-MER procedure opgestart worden.

A102 / R11bis

Het Plan-MER voor de A102/R11bis is opgestart in augustus 2013. In september 2013 vonden een uitgebreide informatiecampaagne 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 eerste richtlijnenvergadering vond op 10 maart 2014 plaats.

De volgende stap bestaat nu uit een grondige uitwerking van de discipline mobiliteit, met inbegrip van een grondige analyse met behulp van het provinciaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum. Op basis hiervan kunnen de ingesproken alternatieven getrechterd worden. Deze voorafgaande trechtering is aangewezen omdat het parallel uitwerken van alle disciplines van een MER omwille van de complexiteit van de ruimtelijke context een verregaande technische uitwerking vereist met een onhaalbare impact op budget en serieuze consequenties wat betreft timing.

Een eerste trechtering werd verankerd in de ondertussen tweede aanvullende richtlijnen. Deze werden op 24 oktober 2014 bekend gemaakt.

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

5.2.3. Brug Geel Oevel

Dit project is afgerond.

5.2.4. Waasland

De drie deelprojecten zijn: Oostelijke Tangent, Verbindingsweg E34-N70 en parallelwegen langs de E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht. Deze projecten werden door de intercommunale Interwaas in mei 2008 gepresenteerd in de studie 'Mobiliteit in het Waasland'.

Het GRUP voor de Oostelijke Tangent wordt in december op de Vlaamse Regering gebracht en kan in het voorjaar van 2016 vastgesteld worden. Het project voor de realisatie van de verbindingsweg E34-N70 werd voorlopig nog niet opgestart.

Nu met de vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding vaststaat dat voor het BAM-tracé werd gekozen kan de plan-MER voor het doortrekken van de parallelwegen langs de E17 tot Zwijndrecht op basis van deze keuze opgestart worden. Dit plan-MER voor de parallelwegen zal rekening houden met de mobiliteitsstudies die in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding werden uitgevoerd. De te onderzoeken pistes zijn de volgende: doortrekken van de parallelwegen tot aan het knooppunt Oosterweelverbinding of doortrekken tot het tankstation in Kruike en daar overgaan naar een vierde rijstrook op de

E17. De procedure voor de aanbesteding van de plan-MER studie voor de uitbouw capaciteitsuitbreiding op de E17 tussen St-Niklaas en Kruikebeke wordt in 2015 voorbereid. De plan-MER studie zelf zal (na aanbesteding) in 2016 gestart worden ook een GRUP moet opgemaakt worden en er onteigeningen moeten gebeuren. De verdere voortgang van het project Oosterweelverbinding wordt in het kader van dit project verder opgevolgd, aangezien er een belangrijke afhankelijkheid bestaat tussen beide projecten.

5.2.5. N49

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

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke en de mogelijke omleidingsweg rond Lembeke is het definitieve plan-MER goedgekeurd in oktober 2015. In 2016 wordt de procedure tot opmaak van een gewestelijk RUP gestart.

De opdracht voor de bouw van de tunnel N455 onder N49 te St. Laureins werd na openbare aanbesteding gegund, en de eerste fase (aanpassing ten zuiden van de N49) is op 21 september 2015 aangevat. Begin 2016 wordt gestart met de effectieve aanleg van de tunnel, dit werk zal duren tot voorjaar 2017.

Voor het uitgebreide projectgebied tussen de Vakebuurtstraat in Maldegem en de Hoornstraat in Damme is de voorontwerpstudie verdergezet. Het geotechnisch onderzoek is lopende.

Dit projectgebied omvat het deelvak tussen de Passiedreef en de Noordlaan te Maldegem, en omvat de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering. In het kader van de ombouw van de N49 werd een ander mobiliteits- en ontsluitingsprobleem in die regio aangekaart, dat niet wordt opgelost bij de ombouw van de N49 volgens het bestaande streefbeeld. Daarom werd op vraag van alle actoren, een bijkomende mobiliteitsstudie voor Maldegem en Damme uitgevoerd. Op basis van de bevindingen en resultaten van dit onderzoek, werd het voorontwerp voor de ombouw aangepast en daarmee werd de problematiek van de ontsluiting van Maldegem en Damme opgelost (door aanpassing van de parallelweginfrastructuur). Dit aangepaste voorontwerp werd begin oktober 2015 goedgekeurd.

Er is een project-MER studie vereist voor het gehele project tussen de Vakebuurtstraat te Maldegem en de Hoornstraat te Damme. Nu het voorontwerp is goedgekeurd, is de studieopdracht voor het project-MER in aanbesteding gebracht. De uitvoering van de studie zal in 2016 gebeuren.

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.

5.2.6. 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 zijn gestart op 28 september 2015. Hiervoor was 12,5 miljoen euro voorzien op het programma 2014 en het project werd vastgelegd op het investeringsprogramma voor circa 11 miljoen euro.

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.

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 eind 2014 een bestek gepubliceerd. 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 werd opgestart. De opening van de biedingen vond plaats op 20 november

Het fietssnelwegenplan kan een mogelijk relevante invloed hebben op de kostprijs van het PPS-project. In functie van de geplande fietssnelweg langsheen de R4 Oost, zijn bijkomende kunstwerken te realiseren. De invloed op de kostprijs en timing kan momenteel nog niet begroot worden aangezien deze zaken nog volop in onderzoek zijn.

5.2.7. Spaghettiknoop

De start van de ondersteunende studie en de opmaak technisch voorstudie, voorafgaand aan de MER-procedure, werd aanbesteed en werd medio 2014 opgestart. Op dit moment is er een beginnende consensus tussen de partijen over het ontwerp, dit moet echter nog getoetst worden op capaciteit. Bedoeling is uiterlijk begin 2016 te landen met een voorkeursconcept. Momenteel veronderstelt men dat enkel een project-MER nodig is, aangezien er geen bestemmingswijziging noodzakelijk is. Deze MER-procedure kan in 2016 opgestart worden. Eenmaal de inrichtingsprincipes duidelijk zijn en als bekend is hoe de ontsluiting van Blue Gate kan verlopen, dan kan dit worden opgenomen in een realisatieconvenant Blue Gate.

5.2.8. 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 is over het locatiealternatief in het MER A102/R11.

5.2.9. 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 weg is in intussen in gebruik genomen. De beplantingswerken zijn nog uit te voeren (in huidig plantseizoen). . 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.

5.3. De Lijn

Aan de hand van de MKBA's werden de juiste prioriteit bepaald voor de tramprojecten. Beslist werd de tramuitbreidingen Mortsels – 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 in december 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. Het bestek is in opmaak en kan in januari 2016 gepubliceerd worden. De uitvoeringstermijn wordt ingeschat op 9 maanden.

5.4. 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

5.4.1. Bruggen overgedragen door BAM aan nv De Scheepvaart

Het deelproject Verhogen bruggen Albertkanaal binnen het Masterplan heeft tot doel alle bruggen over het Albertkanaal die nog niet over een doorvaarhoogte van 9,10 m beschikken te herbouwen of aan te passen. In het kader van de herbouw of aanpassing worden ook de versmallingen van het Albertkanaal ter plaatse van deze bruggen weggenomen.

De finaliteit van het project is

- Het Albertkanaal wordt toegankelijk voor containerbinnenvaart met 4 lagen
- Het Albertkanaal wordt beter toegankelijk voor Short Sea Shipping en voor het transport van ondeelbare elementen
- De veiligheid op Albertkanaal verhoogt door het verbreden van het Albertkanaal ter hoogte van de te herbouwen bruggen
- Door de combinatie van de verhoogde bruggen en de verbreding van het Albertkanaal verbetert de doorstroming van de binnenvaart

Thans zijn volgende bruggen/deelprojecten al gerealiseerd :

- Noorderlaanbrug
- Spoorbruggen Antwerpen
- Houtlaan Wijnegem
- Brug Oelegem I
- E34 bruggen Ranst
- Brug Viersel
- Brug Grobbendonk
- Brug Herentals-Olen
- Sluisbrug Olen
- Brug Oevel-Punt
- Brug Meerhout-Veedijk

Het globale rendement van het project zal worden bereikt wanneer alle bruggen zullen zijn verhoogd (streefdatum 2020). De gerealiseerde deelprojecten zorgen evenwel nu al voor een partiële verbetering van de doorstroming van de binnenvaart en de veiligheid. Als afgeleid effect is te vermelden dat bij de herbouw van de bruggen bijzondere aandacht gaat naar het verbeteren van de voorzieningen voor trage weggebruikers en aansluitingen op het wegennet.

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.

Voor de herbouw van de brug Deurne-Bal zijn begin 2015 bijkomende (FFEU-) kredieten vrijgemaakt met het oog op een versnelde uitvoering. De aanbesteding vond plaats op 19 november 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.

5.4.2. Bijkomende bruggen geactualiseerde Masterplan 2020

Algemeen

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. Er is gekozen om het project in 2 clusters op te splitsen. Cluster 1 omvat 7 bruggen, waaronder 3 bruggen uit het Masterplan 2020 (Herentals-Lier, Geel-Stelen en brug Eindhout), Cluster 2 omvat 8 bruggen waaronder 4 bruggen uit het Masterplan (Hoogmolenbrug Schoten, brug Oelegem II, brug Herentals-Herenthout en brug Meerhout-Vorst).

Op 17 juli 2015 heeft de Vlaamse Regering beslist :

- het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal te erkennen als PPS-project conform het PPS-decreet.
- nv De Scheepvaart en Via-Invest op te dragen om de selectieleidraad in de markt te plaatsen om te beslissen welke kandidaten in de volgende fase uitgenodigd worden om een offerte in te dienen en aan de onderhandelingen deel te nemen. Voorafgaand aan het uitsturen van het bestek aan de geselecteerde kandidaten moet een positief INR-advies bekomen worden teneinde zekerheid te hebben over de ESR-neutraliteit van het project.

- nv De Scheepvaart en Via-Invest te gelasten met het voorleggen van een voorstel tot gunningsbeslissing aan de Vlaamse Regering
- de Vlaamse Minister voor Mobiliteitsbeleid en Openbare Werken en Vervoer te gelasten met de verdere uitvoering van deze beslissing

Op 10 augustus 2015 werd de selectieleidraad voor de eerste PPS-cluster in de markt geplaatst. De selectiedossiers werden op 9 oktober 2015 ontvangen. Na beoordeling van deze selectiedossiers zal een selectiebeslissing met aanduiding van de geselecteerde kandidaten gebeuren (voorzien december 2015).

Op 1 oktober 2015 werd een adviesvraag aan het INR uitgestuurd met de vraag om te oordelen over de ESR-neutraliteit van het project.

Intussen is nv De Scheepvaart verder bezig met de opmaak van de opdrachtdocumenten voor de eerste PPS-Cluster. Het uitsturen van het bestek naar de geselecteerde kandidaten en de opstart van de offertefase worden gepland in december 2015.

De meerkost voor het verplaatsen van gasvervoerleidingen die interfereren met de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal bedraagt maximaal 6,45 miljoen euro.

Algemeen : TEN-T Subsidies

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om een subsidie van 74 miljoen euro toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal” en “Verbreiding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen”. Hiervan worden 48.805.600,00 euro voorzien voor het project “Verhoging bruggen Albertkanaal”. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd wordt een subsidie van 40 % toegekend. Voor de PPS-projecten wordt geen subsidie toegekend.

Specifiek

De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul is in uitvoering;

De aanbesteding voor de herbouw van de brug in Massenhoven vindt plaats op 4 december december 2015.

De bouwvergunningaanvraag voor de herbouw van de bruggen Herentals-Lier, Geel-Stelen en Eindhout (allen PPS cluster 1) werden in september 2015 ingediend.

5.5. Afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)

5.5.1. Royerssluis

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. 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.

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 eind 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 start van de werken voor de bouw van een nieuw pompstation is gepland in 2016. Na de voorontwerpstudie in 2013 wordt in 2014 het ontwerp uitgewerkt voor de 36 meter variant. Deze studie zal eind 2015 afgerond zijn, zodat het bestek kan worden gefinaliseerd tegen eind 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 studiebureau bekeken. Een afstemming van de timing van beide werken op elkaar is zeker aangewezen.

5.6. Fietsprojecten

In het Masterplan 2020 werden de opgestarte fietsprojecten behouden en uitgebreid met 5 bijkomende routes. 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 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk kunnen voor maximaal 80% van de bouwkost (40% door de provincie en 40% door het Vlaams Gewest) worden betoelaagd via het Fietsfonds.

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. Voor aanzienlijke delen zijn er interacties met bijvoorbeeld herinrichting van dorpskernen, rioleringen. Het initiatief voor de realisatie ligt bij de wegbeheerders, namelijk (meerdere) lokale besturen.

De Provincieraad van de provincie Antwerpen keurde op 26 februari 2015 de aanleg van de fietsostrade Antwerpen-Lier unaniem goed. De provincie Antwerpen heeft in het najaar van 2015 een studiebureau aangesteld om de ontwerpplannen op te maken. De uitvoeringstermijn voor het totale ontwerp bedraagt 2 jaar maar mogelijk kunnen enkele onderdelen al eerder uitgevoerd worden.

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 timing van de (her)aanleg van het jaagpad wordt bepaald in functie van de timing voor de herbouw van de bruggen en de verbreding van het Albertkanaal.

Het plan-MER voor de uitvoering van de verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen werd conform verklaard. Vervolgens werd een ontheffing van gRUP en project MER aangevraagd en verkregen.

Heden is de verbreding van het Albertkanaal in de bocht van Merksem tussen de Theunisbrug en de IJzerlaanbrug in uitvoering. De heraanleg van het jaagpad in de bocht van Merksem zit vervat in deze aanneming en de voltooiing situeert zich medio 2017.

De werken aan de IJzerlaan inclusief de bouw van de fietsbrug zijn opgestart..

De vervollediging van het 'Ringfietspad' heeft sterke interactie met tal van bovenlokale (Masterplan-) projecten zoals o.a. Oostwerweelverbinding, IJzerlaanbrug en Spaghettiknoop. Tot slot is er een interactie met het onderzoek onder leiding van de intendant naar het verhogen van de leefbaarheid en stedelijke kwaliteit van de omgeving van de Antwerpse Ring.