



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 10
30 mei 2016 (2015-2016)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Tiende 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
- Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Achtste voortgangsrapportage
- Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 6: Verslag
- Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Negende voortgangsrapportage
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Masterplan 2020
Voortgangsrapportage

2 juni 2016

INHOUD

A.	<u>Wegeninfrastructuur</u>	8
1.	<u>Oosterweelverbinding</u>	8
1.1.	Planning	8
1.1.1.	Algemeen	8
1.1.2.	Vergunningen	8
1.1.3.	Ontwerp.....	8
1.1.4.	Aanbesteding.....	9
1.1.5.	Andere werken in kader van het Oosterweelproject	10
1.1.6.	Uitvoering.....	10
1.1.7.	Kritieke pad	11
1.2.	Lopende werven kaderend in realisatie OWV	12
1.2.1.	Werken omgeving Schijnpoort	12
1.2.2.	Nieuw pompstation voor het Groot Schijn	12
1.2.3.	Heraanleg Noordersingel.....	12
1.2.4.	Kruispunt Schijnpoortweg en Noordersingel.....	12
1.2.5.	Aansluiting site Spoor Oost.....	12
1.2.6.	Fasering Van de Werken	13
1.2.7.	Werken IJzerlaan/IJzerlaanbrug	13
1.2.8.	Sanering Lobroekdok	13
1.3.	Aanbestedingsstrategie Oosterweelproject.....	13
1.3.1.	Aantal en omvang opdrachten	14
1.3.2.	Afzetlocaties grond.....	17
1.3.3.	Marktverkenning	17
1.3.4.	Gunningswijze	18
1.4.	Besluitvorming dossier Linkeroever	19
1.4.1.	Inleiding.....	19
1.4.2.	Project verloop.....	20
1.5.	Financiering.....	21
1.6.	Maatschappelijk draagvlak.....	22
1.7.	Duurzaamheid en innovatie	22
1.7.1.	Inleiding.....	22
1.7.2.	Duurzaamheidsaspecten reeds meegenomen in ontwerp	22
1.7.3.	Duurzaamheidsaspecten en innovatie op te nemen in de bestekken	23
2.	<u>Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)</u>	23
3.	<u>Poort Oost</u>	24
3.1.	E34/E313	24
3.2.	A102 / R11bis.....	24
4.	<u>Waasland</u>	24
5.	<u>N49</u>	25
6.	<u>R4 Gent</u>	26
7.	<u>Spaghettiknoop</u>	26
8.	<u>Doortrekking N171</u>	27
B.	<u>Watergebonden infrastructuur</u>	27
1.	<u>Bruggen Albertkanaal</u>	27
2.	<u>Roverssluis</u>	29
C.	<u>Openbaar vervoer</u>	30
1.	<u>Noorderlijn</u>	30
2.	<u>Zuiderlijn</u>	31
3.	<u>Openhelling Turnhoutsepoort</u>	31

D.	<u>Fietsinfrastructuur</u>	31
E.	<u>Minder Hinder</u>	32
1.	<u>Stand van zaken</u>	32
1.1.	Infrastructurele maatregelen	32
1.2.	Coördinatie werken	33
1.3.	Aanpak Park & Ride	34
1.3.1.	Context	34
1.3.2.	Park & Ride: algemeen	34
1.3.3.	P&R Linkeroever	34
1.3.4.	P&R Luchtbal	35
1.3.5.	P&R Merksem	35
1.3.6.	P&R Wommelgem	35
1.3.7.	Financiering en exploitatie P&R	36
1.3.8.	Exploitatie: Tarieven	36
1.3.9.	Exploitatiemodel	36

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

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie mei 2016
- Bijlage 4: Overzicht quick wins

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, 11 juni 2015 en 10 december 2015 volgden de eerste negen voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een tiende voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 10 december 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 Scheldekrusing te bouwen. Eveneens in uitvoering van het Masterplan versterken we het aanbod aan alternatieve mobiliteitsoplossingen door sterk in te zetten op de interactie tussen de verschillende netwerken voor openbaar vervoer, vracht, water, fiets en weg.

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.

Een realistische planning van de projecten die deel uitmaken van het Masterplan 2020 vertrekt van de uitvoeringsplanning van de werken aan de Oosterweelverbinding, de werken aan Noorderlijn en de bruggen Albertkanaal. Deze werken zijn maatgevend en zullen de volgende jaren het verkeerssysteem in de Antwerpse regio grondig beïnvloeden. Andere grote werven worden afgestemd in functie van potentiële conflicten die ze met zich meebrengen.

Uitzondering hierop zijn die projecten die binnen een “Slim naar Antwerpen”-aanpak alternatieve oplossingen voorzien voor het gemotoriseerd vervoer en bijdragen tot een minder hinderaanpak. Nu deze maatgevende projecten in een operationele fase zijn terechtgekomen, wordt het mogelijk om een realistische planning en fasering op te maken voor andere MP 2020-projecten. Naast de zorg voor het blijvend bereikbaar houden van de stad en haven gaan we uit van het principe “werk maken met werk” en integreren we andere projecten in deze planning zoals bijvoorbeeld de Royerssluis.

Uiteraard wordt bij deze fasering daarnaast ook rekening gehouden met onder meer volgende elementen: de status van ontwerp en technische uitwerking van de projecten, de nog te doorlopen plannings- en vergunningsprocedures en de mogelijkheden van de markt en capaciteit van de overheid om projecten voor te bereiden en in uitvoering te brengen. Tenslotte willen we maximaal rekening houden met de leefbaarheidsprojecten (overkappingen) die de Intendant momenteel uittekent.

Deze fasering van de Masterplan 2020 projecten wordt momenteel voorbereid maar is nog niet geheel afgerond, onder meer omdat rekening dient gehouden te worden met de planning

van andere dan MP 2020-projecten die door AWW maar ook door andere overheden en private partijen in de Antwerpse regio worden gepland. In de projectfiches voor de wegenprojecten werd al wel rekening gehouden met deze fasering.

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 25 mei 2016 geactualiseerd.

A. Wegeninfrastructuur

1. Oosterweelverbinding

1.1. Planning

1.1.1. Algemeen

De planning (zie bijlage 1) geeft een geactualiseerd overzicht van de planning van alle voorbereidingen en procedures van het Oosterweelproject.

1.1.2. Vergunningen

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.

Het project-MER Linkeroever is lopende. De indiening van de ontwerp-MER bij de dienst-MER is gepland tegen begin juni 2016. Midden juni 2016 wordt de eindbeoordeling door de dienst-MER verwacht. Indien het goedgekeurd project-MER geen aanleiding geeft tot ingrijpende aanpassingen van het ontwerp dat nu wordt gemaakt, kan de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning in juli 2016 worden ingediend. De vergunning wordt dan verwacht in maart 2017.

Het project-MER Oosterweelverbinding is lopende. De indiening van de ontwerp-MER bij de dienst-MER is gepland tegen begin oktober 2016. Eind oktober 2016 wordt de eindbeoordeling door de dienst-MER verwacht. Indien het goedgekeurd project-MER geen aanleiding geeft tot ingrijpende aanpassingen van het ontwerp dat nu wordt gemaakt, kan de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning begin november 2016 worden ingediend. Deze vergunning wordt dan verwacht in augustus 2017.

De lopende MER-procedures kende een langere doorlooptijd dan initieel was ingeschat, vanwege de vele adviezen en een passend antwoord hierop, het onderzoek van de resulterende uitvoeringsvarianten en de complexiteit van het dossier.

1.1.3. Ontwerp

Het Voorontwerp van Linkeroever en de Scheldetunnel werd in december 2015 afgewerkt. In januari 2016 is de opmaak van het Definitief Ontwerp gestart, zodat dit ontwerpproces samen spoort met de planning van de Project-MER en resultaten uit deze procedure nog tijdig in het ontwerp geïntegreerd kunnen worden. Begin maart 2016 startten tevens de voorbereidingen voor de bouwaanvraag Linkeroever, de bouwaanvraag Scheldetunnel (dit laatste als deel van de bouwaanvraag Oosterweelverbinding) en de bestekken voor Linkeroever en Scheldetunnel.

Het Voorontwerp voor het gedeelte Rechteroever werd in november 2015 afgerond. De opmaak van het Definitief Ontwerp werd afgestemd op de timing van de project-MER. De fase definitief ontwerp werd in maart 2016 opgestart.

De ontwerpprocessen zijn afgestemd op de timing van de respectievelijke project-MERs, teneinde in het ontwerp rekening te kunnen houden met resultaten uit deze procedure, voor zover dit geen ingrijpende ontwerpinspanningen vraagt. Het proces voor de opmaak van de bouwaanvraag is geoptimaliseerd zodat, na goedkeuring van het project-MER, de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning kan vervolledigd en gefinaliseerd worden.

De opmaak van de bestekken voor de diverse deelprojecten wordt parallel opgestart. Dit om zo snel mogelijk na afwerking van het ontwerp en van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning, de beschikking te krijgen over het bestek voor de aanbestedingen.

1.1.4. Aanbesteding

De aanbesteding geschiedt op basis van een onderhandelingsprocedure. Op deze wijze kan maximaal nut gehaald worden uit de uitvoeringsvrijheden in de E&C (Engineering & Construct) - aanpak met optimalisatie naar uitvoering (termijn, minder hinder) en allocatie van risico's (fixed price, fixed terms). Deze procedure heeft een langere doorlooptijd. Dit werd deels opgevangen door het versnellen van de opmaak bestek en het optimaliseren van de procedure na BAFO.

De selectiefase loopt parallel met de opmaak van het bestek, zodat deze fase afgerond kan worden op het ogenblik dat het bestek beschikbaar is, en vervolgens de gunningsfase kan starten.

Voor de infrastructuurwerken Linkeroever is de selectiefase op 24 maart 2016 gestart met de aankondiging in het Bulletin der Aanbestedingen. In augustus 2016 is het bestek klaar en start de gunningsfase met de geselecteerde consortia. De omvang en complexiteit van het project vereist dat voldoende tijd ingebouwd wordt voor de fase van Eerste Offerte en de daaropvolgende onderhandelingsfase. De gunningsprocedure eindigt met contractsluiting in juli 2017.

Voor de Oosterweelverbinding gaat de selectiefase van start in juni 2016 voor het deelproject Scheldetunnel en voor de aanbesteding van de Verkeer- en Tunnel Technische Installaties (VTI). De gunningsprocedure voor deze onderdelen start in oktober 2016, wanneer de bestekken beschikbaar zijn. Contractsluiting is voorzien in oktober 2017.

De deelprojecten op Rechteroever gaan als twee percelen in één aanbesteding. Deze deelprojecten zijn de meest complexe, wat meer tijd vergt voor het ontwerp en de opmaak van het bestek, en er ook meer tijd dient ingebouwd voor de gunningsprocedure (fase Eerste Offerte en onderhandelingsfase). De selectiefase start in juli 2016, en de gunningsfase in november 2016, wanneer de bestekken beschikbaar zijn. Contractsluiting is voorzien in februari 2018.

Over de aanpak van de aanbesteding voor de Oosterweelverbinding is in april 2016 een marktverkenning gestart. Deze marktverkenning beoogt enerzijds de sector voor te bereiden op de grootschalige werken, anders feedback te vragen over een aantal uitgangspunten. Met de resultaten van deze marktverkenning kan dan vervolgens rekening gehouden worden bij het finaliseren van de Selectieleidraad en Bestek voor de diverse deelprojecten.

In 4 maart 2016 (Bulletin der Aanbestedingen) en 9 maart 2016 (Europees Publicatieblad) is tevens op basis van een concurrentiedialoog een oproep gelanceerd voor afzetlocaties voor overtollige gronden. Iets meer dan de helft van de overtollige gronden kan afgevoerd worden naar Rumst (4,5 miljoen m³), voor de andere helft zoekt BAM mogelijke afzetlocaties. De volumes zijn te groot om het vinden van afzetlocaties over te laten aan de aannemers.

Ten opzichte van het traject van de vergunningen is er een marge van twee tot drie maanden. Deze buffer is wenselijk om risico's op vertraging in het traject vergunningen op te vangen en te vermijden dat het aanbestedingsdossier hierdoor onderbroken moet worden.

1.1.5. Andere werken in kader van het Oosterweelproject

Voorafgaand aan de Oosterweelverbinding dienen een aantal werken te worden uitgevoerd. Benevens het slopen van gebouwen en constructies op benodigde terreinen en saneringen, betreft dit voornamelijk het verleggen van nutsleidingen, de bouw van leidingenkokers, afwateringskanalen en pompstations. Bij de uitwerking van deze werken is telkens nagegaan of deze konden gecombineerd worden met andere werken van het Masterplan of van de partners (werken-met-werken combineren).

- Noordersingel/Schijn : tegelijk met de aanleg van een afwateringskoker voor de R1, leidingenkokers en pompstations in zone Schijnpoort (voorbereidend werk Oosterweel), wordt in samenwerking met AWV en de stad Antwerpen tevens de Noordersingel heraangelegd.
- IJzerlaan/IJzerlaanbrug : samen met de aanleg van een nieuw afwateringskanaal voor Lobroekdok en de bouw van leidingenkokers onder de (toekomstig) ingesleufde R1, worden de IJzerlaan heraangelegd (samenwerking met de stad Antwerpen en AWV), de IJzerlaanbrug vervangen door een fietsbrug (Masterplanproject, zie hoofdstuk 1.2.7) en de kademuren op het verbrede gabariet van het Albertkanaal gebracht (NV De Scheepvaart).

Beide gecombineerde werken zijn inmiddels vergund, aanbesteed en in uitvoering.

Het verwijderen van de boten uit het Lobroekdok is lopende. Het verwijderen van de wrakken en de sanering van het Lobroekdok is in voorbereiding voor uitvoering vanaf einde 2016.

Andere voorbereidende werken zijn in voorbereiding voor uitvoering in 2017 en begin 2018 :

- de aanleg van een keerwand van het toekomstige bouwdok. Deze keerwand kan later door MBZ afgewerkt worden als kademuur en voordien fungeren als keerwand van het bouwdok aan het Boudewijnkanaal in Zeebrugge.
- het aanbrengen van leidingenkokers langsheen de Groenendaallaan onder de toekomstig ingesleufde R1,
- het aanbrengen van een vrij gabarit onder de spoorlijnen L25, L12 en L27 voor de conflictvrije aanleg van de kanaaltunnels en het reduceren van de hinder bij uitvoering,
- het aanbrengen van een zogenaamde aanvaarberm ter bescherming van de (aanleg van) de kanaaltunnels

1.1.6. Uitvoering

De uitvoeringsplanning van Linkeroever gaat uit van een uitvoeringstermijn van 4,5 jaar. De werken vangen aan in de zomer 2017 met prioritair de aanleg van de parallelweg en het P&R-complex op Linkeroever. De P&R is dan begin 2019 beschikbaar en bereikbaar. Het hoofdwegennet is in dienst tegen de lente van 2021, en het project integraal afgewerkt tegen begin 2022.

De uitvoeringsplanning van Rechteroever houdt rekening met een uitvoeringstermijn van 5,5 jaar exclusief voorbereiding en opstartperiode van de aannemer(s).

1.1.7. Kritieke pad

Het kritieke pad voor de planning Oosterweelverbinding wordt momenteel bepaald door de vergunningsprocedures en de studies. Om vervolgens tijdig tot aanbesteding over te gaan, dient ook de aanbestedingsprocedure beschouwd te worden.

Vergunningsprocedure

De project-MER's zitten op het kritieke pad en de doorlooptijd is krap maar wordt haalbaar geacht mits alle betrokken partijen er in slagen om binnen de vooropgestelde termijnen hun inbreng te doen. Indien uit deze procedure majeure aanpassingen zouden volgen, noopt dit tot bijkomend studiewerk met een impact op de timing van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de aanbesteding.

Juridische stappen zijn lopende tegen het "GRUP Oosterweelverbinding wijzigingen". Dit GRUP is definitief vastgesteld en biedt de wettelijke basis voor het afleveren van de bouwvergunningen. Er is nog een zekere tijds marge indien een juridische procedure zou leiden tot een negatieve uitspraak van de Raad van State: in de mate dat remediëring mogelijk is, dienen deze uitgevoerd voor het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning (voor Oosterweelverbinding nu gepland medio 2017). De infrastructuurwerken Linkeroever kunnen ook op basis van het vorige GRUP vergund worden. Juridische stappen tegen de stedenbouwkundige vergunning hebben mogelijk wel een rechtstreekse impact op de start van de werken.

Ontwerpproces

Het ontwerpproces zit in de definitieve fase. Dit proces is afgestemd op het vergunningentraject, maar is inzake timing zeer gevoelig voor last-minute wijzigingen of aanvullingen die bijkomend studiewerk vergen. Een verstoring van het ontwerpproces heeft meteen impact op de timing van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de aanbesteding (bestek).

Aanbestedingsprocedure

De aanbestedingsvorm is principieel vastgelegd op een onderhandelingsprocedure op basis van "Engineering&Construct" bestekken. De doorlooptijden zijn realistisch en in overeenstemming met de omvang en de complexiteit van de dossiers. Aandachtspunten zijn het tijdig starten van de selectiefase en het tijdig opmaken van het bestek. Dit bestek bevat naast het technische deel ook de contractuele voorwaarden.

Het vinden van geschikte afzetlocaties voor overtollige gronden (8 tot 10 miljoen m³) is een belangrijke risico beperkende maatregel. Het volume laat toe om doelstellingen van diverse partijen te combineren, zoals blijkt uit de locatie Rumst. Een tweede grootschalig afzetgebied en een gebied voor tijdelijke stockage in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied is aangewezen.

Andere

Het kritieke pad van de voorbereidende werken blijft aandachtig te volgen. Een kleine overlap met de hoofdwerken is aanvaardbaar, maar geeft extra randvoorwaarden voor de fasering van de hoofdwerken, met potentieel een verhoging van de uitvoeringstermijn of van de kosten.

Tenslotte kunnen ook de vereiste verplaatsingen van de nutsleidingen door de verschillende maatschappijen een probleem vormen, gezien er gelijktijdig een enorme hoeveelheid verplaatsingen uitgevoerd worden (niet enkel werken t.b.v. de Oosterweelverbinding maar ook voor andere projecten in de omgeving zoals Brabo 2, IJzerlaan, verbreding Albertkanaal,...).

1.2. Lopende werven kaderend in realisatie OVV

1.2.1. Werken omgeving Schijnpoort

De werken ter hoogte van de Schijnpoort bestaan uit verschillende onderdelen: de herinrichting van de omgeving Groot Schijn, het verleggen van nutsleidingen, de bouw van leidingenkokers, afwateringskanalen en een pompstations.

Ook wordt in samenwerking met AWW en de stad Antwerpen de Noordersingel tussen Schijnpoortweg en de Turnhoutsebaan heraangelegd. De stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van de leidingkokers is verleend op 16 juli 2015. De vergunning voor de andere werken in deze omgeving werd verleend op 23 oktober 2015. De gunningsprocedure is afgewerkt.

Begin april 2016 zijn de werken gestart. De omgeving Groot Schijn wordt heringericht waarbij de waterloop en het Ringfietspad opschuiven richting Ten Eekhoveleri. De werken duren ruim 2 jaar en vormen tegelijkertijd een voorbereiding voor de aanleg van de Oosterweelverbinding.

Nutsleidingen en afwateringsbuizen die vandaag onder de Ring doorlopen worden verplaatst en verdiept. Zo kan de Ring hier tijdens de bouw van Oosterweel in een sleuf worden gelegd zodat het viaduct van Merkssem kan worden afgebroken.

Het gaat onder andere over 3 grote waterleidingen van Aquafin, de Schijn-Scheldeverbinding en een aantal rioleringen.

1.2.2. Nieuw pompstation voor het Groot Schijn

Het Groot Schijn verschuift samen met het Ring-fietspad richting de Ten Eekhoveleri. De rivier komt in een nieuwe, ecologische bedding te liggen. Aan de bocht van tramlijn 5 komt een nieuw pompstation. Dit pompstation zorgt ervoor dat het Groot Schijn niet kan overstromen en dat vissen op een veilige manier kunnen migreren.

1.2.3. Heraanleg Noordersingel

De Noordersingel tussen de Turnhoutsebaan en de Schijnpoortweg wordt volledig heraangelegd. Er komen, net zoals op de zuidelijke Singel, twee rijstroken in elke richting met een groene middenberm. Aan beide zijden komt een breed fietspad, gescheiden van de rijweg door een groenstrook of vergroende parkeerstrook. Ook de kruispunten worden aangepast. Zo kan het verkeer beter doorstromen en wordt de verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer verhoogd.

1.2.4. Kruispunt Schijnpoortweg en Noordersingel

Het vernieuwde kruispunt met de Schijnpoortweg is afgestemd op de toekomstige verkeersstromen. Dit betekent dat de nieuwe inrichting van het kruispunt voorzien is op het verkeer komende van het nieuwe op- en afrittencomplex van de Ring dat zal aangelegd worden bij de bouw van Oosterweel. Tegelijk werd bij de inrichting van het kruispunt veel aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers en voetgangers.

1.2.5. Aansluiting site Spoor Oost

Ter hoogte van het voormalige containerpark van Borgerhout wordt op de Noordersingel de hoofdtoegang voorzien tot de site Spoor Oost. Tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding

zullen op de terreinen van het vroegere containerpark van Borgerhout de nieuwe op- en afritten voor de Ring toekomen. Deze zullen in alle rijrichtingen aansluiten op de Schijnpoortweg en de Noordersingel. De aansluiting op de Noordersingel wordt dan een volwaardig kruispunt met een rechtstreekse verbinding tussen de Noordersingel, de Ring en Spoor Oost.

1.2.6. Fasering Van de Werken

De heraanleg van de Noordersingel brengt onvermijdelijk hinder met zich mee. Opdrachtgever en aannemer werken een werkbare planning uit, waarbij verkeer zo weinig mogelijk wordt verstoord en de omgeving van de Ten Eekhoevelei zo min mogelijk overlast ondervindt. Tijdens de werken heeft verkeer op de Noordersingel altijd één rijstrook ter beschikking in elke richting. Aan de kruispunten worden extra afslagstroken voorzien om de doorstroming op de Noordersingel niet te hinderen. Voor fietsers is er steeds een breed dubbelrichtingsfietspad aan één kant van de Noordersingel. Het Ringfietspad in omgeving Groot Schijn wordt tijdelijk omgelegd via de Ten Eekhoevelei.

1.2.7. Werken IJzerlaan/IJzerlaanbrug

Het project IJzerlaan bestaat uit een aantal werken die de omgeving van de IJzerlaanbrug voorbereiden op de verbreding van het Albertkanaal en de werken voor de Oosterweelverbinding. Tegelijkertijd wordt het project aangegrepen om deze omgeving op te waarderen en nieuwe stedelijke (groene) ruimte te creëren.

De werken houden de volgende veranderingen in:

- Door de IJzerlaanbrug te vervangen door een fiets- en voetgangersbrug, kunnen aan beide kanten van het Albertkanaal de lange aanloophellingen van de bestaande brug verdwijnen en ontstaat er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.
- De IJzerlaan wordt opnieuw aangelegd en krijgt een aangenamer profiel met een kanaal, bomenrijen en brede fietspaden.
- De Slachthuislaan wordt rechtstreeks aangesloten op de IJzerlaan, waardoor een vlotte verbinding tussen de Singel en de Noorderlaan ontstaat.

De werken zijn gestart in mei 2015. Ze lopen tot de zomer van 2018.

1.2.8. Sanering Lobroekdok

Het verwijderen van de boten uit het Lobroekdok is lopende. Daarna wordt de sanering van het Lobroekdok opgestart.

1.3. Aanbestedingsstrategie Oosterweelproject

BAM is als aanbestedende overheid onderworpen aan de reglementering inzake overheidsopdrachten. De aanbesteding van het Oosterweelproject dient conform deze regelgeving georganiseerd te worden.

Eenzijds dient de aanbestedingsprocedure snel en efficiënt te gebeuren, gezien de urgentie van het project en de vooropgestelde planning met aanvang van de werken in 2017.

Anderzijds gelden hoge kwaliteitsstandaarden, gezien het belang en de complexiteit van het project en het verhoogd procesrisico dat daaraan inherent is verbonden.

In dit hoofdstuk wordt de strategie voor de gunning van de opdrachten van het Oosterweelproject uiteengezet.

1.3.1. Aantal en omvang opdrachten

De gunning van het Oosterweelproject wordt opgesplitst in een aantal deelprojecten, zowel gesteund op de geografische opdeling van de werken als op het technische eigenheid ervan. Voor ieder deelproject wordt een afzonderlijke overheidsopdracht uitgeschreven.

De omvang en complexiteit van het project maken dat gunning als één geheel niet haalbaar is. Projecten van dergelijke omvang worden in onze Europese regio en in de huidige marktomstandigheden niet vastgesteld. 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.

Door de opsplitsing zal BAM in staat zijn het verloop van de gunning en de uitvoering van iedere opdracht af te stemmen op de bijzondere eigenschappen ervan.

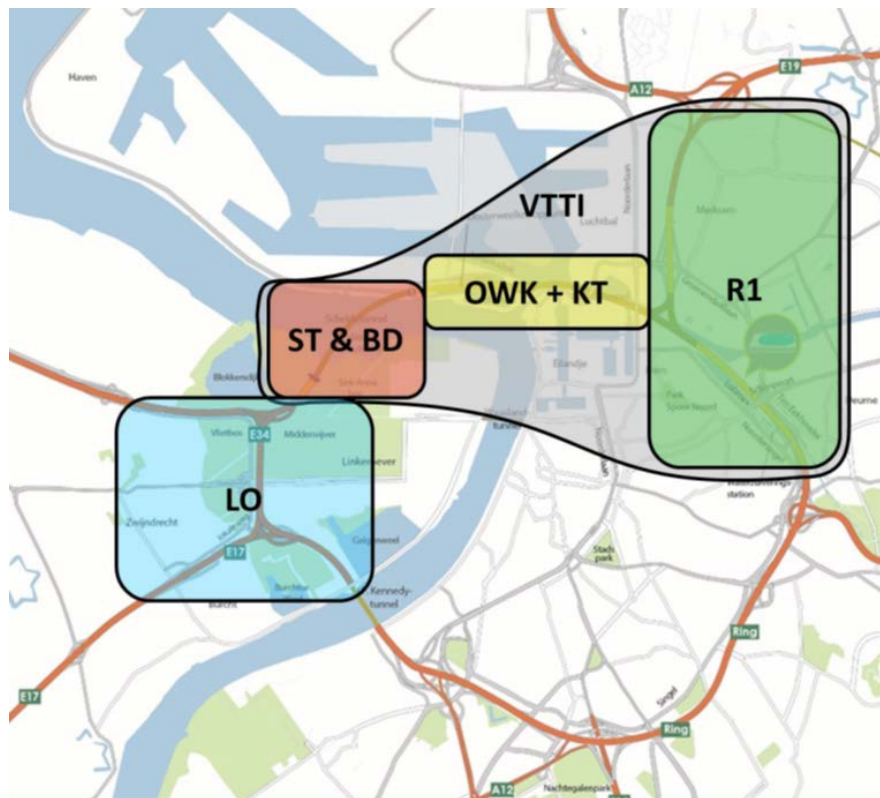
De infrastructuurwerken Linkeroever bevatten eerder courante civieltechnische constructies met een sterke landschappelijke component. De infrastructuurwerken Rechteroever bevatten tunnels met complexe cut&cover technieken en tunneltechnische installaties. De Scheldetunnel vereist een heel specifieke kennis inzake het afzinken van tunnels.

De opdeling komt de mededinging ten goede. Anders zouden de specifieke vereisten voor één projectdeel determinerend zijn voor de vorming van consortia en de marktwerking ernstig beperken. Het opsplitsen maakt het project toegankelijk voor kleinere consortia, met een positief effect op de competitie.

Tot slot resulteert de opsplitsing in risicospreiding, dit zowel in de gunnings- als in de uitvoeringsfase. Dergelijke risico's hebben dan vooral betrekking op vertragingen. Bij opdeling zullen eventuele vertragingen bij het ene deelproject immers minder invloed hebben op de andere deelprojecten.

De opdeling in deelprojecten zorgt anderzijds voor een verhoogd risico op de interfaces : de onderlinge afstemming tussen de verschillende projectonderdelen. Een oordeelkundige keuze van deze interfaces en een hierop aangepaste projectorganisatie zijn onontbeerlijk om deze risico's beheersbaar te maken.

De volgende deelprojecten (opdrachten) worden onderscheiden:



Linkeroever (LO)

Het project Linkeroever omvat de infrastructuurwerken op Linkeroever inclusief de verkeerstechnische installatie (VTI).

De timing van zowel het vergunningstraject als van de uitvoering loopt voorop t.o.v. de rest van het Oosterweelproject gezien Linkeroever een project is met zijn eigen - dringende - baten naar leefbaarheid, verkeersveiligheid en mobiliteit.

De VTI van het project Linkeroever wordt samen met de civiele werken aanbesteed – het betreft dus één integrale opdracht. De VTI van het project Linkeroever is immers beperkt, zowel in omvang als in waarde (± 30 miljoen euro) en het raakvlak met de aangrenzende Scheldetunnel is eenvoudig te beheersen. Ook qua timing zou een combinatie met de VTI van de overige opdrachten (zie verder) in één integrale VTI-opdracht, moeilijk te verwezenlijken zijn gezien de aanbesteding voor Linkeroever vroeger komt in de tijd.

Scheldetunnel en Bouwdok (ST & BD)

De techniek voor de constructie van de Scheldetunnel, afzinken, is zeer specialistisch. Er is slechts een klein aantal bedrijven met voldoende ervaring om een afgezonken tunnel in een getijdenrivier als de Schelde te bouwen. Om te vermijden dat de beperkte beschikbaarheid van afgezonken tunnelbouwers de mededinging op de andere delen zou verminderen, is het aangewezen dit deel als apart project in de markt te plaatsen.

Dit deel omvat dus de Scheldetunnel inclusief de fuikconstructies op beide oevers zodat de projectafbakening en de interfaces helder zijn. Daarnaast bevat dit deel ook het Bouwdok voor de tunnelementen in Zeebrugge.

Het vervolledigen van de noordelijke knoop op Linkeroever, met afsluiting van de Charles de Costerlaan, de aansluiting met de Scheldetunnel en de aanleg van het tolplein maakt eveneens

deel uit van dit deelproject. Het vervullen van de noordelijke knoop op Linkeroever maakt deel uit van het vergunningetraject van de Oosterweelverbinding en kan daardoor in tijd optimaal afgestemd worden op de beschikbaarheid van de nieuwe Scheldetunnel.

Rechteroever – Oosterweelknoop (OWK), Kanaaltunnel (KT) EN R1

De elementen Oosterweelknoop, Kanaaltunnel en R1 worden geïntegreerd in één overheidsopdracht die bestaat uit twee percelen – Oosterweelknoop en Kanaaltunnel vormen een eerste perceel en R1 vormt een tweede perceel.

Eerder was overwogen om de Oosterweelknoop als een afzonderlijk deelproject aan te besteden (Politiek Stuurcomité - 2 maart 2015). Nadere uitwerking van het ontwerp en de afweging van risico's tijdens uitvoering heeft ertoe geleid om dit kleinere deelproject toe te voegen aan het deelproject Kanaaltunnels. Vooral de oostelijke zijde, waar de hoofdweg van een naastgelegen schikking overgaat naar een gestapelde schikking voor de aansluiting op de kanaaltunnels, valt beter niet in deelprojecten te scheiden.

De tunnelmond van de kanaaltunnels ligt bovendien in de onmiddellijke nabijheid van de Royerssluis en paalt aan het Amerikadok. Voor de technische afstemming en het reduceren van de hinder voor de scheepvaart had het Politiek Stuurcomité eerder al beslist (2 maart 2015) om de renovatie van de Royerssluis gelijktijdig te organiseren met de realisatie van de Oosterweelverbinding. Vanuit de afweging van risico's tijdens uitvoering (stabiliteit, zettingen) en optimalisatie van de werf hebben BAM en AMT inmiddels afgesproken om de renovatie van de Royerssluis onder te brengen in eenzelfde gecoördineerde aanbesteding met de werken voor de Oosterweelverbinding (perceel Oosterweelknoop en Kanaaltunnels). Dit heeft een aanzienlijk positief effect op de eerder genoemde interface risico's.

Met de twee percelen Oosterweelknoop en Kanaaltunnels in één aanbesteding komt er competitie op 2 niveaus. Enerzijds tussen partijen die projecten van ongeveer 1 miljard euro aankunnen en anderzijds tussen partijen voor wie het pas interessant wordt als de projectwaarde 2 miljard euro benadert.

De integratie van de projecten Oosterweelknoop, Kanaaltunnel en R1 in één opdracht bestaande uit twee percelen, heeft als voordeel dat de inschrijvers bij hun offerte ook prijskortingen of verbetervoorstellen kunnen implementeren indien zij de beide percelen toegewezen krijgen. Het gebruik van percelen is dus een incentive voor de inschrijvers om een lagere prijs / betere offerte te bieden op de totaliteit van de aan hen gegunde werken. Daarnaast kunnen ook de risico's die gepaard gaan met de raakvlakken tussen de elementen Oosterweelknoop, Kanaaltunnel en R1 worden beperkt.

Op civieltechnisch vlak hebben deze elementen immers dezelfde inhoud, zodat het verantwoord is ze - indien één consortium voor beide percelen het voordeligste is - in één opdracht onder te brengen.

Verkeers- en Tunnel Technische Installaties (VTTI) op Rechteroever

De VTTI van de deelprojecten Scheldetunnel – Oosterweelknoop – Kanaaltunnel – R1 wordt losgekoppeld van de civiele werken van die projecten en geïntegreerd in één grote VTTI-opdracht (met uitzondering van Linkeroever) met een waarde van ongeveer 262 miljoen euro.

Indien de VTTI gekoppeld zouden blijven aan de civiele werken van de deelprojecten, is de aannemer van dat deelproject verantwoordelijk voor de interne afstemming, maar heeft hij geen verantwoordelijkheid inzake het stroomlijnen van 'zijn' VTTI-component met de VTTI-componenten van de overige deelprojecten (cf. functionele eisen, compatibiliteit en uniformiteit qua apparatuur). Hiervoor zou BAM dan verantwoordelijk zijn, wat zeer

complex – en dus risicovol – is. Temeer daar de tunnels voor het verkeer pas kunnen opengesteld worden nadat de tunneltechnische installaties en de beheersmaatregelen voor het geheel van de tunnels operationeel zijn.

Vandaar dat het aangewezen is om één enkele (VTTI)-aannemer aan te duiden die verantwoordelijk is voor het stroomlijnen van de verschillende VTTI-componenten van alle deelprojecten (het gaat immers om één opdracht). BAM staat dan in voor het op elkaar afstemmen van de globale VTTI-opdracht en de civiele componenten van de verschillende deelprojecten. Dit is voor BAM beter te beheersen maar het blijft niettemin een significant risico. Het betreft hierbij vooral de afstemming (wat wanneer wordt uitgevoerd) tussen de civiele werken van de onderscheiden deelprojecten enerzijds en de (globale) VTTI-opdracht anderzijds.

Voor de geïntegreerde VTTI-opdracht wordt de voorkeur gegeven om een verlengde garantieperiode in te bouwen, in de vorm van een in tijd beperkt beschikbaarheidscontract van ca. 5 jaar. De foutloze werking van de VTTI is immers cruciaal voor het optimaal functioneren van de tunnels. Ervaring leert echter dat er zeer veel discussies optreden in de eerste jaren na oplevering over het feit of een disfunctioneren te wijten is aan fouten tijdens installatie binnen de garantieperiode of door gebrekkig onderhoud. BAM wil die discussies vermijden door beide aspecten, garantie en onderhoud, tijdens de cruciale opstartfase in één hand te geven.

1.3.2. Afzetlocaties grond

De werken die met het Oosterweelproject gepaard gaan zullen ca. 8 miljoen m³ grondoverschot tot gevolg hebben. De aannemers moeten dit overschot naar behoren kunnen wegzetten. Dit volume is gigantisch. Er kan niet vanuit gegaan worden dat de aannemers/consortia van de deelprojecten voor de Oosterweelverbinding zelfstandig instaan voor het afzetten van dergelijke volumes. Het aanbieden van stortplaatsen door de aanbestedende overheid, neemt een belangrijke onzekerheid (en dus risico) weg, vermijdt speculatieve posities en marktverstoring op dit vlak en maakt het project aantrekkelijker voor aannemers die niet meteen de toegang hebben tot omvangrijke stortlocaties. Hiervoor moeten voldoende afzetlocaties worden voorzien.

Twee pistes worden beoogd:

- (i) De putten aan de Rupel te Rumst zouden zo'n 50 % van de benodigde opslagcapaciteit (ca. 4,5 miljoen m³) bieden. Deze opslagcapaciteit wordt ter beschikking gesteld van de aannemers.

De in Rumst geboden opslagcapaciteit is naar globaal volume zowel als naar dagelijkse verwerkingscapaciteit beperkt. Er is hoe dan ook een tweede stortplaats nodig.

- (ii) Voor de resterende capaciteitsbehoefte zal BAM een open oproep lanceren aan (rechts)personen die de beschikking hebben over putten / stortplaatsen om zich kenbaar te maken.

Voor de stockage van overtollige gronden kunnen tevens het Noordelijk Insteekdok en de locatie Schaar Ouden Doel in aanmerking komen.

1.3.3. Marktverkenning

BAM organiseert voorafgaand aan de lancering van het Oosterweelproject een marktverkenning. Daarin zal de globale aanpak worden geïntegreerd. Deze marktverkenning vindt plaats in de lente 2016.

Het doel van de marktverkenning is tweeledig:

- Enerzijds wil BAM de markt ‘warm maken’ voor de onderscheiden projecten. Dit kan het best gebeuren door de kandidaten / inschrijvers maximaal te informeren voor de lancering van de betrokken opdracht.
- Anderzijds wil BAM vanuit de markt feedback ontvangen om, indien nodig, wijzigingen te kunnen aanbrengen aan de structuur / het opzet van het project of de opdrachtdocumenten.

De marktverkenning zal zich niet beperken tot de Belgische / Vlaamse aannemers maar Europees georiënteerd zijn, zodat de mededinging op dit vlak maximaal kan spelen.

1.3.4. Gunningswijze

Een belangrijke beslissing betreft de keuze van de gunningswijze voor de overheidsopdracht. Deze keuze is fundamenteel, omwille van de eigenheden en aldus de gevolgen van elke gunningswijze. De keuze kan in de loop van de gunningsprocedure ook niet meer gewijzigd worden (behoudens een nieuwe opdracht).

Voor het in de markt plaatsen van het Oosterweelproject komen drie gunningswijzen potentieel in aanmerking: de aanbesteding, de offerteaanvraag, en de onderhandelingsprocedure.

Het essentiële verschil tussen de procedures is de mate van flexibiliteit waarover de aanbestedende overheid beschikt om met de inschrijvers over de opdracht te overleggen en onderhandelen. Bij de aanbesteding en de offerteaanvraag (de zgn. “inschrijvingsprocedures”) is die er nauwelijks of niet; de onderhandelingsprocedure is daarentegen zeer flexibel.

Deze laatste procedure leidt daardoor tot contractsluitingen met een betere allocatie van risico’s en optimalisatie van de offertes. Zij biedt de beste garantie om voor deze projecten van uitzonderlijke omvang en complexiteit de inhoudelijke kwaliteit van de biedingen én de kunde en capaciteit van de bidders correct in te schatten.

Gelet op het voorgaande heeft de Raad van bestuur van BAM gekozen voor een onderhandelingsprocedure, die daarbij zo is gestructureerd dat mogelijke nadelen qua timing en beïnvloeding bij deze gunningswijze t.a.v. BAM zo veel als mogelijk worden vermeden of geminimaliseerd. De onderhandelingen worden geconcentreerd na de Eerste Offerte, voorafgaandelijk aan de indiening van de (beslissende) BAFO. Eens de BAFO-offerte werd ingediend, vinden geen onderhandelingen meer plaats (zodat de positie van de aanbestedende overheid niet meer kan worden beïnvloed).

1.4. Besluitvorming dossier Linkeroever

1.4.1. Inleiding

Het project Infrastructuurwerken Linkeroever betreft in grote lijnen:

- Herinrichting van de knooppunten Antwerpen-West E17-E34 (verder “zuidelijke knoop” genoemd) en E34-N49a (verder “noordelijke knoop” genoemd);
- Compacter maken van de E17/E34 t.h.v. de Kennedytunnel en optimaliseren van de weefzones;
- Aanleg van een lokale 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;

Deze werken passen binnen het kader van het Masterplan 2020 voor het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de Antwerpse regio. De specifieke doelstellingen voor het project Linkeroever zijn de volgende:

- Het verhogen van de autobereikbaarheid door het vlotter laten functioneren van de auto- snelweginfrastructuur ten westen van Antwerpen (tussen Kennedytunnel en aansluiting R2)
- Het verhogen van de verkeersveiligheid van het ganse verkeerssysteem door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de opritten
- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid op Linkeroever en in Zwijndrecht door het verminderen van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet
- Het verhogen van de leefbaarheid in de woonkernen Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever
- Het versterken van het groen-blauw netwerk op Linkeroever

De ingrepen op Linkeroever worden zo uitgevoerd dat ze compatibel zijn met de latere realisatie van de Oosterweelverbinding.

In het kader van bovenstaande doelstellingen werd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, in samenspraak met de bevoegde diensten gekomen tot een ontwerp voor de infrastructuurwerken Linkeroever. Dit ontwerp actualiseert het plan dat destijds in overleg met diverse stakeholders voor het gebied Linkeroever was tot stand gekomen, waarvoor reeds een project-MER (2007-2008) was uitgevoerd en een bouwaanvraagdossier was opgemaakt. Het geactualiseerde ontwerp houdt rekening met de opmerkingen van de verschillende diensten.

Teneinde een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen werd een project-MER opgestart en werd het ontwerp d.m.v. een kennisgeving publiekelijk gemaakt. Behalve het vooropgestelde ontwerp zijn in het kader van de project-MER verschillende uitvoeringsalternatieven onderzocht. Deze hebben betrekking op de uitvoering van het project. Het zijn alternatieve technische oplossingen die het verkeerskundig functioneren van dit alternatief niet fundamenteel wijzigen. Op basis van de resultaten van de project-MER en het gevoerde onderzoek, zal een aanvraag voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning worden opgemaakt.

1.4.2. Project verloop

Project-MER

De project-MER procedure is lopende. Het draft-MER is voor advies rondgestuurd naar de bevoegde adviesinstanties, en op 3 mei 2016 vond de ontwerp tekstbespreking plaats. Vervolgens wordt de project-MER afgewerkt en begin juni 2016 ter goedkeuring aan de dienst MER voorgelegd.

Bouwmeester en Intendant

Op 9 december 2015 werd het voorontwerp van de infrastructuurwerken Linkeroever voorgelegd aan de Vlaamse bouwmeester. In zijn vooradvies stelt de Vlaamse bouwmeester dat de meerwaarde van het project zit in de creatie van een parklandschap. De Vlaamse bouwmeester geeft enkele aanbevelingen aangaande het ontwerp van de kunstwerken en raadt een open dialoog aan met de verschillende actoren en met de Intendant zodat het draagvlak voor het project kan vergroten en de plannen verder kunnen winnen aan kwaliteit. Er is afgesproken dat in april-mei 2016 het definitief ontwerp opnieuw voor advies zal voorgelegd worden.

Op 18 februari 2016 werd het project infrastructuurwerken Linkeroever toegelicht aan de Intendant. De Intendant richtte op 14 maart en 25 april 2016 een workshop in met vertegenwoordigers van BAM, de gemeente Zwijndrecht, de Vlaamse bouwmeester, de stadsbouwmeester, het Agentschap Natuur en Bos, Natuurpunt en Ademloos. BAM heeft de leefbaarheidsaspecten van het project Linkeroever toegelicht. De Intendant heeft voorgesteld om het project te bekijken vanuit het perspectief van een "Landschapspark West".

Flankerende maatregelen Minder Hinder

De Infrastructuurwerken Linkeroever verbeteren ingrijpend de verkeersveiligheid op Linkeroever. Het project maakt tevens twee "Quick Wins" (QW) acties overbodig. Zo verdwijnen de linkse invoegers ter hoogte van de Kennedytunnel (QW8), oorzaak van tientallen ongevallen per jaar. Ook het aanleggen van een spitsstrook op de E17 voor verkeer naar de E34/R2 (QW14) is hiermee overbodig.

Met de aanleg van de parallelweg en het nieuwe P&R complex willen we niet enkel het onderliggend wegennet in Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever ontlasten, maar ook de bereikbaarheid van de stad Antwerpen met het openbaar vervoer versterken. Het vormt daardoor een sterke Minder Hinder maatregel voor de bereikbaarheid van de stad tijdens de werken voor de Oosterweelverbinding. De P&R Linkeroever is een van de prioritaire flankerende maatregelen.

Timing

De planning voorziet in de start van de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning met een bouwaanvraag tegen juli 2016. Met een normaal verloop kan de vergunning in maart 2017 verwacht worden.

In maart 2016 is de aanbestedingsprocedure gestart met de selectiefase. De geselecteerde kandidaten krijgen in augustus 2016 het bestek. Na een eerste offerte, onderhandelingen en BAFO wordt de gunning verwacht in juli 2017.

De werken vatten dan aan in de zomer van 2017. Er wordt gestart met de heraanleg van de zuidelijke knoop, het zuidelijk gedeelte van de parallelweg en het P&R complex. De P&R Linkeroever is prioritair en kan reeds begin 2019 beschikbaar gesteld worden als Minder Hinder maatregel. De parallelweg wordt gelijktijdig opengesteld met de P&R.

1.5. Financiering

Voor de financiering van het volledige project zal BAM nv een financieringsovereenkomst met het Vlaamse gewest afsluiten alvorens belangrijke verplichtingen aan te gaan met derde partijen.

Vooraf het feit dat het Vlaams gewest op basis van zijn uitstekende kredietwaardigheid (rating AA bij S&P) tegen een erg lage marge (risicopremie) financiering uit de markt kan halen was bepalend. Maar evenzeer het feit dat hierdoor meteen de financiering van het project 100% wordt verzekerd en er geen complexe onderhandelingen gevoerd moeten worden met internationale bankiers of institutionele beleggers die heel strenge contractuele garanties en waarborgen zullen eisen, maakt deze keuze erg interessant.

Concreet zal het nu de nv BAM zijn die obligaties (bonds) uitgeeft, die vervolgens door het Vlaams gewest worden gekocht, op basis van vooraf afgesproken voorwaarden vastgelegd in een kaderovereenkomst. Deze kaderovereenkomst legt o.a. het maximale bedrag vast van 3.500 mio € met 31 december 2025 als maximum termijn voor uitgifte en opname en terugbetaling tegen 31 december 2072.

Dit maximaal bedrag resulteert uit het financieel model en houdt rekening met de totale uitgaven voor het Oosterweel project, vermeerderd met operationele kosten, indexaanpassing en financieringskosten gedurende de bouwperiode, en verminderd met de beschikbare cash (BAM) en de retributies van Tunnel Liefkenshoek.

De technische modaliteiten van de kaderovereenkomst financiering worden verder uitgewerkt.

De Oosterweelverbinding moet zich terugbetalen op basis van tol. De Vlaamse Regering besliste om te opteren voor een gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisingen, met een tolvrije Scheldekruising voor personenwagens, het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel en conformiteit aan de tolrichtlijnen als uitgangspunten. Aan die structuur en uitgangspunten is geen verandering aangebracht. Het is een verbonden netwerk van Scheldekruisingen (Kennedytunnel, Liefkenshoektunnel en Oosterweeltunnel) dat via het principe van *'de gebruiker betaalt'*, zichzelf zal terugverdienen.

De Vlaamse regering gaf de opdracht aan BAM om het principe van gedifferentieerde tol uit te werken en af te stemmen met de Europese diensten. Met de Europese Commissie is de methodiek voor het berekenen van toltarieven voor het verbonden infrastructuurnetwerk besproken. Vooraleer de formele procedure op te starten voor het vastleggen van deze tarieven, moeten nu eerst de diverse kostenelementen, zoals de realisatiekosten (bij aanbesteding) en de financieringskosten met voldoende zekerheid gekend zijn. Bijgevolg zal deze procedure bij de Europese Commissie ingeleid worden vanaf 2021, enkele jaren vóór het einde van de werken.

1.6. Maatschappelijk draagvlak

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

- Presentaties over Oosterweel of deelprojecten voor organisaties, bedrijven, verenigingen, administraties, besturen, overlegorganen en scholen in Antwerpen en omgeving, zowel op eigen initiatief als in samenwerking met andere partners.
- Actieve participatie aan de communicatie-initiatieven van Slim Naar Antwerpen, waarbij op een gecoördineerde wijze gecommuniceerd wordt rond de bereikbaarheid van stad en omgeving.
- Lancering van de projectwebsite Noordersingel met actuele informatie en achtergrond over het project
- Lancering van twitteraccounts @ijzerlaanbrug en @noordersingel om snel en efficiënt te communiceren over beide lopende werven
- Gerichte verspreiding van infobrochures en organisatie van infomomenten voor bedrijven en bewoners naar aanleiding van de start van de heraanleg van de Noordersingel en de herinrichting van omgeving Groot Schijn.
- Verdere uitbouw van de projectwebsite Oosterweelverbinding met uitgebreide en actuele info over het project

1.7. Duurzaamheid en innovatie

1.7.1. Inleiding

Duurzaamheid is een begrip met een zeer ruime betekenisinhoud. De World Commission on Environment and Development van de Verenigde Naties stelt in haar rapport Common Future volgende omschrijving voor:

“Duurzame ontwikkeling gaat uit van de behoeften van het heden zonder de volgende generaties de mogelijkheid te ontnemen om in hun eigen behoeften te voorzien.”

Daarbij bestaat een evenwicht tussen de ecologische, sociale en economische dimensie.

Duurzaamheidsaspecten die bij het Oosterweelproject aan bod komen zijn:

- Materiaal- en grondstoffenverbruik
- Energieverbruik
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Toekomstvastheid

1.7.2. Duurzaamheidsaspecten reeds meegenomen in ontwerp

De keuze voor de oplossing met gestapelde tunnels in de kanaalzone, die leidt tot minder ruimtebeslag en materiaalverbruik, en het herbouwen van o.a. de Straatsburgbrug over het Albertkanaal overbodig maakt.

Het veelvuldig gebruik van gewapende grondconstructies voor grondkeringen dat leidt tot minder materiaalverbruik dan traditionele metalen of betonnen grondkeringen

De voorziening van werfzones dicht bij reeds aanwezige aanvoermogelijkheden, waarbij zoveel mogelijk transport over water van grond, zand, cement en andere bouwmaterialen wordt bevorderd.

Het voorzien van de overkapbaarheid door het insleuven van de ring, en het demontabel ontwerp van de tolpleinen

Bij de werken aan de IJzerlaan en IJzerlaanbrug bieden de BAM en de aannemer de komende jaren 451 opleidingsplaatsen aan voor werkzoekenden en leerlingen uit het bouwonderwijs in het kader van Talentenwerf. In het bestek van dit project werd Talentenwerf opgenomen als een integraal en dus verplicht te realiseren onderdeel van de opdracht, waarvoor 80.000 euro werd uitgetrokken. Concreet zullen kandidaat-bouwvakkers tijdens de werken aan de IJzerlaan een meerdaagse opleiding betonneren, wapeningstechnieken of riolering en grondwerk volgen. Op die manier wordt gezorgd voor opleidingen en voor de duurzame en kwalitatieve invulling van vacatures in de bouw.

1.7.3. Duurzaamheidsaspecten en innovatie op te nemen in de bestekken

Naast de duurzaamheidsaspecten opgenomen in het ontwerp zullen de aannemers er toe worden aangezet om duurzaamheid en innovatie sterk te verankeren in het project. Om het potentieel aan duurzaamheidsmaatregelen en de toepassing van innoverende technieken en materialen in kaart te brengen werd een overleg georganiseerd met VITO en WTCB. Bedoeling hierbij was om af te toetsen welke maatregelen, toepassingen voldoende maturiteit hadden en geschikt waren voor toepassing in het Oosterweelproject.

Het gaat hierbij zowel om ingrepen die een optimalisatie van de uitvoering inhouden (bijv. risicobeheersing en kwaliteitscontrole bij uitvoering diepwanden) als pilootprojecten voor nieuwe materialen, technieken.

VITO en WTCB hebben fiches aangeleverd voor o.a. het recycleren van sloopafval voor betongranulaten, het gebruik van bewerkt baggerslib als alternatief voor cement, het gebruik van zonnepanelen in geluidsschermen, luifels van tunneltoegangen, het ijsvrij houden van fietspaden en tunnelinritten- en -uitritten d.m.v. asfaltcollectoren, geothermische energie uit funderingselementen, dynamische verlichting van tunnels ...

De voorgestelde thema's worden nu onderzocht op hun haalbaarheid en daarna verder uitgewerkt voor opname in het bestek. In de volgende fase zullen ook o.a. het OCW en diensten van de Vlaamse Overheid (Technisch Ondersteunende Diensten DMOV en AWW) worden betrokken.

2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

In het kader van het project 'Meten in Vlaanderen' wordt het Vlaamse hoofdwegennet uitgerust met meet- en detectieapparatuur. In 2015 is op de R2 de 1ste fase in dienst genomen. De 2de fase is voorzien om eind mei 2016 operationeel te zijn. Hiermee is de volledige R2 voorzien van rijstrooksignalisatie.

Op de E34 tussen Parking Vorselaar en Ranst zijn in 2015 dynamische borden ter hoogte van de complexen geïnstalleerd en is het aantal meetpunten per rijstrook uitgebreid naar een dichtheid van 1500m.

In de zomer van 2016 is de start van de uitvoering voorzien van de uitbreiding van de rijstrooksignalisatie op de E17, met name de zone Sint-Niklaas tot parking Kruibeke. Bijkomend is er basiswegvakmanagement voorzien op de E19 van Wilrijk tot Vilvoorde richting Brussel en van Machelen tot Mechelen Noord richting Antwerpen. De werken starten in de 2^e helft van dit jaar en de installaties zullen in 2017 operationeel zijn.

3. 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.

3.1. E34/E313

De goedkeuring van het Plan-MER wordt medio 2016 verwacht. Aansluitend is een de ontwerp tekstbespreking voorzien met ANB. Na het afronden van de de plan-MER procedure kan de project-MER procedure opgestart worden.

3.2. A102 / R11bis

Het Plan-MER voor de A102/R11bis is opgestart in augustus 2013. 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.

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 is voorlopig vastgesteld. 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 aanbesteding van de plan-MER studie voor de uitbouw capaciteitsuitbreiding op de E17 tussen St-Niklaas en Kruike zal in 2016 gebeuren. Na de plan-MER studie zelf zal gestart worden met de opmaak van een GRUP en de onteigeningen. 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. N49

De onteigeningsprocedure voor de brug ter hoogte van de Stoepstraat in Assenede is opgestart eind 2015.

De opdracht voor de bouw van de brug in de Stroomstraat over de N49 te Assenede werd aanbesteed in juni 2015. De onteigeningen zijn nog lopende en voorlopig wordt de start van de werken eind 2016 voorzien.

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 is gestart met de effectieve aanleg van de tunnel, dit werk zal duren tot voorjaar 2017.

Voor het deelproject Maldegem Celieplas is er op de GBC in 2016 de keuze gemaakt voor de aanleg van een fietsersbrug en het opwaarderen van de bestaande tractorbrug aan de Bredeweg.

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

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. Deze project-MER studie werd aanbesteed eind 2015 en is gestart op 1 maart 2016.

Voor de deelprojecten Vredestraat Lapscheure en Hoeke werd eind 2015 de technische studie opgestart.

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.

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) 2020 uitgevoerd worden via Publiek Private Samenwerking. De aangepaste startdatum is deels het gevolg van een langere studietraject door het bijkomende onderzoek naar de fietssnelwegen, de mogelijke conceptwijziging van enkele knopen en het ambitieniveau voor uitzonderlijk transport. Daarnaast werd ook de planning geüpdatet in samenspraak met het studie bureau en PMV. In de planning wordt nu onder andere rekening gehouden met realistischere termijnen voor de goedkeuringsprocedures gebaseerd op ervaringen uit recente PPS-projecten.

Voor de opmaak van het referentie-ontwerp, de opmaak van de opdracht documenten 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 2015. De gunning is de komende maanden voorzien.

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. Daarnaast hebben ook de bijgestelde verwachtingen voor de knooppunten 1, 2 en 3 op de R4 Oost en het verhoogde ambitieniveau voor het uitzonderlijk transport een impact op de kostprijs. Gezien het onderzoek nog volop lopende is kan de impact op de kostprijs nog niet begroot worden.

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 om eind 2016 te landen met een voorkeursconcept. De studieduur loopt uit door bijkomende onderzoeksvragen van de stad Antwerpen die verder bestudeerd worden. Momenteel veronderstelt men dat enkel een project-MER nodig is, aangezien er geen bestemmingswijziging noodzakelijk is. Deze MER-procedure kan in 2017 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. De realisatieconvenant van Blue Gate is finaal, maar dient nog ondertekend te worden.

8. 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 in uitvoering. 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, een aanbesteding hiervoor is voorzien in de 2^e helft van 2016. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. Voor deelproject 4 is een startnota met een concept of streefbeeld beschikbaar.

B. Watergebonden infrastructuur

1. Bruggen Albertkanaal

Dit project heeft tot doel alle bruggen over het Albertkanaal tussen Antwerpen en Meerhout te herbouwen of aan te passen tot bruggen met een vrije doorvaarhoogte van 9,10 m. In het kader van de herbouw of aanpassing worden ook de versmallingen van het Albertkanaal ter plaatse van deze bruggen weggenomen.

De herbouw of aanpassing van de bruggen in de provincie Limburg is eveneens in uitvoering maar maakt geen deel uit van het Masterplan 2020.

Voor de herbouw van de Noorderlaanbrug en de spoorbruggen (lijnen 12 en 27A) trad BAM als bouwheer op. n opdracht van BAM is ook het project voor de vervanging van de IJzerlaanbrug door een fiets-en voetgangersbrug in uitvoering (zie 1.2.7).

nv De Scheepvaart is projecteigenaar voor de herbouw of aanpassing van 22 bruggen waarvan:

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

Thans zijn de volgende 11 bruggen/deelprojecten zijn thans 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 zorgen 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.

Voor de herbouw van de brug Deurne-Bal werd einde 2015 aanbesteed en is intussen gegund.

Minister Weyts maakte 10 miljoen euro FFEU middelen vrij om een snelle realisatie van het project Theunisbrug mogelijk te maken. De studie voor de herbouw van de Theunisbrug is opgestart, de startnota voor dit project werd goedgekeurd door GBC en Regionale Mobiliteitscommissie. De aanbesteding is gepland in het vierde kwartaal van 2016. De opstart van de werken is op het terrein voorzien in 2018, na de herbouw van de brug van Deurne Bal. In 2017 is nog een half jaar studiewerk (uitvoeringsstudie) ingepland en dient een eerste brug in het atelier van de aannemer te worden gebouwd, alvorens op het terrein met de hoofdwerken te kunnen starten. Daarnaast is het tijdsvenster voor de herbouw van de Theunisbrug dermate krap (2018-2020), dat we tijdig de voorbereidende werken (studiewerk en bouw eerste brug) moeten opstarten.

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

De werken voor de herbouw van de brug Olen-Hoogbuul naderen hun voltooiing.

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. Op 17 juli 2015 erkende de Vlaamse regering het project 'Verhoging bruggen Albertkanaal' als PPS-project.

nv De Scheepvaart en Via-Invest zorgen samen voor de de technische en juridisch-administratieve uitwerking van het PPS-project.

Zeven bruggen van het Masterplan 2020 maken deel uit van het PPS-project dat in totaal de herbouw van 15 bruggen omvat. 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 10 augustus 2015 werd de selectieleidraad voor de eerste PPS-cluster in de markt geplaatst. De selectiedossiers werden op 9 oktober 2015 ontvangen. Op 25 november 2015 keurde de Raad van Bestuur het selectieverslag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed waarbij 4 kandidaten worden weerhouden voor de volgende fase..

Op 1 oktober 2015 werd een adviesvraag aan het INR uitgestuurd met de vraag om te oordelen over de ESR-neutraliteit van het project. Tot op heden werd nog geen advies ontvangen. Gelet op het nog af te leggen tijdspad is er een politiek akkoord om de

gunningsfase aan te vatten. Het DBFM-bestek zal in het tweede kwartaal van 2016 aan de geselecteerde kandidaten worden bezorgd met een termijn van 6 maanden voor het indienen van een eerste Offerte .

2. 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. Aan deze MKBA werd een aanvullende nota toegevoegd met de nodige argumenten voor de vergroting van de sluis tot een 36 meter variant. In 2015 werden beide documenten geïntegreerd en verder onderbouwd tot de MKBA.

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 2016

Ondertussen werden de nutsleidingen in kaart gebracht en is er overleg met de leidinghouders met betrekking tot de herlokalisatie van de nutsleidingen. Het bijkomend geotechnischonderzoek 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. Bepaalde gebouwen kunnen niet worden behouden.

De herlokalisatie van het pompstation Sloepenweg , en het omleggen van de bestaande aansluitingen (Ruien) dient verder te worden bekeken en uitgewerkt. Deze werken worden gepland in de periode 2018-2022.

Na de voorontwerpstudie in 2013 werd in 2014 gestart met het ontwerp voor de 36 meter variant. Deze studie zal medio afgerond zijn, zodat het bestek kan worden gefinaliseerd tegen eind 2016.

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. Vanuit de vraag tot beperking van de hinder voor de scheepvaart en de afweging van risico's tijdens de uitvoering (stabiliteit, zettingen) en de optimalisatie van de werf hebben BAM en de afdeling Maritieme Toegang inmiddels afgesproken om te werken aan eenzelfde gecoördineerde aanbesteding van de werken voor de Oosterweelverbinding (perceel Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) en de werken voor de

renovatie van de Royerssluis. Dit heeft een aanzienlijk positief effect op de eerder genoemde interface risico's (zie ook hoofdstuk A.1.3.1).

Bij deze gecoördineerde werken is het deel renovatie van de Royerssluis gepland in 2019-2022.

Het Politiek Stuurcomité Oosterweelverbinding heeft vervolgens kennisgenomen van de optie om de renovatie van de Royerssluis als prioritair project voor prefinanciering door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op te nemen en heeft de opdracht gegeven om de modaliteiten hiervoor concreet uit te werken door de overeenkomst betreffende de heroriëntatie van middelen stad/Haven te finaliseren.

C. Openbaar vervoer

1. Noorderlijn

Noorderlijn brengt een vlotte tramverbinding tussen het centrum van de stad, het Eilandje en het noorden van de stad. Het project kan opgedeeld worden in drie projectgebieden: Noorderleien, Eilandje en Noorderlaan. De Noorderlijn is een project van De Lijn, de stad Antwerpen en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Er wordt gestart met werken in het projectgebied Noorderleien. De eerste fase tot en met eind april is een voorbereidende fase. Er wordt tijdelijke wegenis en traminfrastructuur aangelegd zodat het verkeer vanaf eind april aan de westelijke zijde naast de werfzone kan rijden.

Vanaf dag één start de bouw van de tramtunnel en de voorbereidende fase voor de ondergrondse werken aan het Operacomplex. Het in gebruik nemen van deopenhelling Leien is voorzien op 1 juni 2017.

In de eerste deelfase van de werken in het projectgebied Noorderlaan wordt aan de oostzijde de vrije tram- en busbedding, het voet- en fietspad en de rijweg richting Noord aangelegd. Tijdens de werken rijdt het verkeer in beide richtingen aan de westkant (kant van de haven). Naar het einde van deze deelfase wordt het kruispunt met de Groenendaallaan in november 2016 aangepakt en wordt zowel op het kruispunt als ter hoogte van de stelplaats de aansluiting op het nieuwe spoor gelegd. Het in gebruik nemen van de vrije tram- en busbedding tussen Groenendaallaan en de eindhalte P&R Havana is voorzien op 1 maart 2017. De fietsenstalling/luifel zal, zoals tevens voorzien in de oorspronkelijke planning, enkele maanden later afgewerkt zijn.

In het projectgebied Eilandje worden voor de aanleg van de trambaan en de nieuwe riolering op de Rijnkaai, Tavernierkaai en de Vanmeterenkaai op dit ogenblik voorbereidende nutswerken uitgevoerd. Het in gebruik nemen van de vrije trambedding tussen Sint Pietersvliet en de eindhalte Bataviastraat is voorzien op 1 april 2017.

Op dit ogenblik verlopen de werken volgens schema.

De planning voor het in gebruik nemen van de traminfrastructuur ziet er als volgt uit:

- maart 2017: tram 6 tot P&R Havana
- april 2017: tram 7 tot keerlus Batavia (MAS)
- juni 2017: open helling Frankrijklei; tram 8 naar Schoonselhof / tram 24 naar Melkmarkt
- september 2017: open helling Foorplein; tram 10 ondergronds Wijnegem – Zuid

- januari 2018: tram 7 tijdelijk via Noorderlaan tot P&R Havana
- januari 2019: tram 1 P&R Havana – Bolivarplaats / nieuwe lijnvoering
- januari 2019: tram tot keerlus Straatsburgbrug

2. Zuiderlijn

De Raad van Bestuur van De Lijn gunde recent een studieopdracht om na te gaan wat het beste tracé is voor een tramlijn van Antwerpen naar Wilrijk en naar Kontich. Deze studie zal ook peilen naar de mogelijkheden voor andere vervoermiddelen zoals trambus en bus. Deze kunnen aanzien worden als een doorstart naar een eventuele latere tramexploitatie.

Sinds begin januari is er intens overleg met alle lokale overheden en betrokken administraties voor het opstarten van de studie naar het toekomstige openbaar vervoer in de Antwerpse zuidrand. Op basis van het resultaat van deze studie, die ook de mobiliteitsgewoonten en -behoeften in de regio in kaart brengt, zullen nieuwe verbindingen voor tram, trambus en/of bus worden vastgelegd.

De studie zal met verschillende factoren rekening houden. Zo zal ze de bewoners vragen naar hun huidige en hun toekomstige mobiliteitsgebruik. Behalve bewoners worden ook bedrijven, ziekenhuizen en andere organisaties bij de bevraging betrokken. Bij al deze doelgroepen peilt de studie naar de woon-werk-, de woon-school- en de vrijetijdsverplaatsingen. Op basis van de resultaten en de ruimtelijke haalbaarheid zal uiteindelijk een voorstel worden voorgelegd en kan de Vlaamse regering een keuze maken voor toekomstige tram- en/of trambustracés en voor het busaanbod in het gebied.

3. Openhelling Turnhoutsepoort

Als voorbereiding op de werken in- en rond de stad Antwerpen werd als minder hinder maatregel, op de stuurgroep impactmanagement, voorgesteld om de openhelling 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 werd gepubliceerd en de opening van de offertes gebeurde op maandag 23 mei. De uitvoeringstermijn wordt ingeschat op 9 maanden. De open helling Foorplein en tram 10 ondergronds tot Wijnegem – Zuid zijn gepland tegen september 2017:

D. Fietsinfrastructuur

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.

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 verdere initiatief ligt bij de lokale overheden (wegbeheerder).

I.o.v. de provincie wordt momenteel een ontwerp opgemaakt voor de route langsheen de spoorlijn naar Lier. Een ontwerp startnota werd besproken in de hiervoor opgerichte

Stuurgroep. De totale uitvoeringstermijn voor de opmaak van de plannen bedraagt 2 jaar, bepaalde significante onderdelen zullen reeds eerder worden uitgevoerd.

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. De verbreding van het Albertkanaal in de bocht van Merksem tussen de Theunisbrug en de IJzerlaanbrug is heden in uitvoering. De heraanleg van het jaagpad 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 hiervoor een sterke 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.

E. Minder Hinder

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

Op 12 december 2014 vond de startvergadering plaats onder leiding van minister Ben Weyts. De aanpak Minder Hinder werd 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.

1. Stand van zaken

1.1. Infrastructurele maatregelen

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.

Voor de fietsinfrastructuur werden bouwvergunningen verkregen voor de Masterplanprojecten Welenroute en Districtenroute. Het gaat om het deel Dorp aan de Stroom van de Welenroute en voor verscheidene districten op de Districtenroute. De Welenroute kan eerstdaags gegund worden voor uitvoering. De Districtenroute wordt aanbesteed. Voor de kleinere fietsmaatregelen wordt een ontwerp bureau ingeschakeld. Verder worden afspraken voorbereid tussen de partners over fietsenstallingen op locaties gerelateerd aan de werven in functie van Park en Bike.

Voor de dynamische bewegwijzering op het hoofdwegennet in functie van de werken, de beschikbaarheid van het onderliggend wegennet en het gebruik van P&R voorziet AWV nog dit jaar de plaatsing van digitale infopanelen op strategische plaatsen in het noordoosten van Antwerpen. In samenwerking met het Verkeerscentrum worden concrete scenario's ontworpen.

De optimalisatie van Delbekelaan in functie van de werken aan Schijnpoort, brug Azijn en IJzerlaanbrug staat ingepland voor uitvoering in mei-juni 2016. Om de hinder te beperken is voorzien om definitieve aanleg van het Duvelsplein gelijktijdig met de werken aan Theunisbrug uit te voeren.

1.2. Coördinatie werken

Bij volgende werken heeft de coördinatie het voorbije half jaar een belangrijke rol gespeeld:

- IJzerlaan: Gesprekken lopen over de afstemming van de aanleg van de sporen door Brabo 2 in de fasering van de werken IJzerlaan. Ook de interactie tussen de afbraak van de brug en de sporen aan de Groenendaallaan bij beide projecten wordt gecoördineerd bij aanvraag tot wijziging timing door opdrachtnemer. Dit project is ook sterk gecoördineerd met aangrenzende werken van het district Merksem in de oude Bredabaan en nv. De Scheepvaart voor de bochtverbreding van het Albertkanaal, die op hun beurt gecoördineerd werden met werken aan de brug over groot dok en de heraanleg van de Vaartkaai tussen Theunisbrug en het groot dok te Merksem.
- Voorbereidende werken Oosterweelverbinding: Voor deze werken werden optimalisaties uitgewerkt voor de afwikkeling van het verkeer op de R1 en aansluitingscomplex Merksem bij de bouw van leidingenkokers onder R1. Daarnaast werd ook de verwachte hinder bij het verplaatsen van de nutsleidingen op Schijnpoort in samenwerking met de opdrachtnemer tijdens de paasvakantie 2016 sterk geminderd. Een deel van de werken Slachthuislaan zal omwille van impactmanagement geïntegreerd worden in deze werken. Ook de projectgrens met Turnhoutsepoort wordt enkele meters opgeschoven omwille van impactmanagement.
- Hoofdwerven Oosterweelverbinding: optimalisaties voor de ontsluiting van Charles de Costerlaan, aansluitingscomplex Waaslandhaven-Zuid en aansluitingscomplexen Merksem en Deurne op niveau voorontwerp en interactie met de bruggen Alberkanaal.
- Ziekenhuisnetwerk Antwerpen: Door interactie met werken Brabo 2 en IJzerlaan is er met Ziekenhuisnetwerk Antwerpen en de nutsmaatschappijen een oplossing moeten gevonden worden voor fietsers en bussen respectievelijk langs de dokrand en over een nieuwe busstrook op de Hardenvoortviaduct.
- Noorderlijn: Voor deze werken werd verder afstemming gezocht met de aansluitende werfzones van IJzerlaan en ZNA. Binnen de opdracht Noorderlijn wordt de tramlijn naar het noorden zo vroeg mogelijk aangelegd opdat deze zelf als minder-hindermaatregel kan worden ingezet bij de lopende en nog op te starten projecten in het noorden van Antwerpen. Hier is ook een interactie met de geplande P&R t.h.v. 'Luchtbal (zie ook hoofdstuk E.1.3.). Aan de zuidzijde van het project wordt momenteel de toegang naar de bestaande premetrokokker onder de 'Leien' opengemaakt en afgewerkt. Samen met een aantal projecten van De Lijn (openen open helling t.h.v. de Turnhoutse Poort en aanpassingen aan de keerlus in de Montignystraat-Brederodestraat) biedt dit spoedig bijkomende significante opportuniteiten voor het stedelijk tramnet.

1.3. Aanpak Park & Ride

1.3.1. Context

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) werkten een sterk pakket aan maatregelen uit voor het openbaar vervoer, auto- en vrachtverkeer en fietsers. De uitbreiding van de capaciteit van Park & Ride gekoppeld aan performante tramverbindingen, is één van deze flankerende maatregelen.

1.3.2. Park & Ride: algemeen

Een aanzienlijk gedeelte van de flankerende maatregelen betreft de bouw en uitbreiding van (bestaande) P&R's in en rond Antwerpen. Studies werden opgestart voor de bouw van een parkeergebouw op de Havanasite (P&R Luchtbal), Merksem Keizershoek (P&R Merksem), rotonde Wommelgem (P&R Wommelgem), Wilrijk Olympiade, Boechout Capenberg en aan de parallelweg op Linkeroever. Deze locaties werden geselecteerd in functie van de combimobiliteit omdat zij allen toegang geven tot performante tramassen.

Op de Stuurgroep Impactmanagement van 25 september 2015 werd beslist dat een parkeergebouw voor Wolfstee niet langer wordt weerhouden als flankerende maatregel omdat de NMBS de locatie en ondersteuning hiervan niet opportuun acht.

Op de Stuurgroep Impactmanagement van 15 januari 2016 werd beslist om het studiewerk voor de parkeergebouwen P&R Wommelgem, P&R Merksem, P&R Linkeroever en P&R Luchtbal prioritair verder te zetten.

De studies voor de P&R Boechout Capenberg en de P&R Wilrijk Olympiade werden on-hold geplaatst in afwachting van een meer gedetailleerde studie over de hinder in de periode 2018 en volgende (zwaartepunt werken Oosterweelverbinding) en de opportuniteit en locatie van bijkomende P&R's. Beide locaties kampen bovendien met specifieke aandachtspunten. De bestaande P&R in Boechout maakt deel uit van DBfM contract Brabo 1 en de P&R Olympiade ligt in de bufferzone rond het Maison Guiette en bovenop de Bevrijdingstunnel.

1.3.3. P&R Linkeroever

P&R Linkeroever wordt voorzien in de zuidelijke aansluitlus van de parallelweg op de N70 en Linkeroever. Hij wordt bediend door de vier premetro-tramlijnen die de Schelde kruisen. Voor drie van deze lijnen wordt dat in principe hun terminus.

Het P&R gebouw Linkeroever is een milderende maatregel opgelegd in de plan-MER Oosterweelverbinding (2014) en maakt dan ook integraal deel uit van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en aanbesteding van de infrastructuurwerken Linkeroever zoals door BAM wordt voorbereid. Het gaat enkel om een parkeergebouw daar het GRUP op deze locatie geen commerciële functies toelaat. Het vergunningsdossier wordt geïntegreerd in de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor de Infrastructuurwerken Linkeroever (indiening voor de zomer 2016)

De bouw van de P&R is voorzien tijdens de eerste 18 maanden van het project Linkeroever (start zomer 2017).

Het gebouw wordt momenteel ontworpen voor 1620 parkeerplaatsen.

1.3.4. P&R Luchtbal

P&R Luchtbal wordt voorzien ten oosten van de Ekersesteenweg, vlak bij de Noorderlaan en het aansluitingscomplex Ekeren op A12. Hij wordt geïntegreerd met de tramterminus die aangelegd wordt in het project Brabo 2 en zal dus bediend worden door nieuwe tramlijnen.

Voor P&R Luchtbal loopt een plan-MER en RUP procedure waarin naast een zone voor grootschalige detailhandel ook andere commerciële functies worden voorzien. Voor de grootschalige detailhandel is daarbij een maximale parkeernorm van 1500 parkeerplaatsen vastgelegd en voor de P&R de stedelijke ambitie van 1200 parkeerplaatsen.

Het parkeergebouw wordt ontworpen voor 1800 parkeerplaatsen gespreid over zeven verdiepingen (hoogbouw).

De eerste fase (publieke P&R) kan aansluiten op de fasering van de werken aan de Noorderlijn en benut worden van zodra een tramontsluiting is gerealiseerd (Beschikbaarheidscertificaat tramontsluiting in Brabo 2 vastgelegd op 28/02/2017). De tweede fase (gemengde publiek/private parkeerfaciliteit) wordt gebouwd van zodra de terreinen beschikbaar zijn.

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt opgemaakt tegen juli 2016. De stedenbouwkundige vergunning kan verleend worden indien eerst het RUP definitief is vastgesteld. De aanbesteding wordt parallel opgestart zodat de bouw van fase 1 vanaf de zomer van 2017 kan starten.

1.3.5. P&R Merksem

P&R Merksem is een uitbreiding van de bestaande P&R Keizershoek op de Bredabaan op minder dan 1 km van het aansluitingscomplex Kleine Bareel. Hij wordt bediend door premetro trams 2 en 3 aan hun terminus.

P&R Merksem kan vergund worden binnen het bestaande BPA Keizershoek dat voorziet in een P&R. Het BPA laat geen commerciële functies toe.

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt opgemaakt tegen juli 2016 met aansluitend de aanbesteding zodat de bouw vanaf zomer 2017 kan starten.

1.3.6. P&R Wommelgem

P&R Wommelgem is een uitbreiding van de bestaande P&R aan de afrit Wommelgem op de E313 en de R11. Deze terminus wordt bediend door premetro tramlijn 8 die nu al via de Reuzenpijp tot het centraal station rijdt en met de nieuwe open helling die in Brabo 2 wordt gerealiseerd zal doorrijden over de zuidelijke leien (beschikbaarheidscertificaat 31/05/2017).

De P&R Wommelgem kan vergund worden onder de planologische context van gebied voor overstap in de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen. Ook deze locatie ligt echter in de reservatiestrook voor de A102. De vergunning zal bijgevolg tijdelijk zijn (10 jaar). Op deze locatie kan ook verwacht worden dat het gebouw effectief zal moeten verwijderd worden wanneer de A102 wordt aangelegd. Dit houdt in dat speciale aandacht besteed wordt aan het modulaire karakter en de mogelijkheid om onderdelen van het gebouw bij demontage te recupereren.

Wegens de zonering van het naastliggend gebied als parkgebied is een uitbreiding op maaiveld niet haalbaar binnen de gestelde timing van beschikbaarheid van de prioritaire P&R.

De uitbreiding omvat 400 à 450 parkeerplaatsen.

Er wordt geopteerd om ook op deze locatie de eenvormige architectuur van de P&R gebouwen door te trekken en de herkenbaarheid van de locatie als overstap voor combimobiliteit te versterken. De meerkost voor deze eenvormige en kwalitatieve uitstraling wordt gedragen door de stad Antwerpen.

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt opgemaakt tegen juli 2016 met aansluitend de aanbesteding zodat de bouw vanaf zomer 2017 kan starten.

1.3.7. Financiering en exploitatie P&R

De stuurgroep Impact Management heeft op 27 maart 2015 vastgesteld dat er voor de parkeergebouwen bijkomende middelen nodig zijn, die redelijkerwijze niet vrijgemaakt kunnen worden in de reguliere middelen van de partners. Het gebruik van de P&R's zal echter niet gratis zijn. Er moet gestreefd worden naar een exploitatiemodel dat zich maximaal terugverdient en dat minstens beheer en onderhoud dekt.

De stuurgroep Impact Management nam verder beslissingen op 25 september 2015 en 15 januari 2016 aangaande het ontwerp, de prioriteiten, de naamgeving en de optimalisaties inzake kostprijs. Het ontwerpproces zit daarmee op schema met aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen in de zomer 2016, gevolg door aanbesteding en - na het bekomen van de stedenbouwkundige vergunningen - start der werken in de zomer van 2017.

1.3.8. Exploitatie: Tarieven

De P&R gebouwen dienen in eerste instantie het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Ze bevinden zich aan het uiteinde van tramassen op een locatie die vlot bereikbaar is met de auto. Om het gecombineerd gebruik van deze parkings met openbaar vervoer te stimuleren, is het aangewezen om de parkeertarieven laag te houden.

De precieze modaliteiten worden in samenspraak met de stad Antwerpen en De Lijn uitgewerkt.

1.3.9. Exploitatiemodel

Het exploitatiemodel gaat bijgevolg uit van de volgende uitgangspunten :

- het comfort en gebruiksgemak voor de gebruiker van het openbaar vervoer staat centraal. De P&R moet uitnodigend zijn en prioriteit schenken aan de openbaar vervoer-gebruiker.
- de P&R's evolueren naar hubs van duurzame mobiliteit met faciliteiten voor deelwagens, bedrijfsfietsen, laadpunten e.d.m.
- het gebruik van de P&R is niet gratis.
- gebruikers van het openbaar vervoer krijgen een gereduceerd tarief aangerekend dat dekkend is voor de kosten voor exploitatie en beheer.
- het gebruik van P&R's wordt aangemoedigd middels parkeergeleiding, informatieborden en communicatie door alle betrokken partners, o.m. De Lijn, AWW, de stad Antwerpen, ieder binnen het eigen bevoegdheidsgebied.

Voor het in rekening brengen van het gereduceerd tarief is er een relatie te maken met het reële gebruik van het openbaar vervoer. Hiervoor zijn meerdere pistes mogelijk. BAM en De

Lijn zijn in overleg en bereiden samen een voorstel van aanpak voor. Deze aanpak vertrekt van:

- het comfort van de klant
- een transparante registratie en verwerking van het gecombineerde gebruik P&R en openbaar vervoer
- minstens gelijk blijven van de kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer
- de inzet op elektronische aanrekening van de kosten via de Mobib-kaart, conform de technische ontwikkelingen en met back-up in functie van de timing voor het openstellen van de P&R's
- de mogelijkheid tot uitbreiding in de Antwerpse regio en het uitrollen ervan in andere regio's

Een intensieve samenwerking is cruciaal op het vlak van combi-mobiliteit en tarifiëring (De Lijn), parkeerbeleid en het integreren van kleinschalige ondersteunende functies (de stad Antwerpen, AWV, gemeente Wommelgem) en promotie van de P&R (alle partners). Aan BAM is gevraagd deze samenwerking te concretiseren in een operationeel model.

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

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie mei 2016
- Bijlage 4: Overzicht quick wins