

Projectfiche: A102

december 2016

1. Omschrijving

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

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

De voorziene 2^e spoorontsluiting van de haven van Antwerpen voorziet min of meer het tracé te volgen van de reservatiestrook voor de A102. Verder zuidwaarts worden in het lopende plan-MER voor de 2^e spoorontsluiting nog een aantal tracé's onderzocht. De A102 is voorzien tussen het knooppunt R1/A12/E19 in Merksem en het knooppunt E313/R11 in Wommelgem. Het traject heeft een lengte van ca. 6,3 km en kruist het Albertkanaal.

De weg zou moeten bestaan uit 2 x 2 rijstroken, met pechstroken. Voor de aansluitingen moeten de knooppunten in Merksem en Wommelgem worden omgebouwd.

De wens bestaat om de A102, naast zijn verbindende functie, ook een ontsluitende functie te geven. Hierdoor kan de verkeerssituatie in het tussenliggende woongebied, tussen de R1 (ring om Antwerpen) en de A102 beter ontsloten worden. Daartoe zijn complexen nodig voor ongelijkvloerse aansluitingen op een beperkt aantal kruisende wegen. In eerste instantie wordt hiervoor uitgegaan van de N120 (Merksemsebaan – Bisschoppenhoflaan) of N12 (Houtlaan). De wenselijkheid van deze complexen maakt onderwerp uit van bijkomend onderzoek en overleg. In het plan MER zullen zowel scenario's met als zonder aansluitingen worden onderzocht.

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

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

Opstart Plan-MER

In augustus 2013 werd gestart met de opmaak van het plan-MER A102/R11. Volgende stappen werden reeds gezet:

- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,...
- Terinzagelegging van het kennisgevingsdossier van 15/01/2014 tot en met 14/02/2014. Richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

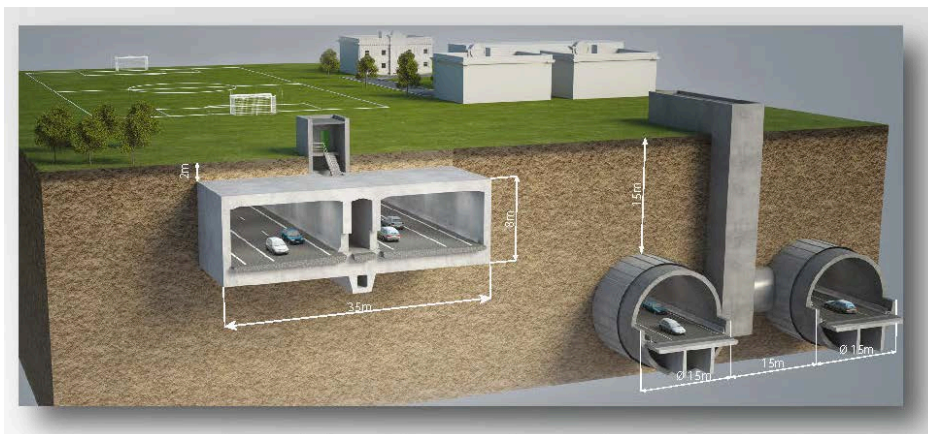
Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten werden in de kennisgeving opgenomen::

Locatiealternatieven



Uitvoeringsvarianten

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

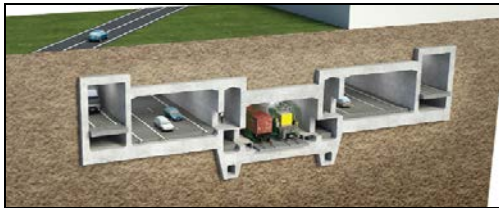


In het kader van Poort-Oost gebeurt een continue afstemming met de 2^e spoortoeegang van de Antwerpse haven en de andere gerelateerde projecten.

De mogelijkheid van een aanleg van de A102 en de 2^e spoortoeegang in een gemeenschappelijke constructie wordt nog steeds opengelaten. Op basis van

regelmatig overleg met Infrabel dienen hier een aantal kanttekeningen bij worden gemaakt:

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



Opmerking ter verduidelijking:

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

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

Deze variant wordt dan ook niet meegenomen in de plan-MER-studie A102. *De eerste richtlijnenvergadering vond plaats op 10 maart 2014*

De richtlijnen werden gepubliceerd door de dienst Mer op 8 april 2014.

Volgende krachtlijnen worden vastgelegd door de richtlijnen:

- o Alle inspraakreacties m.b.t. tot een 3^e Scheldekruising worden niet weerhouden
- o Als gevolg van het groot aantal inspraakreacties (680) werd in functie van het beheersbaar houden van het proces, volgende aanpak voorgesteld:
Het uitvoeren van een eerste trechtering op basis van 3 criteria (mobiliteit, ruimtelijke impact en milieu-impact, en technische haalbaarheid).
- o Een nieuwe richtlijnenvergadering verankerde de resultaten van deze eerste trechtering juridisch.

Stuurgroep en tweede Richtlijnenvergadering 26 juni 2014:

De stuurgroep (lokale besturen en officiële adviesinstanties) besliste om volgende alternatieven verder te onderzoeken:



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 zullen eventueel nog alternatieven kunnen getrechterd worden. Het parallel uitwerken van alle disciplines werd voor dit Mer niet wenselijk geacht. Omwille van de complexiteit van de ruimtelijke context zou deze aanpak immers een verregaande technische uitwerking vereisen, met een onhaalbare impact op budget en serieuze consequenties wat betreft timing.

Het deelrapport betreffende de discipline 'mens en mobiliteit' werd afgerond in juni 2016 en besproken op een stuurgroep met de adviesinstanties op 16/09/2016. Naar aanleiding van deze vergadering werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan het rapport, welke via een schriftelijke consultatieronde worden voorgelegd aan de officiële adviesinstanties.

Deze stap is verankerd in nieuwe richtlijnen die de Dienst MER op 13 december 2016 heeft overgemaakt.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De kostprijs zal sterk afhangen van de keuzes die worden gemaakt in het lopende plan-Mer.

Bouwkost (de kostprijs van de bouw bij klassieke aanbesteding)

- basistracé in cut&cover (variante gemeenschappelijke c&c): 551 mio euro
- Andere alternatieven: blijven te ramen

Totale kostprijs (kostprijs incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...):

- basistracé in cut&cover (variante gemeenschappelijke c&c): 801 mio euro
- Andere alternatieven blijven te ramen

2.2. opsplitsing kostprijs:

Eerste variante:

Tunnelgedeelte 5,5 km:

- voor de oplossing bouwen in open bouwput : 64200 euro / m;
- voor de oplossing bouwen tussen diepwanden: 69200 euro / m;
- hetzij in totaal 353,1 of 380,6 mio euro.

Op te merken valt dat de bijkomende kostprijs voor het spoorweggedeelte uitsluitend de burgerlijke bouwkunde betreft en dus geen rekening houdt met de sporen noch met hun uitrusting. De constructie van de spoorwegsleuven of –tunnels nabij de complexen E313 en R1 zijn hier ook niet inbegrepen.

Tunnel Albertkanaal (inclusief bouwdok, afzinken): 25 mio euro.

Aansluitingscomplexen op A102: 5 mio euro (N115) + 5 mio euro N120.

Aansluitingscomplexen E313 en R1: 2x20 mio euro.

Naargelang de gekozen oplossingen komt men aan een totale kostprijs van 428 à 455 mio euro excl. BTW of 518 à 551 mio euro incl. BTW. (zowel aandeel spoor als aandeel weg, excl. spoorinfrastructuur en –uitrusting). De kostenverdeling tussen AWV en Infrabel zijn nog niet besproken en kunnen dus ook nog niet gegeven worden.

Daarbij komen dan nog de onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, Onder voorbehoud van de nog te doorlopen procedures, wordt dit voorlopig op 250 mio euro geraamd.

Toelichting bij kostenraming

De kosten werden geraamd op basis van analoge projectramingen (bvb Kempense NZ-verbinding).

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

Het is aan te bevelen hiertoe 1 tot 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering via PPS (nieuw regeerakkoord).

3 Projectmanagement

Projecteigenaar:

- projectleider: AWV en/of Infrabel, te formaliseren in een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

- Als procesbegeleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.
- Als procesleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd Wouter Van Herck (AWV) aangesteld.

verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV of Infrabel

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

- De Scheepvaart
- Lokale overheden
- Nutsmaatschappijen, incl internationale doorvoerleidingen

4 Timing

4.1 start en einde der werken

De onderstaande timing kan aangehouden worden:

- o Start opmaak plan-MER: zomer 2013
Afronding deelrapport mens-mobiliteit in 2016
- o Al dan niet afwerken andere disciplines binnen huidige contract afhankelijk van inhoud richtlijnen december 2016 en voortgang werkzaamheden intendant i.k.v. overkapping zuidelijke Ring.
- o Opmaak GRUP afgerond in 2018
- o project-MER parallel
- o stedenbouwkundige vergunning begin 2019 *
- o onteigeningen: ten vroegste 2019*
- o start der werken: 2024**

* snelst haalbare termijnen

** Start na realisatie Oosterweelverbinding.

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

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

4.2 processtappen

Streefbeeld

Minister Hilde Crevits heeft de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht de opmaak van een nieuw streefbeeld voor de R11/R11bis te begeleiden in overleg met de betrokken gemeenten en alle stakeholders.

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

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister van Mobiliteit en Openbare Werken neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse ooststrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11 en A102. Vermits in het plan-MER A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau.

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

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

De Europese tunnelrichtlijn:

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

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

Gemeenschappelijke constructie met 2^e Spoorontsluiting?:

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

koppeling aan andere projecten

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

5 Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: R11bis/R11/Nieuwe verbindingsweg R11 – N10

december 2016

1. Omschrijving

Het project omvat 2 onderdelen:

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

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

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

Opstart Plan-MER A102 – R11

In augustus 2013 werd gestart met de opmaak van het plan-MER A102/R11. Volgende stappen werden reeds gezet:

- 14/08/2013: gunning studieopdracht
- 20, 21 en 23 september 2013: infomarkten om het brede publiek te informeren over het de nieuwe infrastructuur, procedures, alternatieven,...
- Terinzagelegging van het kennisgevingsdossier van 15/11 tot 15/12/2013.

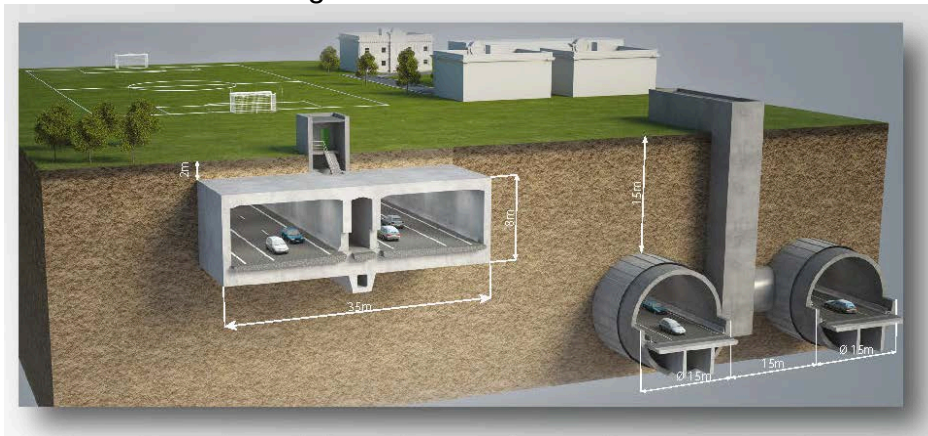
Volgende locatiealternatieven en uitvoeringsvarianten werden in de kennisgeving opgenomen:

1 Locatiealternatieven



2 Uitvoeringsvarianten

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



3 Stavaza Mer

De eerste richtlijnenvergadering op 10 maart 2014

De richtlijnen werden gepubliceerd door de dienst Mer op 8 april 2014.

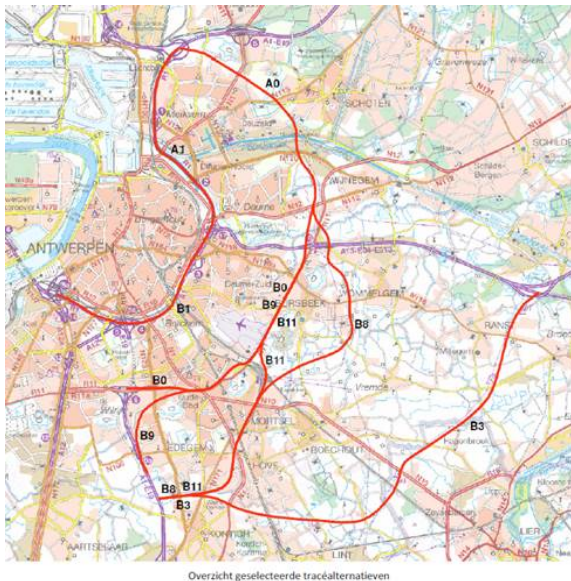
Volgende krachtlijnen worden vastgelegd door de richtlijnen:

- o Alle inspraakreacties m.b.t. tot een 3^e Scheldekruising worden niet weerhouden

- o Als gevolg van het groot aantal inspraakreacties (680) werd in functie van het beheersbaar houden van het proces, volgende aanpak voorgesteld:
Het uitvoeren van een eerste trechtering op basis van 3 criteria (mobiliteit, ruimtelijke impact en milieupact, en technische haalbaarheid).
- o Een nieuwe richtlijnenvergadering verankerde de resultaten van deze eerste trechtering juridisch.

Stuurgroep en tweede Richtlijnenvergadering 26 juni 2014:

De stuurgroep (lokale besturen en officiële adviesinstanties) besliste om volgende alternatieven verder te onderzoeken:



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 zullen eventueel nog alternatieven kunnen getrechterd worden. Het parallel uitwerken van alle disciplines werd voor dit Mer niet wenselijk geacht. Omwille van de complexiteit van de ruimtelijke context zou deze aanpak immers een verregaande technische uitwerking vereisen, met een onhaalbare impact op budget en serieuze consequenties wat betreft timing.

Het deelrapport betreffende de discipline 'mens en mobiliteit' werd afgerond in juni 2016 en besproken op een stuurgroep met de adviesinstanties op 16/09/2016. Naar aanleiding van deze vergadering werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan het rapport, welke via een schriftelijke consultatieronde worden voorgelegd aan de officiële adviesinstanties.

Deze stap is verankerd in de nieuwe richtlijnen die de Dienst MER op 13 december 2016 heeft overgemaakt.

2 Kostprijs en financiering

2.1 raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Met volgende alternatieven/varianten moet minstens rekening worden gehouden:

- Het alternatief in het plan-MER van de Tweede Spoorontsluiting dat voorzag in een gecombineerde aanleg spoor/weg in het openbaar domein van de R11 wordt niet meer weerhouden
- Uit het participatietraject van het Streefbeeld R11 dat naast een cut&cover-variant ook een geboorde uitvoeringsvariant voor de R11bis zal moeten onderzocht worden in het plan-Mer R11bis/A102.
- Ondertussen is de administratie op de hoogte van minstens een vijftal locatiealternatieven voor de R11bis.

De raming (incl BTW en afwijking 10%) op basis van het ontwerp-streefbeeld van de de vertunneling R11 (c&c) wordt actueel opgesteld; die van de verbinding N10-R11 werd nog niet geactualiseerd. De ramingen van de bouwkost van deze projecten t.b.v. de beslissing van de VR van 22-09-2010 bedraagt:

Vertunneling R11: 530 milj euro

Verbinding N10 – R11: 10 milj euro

Totaal: 540 MEURO

a. opsplitsing kostprijs:

Buiten de bouwkost van 1,1 werden nog geen andere kosten geraamd.

Binnen de vertunneling R11 werd de ondertunneling ter hoogte van de luchthaven als afzonderlijk te realiseren project reeds voorzien.

Voor deze ondertunneling van de R11 is een bedrag van 55.000.000 euro vastgelegd op de basisallocatie is MDU MH216 7310.

b. toelichting bij kostenraming

De kosten werden geraamd op basis van analoge projectramingen (bvb Kempense NZ-verbinding).

Voor de R11 zullen de kosten verhoogd worden met deze noodzakelijk voor de herinrichtingskosten van de bovenliggende wegenis.

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

Het is aan te bevelen hiertoe 1 tot 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

d. Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering via PPS (nieuw regeerakkoord).

3 Projectmanagement

projecteigenaar

- Als projectleider (voor MP2020) werd ir. Gauthier Van Alboom aangesteld..
- Als procesbegeleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd mevr. Cathy Berx, gouverneur Antwerpen, aangesteld.
- Als procesleider (voor alle projecten Poort-Oost) werd Wouter Van Herck (WA) aangesteld.

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

- Infrabel met het project vertakking Krijgsbaan
- Steden/Gemeenten zuid-oostrand
- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen

4 Timing

4.1 start en einde der werken

- Ondertunneling luchthaven:
 - o Opgestart in 2013
 - o Einde 2015
- Vertunneling van E19 tot E34/E313
 - o Start opmaak plan-MER: zomer 2013
 - o Afronding deelrapport mens-mobiliteit in 2016
 - o Al dan niet afwerken andere disciplines binnen huidige contract afhankelijk van inhoud richtlijnen november 2016 en voortgang werkzaamheden intendant i.k.v. overkapping zuidelijke Ring.
 - o Opmaak GRUP afgerond tegen in 2018
 - o project-MER parallel
 - o stedenbouwkundige vergunning begin 2019 *
 - o onteigeningen: ten vroegste 2019*
 - o start der werken: 2024**

* snelst haalbare termijnen

** Start na realisatie Oosterweelverbinding.

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

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

4.2 Processtappen

Streefbeeld

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

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

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

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

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

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

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

Het streefbeeld werd eind 2011 bij de minister neergelegd. Zowel vanuit de lokale besturen als vanuit de bovenlokale actoren (waaronder de Vlaamse administraties) werden een aantal bijkomende onderzoeksvragen gesteld. De minister verzocht de gouverneur vervolgens haar taken verder te zetten voor een aantal projecten in planfase in de Antwerpse ooststrand (Poost-Oost), waaronder het verder afwerken van het streefbeeld R11/R11bis en de verbinding R11 - N10. Vermits in het plan-Mer A102/R11 locatiealternatieven onderzocht worden, dient het streefbeeld on hold te worden gezet tot er een aantal keuzes zijn gemaakt op een hoger niveau (in de eerste plaats een definitieve tracékeuze)

Relatie tot andere planprocessen

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

- Oosterweelverbinding

- A102/R11-bis
- E313/E34
- De Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

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

Er werd bewust voor gekozen om de verbinding R11 – N10 niet mee op te nemen in het plan-Mer A102/R11 en dit omwille van een aantal redenen:

- Complexiteit van plan-Mer A102/R11
- Ander schaalniveau van effecten
- Andere plandoelstelling

In de loop van 2015 zal opstart worden gegeven aan deze studie. Afstemming met gerelateerde planprocessen zal gebeuren binnen Poort-Oost. Medio 2016 werd een startdocument besproken op een eerste stuurgroep met lokale besturen en adviesinstanties. Doelstelling is om een aangepaste startnota eind 2016 af te ronden en voor te leggen aan een nieuwe stuurgroep.

4.3 Ruimtelijke inpasbaarheid

De inpasbaarheid van de nieuwe infrastructuur is in belangrijke mate afhankelijk van de interpretatie van de Europese tunnelrichtlijn.

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

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

4.4 koppeling aan andere projecten

Andere projecten deel uitmakend van het MP2020:

- Verknoping van de A102 en R11 bis (=ondertunneld deel van de R11) met de A13/E34 in de omgeving van het rondpunt Wommelgem. Het Streefbeeld behandelt nu zowel A102 als R11bis.
- verbinding N10 met de R11 te Mortsel

Andere projecten buiten het MP2020:

- aansluiting van een mogelijk bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven
- studie parkeergebouw (en ontsluiting) luchthaven Deurne

5 Risicomanagement

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

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

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

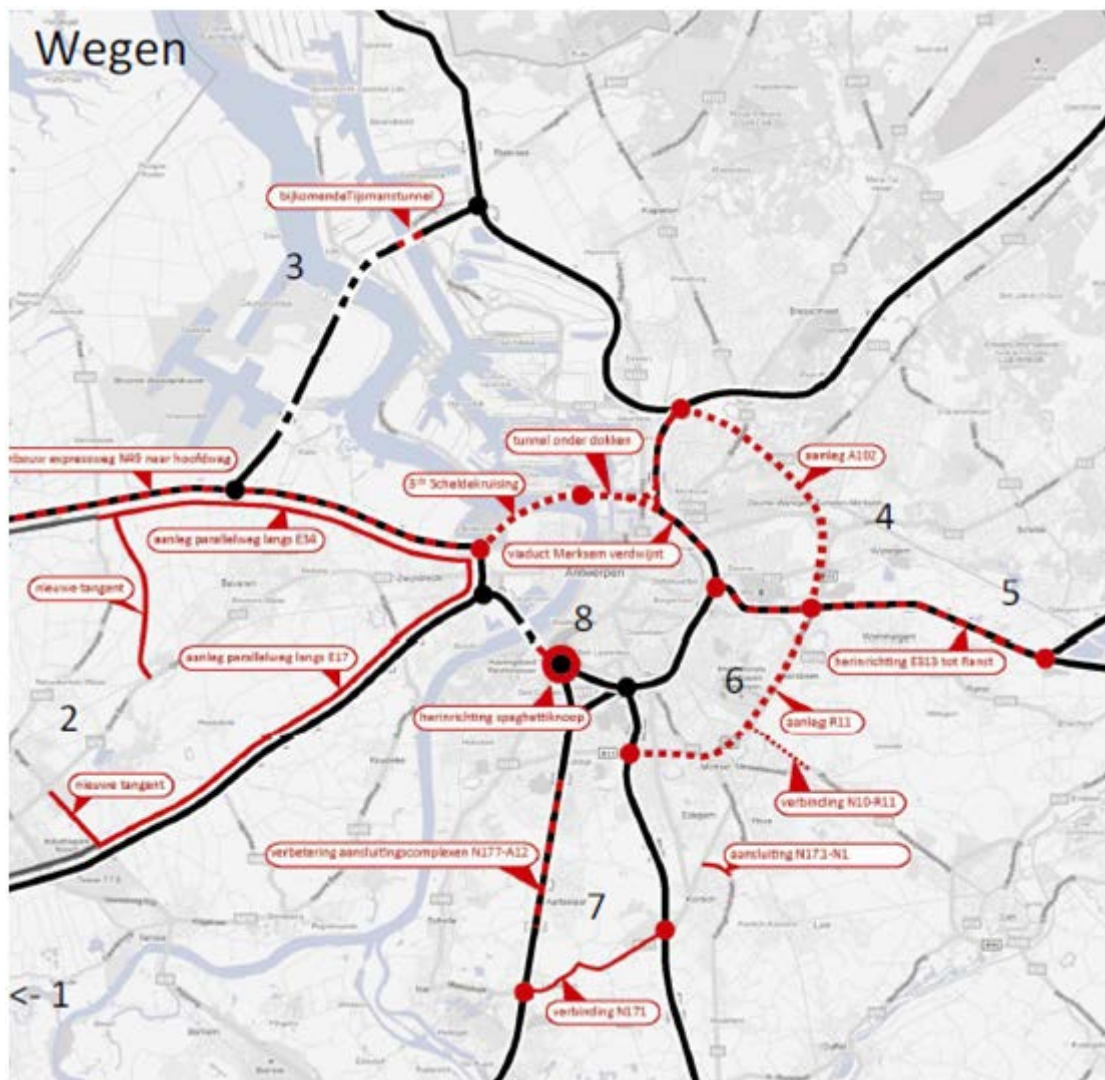
Projectfiche: doortrekking N171

december 2016

Omschrijving

Om het draineren van lokaal verkeer naar de E19 en de A12 te vergemakkelijken zijn bijkomende ingrepen nodig:

- De ontsluiting van de Rupelstreek naar de A12 (doortrekking N171, verbetering van de aansluitingscomplexen van de N177 en de A12).



1. Kostprijs en financiering

1.1. raming totale kostprijs:

Ontsluiting Rupelzone: 52,8 MEURO

De meerprijs voor de ontsluiting Rupelzone (52,8 mio euro) ten opzichte van het voorgaande bedrag (42,5 mio euro) is te wijten aan de kosten voor de aankoop van de gronden gelegen ten westen van de A12. Op 7 maart 2011 heeft het aankoopcomité de kosten voor de aankoop van de resterende noodzakelijke gronden geraamd op 13 mio euro. Dit bedrag is veel hoger dan het bedrag waarmee AWV in het verleden rekening hield.

1.2. opsplitsing kostprijs:

Doortrekking N171:

- bouwkost deelproject 1: 1,4 mio euro (al uitgevoerd)
- bouwkost deelproject 2: 10,433 mio euro (aanbesteed – in uitvoering)
- bouwkost deelproject 3: 15 mio euro
- bouwkost deelproject 4: 5 mio euro
- De raming voor de onteigening van deelproject 3 (bouwgrond, landbouw en industriegebied) bedraagt 4,3 miljoen euro, hiervan is reeds 2,2 miljoen euro gerealiseerd. Voor fase 4 is er nog geen raming beschikbaar.
- participatie in verplaatsingskosten nutsleidingen Fluxys en Elia: 2 x 2 mio euro

Voor de realisatie van deelproject 2 van de N171 is een bedrag van 10.433.000 euro vastleggingskrediet voorzien op het programma van 2013. De basisallocatie is MDU MH210 7310. Daarnaast is ook een bedrag vastgelegd van 1,7 mlj euro voor de storkosten van het gips op dezelfde basisallocatie.

Naast de pure bouwkosten worden in deel 1.3 ook nog kosten opgenomen die gelinkt zijn aan het project (electromechanica, verlichting, verplaatsingen nutsleidingen).

1.3. toelichting bij kostenraming

De kosten werden in 2010 geraamd voor het project zonder scope-uitbreiding op basis van analoge projectramingen.

Inzake N171: Gedetailleerde raming: zie tabel bij 3.1. Hierbij moeten alle prijzen aangepast worden met een factor 1,06 (= indexaanpassing) t.o.v. prijzen 2010.

Voor deelproject 2 is de weg in gebruik genomen. De proefresultaten zijn bekend en de as-built is afgeleverd. Het is de bedoeling om het dossier administratief afgehandeld te hebben eind 2016/begin 2017.

Onderstaande kosten zijn voor dit deel tot op heden betaald (bedragen incl BTW en ev. herzieningen):

- studiekosten (incl streefbeeld volledige project) : € 360 000
- verplaatsingskosten nutsleidingen (subsidie) : € 12 720
- verlichting : € 17 250
- realisatie project : € 10 400 000
- innames : € 9 667 200
- pompstations € 148 240

Daarnaast zijn naar schatting volgende bedragen nog te betalen (incl BTW en ev herzieningen):

- studiekosten : € 20 000
- verplaatsingskosten (subsidie) : € 35 000
- verlichting : € 130 000
- realisatie project : € 1 700 000
- veiligheidscoördinatie uitvoering : € 10 000
- innames : /

1.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...
Het is aan te bevelen hiertoe 2 % van de bouwkost jaarlijks te voorzien.

1.5. Wat is de financieringswijze?

Vandaag wordt uitgegaan van een financiering op de investeringskredieten van het Vlaams Gewest.

2. Projectmanagement

2.1 projecteigenaar

AWV Antwerpen, ir. Ann Velghe is aangesteld als leidend ambtenaar voor fase 2 "De Banaan".

AWV Antwerpen, ir. Lieven Desmidt is als dientkringingenieur verantwoordelijk voor de fases 3 en 4.

2.1. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Zie 2.1. samen met AWV-Antwerpen.

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

- Gemeenten zuid-ostrand
- Provincie, dienst waterlopen
- Aquafin

- Nutsmaatschappijen: nog te bepalen
- Bedrijven, burgers, actiegroepen, ...

3. Timing

3.1. start en einde der werken

- N171:

Deelproject	Omschrijving	Kost	Start
1	Rumst; 2 bruggen over A12	1,4 mio €	voltooid 2008
2	ten W van A12 naar industriezone Krekelenberg (ca. 1.250m)	cfr hierboven	voltooid 2016
3	A12 -> bestaand einde N171 (ca 2.750 m)	15 mio € geraamd (excl onteigeningen en nutsmaatschappijen)	2018
4	herinrichting bestaande N171, incl. op-/afritten Kontich	5 mio € geraamd (excl onteigeningen)	project on hold

3.2 processtappen

Streefbeeld

Voor het volledige project werd een streefbeeld opgemaakt, dat ook op PAC conform werd verklaard met uitzondering van deelproject 4.

Project-mer

Voor het deelproject 3 werd op basis van een overleg met de Mer-cel bepaald dat een mer-screening mogelijk is. Een opstartoverleg met alle betrokken partijen is wel wenselijk teneinde te bepalen of er alsnog een project-Mer vereist / wenselijk is.

Stand van zaken

De huidige stand van zaken in dit project is als volgt:

- 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 van het project is intussen in gebruik genomen.
- Deelproject 3 en 4 betreffen de verdere doortrekking van de N171 en de heraanleg van het bestaande gedeelte van de N171 tot aan de E19. Voor deelproject 3 is een projectnota beschikbaar. Het gedetailleerde ontwerp moet nog opgemaakt worden. Voor het verdere studiewerk dient er een nieuw studiecontract te worden aanbesteed. Dit is voorzien in de 2^e helft van 2016. Voor deze werken zijn de onderhandelingen voor de innames lopende. De aanbesteding van de werken is voorzien in 2018.
- Voor deelproject 4 is een startnota met een concept of streefbeeld beschikbaar, die nog moet verder uitgewerkt worden tot een projectnota. Dit project is momenteel on hold, mede gezien de koppeling aan de projecten vermeld in 3.3.

3.3 koppeling aan andere projecten

Deelproject 4:

- Ter hoogte van de afrit onderzoekt De Lijn een tramlijnverlenging
- Ter hoogte van het kruispunt Satenrozen onderzoekt de gemeente de ontsluiting van een bedrijventerrein via een Samenwerkingsovereenkomst VII.

4. Risicomanagement

De onteigeningen hebben enige vertraging opgelopen. Dit is te wijten aan het feit dat de commissaris van de dienst Vastgoedaktes die als onderhandelaar voor dit dossier optrad, per 1 augustus 2015 met pensioen is gegaan en niet onmiddellijk is vervangen. De onteigeningen zijn heropgestart na enkele maanden inactiviteit.

Tot op heden werden verder geen expliciete risicoanalyses doorgevoerd, noch intern, noch door externen.

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

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

PROJECTFICHE: E313 / E34

december 2016

1. Projectomschrijving

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

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



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

Het Agentschap Wegen en Verkeer startte in 2011 met de aanbestedingsprocedure voor een plan-MER.

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

Het plan heeft tot doel een structurele en optimale doorstroming van de hoofdweg E313 te bekomen voor het gedeelte tussen de aansluiting met Antwerpse ring en de

Verkeerswisselaar (met de E34) ter hoogte van Ranst, rekening houdend met de meest actuele gegevens en verwachtingen inzake verkeersontwikkeling en in afstemming met het vermelde beleidskader van de Vlaamse regering in verband met verschillende gerelateerde planningsprocessen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van de plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Ondermeer het aantal kunstwerken zal in sterke mate de bouwkost bepalen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

- op basis van de lopende plan-MER lijkt het reeds waarschijnlijk een fasering te kunnen door te voeren:
 - a. van 3 naar 4 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, met spitsstrook in beide richtingen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost.
 - b. verkeerswisselaar E313/R11/A102,
 - c. aansluitende hoofwegen: A102
 - d. aansluitende wegen: R11bis
 - e. van 4 naar 5 rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Ruwe kostenraming. Te verfijnen op basis van verder ontwerp.

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

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

2.5. Financieringswijze

Vandaag wordt uitgegaan van een klassieke investering op eigen investeringsbegroting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- NV BAM; aansluiting Masterplan thv verkeerswisselaar Antwerpen-Oost
- De Lijn; Livian
- De Lijn; doortrekken tram langsheen A13/E34 (=eveneens deelproject van het Masterplan2020)
- geplande uitbreiding servicezones langsheen A13/E34
- bedrijvenzone ENA
- 2^e spoorontsluiting; variante parallel aan A13/E34
- gemeente Wommelgem; verplaatsen brug industriezone "Kapelleveld".

4. Timing

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

Start der werken: 2020. (Momenteel is het project echter nog niet budgettair afgedekt).

Uitvoeringstermijn: 30 maanden (indicatief).

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Het plan-MER heeft medio 1/2011 aanvang genomen volgens het integratiespoor. De publieke consultatie van 13/3/2012 tot 30/4/2012, De dienst Mer heeft alle reacties en adviezen uit de inspraakperiode verwerkt in een richtlijnennota (augustus 2012). De richtlijnen bepalen de inhoudsafbakening, de reikwijdte en het detailleringsniveau van het op te stellen plan-MER.

Het Mer lag opnieuw ter inzage van 1/10/2014 tot 31/10/2014.

Reden van de nieuwe terinzagelegging: Naast de gewone procedure voor MERs, voorzag de regelgever in een facultatief geïntegreerd MER spoor bij de opmaak van GRUPs (zgn. integratiespoorbesluit). Omdat beide procedures verschillen in de manier van publieke bekendmaking, oordeelde het Grondwettelijk Hof dat het gelijkheidsbeginsel werd geschonden, en vernietigde daarop het RUP. In het Belgisch Staatsblad van 12 mei 2014 verscheen het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing

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

van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan. Hierin wordt het zogenaamde validatieartikel in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening opgenomen. Dit werd echter recentelijk om dezelfde reden vernietigd door een arrest van het Grondwettelijk Hof.

Vermits het plan-Mer A13 (E313) volgens het integratiespoor was opgestart dient de procedure dus opnieuw doorlopen via het zogeheten 'generieke spoor'. Dit betekent dat een nieuwe terinzagelegging noodzakelijk is. Vermits het milieueffectenrapport ondertussen afgerond is, werd besloten om dit mee ter inzage te leggen.

Ten gevolge van een advies ANB op de nieuwe terinzagelegging (op basis van Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszones 'BE2100017 Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen') zijn bijkomende onderzoeken noodzakelijk. Er dient enkel nog een ontwerp tekstbespreking met ANB plaats te vinden. Deze wordt voorzien ten vroegste begin 2017.

De verwachting rond het verdere verloop ziet er als volgt uit:

Goedkeuring plan-MER	Ten vroegste begin 2017*
Beslissing Vlaamse Regering	Begin 2017*
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	2017 – 2018*
Start werken (vroegst mogelijke theoretische start der werken)	2020*

*snelst mogelijke timing

4.3. koppeling aan andere projecten

Andere projecten deeluitmakend van het MP2020:

Verknoping van de A102 en R11 bis (=ondertunneld deel van de R11) met de A13/E34 in de omgeving van het rondpunt Wommelgem.

Andere projecten buiten het MP2020:

- Los van deze grondige herinrichting werd in een eerste fase de realisatie van de spitsstrook richting Hasselt voorzien.
Deze spitsstrook geldt als 4^e rijstrook indien nodig en werd gebouwd tussen de verkeerswisselaars Antwerpen-Oost en Ranst.
- Deze spitsstrook werd in gebruik genomen in september 2011. Een evaluatierapport door het Vlaams verkeerscentrum omtrent de (positieve) resultaten werd inmiddels neergelegd. Het lopende plan-Mer tweede spoortoegang Antwerpse haven waarin opnieuw een tracé langsheen de E313 wordt in het kader van de Quick-wins wordt momenteel onderzocht of het wenselijk is de busstrook richting Antwerpen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost om te vormen tot een spitsstrook. Uit het eerste onderzoek

blijkt dat de huidige busstrook niet voldoende gefundeerd is om als spitsstrook te dienen. Binnen impactmanagement zal bekeken worden of de QW al dan niet overeind blijft.

- Interferentie met het plan-Mer bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (ENA)
- Interferentie met het traject betreffende de overkapping van de zuidelijke Ring gecoördineerd door de intendant en zijn team.

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: Spaghettiknoop

december 2016

1. Omschrijving

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

De herstructurering van de Knoop Zuid dringt zich op omwille van de volgende redenen:

- Enerzijds worden op relatief korte termijn belangrijke stedelijke ontwikkelingen gepland die het mobiliteitsprofiel van deze knoop significant zullen wijzigen (ontwikkeling van 'Nieuw Zuid', Blue Gate,...).
- Anderzijds maken andere plannen en ontwikkelingen i/d onmiddellijke omgeving van deze snelwegknoop aanspraak o/d toekomstige beschikbare ruimte voor de herstructurering van dit aansluitingscomplex (mogelijke herlocalisatie v/h zuidstation, inplanting v/e nieuwe stelplaats voor De Lijn)
- Bovendien vereisen recente veiligheidseisen (EU-tunnelrichtlijnen) niet enkel aanpassingen aan de Kennedytunnel zelf maar ook aanpassingen aan de tunneltoeritten en daardoor ook aan de Spaghettiknoop zelf. Deze veiligheidseisen worden strenger vermits er (beslissing VR februari 2014) geen vrachtwagenverbod komt in de Kennedytunnel. De studie werd in 2014 opgestart. De eerste doorrekeningen door het Vlaams Verkeerscentrum zijn gebeurd. In de eerste helft van 2015 worden een aantal scenario's ontwerpmatig verder uitgewerkt. De ambitie is om in 2016 met een haalbaar voorkeursconcept te landen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bovenstaande budgetraming is als volgt samengesteld:

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

Het betreft een ruwe budgetraming.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Voorlopig wordt uitgegaan van een financiering op de reguliere begroting.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

AWV

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Mogelijk De Lijn voor de bouw van een stelplaats

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

Vooronderzoek/conceptontwerp opgestart medio 2014.

Er wordt vanuit gegaan dat alle processtappen doorlopen worden:

Omschrijving	Timing
--------------	--------

Ondersteunende studie	Aanbesteding rond
Ondersteunende studie; opmaak technisch voorstudie	Start medio 2014 Einde (met consensus over concept) voorzien einde 2016**
Project-MER-procedure *	start 2017**
Onteigeningen, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, opmaak bestek, klassieke aanbestedingsprocedure: 1,5 jaar	ten vroegste eind 2017**
uitvoering	2019-2021**

* Momenteel veronderstelt men dat enkel een project-MER nodig is, aangezien er geen bestemmingswijziging noodzakelijk is.

** Snelst haalbare timing. Deze timing houdt geen rekening met beschikbare budgetten en impactmanagement betreffende groot aantal werven in de Antwerpse regio de komende jaren.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Blue Gate Antwerpen (IPZ) / voetbalstadion
- Station Antwerpen Zuid
- Stelplaats De Lijn
- Singel
- Ruimtelijke inpassing en milderen effecten R1 in overleg met intendant

5. Risicomanagement

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

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

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

Projectfiche: Waasland

december 2016

1. Omschrijving

Het voorstel van de Wase burgemeesters omvat volgende deelprojecten:

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

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

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

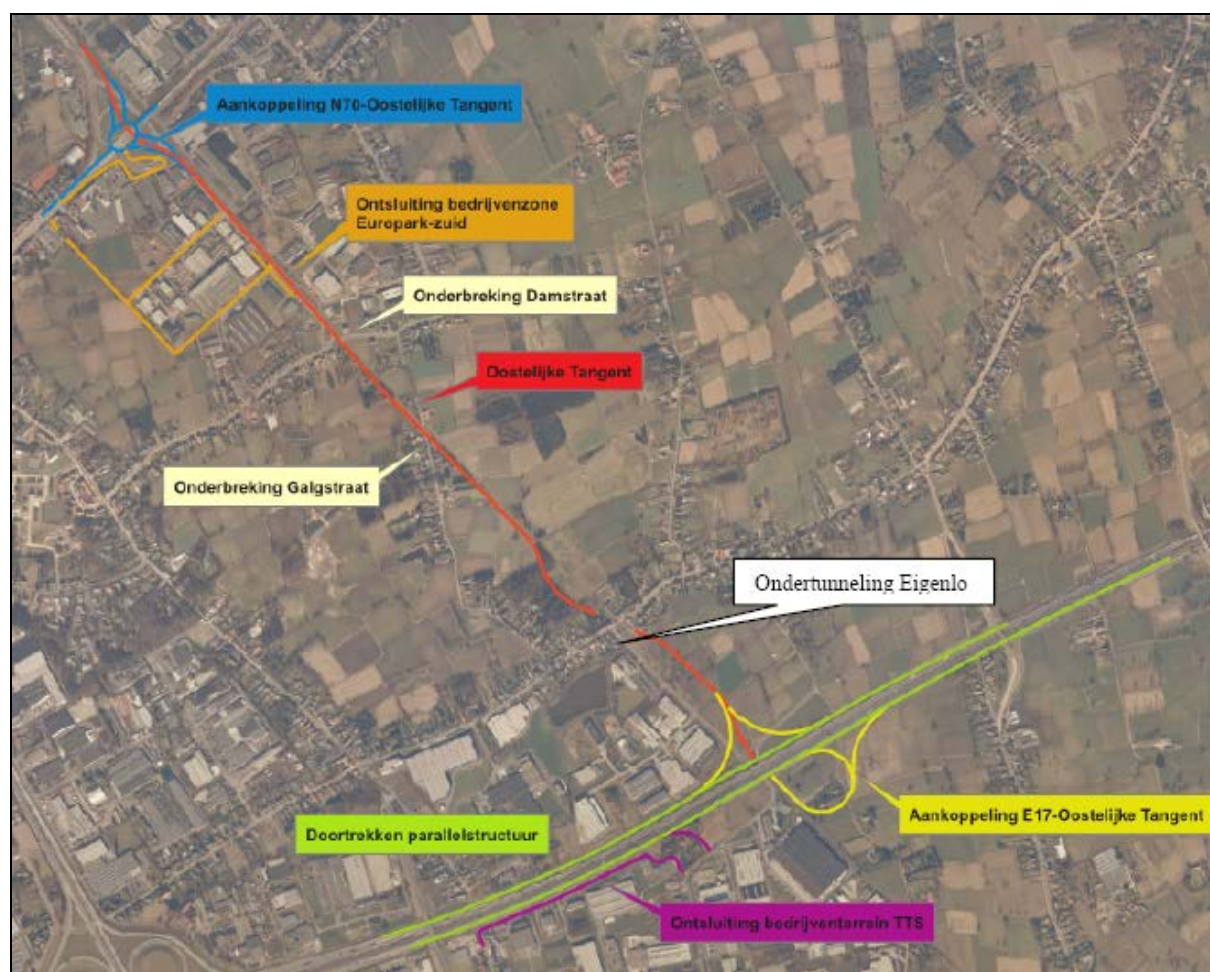
Concreet omvat het project volgende onderdelen:

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

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

De nieuwe weg heeft een 2x1 profiel.

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



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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

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

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

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Oostelijke tangent:

De financiering van dit project zal via het reguliere investeringsprogramma van AWV gebeuren.

Het project is nog niet opgenomen op het driejarenprogramma. Volgens de timing voor opmaak GRUP en onteigeningen kan een eerste fase mogelijks voorzien worden in 2018. Hier wordt de timing opgeschoven gezien de te doorlopen stappen voor de opmaak van het GRUP en de onteigeningen.

Verbindingsweg E34-N70: Het project is nog niet ingeschreven in het 3-jarenprogramma van AWV. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: De planMER voor de parallelwegen is voorzien op het 3-jarenprogramma van AWV. Dit project dient grotendeels betaald met de reguliere kredieten van AWV. Voor het plan-MER voor de doortrekking van de parallelwegen langs de E17 werd het eindresultaat van de plan – MER Oosterweel afgewacht. Op basis van deze input wordt nu een offerte uitgeschreven en een studiebureau aangeduid voor de opmaak van een plan – MER voor de doortrekking van de parallelwegen. De studie zelf wordt aanbesteed begin 2017 en kan daarna gestart worden. De verdere voortgang van het project Oosterweelverbinding wordt in het kader van dit project verder opgevolgd, aangezien er een belangrijke afhankelijkheid bestaat van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV Oost-Vlaanderen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV Oost-Vlaanderen

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

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

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Oostelijke Tangent: start der werken: ten vroegste 2019. Bouwtijd voor het project: de bouwtijd voor het project wordt geraamd op ca. 3 jaar.

Verbindingsweg E34-N70: Start der werken: ca. 2024 na Parallelwegen Sint-Niklaas en Zwijndrecht– uitvoeringstermijn: 2 jaar

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht: plan-MER 2017-2019. Start der werken sterk afhankelijk van het verloop onteigeningen, ten vroegste 2022.

4.2. processtappen

Oostelijke Tangent:

Als eerste stap in de opmaak van het GRUP worden de milderende maatregelen uit het MER opgelijst en wordt per punt aangegeven op welke wijze daaraan al dan niet gevolg gegeven wordt in het GRUP.

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

De geluidsstudie werd eveneens afgerond. De vormgeving van de geluidsbuffering langs de Oostelijke Tangent is nog in beraad. De technische oplossing wordt verder uitgewerkt om dan overgenomen te worden in het GRUP.

De vereiste ruimte voor waterbuffering is berekend. De inplanting van de bufferbekkens is uitgeklaard en wordt uitgetekend in plan van het GRUP.

De plenaire vergadering voor het GRUP ging door op 7/7/2015. De SARO adviseerde het ontwerp en hun opmerkingen zijn verwerkt in het plan. Het GRUP is voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering op 4/10/2015. Het openbaar onderzoek is afgelopen op 18 maart 2016. De bezwaren worden momenteel verwerkt. Vermits er voor Oostelijke tangent gebruik gemaakt is van het reparatiedecreet voor het zogenaamde integratiespoor plan-MER moet de dienst MER, op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek een beslissing nemen over het plan-MER. De dienst MER beschikt over 35 dagen om een beslissing te nemen. Ruimte Vlaanderen heeft op 23 maart 2016 alle bezwaren en adviezen overgemaakt aan de dienst MER. De dienst MER heeft op 26 mei 2016 het plan-MER ongewijzigd goedgekeurd.

Na het einde van het openbaar onderzoek beschikt de Vlaamse Regering over 180 dagen om de bezwaren en adviezen te behandelen. De dienst MER beschikt over 35 dagen om een beslissing te nemen. Bij een overschrijding van de termijn van 35 dagen, wordt de termijn verlengd met het maximum van 35 dagen.

De termijn van 180 + 35 dagen loopt af op 19 oktober 2016. ARP heeft zich verplicht gezien om een voorstel van termijnverlenging over te maken aan de minister. Een termijnverlenging zorgt voor 60 dagen extra termijn. Dit is een maximum van 60 en moet niet uitgeput worden. Deze termijnsverlenging werd goedgekeurd op VR op 30/9/16. Op 9 december 2016 heeft de Vlaamse Regering de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Oostelijke tangent Sint-Niklaas' principieel goedgekeurd.

De projectnota is in opmaak en een eerste iGBC ging door op 30/6/16. De projectnota wordt momenteel verder afgewerkt (vnl. kunstwerken en raming). Een volgende iGBC wordt verwacht in januari 2017. De RMC kan dan doorgaan in februari 2017. Na goedkeuring van de projectnota kan het definitief onteigeningsplan en MB worden opgemaakt.

De onteigeningen kunnen ten vroegste starten in 2017 en zullen ook in 2018 doorlopen.

In 2017 zal het projectMER opgestart worden zodat in 2018 de bouwaanvraag kan ingediend worden.

Afhankelijk van de voortgang bij de onteigeningen en de projectMER/bouwaanvraag, kunnen de werken dan aanbesteed en vastgelegd worden in 2019 en wordt de start van de uitvoering verwacht in 2019/2020.

Verbindingsweg E34-N70:

Herzieningsprocedure PRS Oost-Vlaanderen: de huidige herziening van het PRS Oost-Vlaanderen heeft mobiliteit niet geselecteerd als op te nemen punt. Overleg met de provincie, Interwaas en ARP toont aan dat opname in het PRS niet vanzelfsprekend is. Er werd en wordt regelmatig overleg gepleegd tussen het beleidsdomein MOW en de provincie (en ARP) om deze problematiek verder uit te klaren. Ook Interwaas tracht het draagvlak voor de verbindingsweg E34-N70 nog verder te vergroten, teneinde dit dossier vlot te laten verlopen. Vervolgens zal de plan-MER pas opgestart worden.

Parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht:

Vermits de Vlaamse Regering binnen het project Oosterweelverbinding voor het BAM-traject heeft gekozen kan de plan-MER voor het doortrekken van de parallelwegen (en of 4 rijstroken) tot Zwijndrecht opstarten. De aanbesteding voor de studie van het plan-MER zal in 2017 gebeuren.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

Verbindingsweg E34-N70

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

5. Risicomanagement

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

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

Projectfiche: N49

december 2016

1. Omschrijving

Ombouw van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle.

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

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

Deel Oost-Vlaanderen (WOV)

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

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

Het planMER hiervoor werd op 20 oktober 2015 goedgekeurd.

Deel West-Vlaanderen (WWV)

Op grondgebied West-Vlaanderen is reeds ongeveer 3,5 km ventwegen aangelegd. Deze werken zijn uitgevoerd en worden hier verder buiten beschouwing gelaten.

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- totale geraamde bouwkost : 106,8 mln. €
- totale kostprijs : Gezien de aanwezigheid van VEN gebieden, habitatgebieden e.d.m. op grondgebied West-Vlaanderen, is de totale kostprijs moeilijk te ramen, gezien de mogelijke procedures die nog moeten doorlopen worden. Een marge van 20 % is dan ook in deze nog onzekere fase aan de orde.
- De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijk alternatief uit de bus komt. Onder meer het aantal kunstwerken zal in sterke mate de bouwkost bepalen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

-

	Omschrijving	raming
Hoeke-Damse Vaart	- Aanleg parallelweg tussen Lapscheurestraat en aansluiting A11, ten noorden van de N49 - Nieuwe brug over Damse Vaart voor het verkeer op de parallelwegen - Kaaimuren langs Damse Vaart-Oost om weg wat te verlagen zodat er voldoende vrije hoogte onder de bruggen is.	- Werken: 6 mln. € (excl. fietstunnel, er wordt nog gediscussieerd of deze nodig is) - Onteigeningen: 2,1 mln. €
Lapscheure - Vredestraat	- Ongelijkgrondse kruising tussen N49 en Vredestraat: Vredestraat gaat in tunnel onder de N49 (ten oosten van de huidige ligging) - Geluidsschermen (cfr. plan-MER) - Aansluiting Vlienderhaag (ten W van de N49)	- Werken: 7,6 mln. € - Onteigeningen: 150.000 €
Damme (Ventweg Hoornstr – Damweg)	- Aanleg erfontsluitende ventweg tussen de Hoornstraat en Damweg (ten Z van de N49) (ongeveer 400m)	- Werken: 0,6 mln. € - Onteigening: nog geen raming
Damme-Maldegem	- Tussen Hoornstraat te Damme en N498 te Maldegem - West-Vlaanderen (Damme): - o Tunnel tussen Hoornstraat en Waterpolder - o Aanleg parallelwegen tussen Hoornstraat en grens O-VI, incl. brug over Schipdonk- en Leopoldkanaal - o N49 omvormen tot 120 km/u (=bochtverbetering t.h.v. kanalen) en aanleg nieuwe bruggen over Schipdonk- en Leopoldkanaal - Oost-Vlaanderen (Maldegem) - o Aanleg parallelwegen tussen grens W-VI en N498 - o Bochtverbetering t.h.v. N498 - o Aansluiting parallelwegen op N498 dmv tunnel onder N49	- Raming bouwkosten (o.b.v. startnota): 43,6 mln. € - Hier zit een deel werken op grondgebied W-VI en O-VI in. - Onteigeningen: nog geen raming Dit 'project' wordt in toekomstige rapporteringen nog opgesplitst in kleinere projecten.
Maldegem	- Fietserstunnel onder N49 t.h.v. Butswervestraat	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
	-	-
Maldegem	- op- en afrit N49 aan N410, en tunnel N410	- bouwkost (raming) 7 mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Maldegem	- vervollledigen verkeerswisselaar N44 - extra keerlus	- bouwkost (raming) 1mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Maldegem	- tunnel of brug Celieplas	- bouwkost (raming) 3 mln € - onteigeningen (raming) ? mln €
Eeklo	- Tunnel onder de N49 t.h.v. N455 (aanbesteed)	- Bouwkost 10,5 mln. € (vastgelegd) - Onteigeningen 1,5 mln. €
Eeklo	- Fietzersbrug St-Jansdreef over N49	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Kaprijke	- Verkeerswisselaar t.h.v. N456 Vaartstraat (met brug over N49 en 2 rotondes)	- Bouwkost (raming) 8,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Stroomstraat (aanbesteed)	- Bouwkost 4 mln. € (vastgelegd) - Onteigeningen 3 mln. €

Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Oosthoek	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Nieuwburgstraat	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Assenede	- Brug over N49 t.h.v. Stoepestraat	- Bouwkost (raming) 3,5 mln. € - Onteigeningen (raming) 3,4 mln. €
Assenede - Zelzate	- Nieuwe ontsluitingsweg van Stoepestraat naar R4	- Bouwkost (raming) 1,5 mln. € - Onteigeningen (raming) ? mln. €
Bijkomende kosten tgv VEN, habitat, ... (20%)	-	- 21,36 miljoen@

Totale, geraamde bouwkost: 106,8 mln. €

= 14,2 mln. (Lapscheure-Damme) + 43,6 mln. (Damme-Maldegem) + 49 mln. (Maldegem-Zelzate)

Daarvan is in 2014-2015 14,5 mln. euro vastgelegd op het FFEU voor de volgende twee projecten (zie 2.5):

1. Eeklo: tunnel onder de N49 t.h.v. N455
2. Assenede: brug over N49 t.h.v. Stroomstraat

2.3. Toelichting bij kostenraming

Volgende kosten werden niet meegenomen in de raming van de kostprijs: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kosten voor verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ... tenzij anders vermeld. De raming dateert van oktober 2015.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Dit project dient betaald met kredieten van AWW.

Van de bestaande kruispunten werden er een aantal in Oost-Vlaanderen als gevaarlijk punt geselecteerd; en voor de ombouw ervan wordt beroep gedaan op FFEU-budgetten:

- tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo): bouwkost 10.500.000 euro. Aanbesteed in 2014, vastgelegd begin 2015.
- brug in de Stroomstraat te Assenede: bouwkost 4.000.000 €. Aanbesteed en vastgelegd in 2015.
- aansluitingscomplex N49 / N456 te Kaprijke: geraamde bouwkost 8,5 mln. euro (project nog in studie). Gezien de nog te doorlopen procedure voor dit project, zal de mogelijke aanwending van de FFEU-budgetten voor de

financiering van dit project afhangen van de beslissingen vanwege de Vlaamse Regering rond de toekomst van het FFEU.

Voor WOV was volgend bedrag voorzien op het regulier programma 2015:

- N49: Opmaak van project-MER voor de ombouw van de N49 te Maldegem: 85.000 €, aanbesteed in 2015, vastgelegd begin 2016.

Voor WOV is verder geen specifiek budget voorzien in het regulier programma 2016.

Voor WWV iis volgend budget voorzien op het regulier programma 2016:

- *N49, deelproject Waterpolder – onteigeningen : 1.000.000€*
- *N49 deelproject Vredestraat – onteigeningen: 300.000€*
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal in september 2017 afgerond zijn..

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- AWV is projecteigenaar.
- Twee deelprojecten werden destijds als 'gevaarlijke punten' aan TV3V opgedragen. Na beëindiging van de TV3V-opdracht gebeurt de verdere aanbesteding en opvolging van deze projecten door AWV.
 - o Knooppunt Kapijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat). Het planMER-rapport werd goedgekeurd in oktober 2015. Het GRUP moet nog worden opgestart .
 - o Tunnel thv N455 – Sint-Laureinsesteenweg. De uitvoering is gestart in september 2015. (einde der werken voorzien voorjaar 2017)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- AWV

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

- Gemeentebesturen
- Provinciebestuur
- Nutsmaatschappijen, polderbesturen,...
- NMBS – Infrabel (vanwege niet-concreet geplande spoorlijn langs N49)

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Start: 2012

Einde: 2025

4.2. processtappen

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	
Administratieve voorbereidingsfase (verkenning)	OBA Prioritering	
Politieke procesfase	Project in beleidsdocumenten, investeringsprogramma	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV); goedgekeurd 23/09/1997
		Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS): (complex Kaprijke niet opgenomen, overige wel)
	Formele beslissing opmaak/aanpassing/noodzaak GRUP	Geen globaal GRUP nodig voor ombouw: de hoofdweg N49 + reservatiestrook lijnvormige infrastructuur zijn voorzien op gewestplan; Wel apart GRUP noodzakelijk voor het complex N49x N456 te Kaprijke
Formeel administratieve procesfase	Goedkeuring van Streefbeeld voor de ombouw N49 tussen Zelzate en Westkapelle	Streefbeeld N49 Zelzate-Westkapelle goedgekeurd op 21/12/2004
	Kennisgevingsfase (van ... tot ...)	Niet van toepassing
	Openbaar onderzoek met o.a. formele adviesvraag (SERV, MORA), MINA, ...	Niet van toepassing
	Formele goedkeuring van het project	Niet van toepassing
Extra procedures bij deelprojecten		
	Opmaak plan-MER voor complex Kaprijke	planMER voor complex N49x N456 te Kaprijke goedgekeurd 20 okt 2015
	Opmaak GRUP voor complex Kaprijke	GRUP op te starten
	Opmaak project-MER (of ontheffing) voor complex Kaprijke	Op te starten na opmaak GRUP
	Opmaak project-MER voor tracéaanpassing te Maldegem	Opdracht aan te besteden op 25/11/15. Studie uit te voeren in 2016: gestart op 1/3/16

Fase in het beleidsproces	Elementen beleidsproces	
	Aparte startnota (SN) en projectnota (PN) per deelproject; goed te keuren in GBC en (PAC) RMC	- goedkeuring SN-PN brug Stroomstraat PAC14/05/2012.... - goedkeuring SN deel Maldegem-Damme in RMC 2/10/2013 + addendum in RMC 12/10/2015
	Aflevering van de benodigde vergunningen	Bouwvergunning aan te vragen per deelproject
Politieke procesfase	Vastlegging van het budget	
Uitvoeringsfase	Effectieve start der werken: uitvoering van deelprojecten (aanbestedingen)	Start realisatie deelproject tunnel Balgerhoeke: sept 2015
	Einde van de werken Huidige timing einde werken	
	Reden van eventuele verschuivingen in de tijd (van het ganse proces)	

Toelichting bij deelprojecten:

Het aanbestedingsdossier voor de aanleg van de brug in de Stroomstraat over N49 te Assenede, werd in juni 2015 aanbesteed en in augustus 2015 vastgelegd. De onteigeningsprocedure werd opgestart. Dit project werd inmiddels via FFEU-middelen vastgelegd, voor een bedrag van ca. 4 mln. euro (naam project = E34 – Brug in de Stroomstraat te Assenede). De start van de uitvoering is voorzien in het tweede kwartaal van 2017, als de onteigeningen uitgevoerd zijn en de nutsleidingen verplaatst zijn.

Ook voor de bouw van de brug ter hoogte de Stoepestraat in Assenede, zijn de onteigeningsprocedures opgestart eind 2015. Voor de ontsluiting van Assenede via een nieuwe ventweg en aantakking op de R4-west te Zelzate wordt mede op vraag van de gemeentes Assenede en Zelzate een bijkomende verkeersmodellering opgemaakt. Ook willen de gemeentes de garantie dat de ombouw van de N49 de mogelijke realisatie van een bijzonder economisch knooppunt (bedrijventerrein) niet hypothekeert.

Voor de bouw van de twee overige bruggen over de N49 te Assenede, ter hoogte van de Oosthoek en de Nieuwburgstraat, werd het voorontwerp in het voorjaar van 2016 voorgelegd en besproken in de GBC, maar nog niet goedgekeurd. De tracé- en ontwerpstudies voor de beide bruggen zijn lopende.

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke is de plan-MER-procedure afgerond. Het plan-MER werd in oktober 2015 goedgekeurd. Vervolgens moet een gewestelijk RUP opgemaakt worden. Daarvoor is een afwijking van het RSV en het PRS vereist, die aan de Vlaamse Regering zal worden toegelicht.

Voor het project Tunnel N455 onder N49 te St.Laureins zijn de werken gestart in september 2015. De realisatie van de tunnel zal tegen het zomerverlof van 2017 voltooid zijn.

Voor de afschaffing van het lichtengeregeld kruispunt ter hoogte Celieplas in Maldegem, werd in de GBC van begin 2016 geopteerd voor de aanleg van een fietsersbrug ter hoogte van Celieplas. Tevens wordt de bestaande tractorbrug aan de Bredeweg opgewaardeerd. Daartoe wordt een verbindingsweg ontworpen naar Aardenburgkalseide. De unieke verantwoordingsnota voor dit deelproject wordt voorgelegd in de GBC van 25 november 2016. De technische ontwerpstudies voor de nieuwe fietsersbrug en de landbouwweg worden verder uitgewerkt.

Voor het project voor de brug over de N49 in de buurt van de Passiedreef en Koning Albertlaan te Maldegem, en voor de aanpassing van het tracé in functie van de bochtverbetering is de studie in 2013 opgestart, en de startnota eind 2013 goedgekeurd door de intergemeentelijke begeleidingscommissie Damme-Maldegem (iGBC) en conform verklaard door de kwaliteitsadviseur. Ingevolge een mobiliteitsonderzoek voor de gewestwegen in Maldegem, uitgevoerd in 2014, werd voorgesteld om de in het streefbeeld van de N49 voorziene ontsluitingsinfrastructuur te herbestuderen, om voldoende capaciteit en mobiliteit te garanderen in en rond Maldegem, Damme en Sijsele. Op 12 oktober 2015 werd het aangepaste voorontwerp (startnota) voor de ombouw van de N49 en de ontsluiting van Maldegem goedgekeurd in de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). In november (24, 25 en 26 november) werd de goedgekeurde startnota en het voorontwerp aan de betrokken inwoners van Damme en Maldegem toegelicht. Op 26 november 2015 werd de noodzakelijke project-MER-studie voor deze aanpassingen aanbesteed. De studie en opmaak van het projectMER-rapport werd op 1 maart 2016 aangevat. De richtlijnenvergadering vond plaats op 5 juli 2016.

Eind 2014 werd de haalbaarheidsstudie en de plan-MER voor de kruising van de N49 met de Vredestraat en voor de kruising van de parallelwegen met de Damse Vaart afgewerkt.

Eind 2015 werd op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie en de plan-MER de technische studie opgestart voor de 2 deelprojecten:

- deelproject Vredestraat, Lapscheure
- deelproject Hoeke (= kruising Damse Vaart). De unieke verantwoordingsnota werd goedgekeurd op de GBC van 9 september 2016 en kreeg een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur op de Regionale Mobiliteitscommissie van 7 november 2016.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Knooppunt Kaprijke (Verkeerswisselaar N49/N456 Vaartstraat). Dit werd gekoppeld aan de mogelijke aanleg van een omleidingsweg te Lembeke (als

milderende maatregel). Voor beide projecten wordt een plan-MER opgemaakt en zal een GRUP moeten worden opgemaakt. Het knooppunt kan wel al aangelegd worden vooraleer de eventuele omleidingsweg gerealiseerd is.

- De afschaffing van de drie kruispunten te Assenede, thv Stroomstraat, Oosthoekstraat en Nieuwburgstraat, gelegen ten oosten van het knooppunt Kaprijke, kan bij voorkeur pas gebeuren nadat het knooppunt Kaprijke is aangelegd en nadat de eventuele milderende maatregelen rond Lembeke zijn aangelegd, dit in functie van de mogelijke toename van het verkeer voor de ontsluiting van het aangrenzend gebied naar de N49. Weliswaar is de procedurele doorlooptijd voor het complex veel groter dan die voor de bouw van de bruggen en de afschaffing van de kruispunten. Ook blijken de kruispunten te Assenede aanleiding te geven tot regelmatige ongevallen. Daarom werd geopteerd om toch al verder te werken aan de ombouw van de N49 op het grondgebied van Assenede, zonder te wachten op de realisatie van het complex. De modellering van het verkeer geeft aan dat de verkeersstromen niet drastisch zullen toenemen op de onderliggende wegnetten.
- De aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge als PPS-project is in het voorjaar van 2014 van start gegaan en zal in september 2017 afgerond worden. De middelen voorzien op het reguliere programma voor de omvorming van de N49 tot autosnelweg op het grondgebied van de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen zijn beperkt. Het risico bestaat dat er tijdelijk tussen Oost-Vlaanderen en Westkapelle een stuk van de A11 als gewone viervaksweg met gelijkgrondse kruisingen overblijft.

5. Risicomanagement

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

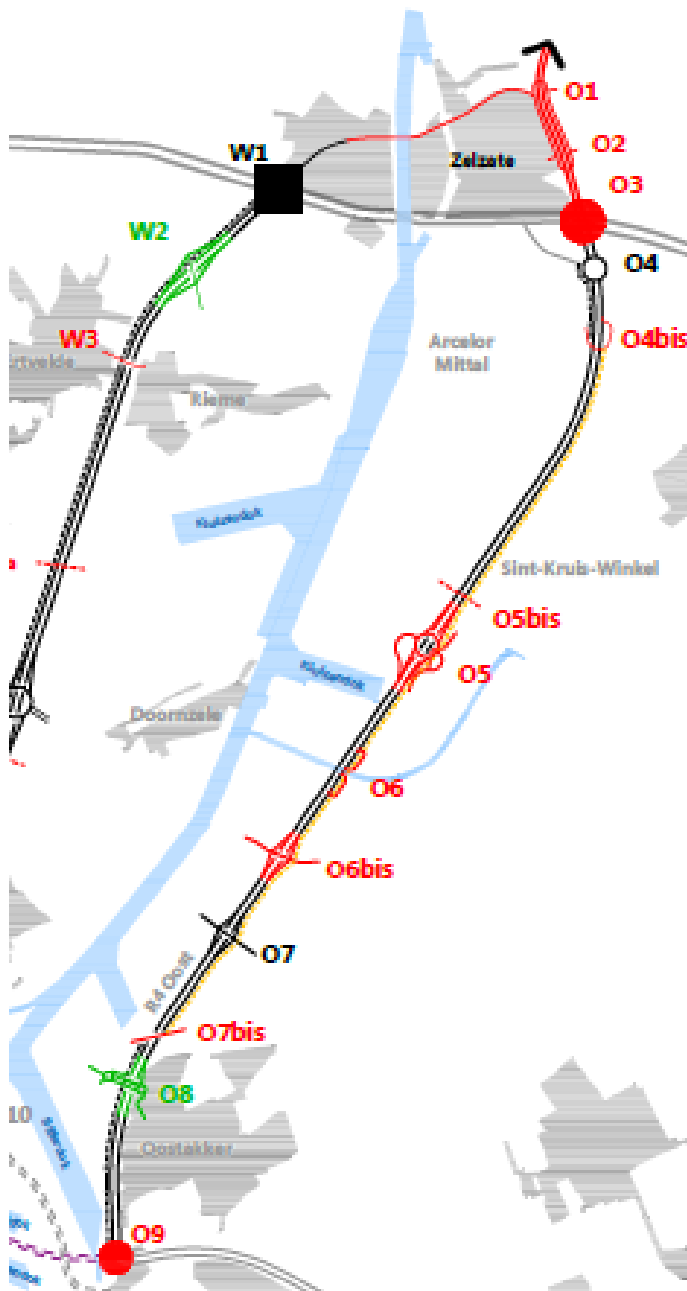
Voor de behandeling van verrekeningen op zich bestaat een dienstorder dat gericht is op enerzijds een uniforme prijsbepaling, en anderzijds een vlugge afhandeling m.b.t. het beperken van verwijlinteressen.

Projectfiche : R4 Oost

december 2016

1. Omschrijving

Het project bestaat uit de omvorming van de N423 en R4 Oost (gedeelte vanaf de Nederlandse grens tot de N424) tot primaire weg I en II en dit conform de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De N423 en het gedeelte van de R4 Oost ten noorden van de N49/E34 zijn daarbij in het RSV als primaire I geselecteerd, de R4 Oost ten zuiden van de N49/E34 als primaire II.



In het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west” worden de inrichtingsprincipes vastgelegd. Er wordt bepaald welke zijstraten, verkeerskundig van onderschikt belang, worden afgesloten en welke straten aangesloten blijven en onder welke vorm.

Dit GRUP werd vastgesteld op basis van het streefbeeld dat in 1999 werd opgemaakt en dat in 2001 in de “Rooilijnenstudie” verder werd uitgewerkt tot een eerste voorontwerp.

In grote lijnen betekent het een ombouw van de bestaande gelijkvloerse kruispunten tot ongelijkvloerse complexen uitgezonderd voor de knooppunten O4 (t.h.v. Wachtebekestraat – op- en afrit naar de N49) en O9 (Eurosilo) waar een gelijkgrondse oplossing behouden blijft. Daarnaast worden ook andere maatregelen getroffen zoals het dichtzetten van middenbermen, het realiseren van fietsinfrastructuur, ...

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs

De ombouw van de R4 Oost werd reeds lang in het verleden opgestart. Daarbij waren een aantal ingrepen al gerealiseerd voor start van de rapportage in het kader van het Masterplan 2020 zijnde :

- Knooppunt O7 Skaldenpark, Hollands Complex
- Dichtzetten middenbermen op verschillende plaatsen zoals oa ten zuiden van de Moervaart, t.h.v. het bedrijf Ghent Coal.

De resterende ombouw werd geraamd op **€ 101,46 mlj** (incl intussen uitgevoerde delen sinds opstart rapportage en incl BTW). **In het kader van de lopende studie “Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen” zal bij afronding van de optimalisatiestudie (begin volgend jaar) echter een geactualiseerde raming worden opgemaakt.**

2.2. Opsplitsing kostprijs

2.2.1. Reeds uitgevoerde delen

Knooppunt O4 Ronde Cosmos werd al uitgevoerd en dit voor een bedrag van € 5,8 mlj. Volgende kosten zijn hierin ingebrepen naast de werken zelf :

- Onteigeningen € 220 395,9
- Veiligheidscoördinator: € 3 030,49
- Milieu-hygiënisch onderzoek: € 33 286,67
- Openbare verlichting € 375 973
- Subsidies nutsmaatschappijen € 42 103

Knooppunt O9 werd tijdelijk aangepast gecombineerd met de realisatie van een fietsbrug over de N424 en aansluitende fietsinfrastructuur en dit voor een bedrag van € 4,16 mlj.

2.2.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Knooppunt O8 Langerbrugsestraat is momenteel in uitvoering. Dit werd gegund voor een bedrag van € 11,6 mlj.

2.2.3. Resterende ombouw via PPS

De resterende knooppunten zullen via een PPS gerealiseerd worden waarbij volgende raming bij opstart van de studie voor de PPS werd bepaald :

Knooppuntnr	Omschrijving	Raming (in mlj euro, incl BTW)
O1/O2/O3	Kanaalstraat / Rijkswachtlaan / N49 Onderdoorgangen met bovenliggende wegenis	€ 50 mlj
O4bis	Aansluiting Arcelor-Mittal Ophoging R4 met trompetaansluiting voor Arcelor en koker voor spoorweg	€ 9mlj
O5bis	Sint-Kruis-Winkel Ongelijkgrondse fietskruising	€ 2 mlj
O5	Moervaart-Noord Ovaal boven de R4 en aansluitende wegenis	€ 13 mlj
O6	Omgeving Moervaart Herinrichting wegenis en realisatie fietsinfrastructuur	€ 0,7 mlj

Knooppuntnr	Omschrijving	Raming (in mlj euro, incl BTW)
O6bis	Energiestraat Hollands Complex	€ 12 mlj
O7bis	Piratenstraat Brug over de R4 zonder aansluitingen	€ 6 mlj
O9	Eurosilo Herinrichting knooppunt met rotonde	€ 8,3 mlj
	Fietssnelweg	€ 9 mlj
	Milderende maatregelen	€ 9,9mlj
	Extra kosten voor vernieuwing Moervaart	€ 7 mlj
Totaal nog uit te voeren knooppunten:		€ 92,9 mlj

2.3. Toelichting bij de kostenraming

2.3.1. Reeds uitgevoerde delen

De kostprijs voor knooppunt O4 is aangepast aan het bestede bedrag voor de werken en bijhorende zaken zoals hierboven opgegeven.

2.3.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

De kostprijs voor knooppunt 8 is aangepast aan het gunningsbedrag. In vroegere rapporteringen werd de raming verhoogd van 9 naar 12,5 miljoen euro. Reden voor deze verhoging is de bouw van een fietskoker (conflictvrije kruising met autoverkeer) en het vergroten van de overspanning over het spoor, dit om een toekomstige ontsluitingsweg naar Volvo niet te hypothekeren. De aanbesteding voor de werken liep in 2014 (totaalbedrag van 11.599.541 euro). Het aandeel van AWV bedraagt hierin 10.981.137,20 euro. De respectievelijke medefinanciers zijn Aquafin en Havenbedrijf Gent.

2.3.3. Resterende ombouw via PPS

De raming werd opgemaakt op basis van vergelijkbare projecten welliswaar volgens reguliere aanbestedingswijze. In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 18/10/2013 zullen deze knooppunten via een PPS-project gerealiseerd worden. Deze ramingen zijn bijgevolg als indicatief te beschouwen. Op basis van het toekomstige referentie-ontwerp zal de finale bidder een totaalprijs geven voor de uitvoering van het volledige project.

Voor het traject wordt momenteel de optimalisatiestudie uitgevoerd. In deze fase worden de beschikbare documenten geanalyseerd en worden vroegere concepten geëvalueerd en getoetst aan de huidige ontwikkelingen, inzichten, wetgeving, ...

In het kader van deze optimalisatiestudie zijn al een aantal zaken aan het licht gekomen die de kostprijs zullen beïnvloeden.

Op 3 september werd het fietssnelwegenplan door de Minister mee ondertekend. Dit heeft een relevante invloed op de kostprijs voor de ombouw van de R4 (West en) Oost. In het voorstel van de Provincie is er een fietssnelweg voorzien langsheen de R4 (West en) Oost. De bespreking van welke elementen / kunstwerken als gevolg van het fietssnelwegenplan bijkomend worden opgenomen in het PPS-project R4WO, is volop lopende. Volgens de huidige inzichten zijn volgende zaken bijkomend te voorzien tov de oorspronkelijke omschrijving van het project :

- O6 Omgeving Moervaart : 2 à 3 fietstunnels voor het kruisen van de op- en afritten in die omgeving. Als gevolg van de beslissing om de fietsinfrastructuur langsheen de R4 Oost als fietssnelweg in te richten, zal het kruisen van de Moervaart ruimer zijn dan herinrichting van de bovenbouw van de bestaande brug. Hier is een nieuwe uitkraging aan de brug of zelfs een afzonderlijke brug noodzakelijk. Eén en ander is ook gekoppeld aan het lopende onderzoek naar de draagkracht van de huidige brug. Een alternatief voor dit totale pakket zou eruit kunnen bestaan om iets verder van de bestaande brug een volledig nieuwe fietsbrug over de Moervaart te bouwen die onmiddellijk ook de kruisingen met de op- en afritten regelt. De afweging van deze scenario's is quasi afgerond. Huidig inzicht is om beide opties te weerhouden en aan de bieder de vrijheid te geven één van beiden verder uit te werken..
- O6bis : Energiestraat – Desteldonk : T.h.v. het Hollands Complex zal een bijkomende koker voorzien moeten worden. Voor de kruising van de op- en afrit Desteldonk zal een bijkomende fietstunnel gerealiseerd moeten worden.
- O7bis : Piratenstraat : Voor de kruising van deze brug zal een fietskoker gerealiseerd moeten worden. Ook de brug zelf zal iets breder dienen uitgevoerd.
- Aanleg van bijkomende tussenliggende segmenten die oorspronkelijk niet voorzien waren aangezien uitgegaan werd van de vroeger gedefinieerde dorpenroute (BFF via de langsegelegen woonkernen).
- De tussenliggende fietspadsegmenten langsheen het oorspronkelijke traject breder dienen aangelegd nl op minimaal 3m wenselijk 4m tov de vroeger voorziene 2,5m. Daarnaast worden ook bijkomende eisen gesteld naar afscherming / afstand tot de rijweg. Dit heeft niet enkel aanleiding tot een hogere aanlegkost maar heeft ook zijn impact op de omvang van de in te nemen gronden.

De eerste inschatting is dat dit alles een meerkost van circa € 8 miljoen zal betekenen.

In de lopende studie is ook aan het licht gekomen dat de vooropgestelde inrichting voor de knopen O1/O2/O3 niet meer voldoet aan de verwachtingen zodat een ander concept wordt uitgewerkt. Het nieuwe concept vertrekt daarbij nog veel meer vanuit de categorisering van de wegen maar impliceert ook bijkomende kosten. Zo wordt gedacht aan een bijkomende tunnel voor de as N49 Brugge – R4 Oost Nederland en een bijkomend viaduct voor de as R4 Oost Nederland – N49 Antwerpen. Voor de uitwisseling van de R4 Oost naar Zelzate ligt ook een ander concept op tafel. De analyse van de impact op de kostprijs is momenteel nog lopende. De eerste inschatting is dat dit minstens een verdubbeling betekent voor die knopen.

Een derde element betreft het ambitieniveau voor Uitzonderlijk Transport. In het kader van de optimalisatiestudie wordt bekeken welke ingrepen noodzakelijk zouden zijn om de R4 Oost hierop optimaal af te stemmen. Dit heeft implicaties op zowel de nog te bouwen infrastructuur als op bestaande infrastructuur:

- Hogere vrije hoogtes te respecteren bij de nieuw te bouwen infrastructuur (5.70m vrije hoogte indien geen langspassage mogelijk is, 5.10m indien wel langspassage mogelijk is);
- Grotere eisen qua draagkracht op te leggen bij de nieuwe te bouwen infrastructuur;
- Hogere eisen qua draaicirkels ed op te leggen bij de nieuw te bouwen infrastructuur;
- Onderzoek heeft aangetoond dat de draagkracht van de brug over de Moervaart niet voldoende is. Verder onderzoek wordt nog gevoerd of een versteviging van de brug mogelijk is dan wel een vernieuwing van de brug of een brughelft;
- De draagkracht van andere al gerealiseerde complexen is ook niet afgestemd op de laatste inzichten ivm UV. Verder onderzoek is lopende om te bepalen of de toegankelijkheid van de haven voor UV kan verbeterd worden via de nog te bouwen complexen of via andere maatregelen (versteviging al gerealiseerde complexen, uitzonderlijke doorsteken voor UV, ...).

Het onderzoek is ook hier nog volop lopende zodat een impact op de kostprijs momenteel nog niet begroot kan worden.

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

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

Het beheer en onderhoud van dit wegdeel (vanaf de Nederlandse grens tot Eurosilo) zal via de PPS voor 30 jaar worden toevertrouwd aan het consortium. Deze kost zal dan ook in de beschikbaarheidsvergoeding vervat zijn.

2.5. Wat is de financieringswijze ?

2.5.1. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Voor het knooppunt O8 Langerbrugge is vastgelegd via reguliere middelen op het programma 73.10.

2.5.2. Resterende ombouw via PPS

De betreffende wegdelen zullen door middel van een PPS-project voor 30 jaar qua onderhoud worden overgedragen aan het consortium. Hiervoor wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18/10/2013, waarbij de Vlaamse Regering de opdracht geeft aan de NV Via Invest om een aantal PPS-projecten in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden, waaronder het project 'Ombouw van de R4-West en de R4-Oost tot primaire wegen'.

Voorafgaandelijk aan de selectiefase zal in functie van de erkenning als PPS-project een geactualiseerde nota aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden. Daarbij zal onder andere dieper ingegaan worden op de stappen die ondernomen zijn om tegemoet te komen aan de opmerkingen ifv ESR2010 en de interpretaties van Eurostat.

Voor de opmaak van het referentie-ontwerp, de opmaak van de opdrachtdocumenten en de begeleiding tijdens de procedure voor aanstelling van een consortium alsook tijdens uitvoering der werken werd een bestek gepubliceerd eind 2014. Deze studie werd gegund aan de THV Arcadis - SBE. (4.920.926,00 euro excl. BTW, waarvan R4-Oost circa 2.324.985,50 euro uitmaakt).

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 voor het luik project-MER vond plaats op 20 november 2015. Hierbij werd één offerte ontvangen. Gezien intussen gekend was dat de voor het vergunningentraject de nieuwe omgevingsvergunning van toepassing zal zijn, werd onderzocht of de opmaak van een project-Mer in deze fase nog wel wenselijk was. Dit onderzoek is intussen afgerond en er werd beslist effectief een project-MER op te maken voor het referentie-ontwerp. De studie voor de opmaak van een project-MER is intussen gegund aan Antea (192.600,00 euro excl BTW, waarvan R4 Oost circa de helft uitmaakt).

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

AWV is projecteigenaar doch wordt daarbij bijgestaan door PMV.

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

AWV

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

3.3.1. Delen in uitvoering via reguliere middelen

Zoals hierboven al vermeld, zijn Aquafin en het Havenbedrijf Gent medefinanciers voor het project Langerbruggestraat. Daarnaast zijn ook verschillende nutsmaatschappijen betrokken in functie van de noodzakelijke verplaatsingen aan hun installaties.

3.3.2. Resterende ombouw via PPS

Voor het PPS-project worden verschillende administraties en andere instanties betrokken en dit via een traject van stuurgroepen, werkgroepen, bilateraal overleg, Het betreft volgende instanties, bedrijven, ... voor de R4 Oost:

- Lokale besturen, zijnde stad Gent, gemeente Wachtebeke en gemeente Zelzate
- Departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling Beleid;
- Havenbedrijf Gent;
- De Lijn;
- Departement Ruimte Vlaanderen;
- De Provincie Oost-Vlaanderen (dienst mobiliteit, dienst waterlopen, ...);
- Infrabel;
- Afdeling Maritieme Toegang;
- Waterwegen en Zeekanaal;
- Polders en Wateringen;
- Afdeling Natuur en Bos;
- Brandweer en hulpdiensten;
- Agentschap Onroerend Erfgoed;
- VMM;
- VLM;
- Dienst milieueffectrapportage;
- Nutsmaatschappijen met oa Fluxys, AirLiquide, Airproducts, Watergroep, Elia, ...
- Arcelor Mittal (ifv knooppunt O4bis).

In een latere fase zal ook de Vlaams Bouwmeester betrokken worden bij het project.

4. Timing

4.1. Start en einde der werken

4.1.1. Reeds uitgevoerde delen

- Knooppunt 4: aanbesteed 13 november 2012, gestart in april 2013, opengesteld op 30 april 2014.
- Knooppunt 9 tijdelijke herinrichting: bouwvergunning verleend op 14 juli 2011, aanbesteding op 10 april 2012, start 22 oktober 2012, einde november 2013.

4.1.2. Delen in uitvoering via reguliere middelen

De werken voor knooppunt O8 zijn aangevat in oktober 2015 en zullen duren tot het najaar van 2017. Aanbesteding was op 29 september 2014.

4.1.3. Resterende ombouw via PPS

De huidige planning voorziet in een start der werken half 2020. De uitvoeringstermijn wordt daarbij momenteel ingeschat op 5 jaar. Deze termijn zal na afronding van de optimalisatiestudie en op basis van een nieuwe raming, opnieuw ingeschat worden.

4.2. Processtappen

Voor de knooppunten 1 tem 8 is er een definitief vastgesteld GRUP. Voor de uitgevoerde knooppunten en knooppunten in uitvoering werden uiteraard de stedenbouwkundige vergunningen gevraagd en bekomen en werden de onteigeningen afgerond.

Voor de werken vervat in het PPS-project (incl werken R4-West) wordt een project-Mer opgemaakt.

De omgevingsvergunning voor de werken vervat in het PPS-project zal aangevraagd worden op basis van de plannen van het consortium (voor contractsluiting). Teneinde voorafgaandelijk goed de randvoorwaarden te kennen, zal gewerkt worden met projectvergaderingen op basis van het referentie-ontwerp dat zal opgemaakt worden voor het project.

In het studiebestek wordt ook al een vooronderzoek archeologie uitgevoerd alsook een historisch bommenonderzoek. Dit teneinde in een zo vroeg mogelijk stadium bijkomende onderzoeken te kunnen definiëren.

Op basis van overleg met de betrokken nutsmaatschappijen is gebleken dat op verschillende plaatsen aanpassingen noodzakelijk zullen zijn aan Fluxys- en Air Liquide leidingen. Hiervoor dient een omleggingsbesluit (KB) gesteld te worden.

4.3. Koppeling aan andere projecten

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

Voor de resterende nog uit te voeren knooppunten wordt in studiefase onderzocht of er andere projecten gekoppeld zijn. Volgende raakvlakken zijn intussen wel al gekend (zonder daarom een koppeling noodzakelijk te maken in uitvoering):

- Knooppunt O5 en O5bis: geplande wegenis- en rioleringswerken van Aquafin, Farys en de stad Gent. Een eerste fase van deze werken is intussen uitgevoerd
- Knooppunt O4bis: raakvlak met herinrichtingen op de eigen terreinen van Arcelor Mittal;
- Knooppunt O9: raakvlak met geplande realisatie nieuwe Westlede en mogelijks ook met Aquafin en TMVW rioleringswerken.

5. Risicomanagement

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

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

In het studiebestek voor het PPS-project zijn verschillende deeltaken opgenomen teneinde de risico's te beheersen en tijdig maatregelen te kunnen treffen:

- Risico-analyse
- Historisch bommenonderzoek
- Vooronderzoek archeologie (zonder ingreep in de bodem)
- Organiseren van projectvergaderingen
- ...

Projectfiche: Dynamisch Verkeersmanagement

december 2016

1. Omschrijving

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. Basismonitoring Vlaams Hoofdwegennetwerk

2.1.1 Meten in Vlaanderen

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

De realisatie van het basismmeetnet houdt concreet in dat ter hoogte van elk knooppunt en elk op- en afrittencomplex meetapparatuur (dubbele lussen in elke rijstrook van elk wegsegment) werd geïnstalleerd welke verkeersdata leveren voor zowel onderzoek en statistische doeleinden als voor de real-time monitoring van het verkeer. Deze installaties zijn gerealiseerd en operationeel. Het netwerk wordt verder uitgebreid met eventuele nieuwe complexen, parkings en daarnaast verder verdicht. Volgende nieuwe installaties staan op het programma:

- Provincie Antwerpen
 - 2 zeer kleine complexen op de A12 tussen Leuvenberg en Antwerpen-Haven
 - Op de E19 tussen Wilrijk en Vilvoorde (VBR) installeren vanaf het najaar 2016 tot medio 2017 basiswegvakmanagement, wat onder meer een verdichting van de meetpunten impliceert op dit wegvak
 - Op de E313 tussen Ranst en Beringen (LIM) starten we na de zomer 2017 met de installatie van basiswegvakmanagement, wat onder meer een verdichting van de meetpunten impliceert op dit wegvak
- Provincie Limburg
 - In 2018 realiseert AWW de eerder geplande spitsstroken op de E313 tussen Beringen en Lummen in beide rijrichtingen. De aansturing van de rijstrooksignalisatie die hierbij wordt voorzien noodzaakt een sterke verdichting van de meetpunten op dit wegvak
- Provincie Oost-Vlaanderen
 - Op de E17 tussen Sint-Niklaas en Kruibeke starten we medio 2017 met de installatie van basiswegvakmanagement, wat onder meer een verdichting van de meetpunten impliceert op dit wegvak
 - Uitbreiden van de bestaande installatie op het complex Schansakker in heraanleg. Planning: 4^e kwartaal 2015
 - Complexen op de R4-west tussen N9 en B402
 - Complexen op de R4-zuid tussen B402 en Merelbeke

- Complex Langerbruggestraat op de R4-oost
- Provincie Vlaams-Brabant
 - De wegvakken voor en na de Vierarmentunnel in Tervuren worden voorzien van rijstrooksignalisatie, met meetpunten per rijstrook met een dichtheid van 750m. Planning: 1^e kwartaal 2017.
- Provincie West-Vlaanderen
 - Op de A11 in aanleg worden meetpunten voorzien in het PPS-contract.
 - 8 complexen op de N31.
 - Complexen op de R8 tussen Kortrijk-zuid en Kortrijk-west

Een specifieke werkgroep MIV volgt dit deel project verder op en stuurt bij waar nodig.

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016	1,00	0,60	
2017	0	0	

2.1.2 CCTV en AID camera's

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

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

Gelet een grote achterstand in het onderhoud van de reeds bestaande camera-installaties, met bijgevolg tal van defecten, krijgt dit herstel in eerste instantie de hoogste prioriteit. Begin oktober 2013 is 30% van het camera-park defect, veelal sterk geografisch geconcentreerd. Voor vele installaties dringt een structurele aanpak (= investering) zich aan. Sinds eind april 2015 is het aantal defect installatie structureel teruggedrongen tot lager dan 10%, waarbij dit sinds enkele maanden typisch om de 6% schommelt.

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

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

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

Jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016	0,75	0	
2017	1,50		

2.2. Netwerkmanagment

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

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

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

Op de E34 richting Antwerpen thv Oud-Turnhout (voor de aansluiting met de N19) werd eind augustus 2013 een VMS-bord geïnstalleerd.

Nog 3 extra installaties stonden geprogrammeerd en zijn intussen gebouwd.

- R0 richting buitenring thv Huizingen (voor de aansluiting met de A8 in Halle)
- R0 richting binnenring thv Jette (voor de aansluiting met de A12)
- A12-noord richting Antwerpen voor het knooppunt Antwerpen-noord

2.3. Basiswegvakmanagement

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

De ervaringen die werden opgedaan met de eerste wegvakken die van deze topologie werden voorzien, hebben tot een aangepaste definiëring van het laag basiswegvakmanagement geleid.

De typologie van deze uitrusting ziet er verder als volgt uit:

- Detectie-installaties voorzien van dubbele lussen in alle rijstroken in de complexen en knooppunten (het reeds bestaande basismeetnet)
- Verdere verdichting van deze detectie-installaties tussen de complexen en knooppunten met een typische dichtheid van 1,0 à 1,5km
- Op wegvakken met nog onvoldoende camera-dekking worden extra camera's geplaatst zoals voorzien in de basismonitoring, standaard bij onderstaande RVMS-borden
- Volledig vrij programmeerbare dynamische borden (type RVMS) gemonteerd op een galgconstructie in de zijberm, bij elke oprit en verder verdicht tot een typische tussenafstand van ongeveer 2km. Deze borden zijn geschikt voor het afficheren van verkeerstekens en –symbolen en/of tekstuele boodschappen.

Via deze uitbouw ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden en ondersteunende systemen.

Deze laten toe om de weggebruiker te waarschuwen voor incidenten of files verder stroomafwaarts, of kunnen desgevallend calamiteitenroutes of andere belangrijke info met betrekking tot de aansluiting met het onderliggende wegennet geafficheerd worden. Afhankelijk van hun positie op het wegsegment kunnen met deze borden wegvakbrede geboden en verboden worden opgelegd en/of ondersteund. Geleidelijk aan kunnen ze niet alleen de dynamisch SMOG-borden vervangen, maar tegelijk ook de vaste borden die in geval van smog dienen te worden gedraaid. Het inhaalverbod voor vrachtwagens op bepaalde tijdstippen of bij regenweer is een andere toepassingsmogelijkheid.

Deze uitbouw kan gefaseerd per snelweg uitgevoerd worden.

De prioriteiten zoals die in het verleden werden vastgelegd zijn intussen, oa owv de haalbaarheidsstudie doorstroming (spitsstroken) in grote mate achterhaald. De nieuwe prioriteiten zullen in de toekomst worden bekeken wanneer de noodzaak dan wel opportuniteit zich stelt, om maximaal in te spelen op de meest actuele situatie.

Actueel staan volgende wegvakken op het programma:

- E19 Wilrijk tot Vilvoorde richting Brussel; aanvang realisatie Q3 2016; voorziene in dienstname Q2 2017
- E19 Machelen tot Mechelen Noord richting Antwerpen; aanvang realisatie Q4 2016; voorziene in dienstname Q2 2017
- E17 Sint-Niklaas – Kruibeke richting Antwerpen; aanvang realisatie Q2 2017; voorziene in dienstname Q4 2017
- E313 Ranst – Beringen richting Hasselt; aanvang realisatie Q3 2017; voorziene in dienstname Q2 2018

jaar	kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016	4,5	4,0	excl. MIV en CCTV
2017	2,3		

2.4. Wegvakmanagement

2.4.1 Verdichting wegvakmanagement

In het kader van tunnelveiligheid wordt ook de R0 ter hoogte van de Vierarmentunnel in de beide rijrichtingen ook een beperkte zone voorzien van wegvakmanagement. Dit project is reeds enige tijd in uitvoering, de in dienst name is voorzien uiterlijk begin 2017.

De verdere uitbreiding van het wegvakmanagement in Vlaanderen wordt de komende jaren in grote mate afgestemd op de verder implementatie van spitsstroken. Bij de vernieuwing van de R0 wordt uiteraard ook deze laag meegenomen.

2.4.2 Spitsstroken

2.4.2.1 E314 Wilsele - Aarschot

De spitsstrook op de E40 tussen Sterrebeek en Heverlee is sinds eind augustus 2013 in dienst. In het najaar werden nog enkele ontbrekende seinbruggen met rijstrooksignalisatie tussen Sint-Stevens-Woluwe en Sterrebeek geplaatst. Bij het begin van de zomer van 2014 werden op de E314 tussen Heverlee en Wilsele (weefstrook) de seinbruggen en dynamische borden geplaatst, dewelke uiteindelijk in oktober 2014 werden in dienst genomen.

De uitbreiding van de spitsstrook naar het traject van Wilsele tot Aarschot staat actueel gepland in 2019.

2.4.2.2 E313 Beringen – Lummen (2 richtingen)

De realisatie van deze spitsstroken is actueel voorzien voor 2018.

Jaar	Kostprijs mio. euro	vastgelegd mio. euro	Opmerking
2016	0,755	0,62	R2 (Operationeel)
2017	1,50		

2.5. Bewaking, monitoring en netwerk

Tal van de in deze nota opgesomde DVM-infrastructuren die actueel worden opgebouwd vereisen naast een performante netwerkverbinding (doorsturen van realtime camerabeelden) ook bewaking- en monitoringstools om ze kunnen sturen, beheersen en onderhouden op een kwalitatief hoogstaande wijze. Ook dit luik vereist de nodige investeringen.

2.6. Toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

Jaarlijkse onderhoudskost van elektromechanische installaties, i.e. 5% van de bouwkost

Personeel EMT ca. 10 VTE: 5 projectingenieur-functies en 5 werfcontroleur-functies

2.6.2 Wat is de financieringswijze?

Geleidelijke uitvoering op het investeringsprogramma van AWV.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

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

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

4. Timing concrete projecten

Project	Start	Geplande einde
2.3 Basiswegvakmanagement – E19 Wilrijk -> Vilvoorde	Q3 2016	Q2 2017
2.3 Basiswegvakmanagement – E19 Machelen -> Mechelen-Noord	Q4 2016	Q2 2017
2.3 Basiswegvakmanagement – E17 Sint-Niklaas -> Kruibeke	Q2 2017	Q4 2017
2.3 Basiswegvakmanagement – E313 Ranst -> Beringen	Q3 2017	Q2 2018
2.4.1 Wegvakmanagement thv 4-armen tunnel Tervuren	Q1 2015	Q1 2017
2.4.2.1 Spitsstrook E314 Wilsele -> Aarschot	2019	
2.4.2.2 Spitsstrook E313 Beringen <-> Lummen	2018	

4.1. Koppeling aan andere projecten

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

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

5. Risicomanagement

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

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

6. Aantallen installaties

Status eind 2015

Aard apparatuur	Totaal aantal in Vlaanderen
VMS (Rijstrook-brede dynamische informatieborden boven de rijbaan, netwerkmanagement)	87 borden
RVMS (Dynamische borden in de zijberm, basiswegvakmanagement)	29 borden
RSS (Rijstrooksignalisatie, wegvakmanagement)	1173 borden over 296 seinbruggen
PK borden in tunnels	149 borden over 41 installaties
Meten in Vlaanderen	4438 meetpunten verdeeld over 563 installaties
AID-camera's (automatische incident detectie)	596
Vaste camera's	289
Beweegbare camera's (PTZ)	517

Projectfiche: Sluizen – Royerssluis

december 2016

1. Omschrijving

1.1. Algemeen

De Royerssluis werd voor het eerst gebruikt in 1908. De bestaande sluis is 182,5 meter lang en 22 meter breed en wordt gebruikt voor de versassing van binnenschepen en, in beperkte mate, zeevaart. De huidige afmetingen laten niet toe om vierbaksduwvaartkonvoien te schutten. De Royerssluis is verouderd, kent geregeld uitval, en vergt jaarlijks aanzienlijke uitgaven om operationeel te blijven. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de toegangstaketsels zijn in een zeer slechte toestand.

De herstellingswerken, die regelmatig (doch op onvoorspelbare tijdstippen) nodig zijn, leiden tot de tijdelijke buitengebruikstelling van de sluis, hetgeen hinder en wachttijden veroorzaakt.

Het belang van transport over het water neemt alsmaar verder toe. Door het stimuleren van de binnenvaart daalt het transport door vrachtwagens op de weg. Dit zorgt voor minder files en een vlottere doorstroming van het verkeer, waardoor de leefbaarheid, de woonkwaliteit en de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever.

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

Door de renovatie zal de levensduur van de sluis stijgen. De constructies worden vernieuwd en versterkt en de schade die de sluis de voorbije jaren opliep, wordt hersteld.

1.2. Ontwerp 2003

In de MKBA (2003) werden de volgende 3 varianten voor de renovatie van de Royerssluis bestudeerd:

- Infrastructuurscenario 1. De “zachte renovatie” omvat een vernieuwing van de sluis met behoud van de bestaande inplanting en contouren van de sluis. De lengte blijft dezelfde als die van de huidige sluis (182,50 meter). De breedte echter zal wegens het plaatsen van een voorwand van 22 meter op ca. 21 m worden gebracht.
- Infrastructuurscenario 2. De “harde renovatie 36 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:

- o Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - o Breedte: 36 meter.
- Infrastructuurscenario 3. De “harde renovatie 27 meter” omvat een vernieuwing van de sluis met het oog op het verwezenlijken van een sluis met volgende afmetingen:
 - o Lengte: 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren;
 - o Breedte: 27 meter.

Naar kosten-baten verhouding kwam het infrastructuurscenario 3 als voordeligst uit.

De werken omvatten voor infrastructuurscenario 3 (27 meter):

- Renovatie van de kolkmuur aan de noordzijde;
- Een nieuwe kolkmuur aan de zuidzijde;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.00 m TAW (stormvloedkering)
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Nieuwe gebouwen: sluisgebouw en machinegebouwen;
- Nieuwe wegbrug¹;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

¹Het oorspronkelijk plan voorzag een ontwerp zonder wegbruggen, maar omwille van de vlote verkeersafwikkeling over de sluis en de vraag tot opname van de Royerssluis in de route voor uitzonderlijk transport werd voor de meest wenselijke variant 27 m het ontwerp uitgewerkt met een nieuwe wegbrug.

1.3. Actualisatie ontwerp 2013

In 2013 werd de MKBA² geactualiseerd. De 3 eerder gekozen infrastructuurscenario's met sluisbreedte 21 m, 27m en 36 m blijven behouden. Wil men, bij een harde renovatie, echter ten allen tijde een minimale lengte tussen de binnendeuren van 200 m hebben, dan dient de lengte tussen de buitendeuren 250 m te worden. Ten einde een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen, wordt er per sluishoofd één brug voorzien. .

Samengevat komt het ontwerp 2013-2014 (Sluis 250 m bij 36 m met bodem op -6.41 m TAW) op het volgende neer :

- Vernieuwing sluiskolkmuur ;
- 2 nieuwe sluishoofden met dubbele deurkamers, lengte tussen de buitendeuren 250 m; lengte tussen de binnendeuren ca. 200 m;
- Verhoging van het benedenhoofd naar +9.25 m TAW (Aangepast niveau stormvloedkering) en het bovenhoofd naar +8.75 m TAW (Kritieke delen boven het schutpeil);
- Aanleg van een leidingentunnel onder de sluis;
- Vernieuwing van de deuren en het vulsysteem;
- Vernieuwing nautische aansturing;
- Vernieuwen en verbreden van de remmings/geleidewerken;
- Gebouwen: renovatie sluisgebouw en aanleg machinegebouwen;
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer;
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis.

² Deze MKBA leidde tot de volgende conclusies :

-De netto contante waarde van alle alternatieven is positief, d.w.z. economisch voordeliger dan het nulalternatief. Dit betekent dat de MKBA pleit voor het openhouden van de Royerssluis.

-De terugverdientijd van het project bedraagt ongeveer 30 jaar voor de zachte renovatie. Voor de harde renovatie met sluisbreedte 36 meter ligt het terugverdienpunt op ongeveer 55 jaar. Voor de variant met sluisbreedte 27 meter is de terugverdientijd korter: ongeveer 50 jaar.

-Het alternatief van de zachte renovatie is de optie met de hoogste netto contante waarde. De extra kosten van de harde renovatie worden evenwel gecompenseerd door onder meer de extra baten in termen van vermeden wacht- en omvaarkosten.

Bijkomende randvoorwaarden

Naast deze MKBA zijn er bijkomende randvoorwaarden. Zo resulteert een zachte renovatie van de Royerssluis – waarbij een sluisoppervlakte van 182,5 meter x 21 meter – wordt gerealiseerd in een bijkomende bottleneck richting Albertkanaal. Een versmalling van de sluiskolk is géén realistische optie is aangezien er geen sprake is van een duurzame beleidsbeslissing met een signaaleffect inzake duurzame modal shift omdat de sluis kleiner wordt én door de realisatie van een zachte renovatie een knelpunt wordt gevormd op de vaarweg van en naar het Albertkanaal, hetgeen in strijd is met het AGN-Verdrag.

Rekening houdend met de resultaten van de MKBA en deze bijkomende randvoorwaarden voor het ontwerp-type-konvooi voor het Albertkanaal (4-bakduwvaart) is de 27m variant (Infrastructuurscenario 3) de meest wenselijke variant. De geraamde kostprijs van deze 27 m variant bedraagt 140 mio Euro. Het GHA heeft reeds laten weten bereid te zijn de gesprekken op te starten over 15 % bijdrage in de kosten.

Rekening houdend met de actuele inzichten rond trafiekprognoses en scheepsgroottes is het GHA sterk vragende partij voor de bouw van een 36 m sluis met vervanging van de oude sluiskolkmuren langs beide zijden van de sluis. Volgens de ontwerpers resulteert dit technisch gezien in een meer betrouwbare sluis na de renovatie en in een sluis met flexibele en betere exploitatievoorwaarden. Het GHA heeft reeds aangegeven de bijhorende meerkost (13 mio Euro) voor deze 36 m variant op zich te willen nemen.

Ten einde de kwaliteit te bewaken en de hinder naar de omgeving te beperken wordt de sluis gerenoveerd “in den droge”, binnen een bouwput met een door het verkeer overrijdbare kofferdam.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

- bouwkost: 153 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2011)
- totale kostprijs: nog niet gekend

2.2. Opsplitsing kostprijs:

- Volgende kosten zijn nog niet gekend: onteigeningen, voorziening voor meerkosten, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, natuurcompensaties, ...

2.3. Toelichting bij kostenraming

De bouwkost (prijspeil 2011) kan als volgt opgesplitst worden:

- Renovatie van de sluis: 113,1 miljoen € exclusief BTW
- Gebouwen: 6 miljoen € exclusief BTW
- Wegenis: 4,9 miljoen € exclusief BTW
- 2 wegbruggen: 21,1 miljoen € exclusief BTW
- Remmings- en geleidewerken : 7,9 miljoen € exclusief BTW

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

Nog niet gekend

2.5. Wat is de financieringswijze?

Vanuit de vraag tot beperking van de hinder voor de scheepvaart en de afweging van risico's tijdens uitvoering (stabiliteit, zettingen) en de optimalisatie van de werf hebben BAM en AMT 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.

Het Politiek Stuurcomité OWV 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.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

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

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

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

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

- Oosterweelverbinding: afstemming timing en bestek
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Stad Antwerpen en W&Z
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin-Riolink
- Nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. Start en einde der werken

De timing van renovatie van de Royerssluis is gekoppeld aan timing de werken voor de Oosterweelverbinding. In functie van een gecoördineerde planning Oosterweel-Royerssluis kunnen de werken (duurtijd ca. 3,5 jaar) ten vroegste starten in 2019.

4.2. Processtappen

Volgende projectstappen worden vooropgesteld, waarbij verondersteld wordt dat de werken in 2017 kunnen starten:

- Plan-MER: n.v.t.
- GRUP: n.v.t.
- Voorontwerpstudie: 06/2010 – 10/2013
- Actualisatie MKBA: 11/2012 – 12/2015
- MER - dossier: 04/2014 – 01/2017
- Ontwerpstudie: 12/2012 – 08/2016
- Stedenbouwkundige vergunning: verkregen tegen september 2017
- Milieuvergunning: verkregen tegen september 2017
- Bestek: klaar tegen begin 2017
- Aanbesteding: 2017
- Werken: 2019 - 2022 (geschatte duur: 3,5 jaar)

4.3. Koppeling aan andere projecten

De invloed van de werken van de Oosterweelverbinding wordt in nauwe samenwerking met BAM en het betreffende studiebureau mee bekeken. Een

afstemming van de timing van beide werken op elkaar is zeker aangewezen en is kwa fasering enkel haalbaar indien de realisatie van de OWV volgens huidige planning kan worden gestart en mits de bouw van de kanaaltunnels vooraan in het project OWV wordt ingepland. De recente uitval van de Royerssluis toont evenwel aan dat de Royerssluis na 107 jaar dienst einde levensduur is en dat een renovatie in ieder geval niet langer mag uitgesteld worden. In die zin wordt de piste waarin de Royerssluis omwille van timing OWV los van de OWV wordt gerenoveerd, nog steeds in het achterhoofd gehouden, maar geniet ze niet de voorkeur. Bij het huidige ontwerp zullen er dan immers bijkomende constructieve maatregelen genomen moeten worden om de noordelijke muur van de sluiskolk te kunnen bouwen in combinatie met de bouwput voor de tunnel. Bovendien moet getracht worden om de uitdienststelling van de Royerssluis te laten samenvallen met de bouw van de tunnel in het Amerikadok.

De renovatie van de Royerssluis interfereert met de werken van Riolink (nieuwbouw van het pompstation en het verleggen van de Ruïen ter plaatse van de Royerssluis). Afbraak van het bestaande pompstation kan pas gebeuren als de functie hiervan door een nieuwe constructie is overgenomen.

5. Voortgang

5.1. Technisch voorontwerp

De bestaande toestand werd geïnventariseerd en op plan verwerkt. In 2013 werden de nodige verkenningsboringen uitgevoerd. Het milieuhygiënisch onderzoek is lopende. Nu de wegenis en de bouwput vastligt, worden de laatste bijkomende boringen ingepland.

Met BAM werd het effect van de cut en cover tunnel in het Amerikadok op de vervorming van het bovenhoofd van de sluis bekeken. Hierbij wordt momenteel de “gekoppelde constructie” en de afsluitconstructie (waterkerende kofferdam) aan het Amerikadok verder uitgewerkt tot een aanbestedingsontwerp.

Met Aquafin werd de installatie van reservepompen met bijhorende leidingen, ter vervanging van de bestaande pompen in het pomphuis, ingepast in het toekomstig sluisontwerp. Het oorspronkelijk dossier voor de verplaatsing van het pompstation Sloepenweg tegen 2014 wordt door Aquafin overgedragen aan Rio-link. Dit ontwerp van Rio-link dient nog te worden afgestemd op de bouwfaserings van de Royerssluis. De bouw van het pompstation met verplaatsing van de bijhorende aansluitingen (Ruïen) is gepland in de periode 2018-2022.

Met het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) werd overleg gepleegd over het bestaande pompstation aan de Sloepenweg. Alle betrokken partijen (AMT, GHA, BAM en de Hogere Zeevaartschool) hebben hierbij de onverenigbaarheid tussen het bestaande pompstation en de plannen voor de renovatie van de Royerssluis en omgeving gemotiveerd. Daarop heeft het VIOE besloten de beschermingsprocedure voor dit pompstation niet op te starten. De zelfde problematiek stelt zich voor enkele gebouwen in onmiddellijke nabijheid van de Royerssluis.

Op vraag van de projectgroep droogdokkenpark werden de verschillende varianten voor de wegenis rond het sluisplateau uitgewerkt. Voor de inrichting van het Droogdokkenpark Fase 1, met inbegrip van de aanleg van de Nieuwe Droogdokkenweg (verkeer over de Kattendijksluis door het Droogdokkenpark) werd

door AG Vespa een bouwaanvraag ingediend. Hierbij werd de beslissing genomen om het Uitzonderlijk transport van en naar de haven over de Kattendijksluis en de Royerssluis te laten lopen via de kaaien en de droogdokkensite. De wegenis werd besproken met de diverse actoren (Stad Antwerpen, verkeerspolitie, dienst uitzonderlijk vervoer)

AMT heeft de wegenis rond de sluis in lijn gebracht met de recente plannen van het droogdokkenpark. AWV levert technisch advies bij het verder ontwerp en heeft de doortocht van vrachtverkeer en uitzonderlijk vervoer gesimuleerd. Om dit vervoer mogelijk te maken werden een aantal overrijdbare bermen aan het wegenisontwerp toegevoegd en werden de ophaalbruggen over de sluis 15 m breed ontworpen. De vlotte verkeerscirculatie van de hulpdiensten wordt verder bekeken.

Het totale wegenisontwerp

De randvoorwaarden (hoogte sluishoofden, ontwerpschepen, exploitatie- + onderhoudsvoorwaarden, ...) vastgelegd in overleg met het GHA werden door het studiebureau verder doorvertaald naar het ontwerp. Momenteel wordt dit doorvertaald naar een aanbestedingsdossier. Dit laatste zit nu in de afrondingsfase.

Het maken van de bouwput voor de renovatie van de sluis is bijzonder moeilijk, wegens de aanwezigheid van historische gebouwen en gevoelige installaties (Aquafin - Riolink) in de nabije omgeving. Momenteel werkt Riolink hiervoor een ontwerp uit. Ze zoekt hierbij naar optimalisatie op het vlak van ontwerp en bouwfasering.

Er werd een architectenbureau aangesteld voor het ontwerp van de bruggen, de nieuwe sluisgerelateerde gebouwen en de inrichting van het sluisplateau. Het voorontwerp van de gebouwen en de sluisite is afgerond. Voor een 2-tal historische gebouwen is de bouwhistorische studie opgestart, met het oog op een renovatie, rekening houdend met de nieuwe functie binnen het sluisontwerp.

Het niveau van het benedenhoofd en de sluisdeuren werd verhoogd naar het geactualiseerde sigmapeil, zijnde + 9.25 m TAW. Rekening houdend met deze hoogtes komen de eerste resultaten van het voorontwerp uit op een 10 m brede roldeur. Hierbij ligt de volledige sluis in planzicht vast.

Het Waterbouwkundig Labo (WL) staat in voor het ontwerp van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis. In eerste fase werd onderzocht of het vullen/ledigen van de sluis via vlinderkleppen door de roldeur een haalbaar alternatief is. Vullen door de sluisdeur is niet evident. De variant met korte omloopriolen geniet de voorkeur. Het hydraulisch ontwerp van deze variant met korte omloopriolen is ondertussen afgerond, en in het ontwerp geïntegreerd.

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

5.2. Actualisatie MKBA

De actualisatie van de MKBA is gestart in 2012 en is in 2015 afgerond.

5.3. Risicomanagement

Het risicomanagement voor de renovatie van de Royerssluis zal opgestart worden in 2016.

5.4. Veiligheidscoördinatie

Het Draft V&G-plan werd opgesteld.

6. TEN-T

Voor de ontwerpstudies voor de Royerssluis werd een subsidieaanvraag ten bedrage van 1,6 mio goedgekeurd.

Masterplan 2020 – Projectfiche Spoorbruggen

15 december 2016

1. Omschrijving

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

De spoorbruggen over het Albertkanaal van de spoorlijnen 12 en 27A worden vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarhoogte 9,1 meter) te realiseren.

Door de hieruit volgende verhoging van het lengteprofiel van de sporen moeten de bruggen over de Merksemsestraat aangepast worden.

Tegelijkertijd neemt Infrabel het initiatief om ook de spoorbruggen over de Ijzerlaan te vernieuwen. Dit initiatief staat los van het Masterplan-project en wordt door Infrabel zelf gefinancierd.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost/totale kost finaal: 21,758 mio euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

De bouwkost/totale kost omvat:

- finaal uitvoeringsbedrag aanbesteding (excl. deel spoorbruggen over Ijzerlaan, welke wordt gefinancierd door Infrabel)
- studie en volledige werfopvolging
- tijdelijke verhoogde exploitatiekosten (Deze zijn er uiteindelijk niet geweest.)

Er zijn geen extra kosten geweest voor grondsaneringen en verplaatsingen van nutsleidingen.

- Onteigeningen zijn niet opgenomen in de vermelde bouwkost/totale kost. De onteigeningen van terreinen langs het spoor zijn toe te wijzen deels aan dit project Spoorbruggen en deels aan het project Oosterweelverbinding. Bepaalde onteigeningen zijn versneld uitgevoerd omdat ze een grote besparing voor het project Spoorbruggen toelieten.

2.3. toelichting bij kostenraming

Vermelde bouwkost/totale kost is een finaal eindbedrag.

Onteigeningen zijn niet opgenomen in de vermelde bouwkost/totale kost.

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

De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskost van het project (voor Infrabel en in geringe mate NV De Scheepvaart) wordt als volgt begroot :

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 320.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 480.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM: financiering gespreid over de periode 2009-2016
 - o 2009: 1.655.200 euro
 - o 2012: 6.845.635euro
 - o 2013: 4.250.401 euro
 - o 2014: 8.500.818 euro
 - o 2015: 337.527 euro
 - o 2016: 168.345 euro

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- Projectuitvoering: Infrabel
- Projectfinanciering: BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- zie 3.1.

3.3. andere betrokkenen

- NV De Scheepvaart
- In mindere mate: Stad Antwerpen, AWW, De Lijn, nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: 13 februari 2012
- Einde der werken: Het project werd voorlopig opgeleverd op 8 juni 2015

4.2. processtappen

- Stedenbouwkundige vergunning werd bekomen op 11/10/2010.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- IJzerlaanbrug.

5. Risicomanagement

BAM + Infrabel

Masterplan 2020 - Projectfiche Brug IJzerlaan

December 2016

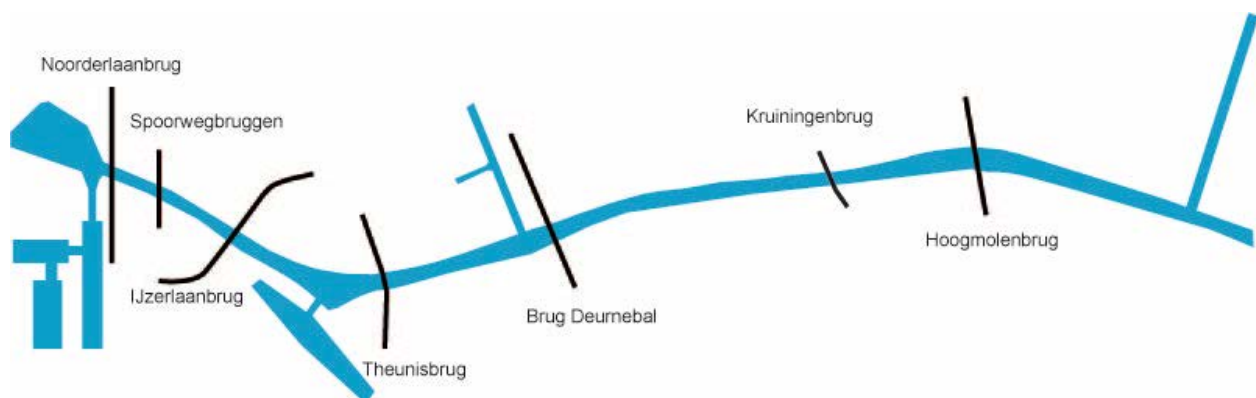
1. Omschrijving

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

De IJzerlaanbrug over het Albertkanaal wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaartheogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe verhoogde brug is een brug voor enkel de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers) en laat geen autoverkeer meer toe.

De nieuwe fietsbrug neemt veel minder ruimte in beslag dan de oude wegbrug zodat de zones van de bestaande aanloophellingen vrijkomen voor andere doeleinden. Een belangrijk deel van de noordelijke aanloophelling kan ingevuld worden met een nieuwe woonontwikkeling terwijl het wegvallen van de zuidelijk aanloophelling de gelegenheid biedt om de IJzerlaan volwaardig aan te sluiten op de Slachthuislaan.



Tussen de Stad Antwerpen, AWV, NV De Scheepvaart en BAM is een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt voor de uitvoering van een gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug, waarin naast de bouw van de nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal tevens een volledige herinrichting van de IJzerlaan inclusief de bouw van een afwateringskanaal van Lobroekdok naar Asiadok, het zogenaamde IJzerlaankanaal, wordt voorzien. De uitvoering van dit gezamenlijk project is gestart. Gegevens in onderhavige fiche betreffen niet dit gezamenlijk project maar de IJzerlaanbrug.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Bouwkost

De huidige raming van de fietsbrug bedraagt (bijna) 16.000.000 euro (excl. BTW).

Dit is exclusief de kost voor verplaatsingen nutsleidingen.

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. Toelichting bij kostenraming:

De zuidelijke aanloophelling van de fietsbrug is zodanig voorzien dat de werken van de OWV kunnen uitgevoerd worden. Na voltooiing van de werken OWV kan de zuidelijke aanloophelling aangepast worden om zich beter in te passen in de nieuwe ruimtelijke omgeving. Deze aanpassing is niet inbegrepen in de raming.

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Financiering verbonden met het project Oosterweelverbinding.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Projectontwikkeling woonontwikkeling noordelijke aanloophelling: Stad Antwerpen (cfr. samenwerkingsovereenkomst IJzerlaan/IJzerlaanbrug)
- Aanleg aansluiting IJzerlaan/Slachthuislaan: Stad (cfr. samenwerkingsovereenkomst IJzerlaan/IJzerlaanbrug)
- Verbreding Albertkanaal: NV DS

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

- NV De Scheepvaart
- AWW
- Stad Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: september 2015
- einde uitvoering gezamenlijk project IJzerlaan/IJzerlaanbrug: augustus 2018
- bouw fietsbrug: momenteel in uitvoering. Kan in gebruik genomen worden in april 2017. De afbraak van de noorderlijke aanloophelling van de bestaande IJzerlaanbrug is eveneens reeds gestart. Vanaf april 2017 (na indienstname fietsbrug) wordt de volledige afbraak van de bestaande IJzerlaanbrug aangevat.

4.2. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

Onderdeel van project Oosterweelverbinding

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Deurne Bal (brug van den Azijn)

december 2016

1. Omschrijving

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

De Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal) wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaartheogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe brug heeft 2x1 rijstroken en wordt opgevat als route voor het vrachtverkeer van en naar de industriezone van Merksem.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 13.964.482,34 euro excl. BTW (aanbestedingsbedrag november 2015)
- totale kostprijs: 15.433.098,00 euro ±10%

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 15.433.098,00 euro
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsanereringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

De bouwkost is het offertebedrag van de laagste regelmatige inschrijver bij de aanbesteding op 19 november 2015.

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 65.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 130.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 195.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- BAM
- AWV
- Stad Antwerpen, districten Deurne en Merksem
- Provincie Antwerpen
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- start der werken: 24 oktober 2016
- einde der werken: Q1 2018

4.2. processtappen

De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 24 augustus 2016.

Het aanvangsbevel voor de werken werd gegeven. De werken starten op 24 oktober 2016.

Er zijn geen MER- of RUP – procedures nodig voor dit project.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Bredabaan
- Theunisbrug (Oosterweelverbinding)
Pas nadat de brug van Deurne-Bal is herbouwd zullen de werken aan de Theunisbrug worden aangevat
- Hoogmolenbrug
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

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

infrastructuur, de opmaak van aanbestedingsdocumenten, werfcontrole en -opvolging.

De voorbije jaren werden in opdracht van nv De Scheepvaart al verschillende bruggen herbouwd. Voor de nieuwe wegbruggen opteert nv De Scheepvaart voor een generiek type brug waardoor de risico's m.b.t. het ontwerp en de uitvoering globaal worden beperkt.

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Hoogmolenbrug

december 2016

1. Omschrijving

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

De Hoogmolenbrug wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarthoogte 9,1 meter) te realiseren.

Voor deze nieuwe brug voor lokaal verkeer volstaan 2x1 rijstroken. De locatie van de nieuwe brug staat nog open.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 8.993.452 euro excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs: 10.972.011 euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- totale kostprijs: 10.972.011 euro excl. BTW
 - o bouwkost
 - o onteigeningen + grondsanereringen + nutsleidingen: +5%
 - o studiekosten + werfopvolging: +7%
 - o herzieningen + onvoorziene zaken: +10%

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 80.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 160.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS-project erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitsel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015. Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

Deze brug behoort tot de 2e PPS-cluster.

De selectieleidraad voor de 2e PPS-cluster is in opmaak. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2018-2021.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- BAM
- AWW
- Schoten
- Stad Antwerpen en district Deurne, Wijnegem
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

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

- start der werken : 2018 (start PPS Cluster 2)
- einde der werken : 2021 (einde PPS Cluster 2)

4.2. processtappen

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

4.3. koppeling aan andere projecten

- A102
- Brug van den Azijn (Brug Deurne-Bal)
- Kruiningenbrug.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Theunisbrug

december 2016

1. Omschrijving

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

De Theunisbrug (Sportpaleisbrug) wordt vernieuwd om een ruimere doorgang voor de scheepvaart (breedte 63 meter en vrije doorvaarhoogte 9,1 meter) te realiseren.

De nieuwe brug wordt opgevat als een brug voor lokaal verkeer (en zo weinig mogelijk vrachtverkeer) met 2x2 rijstroken en een vrije trambusbaan.

Het concept van deze brug streeft een opwaardering na van de bestaande publieke ruimten, zoals de pleinen ten noorden (kruispunt Delbekelaan/De l'Arbreiaan) en ten zuiden (Sportpaleis) van de aanloophellingen, het noordwestelijk voetbalveld, de zuidoostelijke woonwijk,...

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 24.000.000 euro excl. BTW
- totale kostprijs: 30.000.000 euro excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 24.000.000 euro excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 6 mio EUR, excl. BTW.

De detailstudie van de verhoging van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De raming van de bouwkosten werd verhoogd na het doorlopen van de GBC/RMC-procedure waarbij het concept van de brug werd gewijzigd. Initieel werd uitgegaan van een wegbrug met 2x1 rijstroken en een afzonderlijke trambrug. Thans wordt geopteerd voor de bouw van 2 wegbruggen met 2x1 rijstroken en een afzonderlijke trambrug. Daarnaast zullen de fiets- en voetpaden, ingevolge de nabijheid van het Sportpaleis ruimer worden ontworpen dan initieel voorzien;
- De bouwkosten zijn geactualiseerd op basis van het uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden

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

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

- o jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 120.000 euro/jaar
- o jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 240.000 euro/jaar
- o vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 360.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv de Scheepvaart

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

- BAM
- AWV
- Stad Antwerpen, districten Deurne en Merksem
- De Lijn
- nutsmaatschappijen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start der werken: 2018
- Einde der werken: 2020

4.2. Processtappen

- De projectnota is goedgekeurd op door de GBC op 16 augustus 2016 en door de Regionale Mobiliteitscommissie op 29 september 2016;
- De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is lopende.
- De publicatie van het bestek is gepland in januari 2017.

4.3. koppeling aan andere projecten

- Oosterweelverbinding
- Stedelijke Ringweg
- Brabo II : om hinder voor de exploitatie van de tram te verhinderen, kunnen de werken pas starten nadat de tramlijn over de Noorderlaanbrug in dienst is;
- Herinrichting Min. Delbekelaan en kruispunt met Frans De l'Arbrelaan;
- Brug van den Azijn (brug Deurne-Bal)

De werken voor de herbouw van de Theunisbrug zullen pas starten nadat de brug van Deurne-Bal is herbouwd en terug beschikbaar is voor alle verkeer.

- Bredabaan.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Wijnegem Sluisbrug

december 2016

1. Omschrijving

Over het benedenhoofd van de duwvaartsluis van Wijnegem ligt een dubbele kokerbrug die enerzijds dienst doet als leidingenbrug en dienstbrug.

Deze brug fungeert ook als trekker om de spatkrachten van de benedendeur op te vangen. De doorvaarthoogte is momenteel 7,00 m.

De bestaande brug zal moeten worden vervangen door een nieuwe brug met een vrije hoogte van 9,10 m die in principe dezelfde functies moet vervullen.

De uitvoering ervan moet gebeuren zonder dat een stremming van de duwvaartsluis vereist is.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 1.995.438,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 2.495.438,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 1.995.438,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, onzekerheden...) : worden (voorlopig) begroot op 0,5 mio EUR, excl. BTW.

De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijsen van vergelijkbare brugprojecten..
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden

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

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

- jaar 1 – jaar 10 : 0,5 % van de bouwkost = 10.000 euro/jaar
- jaar 10 – jaar 25 : 1,0 % van de bouwkost = 20.000 euro/jaar
- vanaf jaar 25 : 1,5 % van de bouwkost = 30.000 euro/jaar

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

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

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

4.3. koppeling aan andere projecten

Geen

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Meerhout Vorst

december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.787.936,00 euro, excl. BTW (conceptring oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.137.936,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.787.936,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
- De bovenstaande raming is de raming voor een nieuwe brug voor autoverkeer.

Momenteel loopt een mobiliteitsstudie waarin o.m. onderzocht wordt of de nieuwe brug open moet blijven voor autoverkeer, dan wel dat de nieuwe brug een fietsbrug moet worden. De resultaten van deze studie en de detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project "Verhoging Bruggen over het Albertkanaal" als PPS erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitsel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De selectieleidraad werd uitgestuurd op 10 augustus 2015. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015.

Op 22 september 2016 heeft het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uitgebracht m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. Bijgevolg is aan de voorwaarden voldaan voor de PPS-erkenning door de Vlaamse Regering van het (gehele) PPS-project en kan de gunningsprocedure worden verder gezet (BVR 17 juli 2015).

Deze brug behoort tot de 2^e PPS-cluster.

De selectieleidraad voor de 2e PPS-cluster is in opmaak. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2018-2021.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- gemeentes Meerhout en Laakdal
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

- start der werken : 2018 (Start PPS Cluster 2)
- einde der werken : 2021 (Einde PPS Cluster 2)

4.2. processtappen

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

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Eindhout

december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 7.032.265,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2015)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.382.265,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 7.032.265,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.

De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging van

15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS-project erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitsel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De selectieleidraad werd uitgestuurd op 10 augustus 2015. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015.

Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

Deze brug behoort tot de 1^e PPS-cluster.

Op 1 juni 2016 is de gunningsfase (offertefase) van 1^e PPS-Cluster (7 bruggen) opgestart en zijn de besteksdOCUMENTEN verstuurd naar de 4 geselecteerde kandidaten. Het technisch luik van de offertes diende uiterlijk op 4 november 2016 ingediend te worden, het financiële luik op 2 december 2016

De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2017-2020.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

- start der werken : 2017 (Start PPS Cluster 1)
- einde der werken : 2020 (Einde PPS Cluster 1)

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist

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

Gelet op de specifieke aard en inhoud van het PPS-project, heeft nv De Scheepvaart in overleg met VIA Invest, besloten om zelf de bouwvergunning aan te vragen voor

de te herbouwen bruggen. . De bouwvergunning voor deze brug werd op 22 juni 2016 afgeleverd.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Geel Stelen

december 2016

1. Omschrijving:

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

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

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

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.999.038,00 euro, excl. BTW (conceptraaming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 11.349.038,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.999.038,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijsen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De selectieleidraad werd uitgestuurd op 10 augustus 2015. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015.

Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

Deze brug behoort tot de 1^e PPS-cluster.

Op 1 juni 2016 is de gunningsfase (offertefase) van 1^e PPS-Cluster (7 bruggen) opgestart en zijn de besteksdokumentten verstuurd naar de 4 geselecteerde kandidaten. Het technisch luik van de offertes diende uiterlijk op 4 november 2016 ingediend te worden, het financiële luik op 2 december 2016.

De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2017-2020.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- Stad Geel
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2017 (Start PPS Cluster 1)
- einde der werken : 2020 (Einde PPS Cluster 1)

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen plan MER, GRUP of projectMER vereist.

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

Gelet op de specifieke aard en inhoud van het PPS-project, heeft nv De Scheepvaart in overleg met VIA Invest, besloten om zelf de bouwvergunning aan te vragen voor de te herbouwen bruggen. De stedenbouwkundige vergunning voor deze brug werd afgeleverd op 13 juni 2016.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste projectspecifieke

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

risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Olen Hoogbuul (39)

8 december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs :

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

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

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

Onder voorbehoud:

- aanbesteding : 3 december 2012
- start der werken : juli 2014
- einde der werken : juni 2016

4.2. processtappen (eventueel per deelproject)

Project is voltooid.

4.3. koppeling aan andere projecten

Project is voltooid.

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Herenthout

december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.724.192,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2015)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.224.192,00euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.724.192,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.

De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

De Vlaamse Regering heeft op 18 oktober 2013 de nv Via Invest de opdracht gegeven om, in samenwerking en overleg met nv De Scheepvaart, de verhoging

van 15 bruggen voor te bereiden voor uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. De verhoging van deze brug maakt deel uit van dit pakket van 15 bruggen.

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS-project erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015. Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

Deze brug behoort tot de 2e PPS-cluster.

De selectieleidraad voor de 2e PPS-cluster is in opmaak. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2018-2021.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- stad Herentals
- nutsmaatschappijen : Elia

4. Timing

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

- start der werken : 2018 (Start PPS Cluster 2)
- einde der werken : 2021 (Einde PPS Cluster 2)

4.2. processtappen

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Herentals Lier (43)

december 2016

1. Omschrijving:

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

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

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

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.576.680,00 euro, excl. BTW (conceptraming oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.076.680,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.576.680,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 5,5 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijsen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

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

2.5 Wat is de financieringswijze?

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS-project erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitsel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De selectieleidraad werd uitgestuurd op 10 augustus 2015. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015.

Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

Deze brug behoort tot de 1^e PPS-cluster.

Op 1 juni 2016 is de gunningsfase (offertefase) van 1^e PPS-Cluster (7 bruggen) opgestart en zijn de besteksdOCUMENTEN verstuurd naar de 4 geselecteerde kandidaten. Het technisch luik van de offertes diende uiterlijk op 4 november 2016 ingediend te worden, het financiële luik op 2 december 2016

De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2017-2020.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

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

4. Timing

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

- start der werken : 2017 (Start PPS Cluster 1)
- einde der werken : 2020 (Einde PPS Cluster 1)

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

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

Gelet op de specifieke aard en inhoud van het PPS-project, heeft nv De Scheepvaart in overleg met VIA Invest, besloten om zelf de bouwvergunning aan te vragen voor de te herbouwen bruggen. De bouwvergunning voor deze brug werd in maart 2016 afgeleverd.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Massenhoven

december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: 5.980.769,85 euro, excl. BTW (aanbestedingsbedrag december 2015);
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 12.082.769,80 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 5.980.769,85 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 6,1 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn geactualiseerd op basis van het uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentieprijzen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

Klassieke financiering.

In juni 2015 werd door de Europese Commissie besloten om subsidies toe te kennen voor het project “Verhoging bruggen over het Albertkanaal. Voor de projecten die via de reguliere begroting worden gerealiseerd (waaronder deze brug) wordt een subsidie van 40 % toegekend.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- nv De Scheepvaart

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

- AWV
- nutsmaatschappijen : nog te bepalen

4. Timing

4.1. start en einde der werken

Onder voorbehoud :

- start der werken : 2017
- einde der werken : 2018

4.2. processtappen

De aanbesteding voor dit dossier vond plaats op 4 december 2015. De opdracht voor de herbouw van de brug werd gegund op 15 december 2015.

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

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

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

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

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

Projectfiche: Bruggen Albertkanaal – Brug Oelegem II (49)

december 2016

1. Omschrijving:

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

De bestaande brug is een isostatische cantileverbrug in voorgespannen beton. De brug heeft een doorvaarthoogte van 7,24m over een breedte van 26 m en van 7,14 m over de rest van de totale huidige doorvaartbreedte van 57 m.

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

N.a.v. het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek (startnota, waarbij onderzocht is of deze brug al of niet kon vervangen worden door een fietsbrug dan wel gesupprimeerd kon worden), is finaal beslist dat deze brug als volwaardige autoverbinding in stand wordt gehouden. Daardoor wordt hier een brug van het generieke type voorzien.

Kaart met situering als bijlage.

2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost : 6.110.404,00 euro, excl. BTW (conceptring oktober 2014)
- totale kostprijs (incl. alle overige kosten, cfr. 2.2) : 10.460.404,00 euro, excl. BTW

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost : 6.110.404,00 euro, excl. BTW
- de overige kosten (onteigeningen, studiekosten, kost verplaatsen leidingen, milderende maatregelen, bos- en natuurcompensaties, minder hinder maatregelen, onzekerheden,...) : worden (voorlopig) begroot op 4,35 mio EUR, excl. BTW.
De detailstudie van de brug zal de werkelijke omvang van deze kosten duidelijk maken.

2.3. toelichting bij kostenraming

- De bouwkosten zijn eind 2014 geactualiseerd op basis van het tot op dat moment uitgevoerde studiewerk en zijn opgemaakt aan de hand van referentiepreizen van vergelijkbare brugprojecten.
- De overige kosten werden begroot in functie van de te verwachten kostenelementen en onzekerheden.

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

In tegenstelling tot eerdere rapportage, is beslist om deze brug toe te voegen aan het PPS-project, in vervanging van de brug Deurne-Bal, die niet langer deel uitmaakt van het PPS-project.

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

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

Op 17/7/2015 heeft de Vlaamse Regering het project “Verhoging Bruggen over het Albertkanaal” als PPS-project erkend, en de opdracht gegeven de selectiefase op te starten en om vooraleer de offertefase op te starten, advies te vragen aan INR om uitsluitel te bekomen over de ESR-neutraliteit. De vraag aan INR tot advies m.b.t. ESR-neutraliteit werd uitgestuurd op 1 oktober 2015. Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet .

Deze brug behoort tot de 2e PPS-cluster.

De selectieleidraad voor de 2e PPS-cluster is in opmaak. De uitvoering van de bruggen is te situeren in de periode 2018-2021.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

nv De Scheepvaart

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

nv De Scheepvaart

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

- gemeente Ranst
- nutsmaatschappijen : te bepalen

4. Timing

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

- start der werken : 2018 (start PPS Cluster 2)
- einde der werken : 2021 (eind PPS Cluster 2)

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Er is geen planMER, GRUP of projectMER vereist.

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

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

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

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

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

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

De risico-analyse van het PPS-project omvat een standaard risicomatrix waarbij een set van belangrijke risico's alsook de partij die de risico's draagt, geïdentificeerd werden. Daarnaast omvat ze een overzicht van de belangrijkste

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

projectspecifieke risico's waaraan aandacht besteed moet worden om het project een succesvol aanbestedingstraject te laten doorlopen.

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

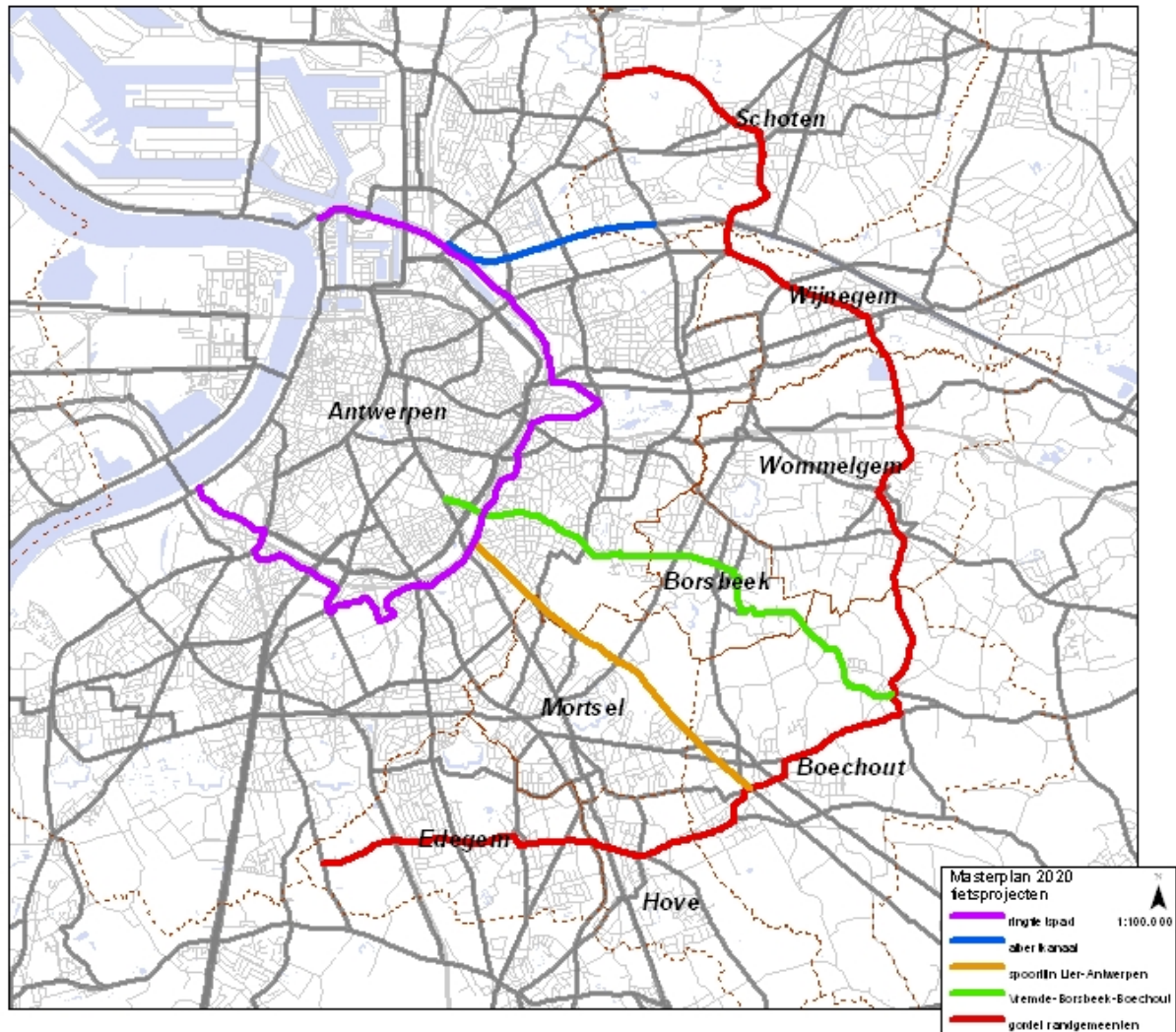
Projectfiche: Ringfietspad

december 2016

1. Omschrijving

In de originele versie van het Masterplan Antwerpen dreigde problemen voor het bestaande “Ringfietspad” ten gevolge van de aanleg van de stedelijke en doorgaande ringweg. Dit probleem is nu van de baan. Het ‘Ringfietspad’ is vandaag echter nog onvolledig en moet worden verlengd in noordelijke en zuidelijke richting, aansluitend op de voorzieningen langsheen de Schelde en aansluitend op de Scheldekruisende fietsvoorzieningen. Momenteel eindigt het fietspad t.h.v. de Turnhoutsebaan in het noorden en de Kol. Silvertoplaan in het zuiden. De totale lengte van het ringfietspad bedraagt 15,7 km, de ontbrekende stukken samen hebben een lengte van circa 5 km.

Daarnaast is een traject opgestart om de kwaliteit van het bestaande fietspad sterk te verbeteren. Door optimaal gebruik te maken van de bestaande bruggen over de Antwerpse Ring, ook ter hoogte van de op- en afritten, wordt zowel het comfort als de veiligheid voor fietsers aangepakt. Ter hoogte van de kruising met de op- en afritten vraagt deze oplossing wel omvangrijke bijkomende infrastructuur. Voorlopig werden aanpassingen aan 3 kruispunten weerhouden. Deze worden momenteel geraamd op 4.850.000€. De stad Antwerpen coördineert dit dossier, er wordt hiervoor een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met AWW.



2. Kostprijs

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost verlenging: 6 miljoen euro
- *bouwkost aanpassing bestaand fietspad t.h.v. 3 kruispunten: 4,850 miljoen euro te financieren door stad Antwerpen.*

•

2.2. opsplitsing kostprijs:

Bouwkost verlenging incl. verlichting en nutsleidingen: 6 miljoen euro

Onteigeningen: *nog te bepalen*

Studiekost: 7 %

Meerkosten: 10%

BTW: 21%

Milderende maatregelen en natuurcompensaties: 3%

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- *N.v.t.*

2.4. budgettaire impact

9,4 miljoen euro (timing grotendeels afhankelijk van stedelijke ringweg).

2.5. toelichting bij kostenraming

De relatief hoge kost van 0.5 miljoen euro / km wordt verklaard door de hoge moeilijkheidsgraad van de resterende aan te leggen routes die technische oplossingen en onteigeningen genoodzaakt.

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

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen

16 km fietspad met verlichting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

te bepalen

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

Schijnpoort-Eilandje: Te bepalen met OWV

Schijnpoort-Kiel: te bepalen met Stedelijke Ringweg / Spaghettiknoop

Aanpassingen t.h.v. bestaande kruispunten: coördinatie door stad Antwerpen, samenwerkingsovereenkomst met AWW

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

BAM, Stad Antwerpen, Infrabel, Haven, de Scheepvaart, Provincie (Rivierenhof)

4. Timing

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

verlenging: nog te bepalen

aanpassingen t.h.v. bestaande kruispunten: voorbereiding gestart, vergunningsaanvragen in 2017, uitvoering vanaf einde 2017 tot begin 2019 – gefaseerd per kruispunt (3 afzonderlijke projecten).

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

Vooreerst dient een oplijsting te gebeuren van de noodzakelijke aanpassingswerken aan het bestaande fietspad. De problematiek van de uitbreiding dient samen met andere Masterplanprojecten te worden bekeken en aangepakt, de zuidelijke uitbreiding in het kader van de aanpak van de Spaghettiknoop. Voor de noordelijke uitbreiding dienen vooreerst het netwerk te worden doorgelicht alsook de potenties van de geplande (Masterplan)projecten. Ook dienende bestaande knelpunten op het terrein in kaart te worden gebracht (de fietsroute passeert o.a. de dokken van de oude haven en het Eilandje). Tot slot is er een interactie met het onderzoek naar het verhogen van de leefbaarheid en stedelijke kwaliteit van de omgeving van de Antwerpse Ring (aanstelling intendant voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones ond de R1 – Ring om Antwerpen. .

4.3. koppeling aan andere projecten

interactie met Oosterweelverbinding

interactie met Spaghettiknoop

interactie met ontwikkeling Eilandje

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

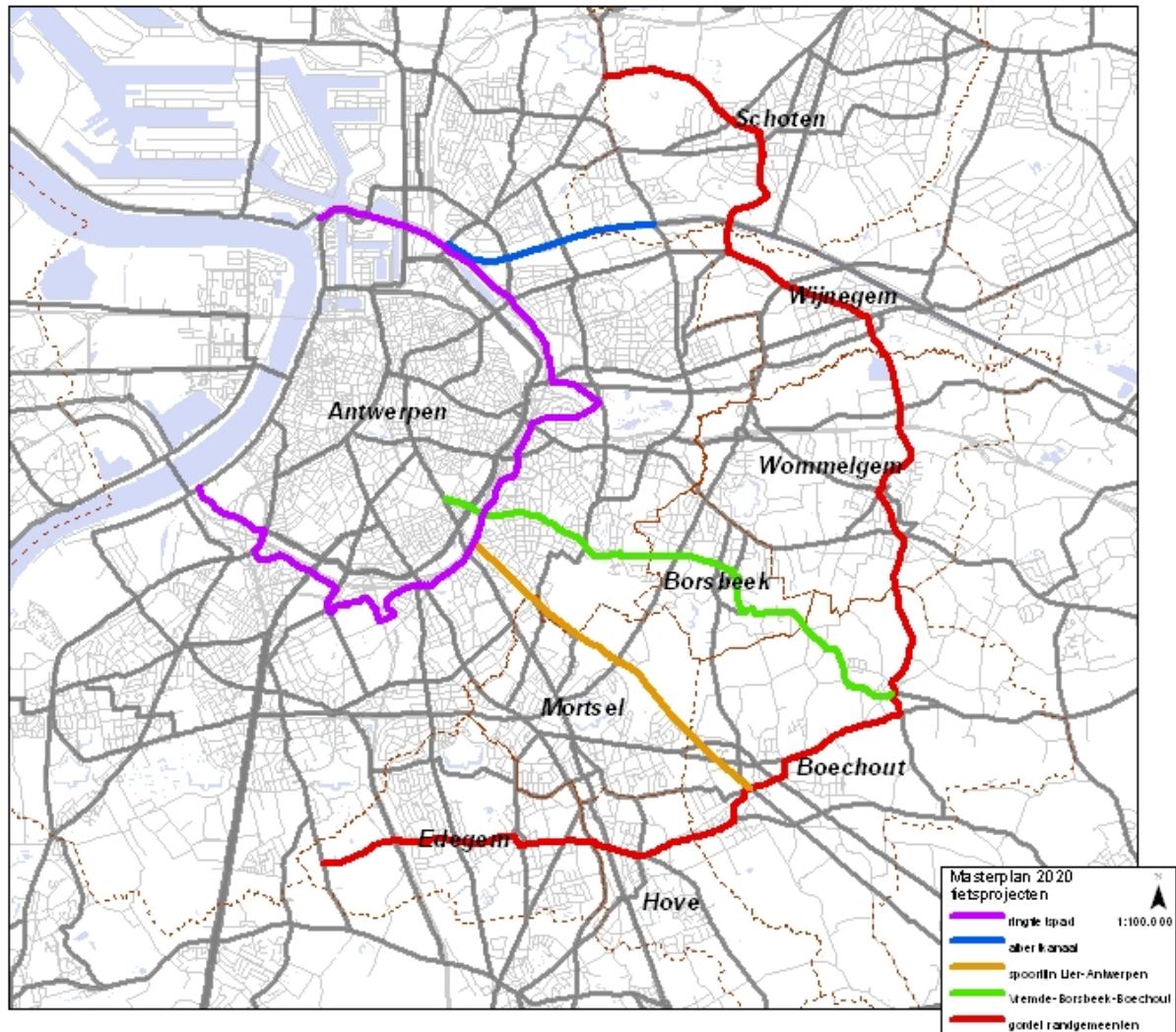
Projectfiche: Spoorlijn Lier-Antwerpen (N10 tot ringfietspad)

december 2016

1. Omschrijving

Er wordt een volwaardige fietsroute uitgewerkt langsheen de spoorlijn en via de luchthaven van Deurne, deze route sluit aan op het bestaande fietspad Lier-Boechout en maakt de verbinding met het ringfietspad nabij de Posthofbrug. Dit over een lengte van 5,7 km. De Provincieraad van de provincie Antwerpen keurde op 26 februari 2015 de aanleg van de fietsostrade Antwerpen-Lier unaniem goed. Momenteel wordt het ontwerp voorbereid en wordt een aantal gronden aangekocht. Tot 40% van de betoelaagbare posten kan worden betaald door Vlaanderen via het "Fietsfonds". Het project van de provincie loopt tot Lier i.p.v. de gemeente Boechout (totaal circa 11km).

Voor circa 6 km hiervan wordt nieuwe fietsinfrastructuur voorzien. Aansluitend op het Ringfietspad (hoofdroute) wordt een fietsweg gepland op het dijklichaam van de spoorweg met fietsbruggen over de dwarsende straten. T.h.v. de luchthaven in Deurne wordt een verknoping voorzien met de 'Districtenroute' (zie fietsprojecten fase 1), vervolgens wordt een nieuwe fietsweg aangelegd in de spoorwegberm, via de bestaande onderdoorgang onder de R11 tot aan een nieuw aan te leggen fietsbrug in de omgeving van de gemeentegrens tussen Mortsel en Boechout. Via de nieuwe fietsbrug sluit de hoofdroute aan op bestaande fietsinfrastructuur in Boechout en Lier (opnieuw langsheen de spoorlijn). T.h.v. het station van Lier en de R16 wordt de R16 ongelijkgronds gekruisd d.m.v. een nieuwe doorsteek doorheen het dijklichaam van de R16 en vervolgens via een nieuwe fietsbrug over de spoorlijn. Hier wordt aansluiting voorzien op de nog aan te leggen fietssnelweg naar Aarschot en Herentals.



2. Kostprijs (op basis van 'unieke verantwoordingsnota dd. oktober 2016)

2.1. raming totale kostprijs:

- bouwkost: € circa 23.250.000 (incl. BTW)

2.2. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost: € circa 23.250.000 (incl. BTW)
- Onteigeningen: n.v.t.
- Studiekost: ten laste van provincie Antwerpen

2.3. PPS-financiering: [alleen indien van toepassing]

- N.v.t.

2.4. Andere subsidies

Er werd via de provincie een aanvraag ingediend voor Europese subsidies voor een groot deel van deze fietssnelweg. Status is nog niet gekend.

2.5. budgettaire impact voor Vlaanderen:

Nog te bepalen.

Het fietsfonds voorziet een mogelijke deelname van 40% in de kosten. Afhankelijk van de toekenning van Europese subsidies en de uiteindelijk gekozen infrastructuur (en fasering) moet dit nog verder worden bepaald.

2.6. toelichting bij kostenraming

op basis van de raming toegevoegd aan de unieke verantwoordingsnota dd. oktober 2016

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

Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale besturen (wegbeheerders)

5 km fietspad met verlichting

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar *

Provincie Antwerpen

het betreft wegen in beheer van de lokale overheden

diverse kruisingen met infrastructuur in het beheer van de Vlaamse overheid, aanzienlijk deel op de grens van de luchthaven Deurne met de spoorlijn.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten

te bepalen

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

Infrabel, Boechout, Mortsel, Stad Antwerpen, Luchthaven.

4. Timing

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

nog te bepalen in functie van het al dan niet toekennen van subsidies.

4.2. processtappen¹ (eventueel per deelproject)

2012 - 2013: Opmaak startnota in opdracht van de afdeling BMV van het departement MOW (afgerond)

2015 - 2016: opmaak ontwerpplannen i.o.v. Provincie Antwerpen, wordt eerstdaags toegewezen, uitvoeringstermijn totale ontwerp: 2 jaar (mogelijk worden onderdelen al eerder uitgevoerd). De voorontwerpen en een unieke verantwoordingsnota met gedetailleerde raming zijn sinds oktober 2016 beschikbaar.

Oktober 2016: guntsige beoordeling op iGBC, RMS en positief advies door kwaliteitsadviseur.

Verder proces nog te bepalen

4.3. koppeling aan andere projecten

Mogelijke interactie met ontwikkelingen Luchthaven Deurne en aansluiting op R11- nog verder te bepalen.

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

Projectfiche: Fietsprojecten – Beatrijslaan-Burcht

december 2016

1. Omschrijving

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 3 miljoen euro:
 - o 1,8 miljoen Beatrijslaan- Astridlaan (gunning 1,1m ; verrekening 0,7m)
 - o 0,3 miljoen Kruibeeksesteenweg
 - o 0,9 miljoen Kaaiplein / Dorp aan de Stroom / Heirbaan
- Onteigeningen: 0,02 miljoen euro
- Studiekost: 0,05 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien
- Sanering: niet voorzien – ten laste van projectontwikkelaar, gemeente en VMM.

2.3. toelichting bij kostenraming

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

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

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

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- Beatrijslaan-Astridlaan wordt gezamenlijk aanbesteed door BAM, stad Antwerpen en Aquafin. Deze partners wensen ook aanpassingen te maken aan de infrastructuur voor voetgangers, joggers en rioleringen.
- De volledige heraanleg van Heirbaan-Astridlaan werd aanbesteed door de gemeente Zwijndrecht in samenwerking met AWV.

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

- Waterwegen en Zeekanaal: De aanleg van de waterkering op sigma-hoogte heeft belangrijke impact op de uitvoering langs de Scheldeboorden.
- Defensie: De aanleg van het fietspad op grondgebied Defensie kan toegelaten worden tijdens de onteigeningsprocedure.
- Projectontwikkelaars: "Brocap" en "De Vlakte" bezitten de eigendommen tussen kerk Burcht en gemeentelijk domein De Wallen.
- AWV-Gemeente Zwijndrecht: Volledige heraanleg Heirbaan-Kruibeeksesteenweg-Krijgsbaan.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg: voltooid mei 2012; voorlopige oplevering 24 mei 2013
- Beatrijslaan-Astridlaan: start 1 aug 2012 (120 werkdagen); voorlopige oplevering 18 september 2013
- De Wallen (Dorp aan de Stroom): start aanbesteding januari 2016.
- Kaaiplein: na sigma-werken W&Z: realisatie op langere termijn
- Brocap-De Vlakte- afhankelijk timing projectontwikkelaar ,RUP door gemeente in opmaak: realisatie fietspad op langere termijn.

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Heirbaan-Kruibeeksesteenweg
 - o Voorlopig Opgeleverd 2013
- Beatrijslaan-Astridlaan:
 - o Voorlopig Opgeleverd 2013
- -De Wallen (Dorp aan de Stroom):
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Bouwvergunning, 2013. Nieuwe bouwaanvraag ingediend en nieuwe bouwvergunning bekomen oktober 2015.
 - o Aanbesteding en werken: werken aanbesteed april 2016, aanvangsbevel 15 augustus 2016. Werken afgerond december 2016.
- Kaaiplein

- o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Vergunning en uitvoering afhankelijk van timing sigma-werken.
- Scheepswerf – Brocap – De Vlakte
 - o Voorontwerp-projectnota, 2012.
 - o Vergunning en uitvoering afhankelijk van sanering brownfield-ontwikkelaar. Realisatie op langere termijn (RUP gemeente in opmaak)

4.3. koppeling aan andere projecten

- Heraanleg Heirbaan, Kruibeeksesteenweg, Krijgsbaan (voltooid)
- Projectontwikkeling Brocap (ontwerp Brownfieldconvenant ligt voor)
- Projectontwikkeling De Vlakte (momenteel intensief overleg tussen gemeente en projectontwikkelaar)
- Sigma-plan

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Districtenroute

1. December Omschrijving

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

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

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

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

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

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

2.2. opsplitsing kostprijs:

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

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming uit startnota plus.

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

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

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2012: 6,2 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 2,3 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

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

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- te bepalen
- financiering fietspaden door BAM.

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

- Infrabel voorziet ongelijkgrondse kruising Deurnestraat Mortsel.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: Boekenberglei tussen Drakenhoflaan en Ruimtevaartlaan voltooid wegens volledige heraanleg van de straat; rest van de route voorzien voor 2017 wegens aanpassingen van het ontwerp aan de visie en engagementen van de nieuwe districtsbesturen en bouwberoepen ingediend tegen heraanleg Vosstraat en Groenenborgerlaan/Ringlaan (zie verder).

4.2. processtappen

- Opmeting voltooid,
- MER en GRUP niet van toepassing.
- Voorontwerp, projectnota: conform verklaard september 2012
- Bouwvergunning: bouwaanvragen werden per district ingediend. Concreet werden voor volgende stroken een bouwvergunning bekomen: strook 2 Berkenrijslaan te Wilrijk op 26/02/2016, stroken 4-5-6 Groenenborgerlaan – Ringlaan te Antwerpen – Wilrijk op 15/04/2016, strook 7 Vosstraat te Berchem op 18/03/2016, strook 11 Bremweide te Deurne op 5/02/2016 en strook 15 E. Steurstraat te Schoten op 1/03/2016. Voor strook 12 Winkelstap te Merksem was geen stedenbouwkundige aanvraag inodig.
- Aanbesteding: 2017

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: Ongelijkvloerse kruising Deurnestraat. Deurnestraat werd onafhankelijk uitgevoerd door de stad Mortsel.
- LIVAN1: Heraanleg Florent Pauwelslei.
- IPZ: Geen ontwerp of raming voorzien in deze zone.
- Kruiningenbrug. De aansluiting Bisschoppenhoflaan – Kruiningenbrug en de Kruiningenstraat worden niet uitgevoerd voorafgaand aan de Kruiningenbrug (De Scheepvaart). Zij zijn ook niet in dit project geraamd.
- Heraanleg R11

5. Risicomanagement

BAM

Opm.:

- Op 3 mei 2016 werd beroep aangetekend door Antwerp International Airport tegen de bouwvergunning van strook 7 Vosstraat omwille van bemoeilijkte toegang naar de luchthaven met het nieuwe ontwerp. Na overleg met alle betrokkenen en hoorzitting bij de provincie op 12/07/2016 waar een consensus werd voorgesteld (aanpassen bochtstralen Luchthavenlei) werd het beroep door de luchthaven ingetrokken op 14/07/2016.
- Op 7 juni 2016 werd beroep aangetekend door 30 buurtbewoners tegen de bouwvergunning van stroken 4-5-6, heraanleg Groenenborgerlaan-Ringlaan. De buurtbewoners vreesden o.a. een verlies van het groene karakter van de straat door de aanleg van berijdbare vluchtstroken op de middenberm ten behoeve van de brandweer. Na de hoorzitting op de provincie van 23/08/2016 werd op 25/08/2016 door de BD het nieuwe ontwerp herbevestigd door een voorwaardelijke bouwvergunning af te leveren voor de geplande heraanleg Groenenborgerlaan – Ringlaan.

Projectfiche: Fietsprojecten – Havenroute

December 2016

1. Omschrijving

De Havenroute verbindt de Oosterweelknoop langs de Oosterweelsteenweg en Noorderlaan met Berendrecht, Zandvliet en Nederland. Vele segmenten zijn recent door GHA uitgevoerd. Ook voor het resterende segment op havengebied, zal de haven het project overnemen na opmaak bouwvergunningdossier. Voor het deel in BeZaLi leidt BAM het project tot oplevering. Voor beide delen financiert BAM alle onteigeningen en uitvoeringskosten die niet door provincie of gewest gesubsidieerd worden. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Bouwkost : 1,2 miljoen euro
- Totale kost: 1,9 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 1,2 miljoen euro
- Onteigeningen: 0,15 miljoen euro
- Studiekost: 0,06 miljoen euro
- Meerkosten: 10%.
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen en natuurcompensaties: niet voorzien.

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde kostenraming op basis van projectnota en plaatsbezoek met aankoopcomité.

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

- Onderhoud niet begroot, ten laste van de stad Antwerpen: 5 km nieuwe fietspaden en 2 km nieuwe verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2011: 1,9 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,9 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM staat in voor de uitwerking van het ontwerp en de onteigeningen.

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- GHA staat in voor uitvoering op haar grondgebied vanaf indienen bouwvergunning. BAM financiert.
- BAM staat in voor projectmanagement op grondgebied BeZaLi. Om beroep te kunnen doen op fietsfondssubsidies zal de stad aanbestedende overheid zijn.

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

- GHA: Een deel van het fietspad op grondgebied haven ligt tegen de nieuw aan te leggen bufferdijk en zal dus samen met deze bufferdijk aangelegd worden.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2013

4.2. processtappen

- MER en GRUP niet van toepassing
- Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd
- Bouwvergunning: verkregen december 2010
- Onteigeningen: voltooid 2012
- Aanbesteding (Deel BeZaLi) najaar 2012 – voorlopig opgeleverd 13/11/2013 Eindafrekening excl. verlichting: 370 746.92 euro.
- Definitieve oplevering op 24/03/2016
- Aanbesteding (Deel Haven) 2013-2015 in synergie met andere werken GHA

4.3. koppeling aan andere projecten

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

5. Risicomanagement

BAM

Projectfiche: Fietsprojecten – Hoboken-Hemiksem

December 2016

1. Omschrijving

Er worden fietspaden aangelegd in Vlle-Olympiadelaan en De Bruynlaan. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd. De keuze tussen de verschillende alternatieven in de startnota is bevestigd op GBC en PAC.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

- Bouwkost : 1,2 miljoen euro
- Totale kost: 1,9 miljoen euro

2.2. opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost incl. verlichting en nutsleidingen: 1,2 miljoen euro
- Onteigeningen: 0,1 miljoen euro
- Studiekost: 0,04 miljoen euro
- Meerkosten: 10%
- BTW: 21%
- Milderende maatregelen: niet voorzien
- Natuurcompensaties: Bosdecreet art 90: 0,02 miljoen euro

2.3. toelichting bij kostenraming

- Gedetailleerde raming projectnota

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

- Onderhoud niet begroot, ten laste van lokale: 4 km fietspaden en 2 km verlichting

2.5. Wat is de financieringswijze?

- BAM (2012: 1,8 miljoen euro)
- Er wordt zo mogelijk beroep gedaan op subsidies door het Fietsfonds. Deze bedragen voor dit project maximaal 0,7 miljoen euro. De voorbije jaren zijn de 2 miljoen euro per provincie per jaar nooit uitgeput. De provincie verwacht echter dat de vraag naar subsidies op haar grondgebied vanaf 2010 het budget zal overschrijden en in de voorzienbare toekomst zal blijven groeien.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

- BAM

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

- VIIe Olympiadelaan – DeBruynlaan: volledige heraanleg door stad. BAM financiert fietspaden.
- Louisalei – Hemiksem: projectleiding en financiering door BAM, aanbestedende overheid te bepalen.

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

- Infrabel voorziet bezettingsovereenkomsten op haar grondgebied
- Infrabel voorziet vernieuwing van overweg 13. BAM bekostigt de verbreding van deze overweg omdat deze een belangrijke aantakking is op het fietsproject en vandaag onveilig is voor fietsers.

4. Timing

4.1. start en einde der werken

- Start: 2017

4.2. processtappen

- RUP wordt opgemaakt in 2011, procedure loopt tot 2013
- Voorontwerp en projectnota goedgekeurd op GBC in mei 2010, PAC juni 2010.
- Onteigening en bouwvergunningsprocedures, na RUP: 2013-2014.
- Werken Olympiadelaan-De Bruynlaan: in uitvoering sinds zomer 2011
- Verbreding overweg 13: juni 2015. Overeenkomst BAM-AWV-Infrabel ondertekend februari 2014.
- Overige Werken: 2015

4.3. koppeling aan andere projecten

- Infrabel: vernieuwing Overweg 13

5. Risicomanagement

BAM

Opm.

Er dienen nog een 26-tal innemingen te gebeuren langs het voorziene tracé.

Het onteigeningsdossier is in aug. 2016 overgemaakt aan de Dst.

Vastgoedtransacties van het Vlaams Gewest. Het onteigeningsplan dateert van vóór de nieuwe reglementering inzake prekadastratie. Om te voldoen aan de nieuwe regels werd opdracht gegeven tot afbakening van de betreffende innemingen. Het blijkt dat de opgemeten opp. groter zijn dan deze aangegeven in de onteigeningstabel/plan, toegevoegd aan het onteigeningsbesluit. In geval van mogelijke gerechtelijke onteigening komt de Dst Vastgoedtransacties tot het besluit dat een nieuw onteigeningsplan dient worden aangeleverd. BAM zal in voorkomend geval de nodige voorbereidingen aanvatten.