**Projectfiche: tramuitbreiding Mortsel-Kontich**

november 2014

1. **Omschrijving:**

Het tracéonderzoek van 2002 resulteerde in een tramuitbreiding via N1 Mechelsesteenweg, N171 Boniverlei tot de P+R in Kontich t.h.v. het in- en uitrittencomplex E19. Ten gevolge van o.a. de woonuitbreidingen in de gemeenten is het noodzakelijk het tracéonderzoek te actualiseren.

Oorspronkelijk maakte de verbindingsweg tussen N1 en N171 ten noorden van Kontich op het tracé van de oude grote ring rond Antwerpen (1,06 km) eveneens deel uit van het project. Ondertussen werd voor deze verbindingsweg een afzonderlijk projectfiche opgemaakt.

1. **Kostprijs en financiering** (op basis van tracéstudie 2002)
	1. Raming totale kostprijs:

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

* + type 1: vrije tram- en busbedding
	+ type 2: vrije trambedding
	+ type 3: sporen in de rijbaan

**deel 1:** tracélengte N1 Mechelsesteenweg Mortsel = 1,3 km. type 1

* deel weg 1,3 x 6.185.000 € = 8.040.500 €
* btw 21% 1.688.505 €
* deel tram 1,3 x 7.100.000 € = 9.230.000 €

subtotaal 18.959.005 €

**deel 2:** tracélengte N171 Boniverlei Edegem = 3,5 km. type 3

* deel weg 1,85 x 3.900.000€ = 7.215.000 €
* btw 21% 1.515.150 €
* deel tram 1,85 x 6.495.000€ = 12.015.750 €

subtotaal 20.745.900 €

**deel 3:** tracélengte N171 Kontich tot in- en uitrittencomplex E19 = 2,25km. type 1

* deel weg 2,25 x 4.535.000 € = 10.203.750 €
* één P&R aanpassen 300.000 €
* btw 21% 2.205.788 €
* deel tram 2,25 x 7.100.000 € = 15.975.000 €
* eindhalte + dienstlokaal 675.000 €

subtotaal 28.684.538 €

totaal 68.389.443 €

bijkomende kosten:

* studiekosten 5% zonder btw = 3.149.000 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 12.596.000 €

**Algemeen totaal: 80.985.443 €**

* 1. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

* budgetten voor studiekosten 5%, vergoedingen van project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke, zijn niet in de tabel vervat, maar horen bij de studieopdracht.
* inzake de kosten voor grondverwervingen/onteigeningen, en de kosten voor verplaatsingen van nutsleidingen (deze welke niet ten laste van de nutsbedrijven zelf kunnen worden gelegd), zijn volgende voorzieningen in de ramingen opgenomen :
* grondinnames/onteigeningen: begroot in globo op 2 % van de investeringsraming
* kosten voor de verplaatsingen van nutsleidingen : begroot in globo op 1 % van de investeringsraming (tenzij een meer gedetailleerde ramingskost reeds voorhanden is)
* kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag. Deze 1,5% kosten voor gekende bodemsanering wordt reeds in de projectramingen opgenomen.

niet meegenomen in de raming:

* milderende maatregelen, ... .\*
	1. Toelichting bij kostenraming

er werd gebruik gemaakt van de ramingsystematiek BAM 26/02/2009

* + type 1: vrije tram- en busbedding
	+ type 2: vrije trambedding
	+ type 3: sporen in de rijbaan
	1. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...
* zie projectfiche aankoop trams
* i.f.v. het aangepast exploitatiemodel (tram & bus) dat rekening houdt met de noodzakelijke capaciteit van de te verwachten verplaatsingspatronen op het moment van het in gebruik nemen van de nieuwe infrastructuur
* het in exploitatie nemen van deze nieuwe infrastructuur hangt af van het resultaat van de MKBA die bepalend is voor de prioritisering van de projecten
	1. Wat is financieringswijze
* looptijd (DBFM)overeenkomst [gedurende hoeveel jaar moeten beschikbaarheid-vergoedingen worden betaald] nog te bepalen
* type PPS: participatieve PPS naar het voorbeeld van Brabo 1
* beschikbaarheidvergoeding: nog te bepalen

het project is onder de kritische massa om via PPS te realiseren.

1. **Projectmanagement**

3.1. Projecteigenaar

* + - De Lijn entiteit Antwerpen op basis van een samenwerkingsovereenkomst met besturen
		(zie 3.3)

3.2. Verantwoordelijke deelprojecten

* De Lijn entiteit Antwerpen
	1. Andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)
* AWV
* afhankelijk van het gekozen tracé de lokale besturen Antwerpen, Mortsel, Edegem en Kontich
* nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek
1. **Timing**

4.1. Start en einde der werken (eventueel per deelproject)[[1]](#footnote-2)

* start der werken januari 2017
* einde der werken eind 2019
	1. Processtappen[[2]](#footnote-3) (eventueel per deelproject)
* Publicatie studiebestek april 2014
* Toewijzing studiebestek december 2014
* conceptfase tot september 2015

verdere stappen zijn indicatief

* ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC december 2014 – juni 2015
* project MER, samenstellen dossier DBFM & indienen projectnota
 september 2015 – maart 2016
* verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer januari 2016 – december 2016
* start der werken na winterstop 2016 – 2017
* uitvoeringstermijn 36 maanden
* in gebruik december 2019
	1. Koppeling aan andere projecten
	+ De kritische massa van het project is mogelijk te klein om afzonderlijk als PPS op de markt aan te bieden. Verondersteld wordt dat de financiering als volgt kan geregeld worden:
1. afzonderlijk via de reguliere middelen (kapitaal subsidie)
2. als opportuniteit toevoegen aan project
	* tramuitbreiding richting Wilrijk
	* tramstelplaats Antwerpen Zuid
* een koppeling aan tramuitbreiding richting Wilrijk is aangewezen om meerdere redenen:
	+ 1. financiering
		2. opmaak project MER
		3. exploitatief Zuid – Oost rand (Poort Oost) verbinding doorheen centrum van Antwerpen
1. **Risicomanagement**
* De realisaties van traminfrastructuur worden steeds in overleg met MOW en/of de locale overheden volgens gestandaardiseerde procedures uitgevoerd
* "Bij de opmaak van het bestek maakt De Lijn een taken- en risicoallocatiematrix op, teneinde de taken en risico's afdoende in kaart te brengen en adequaat te alloceren in het bestek. Voor pps-projecten vertrekt De Lijn daarbij van de modelmatrix van het PPS-Kenniscentrum en past dit aan waar dit in het licht van de projectspecifieke risico's aangewezen is.
Bovendien vraagt De Lijn aan de geselecteerde kandidaten om zelf een zgn. risicokwantificatietabel (zoals opgenomen in de gunningsleidraad) in te vullen. Op die manier wordt de kandidaat gedwongen om na te denken over de risico's die met het project gepaard gaan en om de gepaste risicobeheersingsmaatregelen te voorzien. De kwaliteit van de aanpak van de risicobeheersing wordt in rekening genomen in de rangschikking van de offertes (gunningscriterium). Aldus is er een incentive voor de kandidaten om ernstig en tijdig over de risico's en de beheersingsmaatregelen na te denken."
1. Wat volgt is een tijdinschatting in de veronderstelling dat het project nu wordt opgestart. [↑](#footnote-ref-2)
2. minimale processtappen: Plan MER, GRUP, onteigeningen, project-MER, stedenbouwkundige vergunningen, bestek, aanbesteding, werken. [↑](#footnote-ref-3)