**Projectfiche: Metro openhelling Turnhoutsepoort**

juni 2015

1. **Situering en bespreking:**

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering wordt gewezen op het belang van een aantrekkelijk openbaar vervoer met o.a. optimale frequenties en een concurrentiële snelheid (door o.a. betere tramlijnen). Ook de verknoping van netwerken wordt onder de aandacht gebracht. Wat de investeringen van De Lijn betreft is er aandacht voor een vlotte doorstroming en een stedelijk en voorstedelijk netwerk. Bijkomende investeringen in traminfrastructuur waar een meerwaarde aantoonbaar is zijn wenselijk (nieuwe tramlijnen en ingebruikname van premetrokokers).

In zijn beleidsverklaring werkt de minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn deze principes verder uit. Hij legt een bijkomende focus op woon-werk- en woon-school-verkeer en voert het begrip combimobiliteit in.

Het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen borduurt hierop verder en wijst op het specifieke belang van een aantal grootstedelijke tramlijnen en sneltrams tussen de rand en de stad. De ingebruikname van de open helling aan het Foorplein wordt als een strategisch project naar voor geschoven.

Vervolgens is er de taakstelling “Antwerpen bereikbaar” om vanaf 2018 – 28.000 auto’s uit de spits te houden. Met het ondergronds brengen van tram 10 zal het gebruik ervan toenemen en een grote bijdrage leveren als minder hinder maatregel (zie verder projectomschrijving).

*Het kader en de samenhang:*

De afgelopen twee decennia werd de grootste groei van het (stedelijk) openbaar vervoer gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van de voertuigen en korte reistijden voor de klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijden vandaag 24 tot 32 trams per uur (die steeds meer klanten vervoeren). In de jaren ’70 en ’80 werd ook een tweede metro-as geboord.

*Livan 1 (blauwe lijn op de figuur)*

Een deel daarvan wordt momenteel binnen het Livan 1 project afgewerkt, nl.de tunnel onder de Gemeentestraat, Carnotstraat, Turnhoutsebaan en Stenenbrug
(de Reuzenpijp) en de open helling naar
de Herentalsebaan.
Twee van de stations worden in gebruikt genomen nl. Zegel (volledig) en Astrid (min1).
Vanaf april 2015 zal dit deel in exploitatie worden genomen.

Eén lijn, tram 8, zal met een 8-minuten-frequentie rijden tussen de P+R Wommelgem en de keerlus onder de Franklin Rooseveltplaats.

*Brabo 2*

Binnen het project Brabo wordt de open helling Leien (naar het zuiden) in gebruik genomen op
1 januari 2017. Het station Opera wordt functioneel vanaf 1 januari 2018.

Het hele traject (blauwe lijn op de figuur) is dus beschikbaar vanaf 1 januari 2017 incl. het kruisstations Astrid en later Opera (1 januari 2018).

*Projectomschrijving:*

De efficiëntie van bovenstaande investeringen (Reuzenpijp, open helling Leien en stations Astrid en Opera) kunnen sterk worden verhoogd door bijkomend te investeren in het ondergronds brengen van tramlijn 10 vanuit Wijnegem. De ruwbouw daartoe ligt klaar als een korte vertakking op de Reuzenpijp . De tunnel en de bestaande open helling aan de Turnhoutsepoort moeten hiervoor worden afgewerkt (rode lijn ‘project Turnhoutsebaan’ op de figuur). Deze maatregel verdubbelt het aanbod in de Reuzenpijp en op Leien Zuid.

Reizigers met bestemming kernstad kunnen in de kruisstation **Astrid** en later ook in **Opera** overstappen op de tram richting linkeroever. Aangenomen wordt dat met de reistijdwinst via de metro en de Leien er geen bijkomende reistijd moet voorzien worden voor tram 10 en bijgevolg geen bijkomende exploitatiekost. Idealiter wordt deze aanpassing dus in exploitatie gebracht tegen de openstelling van station Opera in 2018.



*Voordelen*

De effecten van deze bijkomende ingreep zijn legio:

* de reistijden vanuit Wijnegem worden gevoelig verkort
* de toevoeging van tram 10 verdubbelt de frequentie in de Reuzenpijp
* tram 10 wordt samen met tram 8 afgebogen richting Leien-Zuid om daar de broodnodige bijkomende capaciteit te bieden

Met twee tramlijnen in de metro en de Leien Zuid die garant staan voor het storingvrij bereiken van Antwerpen centrum en met een vlotte overstap in de kruisstations **Astrid** en **Opera** kan zowel in de Oostelijke- als in de Zuidelijke corridor het busaanbod versneld worden afgebouwd wat meer ruimte geeft op de Franklin Rooseveltplaats.

*Tramlijn 24*

In dit model vervalt het deel van de reisweg van tramlijn 10 binnen de Leien tot de eindhalte Melkmarkt. Op de as Carnotstraat, Turnhoutsebaan en Stenenbrug zijn ook nog niet alle ondergrondse stations (Morckhoven, College, Foorplein, Drink en Carnot) ingericht. Hierdoor moet tram 24 bovengronds in exploitatie blijven tussen Silsburg en Melkmarkt.

*Minder Hinder tijdens de aanleg Brabo 2 en OWV*

Inzetten van gekoppelde 30m-trams. Zonder bijkomende personeelskost verdubbelt het plaats-aanbod:

* Noord-West tram 3
* ****Zuid-Oost tram 10
1. **Kostprijs en financiering**
	1. Raming totale kostprijs:

De raming is opgemaakt met als referentie het Livan 1 project

* Openhelling + tunnel 7.000.000 €

bijkomende kosten:

* studiekosten 5% zonder btw = 350.000 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 1.050.000 €

**Algemeen totaal: 8.400.000 €**

* 1. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

* budget voor studiekosten 5%,

niet meegenomen in de raming:

* vergoedingen die bij de studieopdracht horen de project-gerelateerde kosten 4,5%, grond- en andere onderzoeken, topografische opmetingen, en dergelijke
* 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) grondinnames/onteigeningen
* kosten voor bodemsanering: uit ervaring van reeds uitgevoerde projecten, blijkt dat de gekende verontreiniging kan worden begroot op 1,5 % van het geraamd investeringsbedrag
* milderende maatregelen, ..
	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
	1. Wat is financieringswijze
* nog te bepalen via kapitaalsubsidie of via alternatieve financiering
* indien via alternatieve financiering:
	+ 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
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
* stad Antwerpen
* nutsmaatschappijen, omvang te bepalen na verder onderzoek
1. **Timing**

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

* nog te bepalen
* uitvoeringstermijn +/- 9 maanden
	1. Processtappen[[2]](#footnote-3) (eventueel per deelproject)
* Publicatie studiebestek in samenwerking met BAM
* Toewijzing studiebestek in uitvoering
* conceptfase in uitvoering

verdere stappen zijn indicatief

* ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC december 2015
* project MER, samenstellen dossier kapitaalsubsidie & indienen projectnota januari 2016
* verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer september 2016
* start der werken maart 2017
* uitvoeringstermijn +/- 9 maanden
* in gebruik januari 2018
	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. **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)