**Projectfiche: Metro Kerkstraat – Pothoekstraat**

juni 2015

Beleidsverklaring Vlaamse Regering 2014: het afwerken en in gebruik nemen van de Antwerpse metro.

1. **Omschrijving:**

De afgelopen twee decennia werd de grootste groei gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van onze voertuigen en korte reistijden voor onze klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijdt vandaag 24 tot 32x per uur een tram voor steeds meer metrogebruikers.

In de jaren ’70 en ’80 werd ook een tweede metro-as geboord. Een deel daarvan werd binnen het   
Livan 1 op 18 april in gebruik genomen. Het betreft de tunnel onder de Turnhoutsebaan met de stations Astrid en Zegel.

****

* 1. **Metro Kerkstraat – Pothoekstraat**

De opening van de laatste ongebruikte tunnel is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het metronet en het verlagen van de busdruk in de stad:

* de maximale verwerkingscapaciteit naar aantal voertuigen is in de bestaande tunnel tussen stations Schijnpoort en Astrid (lijnen 2, 3, 5 en 6) bereikt. De tunnel onder de Pothoekstraat biedt een ‘bypass’ tussen beide knooppunten
* trams via de tunnel onder de Pothoekstraat leveren een bijdrage in de verdere ontbussing van de stad: het huidige bovengrondse busaanbod staat voor ruim 200 busbewegingen per dag
* deze tunnel leidt ook langs de drie laatste ongebruikte stations: Carnot, Willibrordus en Stuivenberg. Deze ontsluiten één van de dichtstbevolkte delen van de stad. Het hele noordoostelijke kwadrant van de stad Antwerpen binnen de Ring weet zich daarmee hoogwaardig ontsloten door snel en frequent openbaar vervoer
* tijdens de werken OWV t.h.v. Schijnpoort kan het tramverkeer storingvrij blijven rijden en biedt dit tramaanbod een bijkomend alternatief voor het personenvervoer in de corridor van de Bisschoppenhoflaan



1. **Kostprijs en financiering**
   1. Raming totale kostprijs:

De raming is opgemaakt met als referentie het Livan 1 project

* tunnel (1,5 km) 18.750.000 €
* station 3 x 4.000.000 € = 12.000.000 €

totaal 30.750.000 €

bijkomende kosten:

* studiekosten 5% zonder btw = 1.537.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 4.612.500 €

**Algemeen totaal: 36.900.000 €**

* 1. Opsplitsing kostprijs:

wel meegenomen in de raming:

* budgetten 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 ????
  1. Processtappen[[2]](#footnote-3) (eventueel per deelproject)
     + - publicatie studiebestek nog te bepalen
       - toewijzing studiebestek nog te bepalen
       - conceptfase nog te bepalen
       - verdere stappen zijn indicatief
       - ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC nog te bepalen
       - opmaak projectnota nog te bepalen
       - project MER nog te bepalen
       - samenstellen dossier DBFM of voor kapitaalsubsidie nog te bepalen
       - verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer

nog te bepalen

* start der werken procesverloop +/- 60 maanden na publicatie studiebestek
* in gebruik nog te bepalen
* uitvoeringstermijn 24 maanden
  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
3. **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)