**Projectfiche: Tramlijn Wilrijk**

juni 2015

1. **Omschrijving:**

Het district Wilrijk met inbegrip van de corridor N177 / A12 heeft een grote woondichtheid met langsheen de Boomsesteenweg een winkellint met enkele grote vestigingen (IKEA – SATURN), de Universitaire Instellingen en het Universitair Ziekenhuis wat zorgt voor een grote attractiviteit van het gebied met invloed op de ruime omgeving. Het verbinden van dit gebied met het centrum van Antwerpen met een tram is bijgevolg verantwoord.

Deze tramuitbreiding is samengesteld uit drie deeltrajecten.

1. Silvertopstraat – Olympiadepoort:
De verbinding Silvertopstraat – Olympiadepoort is de ontbrekende schakel in het tramnet om een snelle meer rechtstreekse Noord – Zuid relatie doorheen het centrum van de stad Antwerpen
(bv. via de Leien of de kernstad) te kunnen realiseren. Het is aldus een logisch gevolg dat deze verbinding mee opgenomen wordt in het tramproject Wilrijk. Bovendien zal het belang van deze Noord – Zuid relatie met het gebied langsheen N177 / A12 blijven toenemen bij de ontwikkeling van de Blue Gate zone. In het recente verleden werd het vernieuwde Olympiadekruispunt met P&R in gebruik genomen. Bezoekers/werknemers voor het centrum van Antwerpen kunnen hier hun auto achterlaten en met de tram verder reizen.
2. Olympiadepoort – Universiteitsplein:
Er zal een vergelijkend onderzoek (multi criteria analyse) worden uitgevoerd om het tramtracé tot het Universiteitsplein te bepalen. Afhankelijk van de gemaakte keuze zal het centrum van Wilrijk wel of niet met de tram bediend worden. Bij het bepalen van het tramtracé zal gelijktijdig het stedelijk busaanbod geheroriënteerd en/of afgebouwd worden. Gelijktijdig dienen op oordeelkundige wijze P+R voorzieningen gerealiseerd. De locatie van de P+R maakt mee deel uit van het onderzoek. Mogelijk kan de ruimte onder het viaduct A12 geoptimaliseerd worden en dienst doen als P+R.
3. Universiteitsplein – in- en uitrittencomplex 19 Drie Eikenstraat

Er zal een vergelijkend onderzoek (multi criteria analyse) worden uitgevoerd om het tramtracé te bepalen met in de omgeving van in- en uitrittencomplex 19 P+R voorzieningen.

1. **Kostprijs en financiering**
	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

De tramuitbreiding wordt geraamd met de tram in de rijbaan (type 3). Ook voor het deel op de N177 wordt deze berekeningswijze toegepast. In principe zal voor de beide richtingen naast het A12 viaduct het spoor bv. in de parkeerstrook worden aangelegd en is het geen gevel- tot gevel herinrichting. Bij de andere straten die mogelijk in aanmerking komen voor de tramuitbreiding zal waarschijnlijk de tram in de rijbaan worden aangelegd. Het tracé onderzoek zal hier duidelijkheid over geven.

**deel 1:** tracélengte Silvertopstraat – Olympiadepoort = 2 km.

* deel weg 2 x 3.900.000€ = 7.800.000 €
* btw 21% 1.638.000 €
* deel tram 2 x 6.495.000€ = 12.990.000 €

subtotaal 22.428.000 €

**deel 2:** tracélengte Olympiadepoort – Universiteitsplein = 3,5 km.

* deel weg 3,5 x 3.900.000€ = 13.650.000 €
* één nieuwe P&R + één P&R aanpassen 600.000 €
* btw 21% 2.992.500 €
* deel tram 3,5 x 6.495.000€ = 22.732.500 €
* één eindhalte + dienstlokaal 675.000 €

subtotaal 40.650.000 €

**deel 3:** tracélengte Universiteitsplein – in- en uitrittencomplex E19 = 2,5km.

* deel weg 2,5 x 3.900.000€ = 9.750.000 €
* één nieuwe P&R + één P&R aanpassen 600.000 €
* btw 21% 2.173.500 €
* deel tram 2,5 x 6.495.000€ = 16.237.500 €
* één eindhalte + dienstlokaal 675.000 €

subtotaal 29.436.000 €

totaal 92.514.000 €

bijkomende kosten:

* studiekosten 5% zonder btw = 4.285.500 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 12.856.500 €

**Algemeen totaal: 102.852.000 €**

* 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
	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
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)

* start der werken januari 2017
* einde der werken eind 2019
	1. Processtappen[[2]](#footnote-3) (eventueel per deelproject)
* publicatie studiebestek april 2014
* toewijzing studiebestek september 2015
* conceptfase nog te bepalen

verdere stappen zijn indicatief

* ontwerpend onderzoek & indienen startnota RMC september 2015 – juni 2016
* opmaak projectnota juni 2016 – februari 2017
* project MER juni 2016 – februari 2017
* samenstellen dossier DBFM februari 2017 – februari 2018
* verwerven bouwtoelating voor referentie ontwerp, marktverkenning & toewijzen aan opdrachtnemer januari 2018 – december 2018
* start der werken na winterstop 2018 – 2019
* uitvoeringstermijn 36 maanden
* in gebruik december 2022
	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 Kontich
	* tramstelplaats Antwerpen Zuid (optioneel)
* een koppeling aan tramuitbreiding richting Kontich 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)