**Projectfiche: Tramlijn Hoboken – Hemiksem**

juni 2015

1. **Omschrijving:**

Tramuitbreiding richting Hemiksem vanaf

* Schoonselhof, Sint Bernardsesteenweg tot Moerelei – trein stopplaats Werkhuizen (1,9 km)
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 een vrije tram- en busbedding (type 1)

tracélengte van Schoonselhof tot Moerelei = 1,9 km

* deel weg 1,9 x 6.185.000 € = 11.751.500 €
* btw 21% 2.467.815 €
* subtotaal *14.219.315 €*
* deel tram 1,9 x 7.100.000 € = 13.490.000 €
* één eindhalte + dienstlokaal 675.000 €

totaal 28.384.315 €

bijkomende kosten:

* studiekosten 5% zonder btw = 1.295.825 €

zoals beslist op ambtelijke stuurgroep 15% vermelden van het totaal + 5% studiekosten voor verrekeningen, prijsaanpassingen, onvoorziene kosten, … = 3.887.475 €

**Algemeen totaal: 33.567.615 €**

* 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
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 ????
* einde der werken eind na 24 maanden
	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 ander 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)