

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 606
van **ELKE SLEURS**
datum: 28 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Sanering viaduct E17 Gentbrugge - Participatief traject De Werkvennootschap

Op mijn schriftelijke vraag nr. 69 van 18 oktober 2010 met betrekking tot het masterplan voor de snelwegen in en rond Gent, antwoordde de minister dat bij ministeriële beslissing van 24 mei 2019 De Werkvennootschap de initiatiefnemer is voor de opstart van de verkenningsfase inzake het E17-viaduct van Gentbrugge in het kader van de complexeprojectenprocedure. Samen met het departement Omgeving en andere betrokken entiteiten is De Werkvennootschap ook verantwoordelijk voor de opstart van het participatief proces, de communicatiebegeleiding en de noodzakelijke studies. Hiervoor wordt een samenwerking opgezet met een studiebureau.

De minister benadrukte vervolgens dat alle relevante stakeholders in de verkenningsfase worden geïdentificeerd, gecontacteerd, geïnformeerd en gemotiveerd voor een actieve deelname aan het participatief proces.

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 bevestigt nogmaals dat het viaduct E17 Gentbrugge (onderhoud en verbetering plus studie) op de lijst staat van uit te voeren projecten.

Op de ministerraad van 21 februari 2020 heeft de Vlaamse Regering groen licht gegeven voor de sanering van dit viaduct.

1. Heeft de minister zicht op het traject dat De Werkvennootschap uitstippelt op vlak van participatie? Hoever staat men hiermee? Kunnen er al conclusies worden getrokken? Indien neen, wat is de timing hiervan?
2. De procedure met betrekking tot het aanstellen van een studiebureau was vorig jaar nog lopende en bijna afgerond.
Welk studiebureau is het uiteindelijk geworden? Hoeveel middelen zullen zij voor hun opdracht ontvangen?
3. Welke gunningscriteria heeft de Vlaamse Regering gebruikt voor de sanering van het E17-viaduct? En wie heeft de beoordeling gedaan? Graag wat toelichting.

ANTWOORD

op vraag nr. 606 van 28 februari 2020

van **ELKE SLEURS**

1. In het kader van deze opdracht heeft De Werkvennootschap samen met het departement Omgeving en het studieteam een startmoment georganiseerd op 16 januari 2020, waarop alle professionele stakeholders en belangengroepen werden uitgenodigd. Daar werd de doelstelling van de verkenningsfase en het proces van dit Complex Project toegelicht.
Intussen werden bilaterale gesprekken gehouden met al deze stakeholders. Ook alle belanghebbende besturen (stad Gent, gemeenten Merelbeke, Melle, Destelbergen) worden betrokken.
Methodologisch wordt er gewerkt op 3 thema's (ruimte en leefbaarheid, mobiliteit en infrastructuur en dialoog) en op 3 schaalniveaus ((inter)nationaal, stadsregionaal en lokaal).
De stakeholders blijven doorlopend nauw betrokken gedurende de hele verkenningsfase.
Op dit moment kunnen nog geen conclusies getrokken worden. De synthese van de verkenningsfase waarbij een projectdefinitie, projectdoelstellingen en een procesnota wordt beoogd, wordt verwacht eind 2020.
2. De Werkvennootschap heeft een overheidsopdracht met betrekking tot het aanstellen van een studiebureau voor de uitvoering van een studieopdracht m.b.t. de verkenningsfase in de procedure complexe projecten voor het Viaduct Gentbrugge georganiseerd waarvoor drie inschrijvers een offerte indienden. De opdracht werd toegewezen aan het studieteam bestaande uit het ingenieursbureau SWECO, het landschapsarchitectuurbureau 51N4E en het communicatiebureau 'Common Ground'. De Opdracht werd gegund tegen prijslijst (in regie) en is begrensd. De posten worden verrekend op basis van de werkelijk bestelde en gepresteerde hoeveelheden. De exacte waarde van de Opdracht zal dan ook pas bij de voltooiing van de opdracht gekend zijn.
3. De opdracht werd als een proefproject inzake een zgn. "twee-enveloppensysteem" in de markt geplaatst, waarbij een procedureel gescheiden beoordeling van de offertes wordt gedaan. De beoordeling van het gunningscriterium prijs is hierbij procedureel gescheiden van de beoordeling van de overige gunningscriteria. De beoordeling is uitgevoerd volgens een sequentieel proces, waarbij eerst de regelmatigheid en technische conformiteit werd beoordeeld, daarna de beoordeling van de overige gunningscriteria werd afgerond, waarna pas de beoordeling van de prijzen werd aangevat. Alle beoordelingen zijn door dezelfde jury uitgevoerd (leden van AWW en departement MOW), waarbij na elke afgeronde processtap een tussentijds gunningsverslag werd opgesteld. De prijsoffertes van de deelnemers zijn hierbij pas na de beoordeling van de kwaliteit van de offertes geopend door de jury.
Naast het gunningscriterium prijs (70% van de punten) werden 2 kwalitatieve gunningscriteria gesteld. De inschrijvers moesten een plan van aanpak opstellen (10% van de punten), waarbij zij de concrete realisatie van het project (alle delen) moesten beschrijven, hierbij moesten zij hun projectorganisatie en projectmethodologie toelichten en moesten zij reeds een (contractueel bindende) globale planning van de werken opstellen. Naast dit plan van aanpak werden 2 specifieke onderdelen op technische kwaliteit beoordeeld (20% van de punten). De inschrijvers hebben de geluidswering en beveiligingsconstructies op het viaduct

moeten uitwerken, aangezien ten behoeve van deze systemen het viaduct moet versterkt worden, het volledige systeem moest uitgewerkt worden met bouwtekeningen en uitvoeringsmethodiek (inclusief de beveiligingsvoorzieningen). Als tweede specifiek onderdeel moesten de inschrijvers de methodiek voor de betonherstellingen en de kathodische bescherming voor de pijlers van het viaduct uitwerken, inclusief een prijsopbouw en prijsdetaillering.

De beoordeling werd vergelijkend uitgevoerd, waarbij de beste inschrijver het maximum van de punten krijgt. Inschrijvers die een criterium onvoldoende hebben uitgewerkt werden als onregelmatig beoordeeld en werden dus uit het verdere proces geweerd.