



Vlaams  
Parlement

ingediend op **66** (2020-2021) – Nr. 5  
19 februari 2021 (2020-2021)

## **Verslag**

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond  
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

25 februari 2021

Documenten in het dossier:

- 66** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering  
– Nr. 2: Verslag  
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering  
– Nr. 4: Verslag

## INHOUD

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Rapportering over de uitvoering van het toekomstverbond voor<br>bereikbaarheid en leefbaarheid.....           | 3   |
| Bijlagen:                                                                                                     |     |
| – Bijlage 1: Projectfiche uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel .....                                         | 43  |
| – Bijlage 2: Projectfiche optimalisatie E34 ter hoogte van<br>de Waaslandhaven inclusief complex Beveren..... | 49  |
| – Bijlage 3: Projectfiche Oostelijk Haventracé.....                                                           | 57  |
| – Bijlage 4: Projectfiche Oosterweelverbinding .....                                                          | 63  |
| – Bijlage 5: Projectfiche Oosterweelverbinding onderbouw Rechteroever .....                                   | 75  |
| – Bijlage 6: Projectfiche ringpark Groene Vesten.....                                                         | 81  |
| – Bijlage 7: Projectfiche ringpark Groenendaal .....                                                          | 87  |
| – Bijlage 8: Projectfiche ringpark Het Schijn<br>(bovenbouw Oosterweelverbinding) .....                       | 93  |
| – Bijlage 9: Projectfiche ringpark Lobroekdok.....                                                            | 99  |
| – Bijlage 10: Projectfiche ringpark Noordkasteel .....                                                        | 105 |
| – Bijlage 11: Projectfiche ringpark West .....                                                                | 111 |
| – Bijlage 12: Projectfiche ringpark Zuid .....                                                                | 121 |
| – Bijlage 13: Projectfiche Scheldeoeververbinding .....                                                       | 127 |

Rapportering over de uitvoering van het

# TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

25 februari 2021

## Inhoud

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Inleiding .....                                                                                                          | 6  |
| A. De Oosterweelverbinding.....                                                                                          | 7  |
| 1) Linkeroever .....                                                                                                     | 7  |
| Infrastructuurwerken Linkeroever .....                                                                                   | 7  |
| Leefbaarheidsproject Ringpark West wordt parallel uitgevoerd .....                                                       | 7  |
| 2) Rechteroever “ klaar om te starten op het terrein” .....                                                              | 8  |
| De basisvergunning is verleend .....                                                                                     | 8  |
| De aannemers zijn gegund en staan klaar voor het project.....                                                            | 9  |
| Van ontwerp naar uitvoering: het project staat klaar voor uitvoering .....                                               | 10 |
| Van ontwerporganisatie naar uitvoerings- en projectorganisatie: Lantis staat als organisatie klaar voor het project..... | 11 |
| Minder Hinder Aanpak maakt het verkeer klaar voor het project.....                                                       | 11 |
| Het draagvlak voor de bouw van de Oosterweelverbinding werd nog verder versterkt .....                                   | 12 |
| 3) Financiële rapportage .....                                                                                           | 13 |
| Inleiding “ het financieel kader “ .....                                                                                 | 13 |
| Raming totale kostprijs.....                                                                                             | 14 |
| Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ... ..                                               | 16 |
| B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen .....                                                                         | 17 |
| 1) De noordelijke ringparken .....                                                                                       | 17 |
| Onderbouw noordelijke ringparken .....                                                                                   | 17 |
| Bovenbouw noordelijke ringparken .....                                                                                   | 18 |
| 2) Ringpark Groene Vesten .....                                                                                          | 21 |
| 3) Ringpark Zuid .....                                                                                                   | 23 |
| 4) Scheldebrug .....                                                                                                     | 23 |
| 5) Ringpark West.....                                                                                                    | 26 |
| 6) Studies .....                                                                                                         | 27 |
| Multimodale knooppunten .....                                                                                            | 27 |
| RINGSTUDIES R1 ZUID EN TUNNELVEILIGHEID. ....                                                                            | 28 |
| 7) Masterplan.....                                                                                                       | 29 |
| 8) Financiering van de leefbaarheidsprojecten .....                                                                      | 30 |
| C. Haventracé .....                                                                                                      | 31 |
| 1) Tweede Tijsmanstunnel .....                                                                                           | 31 |
| 2) E34-west .....                                                                                                        | 32 |

|    |                                                 |    |
|----|-------------------------------------------------|----|
| 3) | Haventracé 'Oostelijke verbinding' .....        | 32 |
| D. | Routeplan 2030: naar een modal split 50/50..... | 34 |
| 1) | Algemene kadering .....                         | 34 |
| 2) | Financiële rapportage .....                     | 34 |
|    | Inleiding .....                                 | 34 |
|    | Realisatiegraad Routeplan 2030.....             | 36 |
|    | Effectenrapportage modal split.....             | 37 |
|    | Beleidsmatige rapportage .....                  | 39 |
|    | Bijlagen .....                                  | 43 |

## Inleiding

Bij de voortgangsrapportage van 20 februari 2020 vroegen een aantal parlementsleden om in de toekomst terug het Rekenhof te betrekken bij de voortgangsrapportages en om bij de rapportages, net zoals in het verleden, fiches per project op te nemen inclusief een budgettaire rapportering. Met deze voortgangsrapport geeft de Vlaamse Regering opnieuw een financieel-budgettaire rapportering aan de commissie Mobiliteit en Openbare werken. Deze rapportering bevat per project van het Toekomstverbond een projectfiche met relevante informatie over budgetten, financiering, vergunningen, ... . Voor het routeplan 2030 gaat het om een zeer uitgebreid pakket van zeer uiteenlopende projecten die door verschillende bestuursniveaus en door verschillende entiteiten gerealiseerd zullen worden. Bovendien staat vandaag nog niet definitief vast welke projecten gerealiseerd zullen worden in het kader van het Routeplan 2030. Daarom werden voor het Routeplan 2030 geen projectfiches opgemaakt. Daar waar bij de voortgangsrapportage van 15 oktober 2020 de focus hoofdzakelijk op de inhoud en de voortgang van de verschillende onderdelen van het Toekomstverbond lag wordt in deze rapportage dieper ingegaan op financieel-budgettaire aspecten. In de toekomst zal één maal per jaar op deze wijze aan het parlement gerapporteerd worden. Het Rekenhof beoordeelde de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage en rapporteert hierover in haar controleverslag.

Deze voortgangsrapportage maakt eens te meer duidelijk dat de budgettaire uitdagingen zeer groot zijn. Tijdens de vorige voortgangsrapportage kondigde minister Lydia Peeters de opstart van de Werkbank Financiering aan. Samen met interne en externe experts willen we binnen deze werkbank op zoek gaan naar financieringswijzen en financieringsbronnen. De Universiteit Antwerpen werkt momenteel een plan van aanpak uit en toetste hiervoor haar voorstellen af bij een heel aantal betrokkenen. Het doel is momenteel om tegen eind 2022 met een eindrapport te komen.

Daar waar de projectfiches, die als bijlage gevoegd zijn bij dit rapport, focussen op de budgettaire en procesmatige aspecten willen we in dit rapport de parlementsleden toch ook een recente stand van zaken geven. Sinds de vorige voortgangsrapportage werden enkele belangrijke stappen gezet. Zo werd de omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding (Scheldetunnel en Rechteroever) verleend, nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project Oostelijke Verbinding en werden de studies voor het Ringpark Zuid gegund. In dit rapport geven we een stand van zaken van alle onderdelen van het Toekomstverbond.

## A.De Oosterweelverbinding

### 1) Linkeroever

#### Infrastructuurwerken Linkeroever

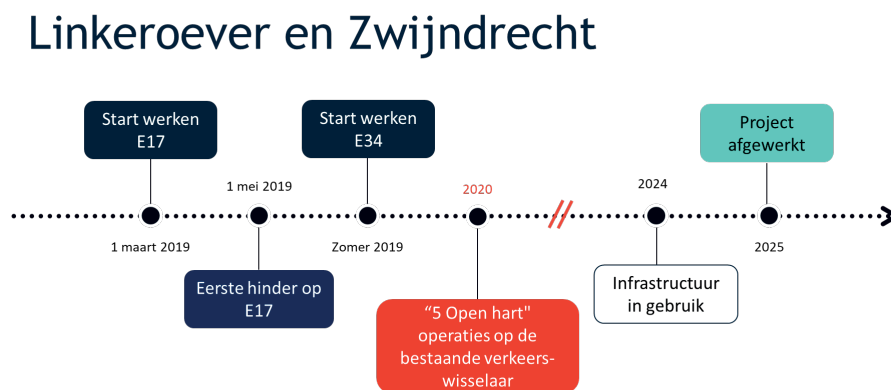
De werken op Linkeroever zijn in 2020 op kruissnelheid gekomen, ca. 400 arbeiders en 100 machines zijn actief op de werf, waarbij dit zich in 2020 heeft vertaald in een omzet van bijna 95 miljoen euro in de infrastructuurwerken Linkeroever.

De werkzaamheden verlopen, ondanks Corona, geheel conform de eerder gerapporteerde planning, binnen de afgesproken financiële kaders (taakstellend budget Oosterweel en taakstellend budget Ringpark West) en in harmonie met de omgeving (burgers, bedrijven, overheid).

Volgens deze timing zijn de werken bij Linkeroever en Zwijndrecht klaar in 2025. Eind 2024 zal de grote hinder voor het verkeer achter de rug zijn en kunnen de automobilisten onbeperkt gebruik maken van het hoofdwegenet. De leefbaarheidsprojecten worden in parallel aan de hoofdwerken opgestart en geïntegreerd binnen de planning van de hoofdwerken. Lantis streeft ernaar om gelijktijdig met de hoofdwerken het gros van de leefbaarheidsprojecten op te leveren. Nadat de E17 in een duurzaam jasje is gestoken, starten we in 2021 met werkzaamheden voor de leefbaarheidsingrepen op de E34-zuid en op andere delen van het projectgebied.

Tegelijk krijgt de vijf verdiepingen tellende P+R meer en meer gestalte, dewelke opgesteld zal kunnen worden in 2022. Ook wordt de spoorinfrastructuur voor het tramverkeer aangepakt en wordt gewerkt aan een robuuste fietsinfrastructuur.

**Figuur 1: globale planning werken Linkeroever:**



#### Leefbaarheidsproject Ringpark West wordt parallel uitgevoerd

De scope van Ringpark West is zo goed als vastgelegd en zal in april afgerond worden. Op de E17 werden de geluidsschermen geplaatst en kan daarmee 1,5 km aan totaal afgewerkte snelweg inclusief leefbaarheidsmaatregelen vrijgegeven worden. Intussen werden op de E34-zuid en op andere plekken

in de projectzone voorbereidende werken gestart voor de geluidsbermen en de opwaardering van BFF-fietspaden naar fietssnelwegen.

**Foto 1: Geluidsschermen E17 Zwijndrecht**



## 2) Rechteroever “ klaar om te starten op het terrein”

### De basisvergunning is verleend

Na de goedkeuring van het milieueffectenrapport in december 2019 werd in april 2020 de omgevingsvergunningsaanvraag ingediend. Op 9 oktober 2020 heeft de Vlaamse Regering het flankerend beleid voor Oosterweelverbinding Rechteroever goedgekeurd.

Na een positief advies van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC) werd op 20 november 2020 de omgevingsvergunning afgeleverd door de minister van Omgeving. Dit laat Lantis toe voorbereidende werken te starten en uitvoeringsvergunningen aan te vragen. De beroepstermijn liep af op 15 januari 2021.

Er werden drie beroepen ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvvB):

- Een eerste beroep houdt een verzoek tot schorsing en vernietiging in van het ministerieel besluit van 20/11/2020 tot verlening van de omgevingsvergunning Oosterweelverbinding. Tevens werd een beroep aangekondigd tegen het besluit Tunnelveiligheid bij de Raad van State dat evenwel nog niet betekend werd vanuit de griffie;

- Een tweede beroep roept naast de schorsing en vernietiging ook een schorsing met uiterst dringende noodzakelijkheid in. De vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid werd bij arrest van 22 januari 2021 door de RvvB verworpen; bij gebrek aan belang, urgentie en ernstige middelen;
- Een derde beroep beperkt zich tot een vordering tot schorsing waarbij de RvvB zich eerst dient uit te spreken over de ontvankelijkheid van dit verzoek.

### De aannemers zijn gegund en staan klaar voor het project

Medio 2020 stelde Lantis het consortium COTU, de aannemers voor de Scheldetunnel en de Verkeers- en Tunneltechnische Installaties, aan. Eind 2020 werden ook de aannemers geselecteerd voor de werken op Rechteroever en werd door een “early contract involvement” de gunning van de werken met getrapte aanvangsbevelen uitgezet voor alle deelprojecten. In het eerste kwartaal van dit jaar zullen de aannemingscontracten afgesloten worden voor de percelen 3A en 3B.

Het deelproject “3A”, met name de bouw van het Oosterweelknooppunt (het op- en afrittencomplex aan de tunnelmond op rechteroever) en de renovatie van de Royerssluis, is toegekend aan het consortium Rinkoniën. Dat bestaat uit de aannemingsbedrijven Artes Group, CIT Blaton, Mobilis, Stadsbader en Boskalis. Rinkoniën (exclusief Boskalis) is ook de groep die het deel van de Oosterweelverbinding op Linkeroever en bij Zwijndrecht reeds sinds 2018 uitvoert.

Het deelproject “3B”, met realisatie van de Kanaaltunnels en de werken om de bestaande R1 in het noorden van de stad te vervangen door een verdiepte Ring, werd toegewezen aan de tijdelijke maatschap (TM) ROCO. ROCO wordt gevormd door BAM Contractors, BESIX, Cordeel, Deme, Denys, Franki Construct, Jan De Nul, Van Laere en Willemen Infra.

De verschillende aannemers gaan in 2021 van start. Midden januari startte het consortium COTU in Zeebrugge met de realisatie van het tijdelijke bouwdok. Tegen het einde van dit jaar moeten daar de acht tunnelelementen gebouwd worden die samen de nieuwe, 1,8 kilometer lange Scheldetunnel zullen vormen. In maart 2021 gaat de eerste spadesteek op Rechteroever in de grond ter hoogte van de Scheldelaan. De TM ROCO start in het najaar 2021 met het verleggen van een Schijnkoker naast het viaduct van Merksem. Die werken zijn nodig om daar een tijdelijke verkeersverbinding te maken die het verkeer zal opvangen eens de afbraak van het viaduct van Merksem in 2024 start. In het voorjaar bereiden we een omgevingsvergunning voor de tijdelijke R1 voor (indiening voorzien in zomer '21) die een stabiele verkeerssituatie verzekert tijdens de afbraak van het viaduct en het onderliggend wegennet nietodeloos belast. Hierover is sinds december '20 een communicatietraject gestart met rechtstreeks betrokken wijken en stakeholders. Rinkoniën start eveneens tijdens de zomer de voorbereidende werkzaamheden op voor de realisatie van het Oosterweelknooppunt op Rechteroever.

**Figuur 2: planning werken Scheldetunnel en Rechteroever**

### Van ontwerp naar uitvoering: het project staat klaar voor uitvoering

Tijdens het onderzoeks- en analyseproces in het kader van het project-MER voor de Oosterweelverbinding kwam het geoptimaliseerd voorkeursontwerp tot stand. Dit heeft in 2019 geleid tot het doorlopen van een bijzonder intensief proces – de zogenaamde ‘scrums’ – met zowel de burgerbewegingen, als met de betrokken overheidsinstanties uit de beleidsdomeinen MOW en Omgeving en de stad Antwerpen waardoor dit geoptimaliseerd voorkeursontwerp tevens op het grootst mogelijke draagvlak kon rekenen. De ontwerpen voor de op- en afrittencomplexen Oosterweelknoop en Groenendaallaan konden reeds meegenomen worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en recent verleende vergunning. Ook voor het complex ter hoogte van Schijnpoot zijn de scrums ondertussen geland en bereidt Lantis een omgevingsvergunningsaanvraag voor tegen eind 2021 die in een ontwerp knoop Schijnpoot de verbindingsweg van de zone Ten Eekhave verplaatst naar de zone van de zuiveringsinstallatie van Aquafin.

Na deze ontwerpfasen met rechtstreeks betrokken stakeholders en burgerbewegingen en met het gunnen van de aannemers, wordt voor elk deelproject verder gewerkt volgens de NEC-4 contractstrategie aan het omzetten van het gedragen ontwerp richting uitvoering. Door middel van value engineering worden de opdrachtgever en aannemers gedreven om te zoeken naar efficiëntiewinsten en dit gedurende de volledige bouwperiode. Deze contractvorm en samenwerkingsmodel resulteert in een optimaal proces en project, binnen het vooropgestelde taakstellend budget.

Voor elk deelproject werd de aanbestedingsstrategie afgestemd op NEC 4. Zo kon er voor de gunning reeds onderhandeld worden met de kandida(a)t(en). Na de gunning is de engineeringsfase (X22-clausule) voorzien, die toelaat om onbekende aangelegenheden in kaart te brengen, om vervolgens op basis van de bevindingen een voorstel van streefdoelkosten en uitvoeringstermijn uit te werken, op grond waarvan Lantis tot slot kan beslissen om de werken, al dan niet gedeeltelijk, wel of niet te uitvoeren.

Tijdens deze engineeringfase zijn tussendoor beslismomenten ingepland, waarbij er per deel van project een go of no go kan gegeven worden voor uitvoering. Op deze wijze wordt steeds bewaakt dat het project binnen planning, binnen budget en binnen vergunning blijven.

### **Van ontwerporganisatie naar uitvoerings- en projectorganisatie: Lantis staat als organisatie klaar voor het project**

Binnen de Lantis-organisatie is de transitie ingezet om van ontwerp-organisatie te evolueren naar effectieve projectmanagementorganisatie, om het project in uitvoering te beheersen. In 2021 zal verder gewerkt worden om de organisatie, processen en procedures en systemen NEC 4 compliant te maken.

Dit dient te gebeuren zonder de omgeving uit het oog te verliezen. Er zal een permanente dialoog gevoerd worden met de omgeving, alsook een proactieve samenwerking binnen het Toekomstverbond.

### **Minder Hinder Aanpak maakt het verkeer klaar voor het project**

De werkzaamheden zullen dit jaar lokaal hinder veroorzaken o.m. ter hoogte van de Scheldelaan en Groenendaallaan op Rechteroever, op de Blancefloerlaan bij verschillende verkeersomzettingen op Linkeroever en Zwijndrecht. De daaropvolgende jaren is bovenlokale hinder mogelijk. Binnen de werfzone wordt met doortastende Minder Hinder-maatregelen er voor gezorgd dat de hinder steeds tot een minimum beperkt blijft. Zo wordt er gedurende de werken steeds een maximale capaciteit voor de weggebruikers voorzien, ondermeer via de aanleg van een tijdelijke R1 naast de bestaande ring. Hierbij blijven steeds 4+3 (versmalde) rijstroken beschikbaar op het hoofdwegennet tussen R1 Oost en R1 Noord, met name 3 versmalde rijstroken naar het zuiden en 4 versmalde rijstroken naar het noorden. Ook de huidige op- en afrittencomplexen blijven zoveel als mogelijk bereikbaar tijdens de werf. Daarnaast wordt extra aandacht besteed aan filestaartbeveiliging en wordt de doorwaadbaarheid van de werf voor fietsers steeds gegarandeerd.

Deze werfsituatie op de R1 dient gepaard te gaan met bijkomende maatregelen om een reductie van de verkeersvraag te kunnen bewerkstellingen. Hiervoor werd een maatregelenpakket opgesteld, dat deels uitgevoerd en opgenomen wordt door Lantis.

De maatregelen moeten ervoor zorgen dat de weggebruiker steeds alternatieve, en maximaal filevrije mogelijkheden heeft voor zijn verplaatsing naar de stad. Concreet betreft het een stevig pakket extra en verbeterde fietsinfrastructuur, de uitbouw van knooppunten in de geïmpacteerde corridors, de uitrol van een elektrisch deelfietsensysteem in de regio, bereikbaarheidsinformatie- en communicatie en ondersteuning en participatie in projecten om alternatieven voor goederenvervoer te zoeken.

De drie P+R's (Luchtbal, Merksem, Linkeroever) die Lantis in dit kader bouwt, zullen klaar en in exploitatie zijn vóór de grootste impact van de werf te voelen is. Tussen de oplevering van de bouw van het P+R-gebouw en de exploitatie dienen de parkeergebouwen nog uitgerust te worden (slagbomen, poorten, ticketautomaten, laadinfrastructuur, ...). Daarnaast dient de eigenlijke

exploitatie te worden opgezet (afsluiten contracten met parkingbeheerder, programmatie van de toegangscontroles, bewaking, ...), waarvoor de opdracht ondertussen in de markt werd gezet. Om van deze parkeergebouwen een succes te maken, moet bijkomend werk gemaakt worden van signalisatie en parkeergeleiding (zowel vanop het hoofdwegennet als vanop het onderliggende wegennet) en zal een uitgebreid marketingplan moeten uitgerold worden.

Voor P+R's Luchtbal en Merksem wordt gemikt op openstelling in het najaar van dit jaar. P+R Linkeroever hangt samen met de werfplanning voor de infrastructuurwerken Linkeroever en zal opengesteld worden in 2022.

### **Het draagvlak voor de bouw van de Oosterweelverbinding werd nog verder versterkt**

Verschillende initiatieven werden genomen om in 2020 samen met talrijke stakeholders de kansen die de bouw van de Oosterweelverbinding biedt, inzichtelijk te maken en op die manier een grotere maatschappelijke return on investment te verkrijgen.

Dat heeft geleid tot volgende bijkomende werven :

- Stad Antwerpen, VDAB, Constructiv, Talentenwerf en Lantis verzamelen de krachten om de aansluiting te versterken tussen de brede bouwsector en activerings- en opleidingsinitiatieven van de verschillende partners. Lantis nam hiertoe bepalingen op in haar aanbestedingscontracten. Doel is om jaarlijks 180 werknemers voor diverse profielen toe te leiden tot de werf.
- De Oosterweelverbinding wordt de meest digitale werf van Europa: een digitaal werfplatform als toegangsdeur voor arbeiders, een digital twin van de Oosterweelverbinding uitgewerkt tot en met de bodemlagen, BIM-modellen enz. Zo zetten we de digitale transformatie van een ganse sector in beweging en verzekeren zo de toekomst van onze Vlaamse bouwondernemingen.
- Samen met het Havenbedrijf en het Agentschap Natuur en Bos hebben we de handen in mekaar geslagen om van de grondverzet problematiek (30 miljoen m<sup>3</sup> grond overschot van maritieme projecten en Oosterweelverbinding) een opportuniteit te maken voor valorisatie voor sanerings- of natuur- en bosprojecten in Vlaanderen. Intussen werkt Lantis samen met De Vlaamse Waterweg, de provincie Antwerpen en de gemeente Rumst mee aan een omvangrijk sanerings- en natuurproject waarbij het grondverzet wordt ingezet voor natuurontwikkeling ter hoogte van de kleiputten Rumst.

We zien deze samenwerkingsverbanden systematisch toenemen (nieuwe werven worden voorbereid). Hierdoor maximaliseren we de return van de Oosterweelverbinding voor haar omgeving waaruit een betere beheersing van de bouwopgave volgt.

### 3) Financiële rapportage

#### Inleiding “ het financieel kader “

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft Lantis van het Vlaamse gewest een taakstellend budget toegewezen gekregen van 3.691.000.000 euro (prijspeil<sup>1</sup> januari 2019 – met jaarlijkse indexatie). Dit budget moet alle rechtstreeks - aan de Oosterweelverbinding - verbonden investerings-uitgaven dekken (studiekosten aannemer, voorbereidende werken, nutsleidingen, grondverwerkingen, bouwkosten, projectrisico's aannemer, faseringskosten, instandhoudings-kosten,...).

De operationele kosten van Lantis tijdens de voorbereidings- en bouwfase (projectmanagement, ontwerp en technische werfopvolging, werkingskosten (huisvesting, communicatie, salariskosten, ....), risico's (projectgebonden, risico's vreemd aan het project, scopewijzigingen) en minder hinder buiten het projectgebied maken geen deel uit van het taakstellend budget.

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt Lantis gebruik van het kapitaal van de vennootschap, de retributieontvangsten van de NV Tunnel Liefkenshoek (tol inkomsten Liefkenshoektunnel) en de kaderovereenkomst financiering voor een bedrag van maximaal 3,6 miljard euro dewelke werd afgesloten met Vlaams Gewest in 2018. De investering in de Oosterweelverbinding zal zich in de toekomst terugverdienen door middel van tolinkkomsten over de Scheldekruisingen. Deze opbrengsten zullen aangewend worden om de lening die werd aangegaan met Vlaanderen terug te betalen. Hiertoe werd een financieel model gebouwd en goedgekeurd en dat minstens jaarlijks wordt gecontroleerd op zijn robuustheid ingevolge evoluties in het project en de markt.

De Vlaamse Regering heeft op 13 maart 2020 bevestigd om de leefbaarheidsprojecten binnen de projectzone van de Oosterweelverbinding integraal mee te realiseren en te financieren. Met deze beslissing werd een tweede bijkomend taakstellend budget bepaald ten belope van 915,5 miljoen euro. Deze kosten behoren tot het budget van 1,25 miljard euro voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten. Het taakstellend budget Oosterweelverbinding werd samengevoegd met het onlosmakelijk verbonden budget voor de realisatie van de bouwkundige werken (ondergrond) van de leefbaarheidsprojecten Rechteroever, ten bedrage van 700 miljoen euro. Het samengevoegde taakstellend budget Oosterweelverbinding bedraagt 4,391 miljard euro (prijspeil januari 2019). De budgetten voor leefbaarheidsproject Linkeroever (Ringpark West) en de bovenbouw Rechteroever die onlosmakelijk verbonden is met de Oosterweelverbinding werden ook aan Lantis toegewezen. Lantis monitort deze binnen aparte budgetten.

---

<sup>1</sup> Prijspeil: Jaarlijks worden de bedragen van het taakstellend budget geïndexeerd volgens de veréénvoudigde indexatie formule om de conjunctuur te volgen

## Raming totale kostprijs

**Tabel 1: Overzichtstabel kostprijs Oosterweelverbinding**

| Te financieren over ganse bouwperiode                                                         | Financieringsbron                                                                 | Totaal beschikbaar (excl. BTW tenzij anders vermeld) | Actuele Raming            | Status |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|--------|
| Alle bouwkosten: Oosterweel & Leefbaarheidsprojecten ondergrondse infrastructuur Rechteroever | Taakstellend Budget OWV (financieel model)<br>700 miljoen euro overkappingsruiter | 4.391.000.000(*)                                     | 4.166.000.000             |        |
| Projectgebonden risico's                                                                      | Saldo Taakstellend budget & Contingency Financieel Model (CFM)**                  | TB: 225.000.000<br>CFM: 740.000.000                  | 600.000.000               |        |
| Projectmanagement, Engineering, verzekeringen & werkingskosten Lantis                         | Financieel Model (FM)<br>Nog te voorzien                                          | FM: 577.000.000<br>nog te voorzien                   | 577.000.000<br>90.000.000 |        |
| Traminfra LO & P+R LO                                                                         | Exces retributie TLH                                                              | 45.000.000                                           | 45.000.000                |        |
| P+R gebouwen                                                                                  | Beheersvergoeding (tem 2023) excl. Tussenkost stad Antwerpen                      | 48.000.000                                           | 48.000.000                |        |
| Minder Hinder buiten projectgebied & AMS = verduurzamen Minder Hinder                         | Dotatie Toekomstverbond<br>Investeringssteun verkeersveiligheid                   | 98.000.000 (incl. BTW)                               | Pro Memorie               |        |
| Risico's categorie 4 – OWV (Corona, PFOS, wetgeving, asbest, ...)                             | VFLD<br>Andere MOW, Vlaanderen                                                    | 49.830.000                                           | 235.000.000               |        |
| OPEX – tijdens de bouwfase (Life cycle cost en onderhoud bij partiële indienststelling)       | Financieel Model                                                                  | 106.000.000                                          | 100.000.000               |        |

(\*) Prijspeil januari 2019

(\*\*) CFM : CAPEX +20 % ( 754 mio ) – DSCR = 1,35

### Bespreking van de verschillende items van de tabel :

- Alle bouwkosten, engineeringskosten van de aannemer, vastgoedkosten alsook de verplaatsingen van projectgebonden nutsleidingen nodig voor de bouw van de Oosterweelverbinding zijn inbegrepen in het taakstellend budget. De kosten voor de bouwkundige werken van de leefbaarheidsprojecten op rechteroever (700 miljoen euro) dienen uit het overkappingsfonds vrijgemaakt te worden. Beide budgetten samen vormen het samengevoegd taakstellend budget gezien ze tijdens de werken niet meer van elkaar te scheiden zijn, worden ze als dusdanig opgevolgd.

Op dit ogenblik worden deze kosten geraamd op 4.166.0000.000 euro en vallen deze binnen het voorziene samengevoegde taakstellend budget.

- Opgetreden of in scope omgezette projectgebonden risico's worden in eerste instantie maximaal gefinancierd binnen de voorzieningen van het taakstellend budget, dit stimuleert proactief beheer en verantwoordelijkheid bij Lantis. Indien niet alle opgetreden projectgebonden risico's kunnen worden geabsorbeerd binnen het taakstellend budget, dan dienen deze te worden opgevangen binnen het financieel model Oosterweelverbinding. Uit de uitgevoerde sensitiviteitsanalyse in april 2020 is gebleken dat bij een stijging van de CAPEX met 20 % (+/- 740 miljoen ) Lantis nog steeds over een robuust financieel model beschikt – de ratio voor de schulddekkingscapaciteit (DSCR) ligt nog steeds ruimschoots boven 1 wat volstaat om andere tegenvallers op te vangen (vertragingen, minder opbrengsten, minder verkeer, ...). Op basis van de huidige stand van zaken begroten we de projectgebonden risico's op 600

miljoen euro. Indien 40 % van de deze risico's zouden optreden dan kunnen deze nog binnen het taakstellend budget opgevangen worden , indien ze allemaal optreden is er nog voldoende marge binnen het financieel model om deze op te vangen zonder de robuustheid van het financieel model in gevaar te brengen.

- Voor risico's vreemd aan het project wordt telkens bekeken of er een voorziening getroffen kan worden hetzij binnen de middelen van het beleidsdomein MOW, hetzij binnen andere Vlaamse middelen. Deze worden op jaarbasis vastgelegd bij de begrotingsopmaak en eventueel aangepast bij de begrotingsaanpassing. Op deze wijze worden de verschillende overheidsinstanties gestimuleerd om zeer zorgvuldig om te gaan met nieuwe richtlijnen, nieuwe wetgeving of andere initiatieven die het project zouden kunnen belasten en onbeheersbaar maken.

Op dit ogenblik worden deze risico's op 235 miljoen euro geschat, 75 miljoen euro zijn reeds opgetreden en voor 50 miljoen euro werden al de nodige kredieten voorzien. Jaarlijks worden de opgetreden risico's en de verwachtingen financieel inzichtelijk gemaakt bij de begrotingsopmaak en worden de nodige vastleggingen gevraagd.

- De kosten die gemaakt worden door BAM om het project te managen, te ontwerpen en te verzekeren, kortom de werkingskosten om Oosterweel te kunnen bouwen worden gefinancierd via het financieel model en de beheersvergoeding.

De werkingskosten voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding zijn voldoende afgedekt binnen het financieel model.

- De financiering van het verkeers- en mobiliteitsmanagement verloopt vandaag als volgt:
  - de minder hinder maatregelen binnen het projectgebied worden binnen het taakstellend budget gefinancierd.
  - De P+R projecten Merksem, Luchtbal worden gefinancierd door een reservering op de beheersvergoeding (8 miljoen euro/ jaar tem. 2023)
  - De P+R Linkeroever en de aanpassingen aan de traminfrastructuur worden gefinancierd met de retributie van de Liefkenshoektunnel (exces bovenop wat voorzien was in het financieel model)
  - De noodzakelijke minder hindermaatregelen in de brede regio en buiten de projectzone vallen nauw samen met de plannota van Routeplan 2030 , Lantis heeft voor de volgende aspecten een financiering gekregen:
    - Voor Linkeroever en Waasland een éénmalige dotatie voorzien in 2018 (VAK 3,780 miljoen euro) ;

- Voor de verkeersveiligheid een jaarlijks vastleggingskrediet van 5 miljoen euro (Verkeersveiligheidsfonds);
- Een jaarlijks vastleggingskrediet van 6,8 miljoen euro ten behoeve van het toekomstverbond (VEK 3,89);
- Relancemiddelen fiets t.b.v. 12 miljoen euro in 2021.

Deze middelen dekken verschillende investeringen af in knooppunten, fietsinfrastructuur, filestaartbeveiliging en goederenvervoer, dewelke Lantis zelf voorziet. De investeringen van de Vlaamse partners zijn opgenomen in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

- Gezien het relatief hoge aandeel in de bouwkosten van de werforganisatie en logistiek op rechteroever wordt geopteerd om de bouwopgave te verduurzamen (meer te investeren in onderhoudsarm bouwen) waardoor de investeringskost stijgt maar de totale kost over de gehele levenscyclus daalt.

Een deel van de OPEX voorzieningen worden hiervoor geactiveerd, in het financieel model werd voorlopig 106 miljoen euro extra CAPEX naar voor getrokken zonder een noemenswaardige impact op de robuustheid. De verdere uitwerking en de exacte bepaling zal in 2022 geschieden in overleg met de aannemer.

### Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

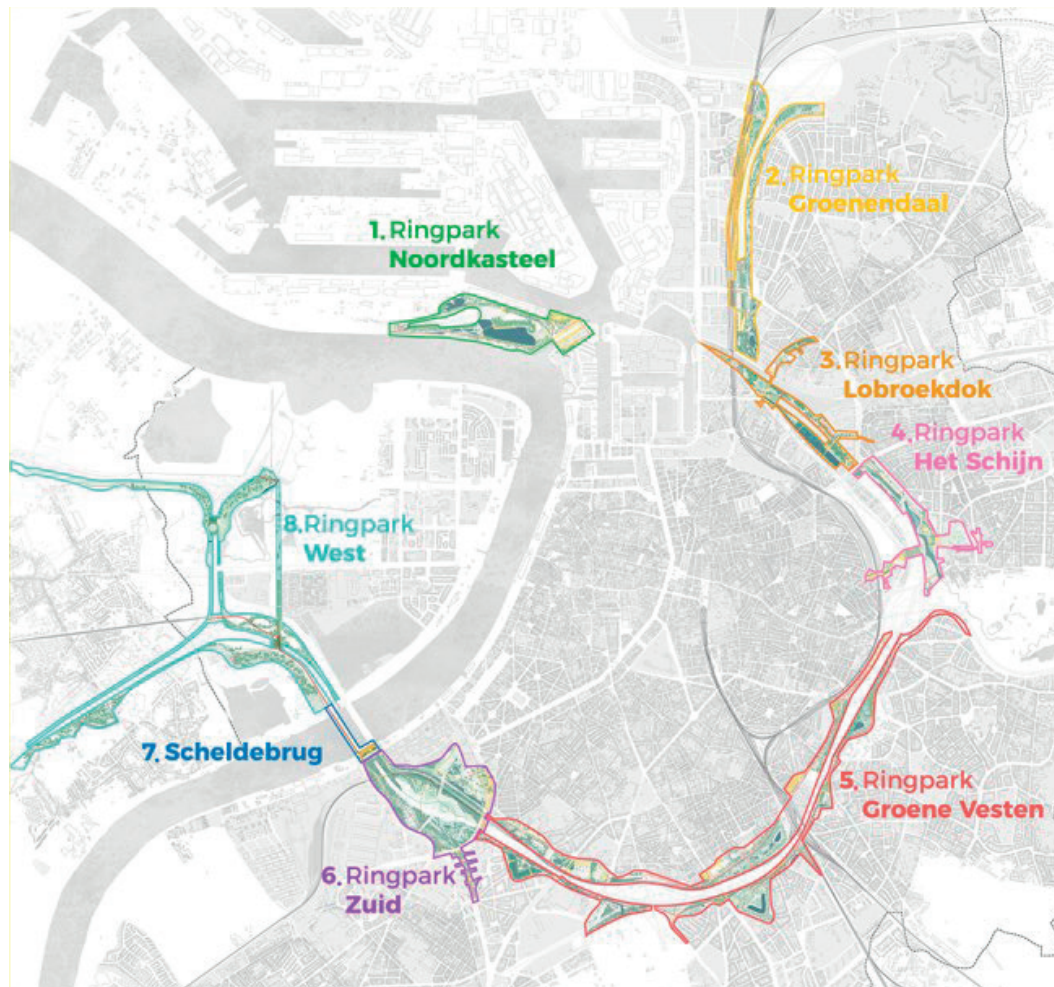
In het financieel model Oosterweelverbinding werden volgende kosten opgenomen inzake exploitatie en onderhoud voor de ganse exploitatieperiode. Deze werden geraamd op basis van benchmarking en volstaan ruimschoots. In de volgende jaren worden deze kosten verder uitgedetailleerd (Lantis start met de voorbereiding van Assetmanagement nog dit jaar)

**Tabel 2: Financiering Oosterweelverbinding**

| Te financieren over exploitatie periode<br>(2031-2080) | Financieringsbron | Totaal beschikbaar (excl.<br>BTW prijspeil 2020) | Actuele Raming(excl.<br>BTW prijspeil 2020) | Status |
|--------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------|
| Onderhoud tijdens de exploitatiefase                   | Financieel Model  | 1.700.000.000                                    | 1.700.000.000                               |        |
| Life cycle costing tijdens de exploitatiefase          | Financieel Model  | 1.171.000.000                                    | 1.171.000.000                               |        |
| Werkingskosten tijdens de exploitatie fase             | Financieel Model  | 832.000.000                                      | 832.000.000                                 |        |

## B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen

**Figuur 3: Leefbaarheidsprojecten**



### 1) De noordelijke ringparken

De realisatie van de noordelijke ringparken, met name Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn, is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (de Ringparken) dienen nog optimaal afgestemd te worden wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten.

#### Onderbouw noordelijke ringparken

Voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten die in 2018 door vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen werden geselecteerd, zal Lantis de onderbouw realiseren samen met de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw van de ringparken op Rechteroever voorziet Lantis een budget van 700 miljoen euro.

De civieltechnische component van de noordelijke ringparken, de onderbouw, wordt toegevoegd aan de Oosterweelverbinding omdat deze technisch onafscheidelijk is van het ontwerp van het aanbesteed project Oosterweelverbinding. De afstemming gebeurt door middel van ontwerpend onderhandelen tijdens de opmaak van het voorontwerp. Dit proces resulteerde in het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” voor de Oosterweelverbinding, dat meteen ook rekening houdt met de geselecteerde eerste fase van leefbaarheidsprojecten en overkappingen in het projectgebied. Het laat de intendant en de stad Antwerpen toe om de ontwerp opdrachten voor de leefbaarheidsprojecten voor te bereiden in overleg met Lantis, burgerbewegingen en rechtstreeks betrokken stakeholders. De eerdere selectie van leefbaarheidsprojecten blijft daarbij gehandhaafd en deze zijn onlosmakelijk verbonden aan het project Oosterweelverbinding.

### Bovenbouw noordelijke ringparken

De ontwerp opdrachten voor de bovenbouw van deze ringparken werden in september 2020 gegund. In een eerste fase zullen ontwerpteam een visienota opmaken voor de projectgebieden en de aangrenzende stadswijken (‘het studiegebied’), gelijktijdig wordt een voorontwerp opgemaakt voor de ‘projectcontouren’.

De ontwerpteam buigen zich over de bovengrondse inrichting op en langs de nieuwe infrastructuur en overkapping. In de eerste fase staan ze in voor de opmaak van een visienota voor het studiegebied en de opmaak van het voorontwerp voor de projectcontouren. Het voorontwerp wordt afgerond tegen het najaar van 2021.

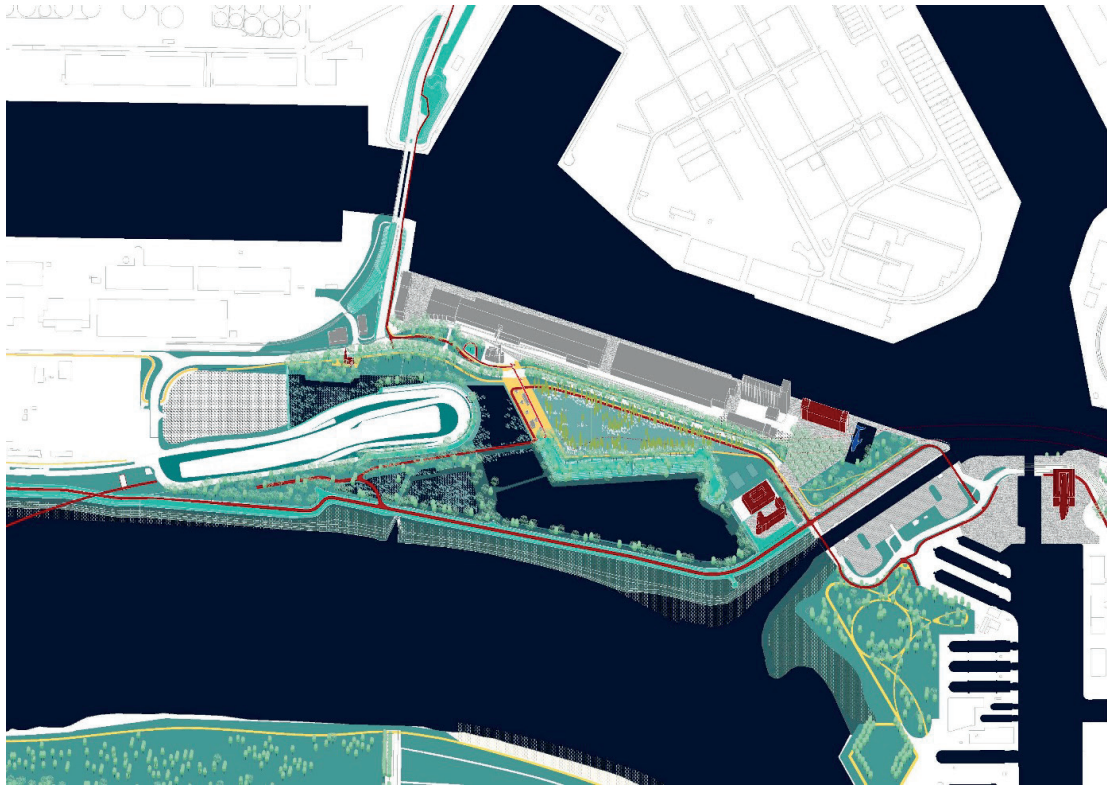
In de volgende fases staan ze ook in voor de opmaak van een definitief ontwerp, de omgevingsvergunningsaanvraag, het aanbestedingsdossier, het gunningsverslag en de opvolging van de werken - die deel uitmaken van de opdracht. De stad Antwerpen, die in de toekomst zal instaan voor het beheer en het onderhoud van deze ringparken, is de opdrachtgever voor deze ontwerp opdrachten. De stad gaf de ontwerpteam richtbudgetten mee die een ambitieuze parkinrichting mogelijk maken.

De uitvoering van de delen van de ringparken, die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van de ringparken die buiten de werkzone vallen, zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

Het **Ringpark Noordkasteel** werkt verder op het gekozen leefbaarheidsproject ‘Oosterweelknoop / Noordkasteel’ (projectbudget van 14 miljoen euro in 2018) en op het ontwerp zoals het in de loop van 2018 en 2019 verder is uitgetekend door de Lantis, de andere betrokken Vlaamse en stedelijke overheden, de burgerbewegingen en de haven van Antwerpen. Door optimalisatie van het infrastructuurontwerp voor de Oosterweelknoop werd het mogelijk om een groter deel te overkappen. Hierdoor komt er een aanzienlijk stuk park op de overkapping bij dat ingericht moet worden. Het gevolg hiervan is dat het oorspronkelijke budget, waarin geen bijkomende overkapping was opgenomen, onvoldoende is voor de realisatie van dit ringpark en het budget werd opgetrokken. Voor

dit ringpark werd op 4 september 2020 het ontwerpteam TV Studio Paola Viganò - Grafton Architects - TV MAARCH aangesteld. Voor deze ontwerpopdracht gaat het team uit van een richtbedrag van 49 miljoen euro.

***Figuur 4: Ontwerp Ringpark Noordkasteel (werkversie)***



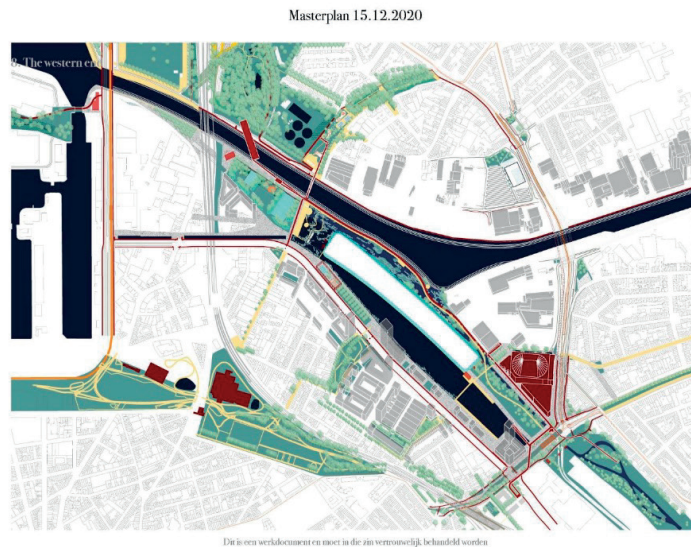
Het **Ringpark Groenendaal** wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen tussen de huidige op- en afrit, Winterling en de Groenendaallaan, zodat er kwalitatieve en levendige randen ontstaan aan deze zijde van het park. Voor Ringpark Groenendaal werkt het ontwerpteam Maatschap BUUR – Latz – Greisch – SWP op basis van een richtbedrag van 93 miljoen euro voor de bovenbouw.

***Figuur 5: Ontwerp Ringpark Groenendaal (werkversie)***



Het **Ringpark Lobroekdok** wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen in de driehoek rond het Sportpaleis, om de connectie met de bocht van het Albertkanaal enerzijds en met de wijk Kronenbrug anderzijds, op een goede manier te maken. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone vallen, zoals het IJzerlaanpark, zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden. Voor Ringpark Lobroekdok werkt het ontwerpteam TV Studio Paola Viganò – Grafton Architects - TV MAARCH op basis van een richtbedrag van 90 miljoen euro voor de bovenbouw.

**Figuur 6: Ontwerp Ringpark Lobroekdok (werkversie)**



Het **Ringpark Het Schijn** wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van de terreinen ten westen en ten (zuid)oosten van de overkapping zodat een goede aansluiting kan gegarandeerd worden. Deze mogelijkheid van uitbreiding is voorzien in de ontwerpopdracht en in de kostenraming. Voor Ringpark Het Schijn werkt het ontwerpteam COBE ApS - OMGEVING cvba - De Urbanisten op basis van een richtbedrag van 53,4 miljoen euro voor de bovenbouw.

**Figuur 7: Ontwerp Ringpark Het Schijn (werkversie)**



## 2) Ringpark Groene Vesten

Voor het Ringpark Groene Vesten werd via een minicompetitie in januari 2020 het ontwerpteam Maatschap BUUR – Latz – Greisch – SWP aangesteld. Van januari tot augustus 2020 werd door dit ontwerpteam het conceptontwerp voor het Ringpark Groene Vesten opgemaakt.

In het najaar van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 wordt het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) uitgewerkt. Op het einde van de fase landschapsontwerp wordt een faseringsplan opgemaakt. In het faseringsplan wordt bepaald welke delen van het projectgebied binnen het beschikbare uitvoeringsbudget gerealiseerd zullen worden, dit zijn de zogenaamde realiseerbare deelprojecten. Voor de realiseerbare deelprojecten wordt in 2021-2022 een voorontwerp en definitief ontwerp opgemaakt, eind 2022 wordt gestart met de opmaak van het uitvoeringsdossier waarna de aanbesteding volgt. De start van de uitvoering is voorzien voor begin 2024 en zal vermoedelijk 5 jaar duren.

De ontwerpteam werken op basis van het in 2018 voorziene budget van 78 miljoen euro voor 'Longitudinaal Ringpark' (23 miljoen euro) en 'Bermen van Knoop tot Lemanstraat' (55 miljoen euro).

**Figuur 8: Ontwerp Ringpark Groene Vesten (werkversie)**



### 3) Ringpark Zuid

Ringpark Zuid (RPZ) verenigt drie projecten tot één geïntegreerd project:

- Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid (infrastructuurproject AWW)
- Geselecteerde leefbaarheidsproject ‘Park knoop Zuid’
- Geselecteerde leefbaarheidsproject ‘Nieuwe kap Jan de Voslei’

Beide leefbaarheidsprojecten worden tegelijkertijd met het infrastructuurproject uitgewerkt. In de periode van maart tot juni 2020 werd in een reeks intensieve ontwerpsessies onder begeleiding van intendant Alexander D’hooghe een consensus bereikt tussen de voornaamste actoren (waaronder burgerbewegingen en Vlaamse en stedelijke administraties) over de zogenaamde ‘Synthesevariant’, waarbij administratie, experts en burgers samen tot een gedragen ontwerp voor infrastructuurinrichting voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer, én voor een globaal landschapsconcept met nieuwe overkappingsmogelijkheden en deelruimten. Het draagvlak voor deze Synthesevariant biedt een goede basis om zowel de opmaak van een plan-MER en GRUP voor Ringpark Zuid, als het verder ontwerptraject (richting uitvoeringsdossier) op te starten. Op 16 november 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP Ringpark Zuid goedgekeurd. Hiermee werd het planproces formeel gestart.

Deze synthesevariant vormde de basis van een minicompetitie die begin juli werd gelanceerd en waarvan de jury begin september plaatsvond. De studie werd definitief gegund op 25 januari 2021 aan een team bestaande uit 51N4E, H+N+S, Tractebel, Endeavour, Bollinger+Grohmann, Plant&Houtgoed en MDC. Het Agentschap Wegen en Verkeer is de opdrachtgevende overheid en dit in nauwe samenwerking met de stad Antwerpen.

De werken worden gepland van 2024 tot 2028.

### 4) Scheldebrug

De Vlaamse Waterweg en de stad Antwerpen duiden studiebureau SBE aan om de projectdefinitie van de te bouwen fiets- en voetgangersbrug op te stellen. Deze projectdefinitie zou de basis vormen voor de verdere procedure waarbij een ontwerper zal worden aangesteld.

Van meet af aan werd er voor geopteerd om stakeholders te betrekken waaronder ook de nautische experts en waterweggebruikers (MDK, Waterbouwkundig Labo, loodsen).

Bij de uitwerking van de projectdefinitie met deze stakeholders ontstonden vragen over de nautische en technische haalbaarheid van een brug ter hoogte van de Kennedytunnel.

Mede hierdoor werd beslist om intendant Alexander D’Hooghe in te schakelen als bemiddelaar. Dit leidde tot een advies met als hoofdelementen en tegelijk bijkomende vrijheden t.o.v. het initiële uitgangspunt :

- de zoekzone waarin een mogelijke brug kan worden gebouwd werd verruimd;

- naast de optie van een brug werd ook het onderzoek van een tunneloptie en een hoogfrequente veerdienst als alternatieven voorop gesteld;
- de beoogde raming voor het project van 71 miljoen euro werd op zich niet gezien als taakstellend budget (in die zin dat dit de zoektocht naar een goede oplossing niet mag belemmeren).

Naar aanleiding van dit advies beslisten het college en de gemeenteraad van de stad Antwerpen dat een hoogfrequent veer niet voldeed aan de ambitie van het geselecteerde leefbaarheidsproject: het realiseren van een vaste oeververbinding voor fietsers en voetgangers. Minister Lydia Peeters besloot dat een onderzoek van een optie enkel zinvol is indien er lokaal draagvlak voor bestaat. De optie van het hoogfrequent veer werd dan ook niet verder onderzocht.

In oktober 2020 lag het onderzoeksrapport van drie brug- en drie tunnelalternatieven voor. Het rapport resulteerde in een vergelijkend overzicht op vlak van :

- Bouwkost
- Technische karakteristieken :
  - Brug : doorvaarhoogte – doorvaarbreedte – lengte – hellingen – aansluitingen op fietsnetwerk
  - Tunnel : lengte – hellingen – aansluitingen op fietsnetwerk
- Performantie – impact op fietsverkeer en scheepvaart
  - Openingstijden brug in functie van scheepvaart
  - Reistijden fietsers

In opdracht van de stad Antwerpen werden externe consultants aangesteld met het oog op een second opinion inzake de nautische aannames en analyse. Beide rapporten werden als bijlage bij het alternatievenonderzoek ter beschikking gesteld.

In de Taskforce van 13 november 2020 schoof intendant Alexander D’Hooghe de verhoogde brugvariant nabij de Kennedytunnel als voorkeursvariant naar voor en stelde deze variant ook voor in zijn bestuurlijk advies:

- Brugvariant ca. 100m stroomopwaarts van de Kennedytunnel, ter voltooiing van de Ring voor fietsers;
- Minimale doorvaarhoogte op peil 22,45 m TAW <sup>2</sup>
- Lage weerstand voor fietsers, met hellingen van 3% of minder zonder af te stappen tenzij bij brugopeningen;
- Breedte tussen de pijlers voor het bewegend deel van minstens 130 meter of meer voor de nautische veiligheid;

---

<sup>2</sup> TAW: tweede algemene waterpassing

- Met VTS<sup>3</sup> radarvoorziening voor de Boven-Zeeschelde (tot Wintam) en calamiteiten-wachtplaatsen in het gebied.

Op 7 december 2020 nam het Politiek Stuurcomité kennis van het eindrapport van de studieopdracht en variantenstudie Scheldeoververbinding Antwerpen terzake en besliste het om de voorkeursvariant voor de Scheldeoververbinding verder uit te werken.

Op 8 februari 2021 gaf het Politiek Stuurcomité de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht om het vervolgtraject voor de uitwerking van de voorkeursvariant op te starten.

Voor de voorbereiding van dit project wordt volgend indicatief tijdsplan van het vervolgtraject t.e.m. het aanstellen van een ontwerpteam vooropgesteld.

Dit tijdsplan voorziet drie initiële fasen die deels parallel verlopen. Betrokkenheid van stakeholders blijft in deze fase primordiaal voor het draagvlak van het te realiseren project.

- Februari – augustus 2021: Uitvoeren van noodzakelijke aanvullende studies om de leemten in kennis in te vullen en overblijvende bezorgdheden te ondervangen.
- Maart-oktober 2021: Opmaken van de projectdefinitie met alle technische en architecturale eisen en randvoorwaarden waaraan het project (brug en vaarveiligheidsvoorzieningen) dient te beantwoorden. Mei 2021 – juni 2022: Uitrollen van de gunningsprocedure voor het aanstellen van een (multidisciplinair) ontwerpteam.

De planning van verdere fasen (ontwerp, vergunningstraject, aanbesteding, uitvoering) is functie van de opdrachtomschrijving van het projectteam

---

<sup>3</sup> VTS: Vessel Traffic Services

| SCHELDEBRUG PLANNING                                |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
|-----------------------------------------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
|                                                     | 2021 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | 2022 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
|                                                     | 1    | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1    | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| <b>aanvullende studies, i.f.v. projectdefinitie</b> |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| gunning                                             |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>projectdefinitie</b>                             |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| goedkeuring                                         |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>gunningsprocedure ontwerpteam</b>                |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| publicatie en beoordeling                           |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| gunning                                             |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>voorontwerp</b>                                  |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| goedkeuring                                         |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>definitief ontwerp</b>                           |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| goedkeuring                                         |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>vergunning</b>                                   |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| goedkeuring                                         |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| aanvraag                                            |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>aanbesteding</b>                                 |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opmaak                                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| goedkeuring                                         |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| publicatie - nazicht - gunning                      |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| <b>uitvoering</b>                                   |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| voorbereidende werken infrabel                      |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| voorbereiding werf                                  |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| afbraakwerken                                       |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| opbouw brugconstructie                              |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| inrichting omgevingsaanleg                          |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |      |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |

**Figuur 9: simulatie ruimtelijke inpassing van een brugvariant (Omgeving)**



## 5) Ringpark West

Zie hoofdstuk A.1.

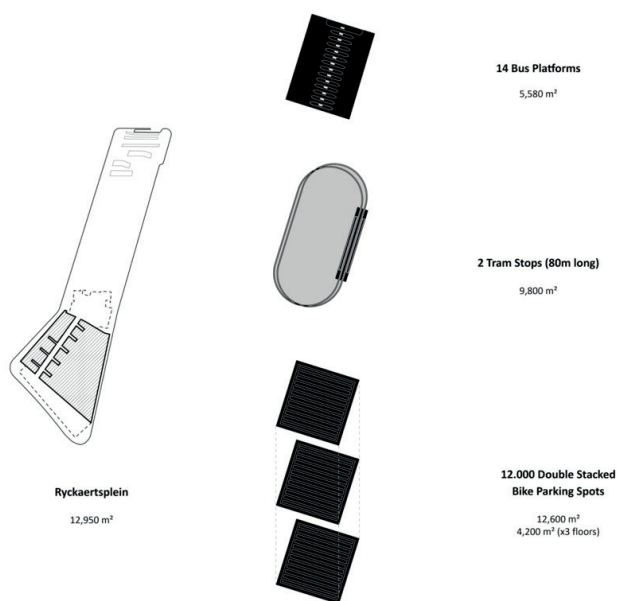
## 6) Studies

### Multimodale knooppunten

Voor de multimodale knoop aan **station Antwerpen-Zuid** werd verder gebouwd op enerzijds de bestaande initiatieven van stad en NMBS ter plaatse (fietsenstalling en verbeterde toegang tot perrons) en anderzijds met de ruimte gecreëerd door de syntheseoplossing voor knoop Zuid. De verdere uitwerking van dit deel van de multimodale knoop werd opgenomen in de ontwerpopdracht voor Ringpark Knoop Zuid

Het onderzoek voor de multimodale hub **station Antwerpen-Berchem** brengt duidelijk de ambities zoals uitgewerkt in het Routeplan 2030 van de vervoerregio, in beeld.

**Figuur 10: Multimodale hub Antwerpen-Berchem (programma van eisen op rijckaertplein)**



Ter hoogte van station Antwerpen-Berchem wordt onderzocht hoe een lokale overkapping van de R1 ruimte kan bieden aan de groei in elk van de modi (meer treinreizigers, meer en frequentere bus- en tramlijnen, meer verbindingen en stallingsfaciliteiten voor fietsers) en voor de onderlinge verknoping. Dit onderzoek loopt parallel met de haalbaarheidsstudie voor het gescheiden ringsysteem voor de R1 Zuid en brengt organisatorische, technische en ruimtelijke randvoorwaarden samen, incl. fasering.

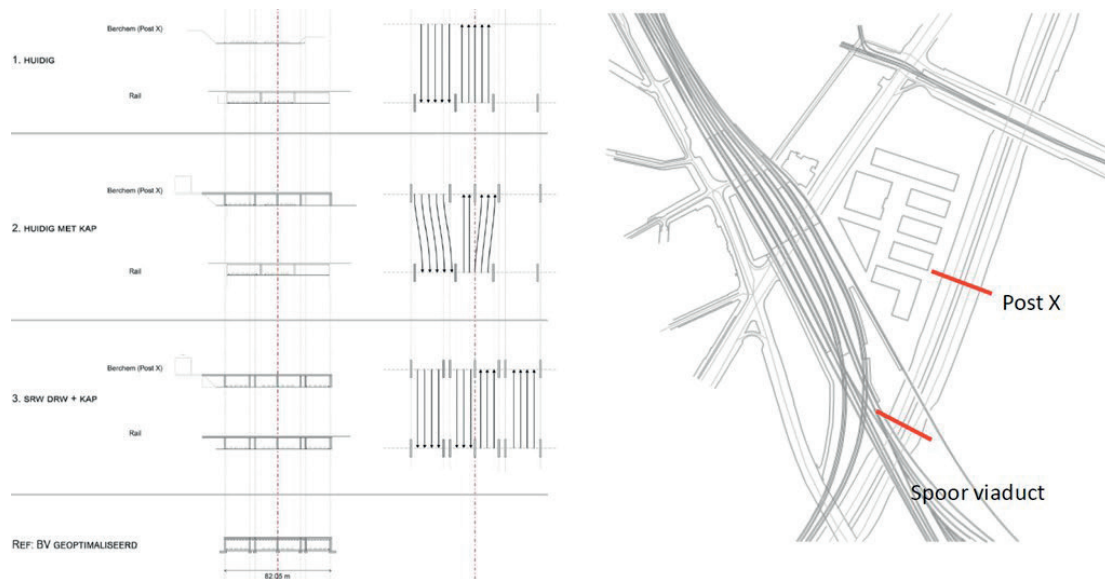
**Figuur 11: Multimodale hub Antwerpen-Berchem**



### **RINGSTUDIES R1 ZUID EN TUNNELVEILIGHEID.**

Op basis van geactualiseerde gegevens over mobiliteit (recentere verkeersmodelgegevens) en ontwerprichtlijnen (Vademecum Snelwegontwerp) werd de wedstrijdvariant (2017) geactualiseerd tot een basisvariant. Deze variant werd verfijnd op basis van globale ontwerpprincipes, maar ook op basis van concrete ontwikkelingsscenario's voor gefaseerde uitrol. Het resulteert in een robuuste snede met voldoende marge specifieke ruimtelijke en verkeerskundige knelpunten.

Parallel aan het onderzoekswerk voor de Multimodale Hub Berchem, en op basis van de specifieke ruimtelijke complexiteit (bv. Spoorbruggen) werden hier mogelijkheden concreet in beeld gebracht.

**Figuur 12: onderzoek R1 Zuid**

## 7) Masterplan

Het Masterplan biedt een continu evoluerend overzichtsbeeld waarin de voortgang en verfijning in de afzonderlijke studies en ontwerpen worden samengebracht. Het Masterplan toont hoe de nieuwe stedelijke ruimtes, infrastructuren en landschappen een transformatie in gang zetten van de globale stedelijke structuur:

**Figuur 13: onderzoek R1 Zuid**

Het vormt ook het kader voor ringpark overschrijdende coherentie. Deze worden vervolgens uitgewerkt in thematische of lokale coherentiesessies. Momenteel lopen zo een aantal trajecten:

- Uitwerking Schijnpoortweg: raakvlak tussen Ringpark Lobroekdok en Ringpark Het Schijn
- Uitwerking Parkbrug: onderzoek naar mogelijk hergebruik van brugconstructie van tijdelijke R1 als parkverbinding over het Albertkanaal tussen Ringpark Groenendaal en Ringpark Lobroekdok
- Ontwerprichtlijnen voor het ringfietspad

## 8) Financiering van de leefbaarheidsprojecten

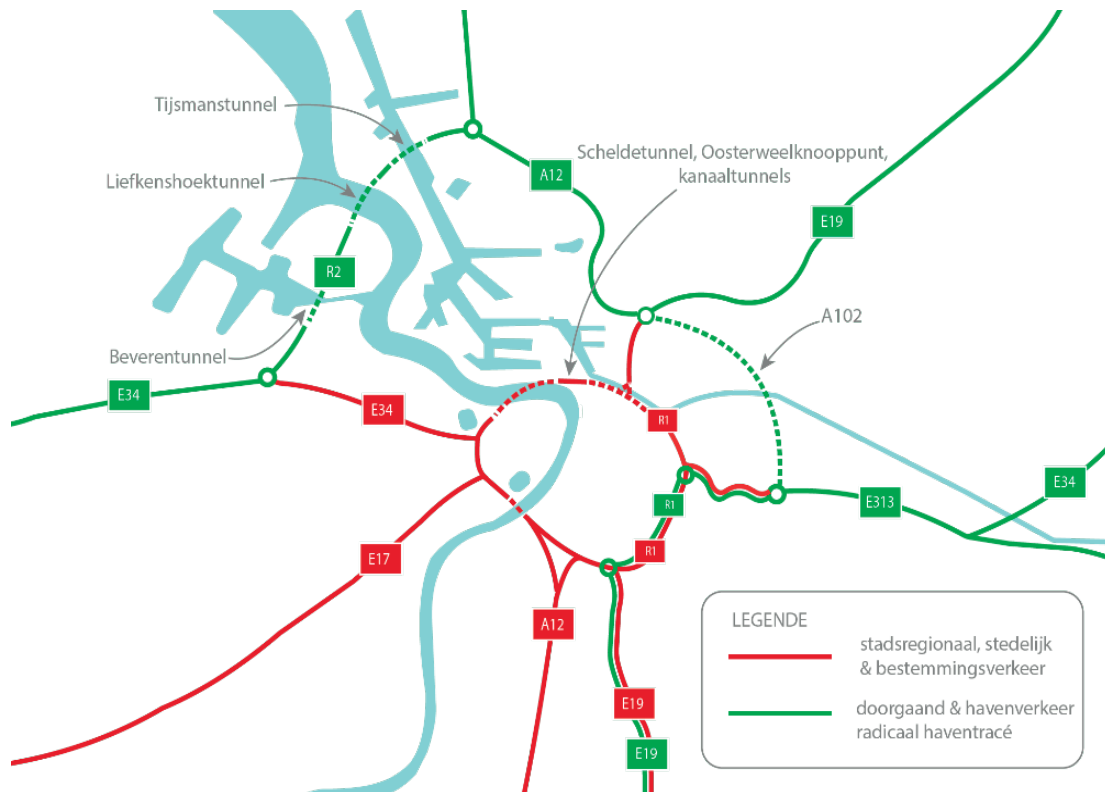
De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen zegden respectievelijk een budget van 1 miljard euro en 0,25 miljard euro toe voor de realisatie van een eerste reeks overkappings- en leefbaarheidsprojecten (prijspeil 2017). Dit budget van 1,25 miljard EUR zal de werkelijke evolutie van de bouwkosten volgen door een indexatie van dit budget, voor zover deze indexatie nooit meer bedraagt dan 2% per jaar.

Bij de aanpassing van de begroting 2017 werd in het kader van Toekomstverbond een nieuw begrotingsartikel gecreëerd 'MB0-1MHF2AH-WT – Werking en toelagen – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen'. Sindsdien werden de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW overgeheveld om ze te gebruiken in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen. Sinds 2017 werd in totaal 224.284.000 euro (VAK) overgeheveld naar het rollend fond en werd 29.459.845 euro (VAK) aangewend. Op 1 februari 2021 was in het overkappingsfonds zo 194.824.155 euro (VAK) beschikbaar. De middelen uit dit fonds gingen naar Lantis (leefbaarheidsprojecten zone Oosterweelverbinding), het Agentschap Wegen en Verkeer (Ringpark Zuid), De Vlaamse Waterweg (Scheldebrug), het team van de Intendant en de vijf ontwerpteamen en de organisatie van participatiemomenten en de bijhorende communicatie.

Door de stad Antwerpen werd de afgelopen jaren 23.166.818,03 euro voor de leefbaarheidsprojecten vastgelegd.

## C. Haventracé

**Figuur 14: Overzicht Haventracé**



### 1) Tweede Tijdsmanstunnel

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, deelde einde mei 2020 aan de Vlaamse Regering mee dat de uitbreiding van de Tijdsmanstunnel prioritair moet aangepakt worden in het kader van de afspraken gemaakt in het Toekomstverbond.

De specifieke doelstellingen voor het project Tweede Tijdsmanstunnel, zijn de volgende:

- Een vlotte verbinding voor zowel doorgaand als lokaal, Kanaaldok B1/B2 kruisend, verkeer door een capaciteitsuitbreiding;
- Een goede ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de op- en afritten;
- Het aanleggen van een fietsverbinding tussen de oevers van het kanaaldok.

Behalve een nieuwe Tijdsmanstunnel en de aangrenzende infrastructuur maakt ook de bestaande Tijdsmanstunnel deel uit van dit project.

Aan Lantis werd de opdracht gegeven om de studiewerkzaamheden op te starten zodat de Vlaamse Regering, in het voorjaar van 2021, de nodige beslissingen zou kunnen nemen inzake financiering, planning en uitvoering. Hiertoe wordt momenteel een nota voorbereid die de keuze voor een basisvariant onderbouwt, het vergunningstraject schetst en de verschillende pistes van uitvoering en financiering onderzoekt. Op korte termijn zal ook in beeld gebracht worden welke kosten het studie- en voorbereidend werk met zich mee zullen brengen.

## 2) E34-west

Een voorstel van startnota in kader van het geïntegreerd planproces zou de tweede helft november/begin december 2020 aan de werkbank voorgelegd worden. De startnota kon echter nog niet worden afgerond. Dit heeft voorlopig nog geen gevolgen voor de algemene planning.

In het verleden werden de alternatieven voor de aansluiting R2/E34 onderzocht op basis van verkeerscijfers. Ondertussen is er meer duidelijkheid over de projecten binnen het Routeplan 2030 die voor de beoogde modal shift kunnen zorgen. In het verleden is er gerekend met een geforceerde modal shift in de modellen omdat er niets anders voorhanden was. Ondertussen wordt er binnen het team verkeersmodellen gewerkt aan een update van het verkeersmodel. Van zodra dit voorhanden is, kan het team verkeersmodellen dit knooppunt opnieuw doorrekenen en kan er aansluitend gestart worden met de opmaak van het plan-MER.

Tijdens de werkbank van 17 november 2020 werden de vele betrokkenen uitgebreid geïnformeerd. Ondertussen blijven we de nodige overlegmomenten organiseren om het project verder vorm te geven. Zo zal er voor het fietsnetwerk een participatief proces worden opgestart zodat hierover intensief overleg kan plaats vinden.

## 3) Haventracé 'Oostelijke verbinding'

Op 29 mei 2020 deelde minister Lydia Peeters aan de Vlaamse Regering mee dat ze er voor opteerde om voor het oostelijk traject van het Haventracé een complex project te starten (MED 20202905 MED 0164-1 Haventracé - mededeling). Het complex project 'Oostelijke verbinding' heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren in functie van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen, en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden. Het betreft ondermeer volgende infrastructuurprojecten:

- de optimalisatie van de A12-noord en de realisatie van de Nx;
- een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19;
- de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

De startbeslissing, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11 december 2020 (VR 2020 1112 DOC.1430-1), geeft aan deze doelstelling betreffende snelweginfrastructuur te linken aan een reeks andere maar evenwaardige doelstellingen zoals leefbaarheid, omgevingskwaliteit, en klimaatrobuustheid zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving pro-actief, geïntegreerd en

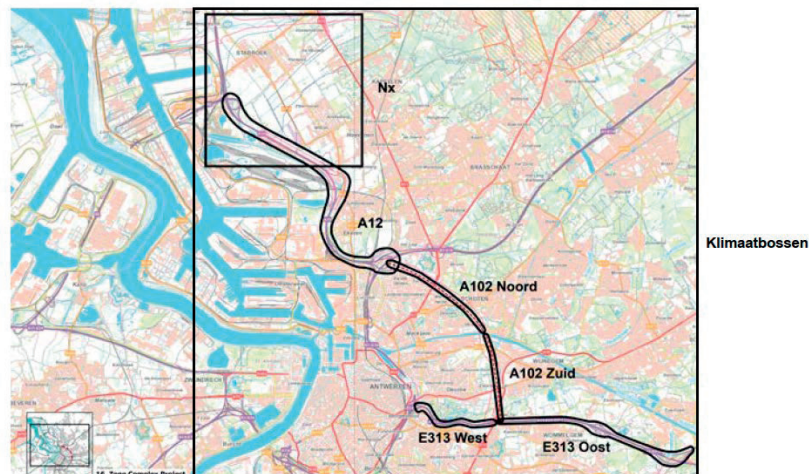
gebiedsgericht kan aangepakt worden (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan). De uitwerking van deze opgave is bovendien gevat door een aantal ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi zoals de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313.

Dit betekent dat de onderzoeksfase kan starten. Het doel van de onderzoeksfase is niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid, ...), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi. Hierbij wordt gewaakt over afstemming met het gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' (cfr. VR 2020 1812 DOC.1521/1)

Het complex project heeft tevens tot doel om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage te leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen. Het complex project wenst in de onderzoeksfase eerst te komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobuust uit te bouwen.

**Figuur 15: Haventracé Oostelijke Verbinding**

Kadering projectonderdelen



## D.Routeplan 2030: naar een modal split 50/50

### 1) Algemene kadering

Met het streven naar een modal split 50/50, de zogenaamde “modal shift”, willen we het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingsmodi voor de hele Vervoerregio Antwerpen laten groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de auto terugbrengen tot onder de 50%. Het regionaal mobiliteitsplan ‘Routeplan 2030’ van de Vervoerregio Antwerpen geeft invulling aan deze gezamenlijke ambitie van een transitie naar een modal split 50/50.

De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond en bepaalt mee de succesgraad van deze infrastructuurprojecten. Deze onderdelen van het Toekomstverbond worden als belangrijke hefboomprojecten aangegrepen om de gewenste modal shift sneller te realiseren. Zo zullen de werken voor het sluiten en leefbaar maken van de Antwerpse Ring voor de nodige hinder zorgen, hetgeen op zich de aanleiding vormt om nieuwe, duurzame ‘mobiliteitsgewoonten’ in de regio te introduceren.

Naast het planproces rond het regionaal mobiliteitsplan – dat multimodaal van aard is en ambities op lange termijn (2030) formuleert die uitgaan van nieuwe infrastructuur en extra investeringen – krijgt ook het Vervoersplan vorm in de schoot van de Vervoerregio Antwerpen. Dit Vervoersplan richt zich op de hertekening van het openbaar vervoernet (treinnet, kernnet, aanvullend net, vervoer op maat) op korte termijn (2022) en betreft een optimalisatie oefening volgens de principes van basisbereikbaarheid binnen een budgetneutrale context en uitgaande van bestaande infrastructuur. Het Vervoersplan zal zo een eerste opstap zijn richting het uitgetekende openbaar vervoernet in het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030.

In wat volgt, staan we hoofdzakelijk stil bij de financiële rapportage inzake de Toekomstverbond pijler modal shift. Achteraan wordt ook een korte update geschetst van beleidsmatige (inhoudelijke) evoluties sinds de vorige voortgangsrapportage.

### 2) Financiële rapportage

#### Inleiding

##### Waarover wordt (niet) gerapporteerd?

Inzake de modal shift zullen we in de toekomst telkens op 2 domeinen rapporteren: enerzijds de realisatiegraad van ons regionaal mobiliteitsplan ‘Routeplan 2030’ (output) en het financiële engagement dat daaromtrent door de Vlaamse Regering wordt voorzien, maar anderzijds ook de evolutie inzake de modal split zelf (effect) in de Vervoerregio. Dit zonder uitspraken te doen over het oorzakelijk verband tussen output en effect, zoals hierna verder gekaderd wordt.

Om dubbele (financiële) rapportage te vermijden, wordt in dit onderdeel ‘modal shift’ niet gerapporteerd over de andere onderdelen van het Toekomstverbond. Zoals in de introductie wel

werd gesteld, zijn die nochtans inhoudelijk met elkaar verbonden. Volgende voorbeelden zijn illustratief:

- Als onderdeel van de leefbaarheidsprojecten, worden fundamentele stappen vooruit gezet in een aantal belangrijke dossiers die ook de modal shift dienen. We denken daarbij concreet aan de verdere ontwikkeling van de 4 multimodale knopen in onze regio (Berchem, Zuid, Luchtbal, Schijnpoort), de fietsbrug over de Schelde als missing link in ons regionaal fietsnetwerk of de optimale uitbouw van het Ringfietspad als onderdeel van o.a. het project Groene Vesten.
- Als onderdeel van het recent door de Vlaamse Regering goedgekeurde complex project 'Oostelijke Verbinding' (onderdeel van het Haventracé) worden heel wat modal shift ambities als aanverwante projecten meegenomen zoals de tramverlenging langs de E34 en de uitbouw van een knooppunt in de zone van de Q8 in Ranst, de 2<sup>e</sup> spoorontsluiting voor goederenvervoer, enz.
- Een aantal van de maatregelen in het kader van Minder Hinder die Lantis onderneemt naar aanleiding van de werken aan de Oosterweelverbinding (zowel binnen de projectzone als daarbuiten) dienen ook de modal shift doelstelling. We denken daarbij bijvoorbeeld aan de bouw van een reeks P+R's in de urbane zone van onze Vervoerregio.

#### Wat maakt een coherente modal shift rapportage complex?

Volgende elementen maken een allesomvattende financiële rapportage rond de modal shift complex:

In tegenstelling tot de andere onderdelen van het Toekomstverbond, is de modal shift geen limitatieve lijst van projecten. Het regionaal mobiliteitsplan dat de basis vormt voor het modal shift beleid beschrijft een reeks programma's en kwaliteitscriteria voor beleidsdoelstellingen zoals bijvoorbeeld doorstroming openbaar vervoer, knooppunten en de uitbouw van een A-net openbaar vervoer. Uit die programma's zullen de komende jaren stelselmatig nieuwe projecten vorm krijgen die hieraan bijdragen. Het gaat bijgevolg eerder om een rollend meerjarenprogramma dat frequente bijsturing en aanvulling vereist, dan om een nominatieve lijst van projecten.

Zoals eerder geschetst, is de modal shift een Vlaamse beleidsambitie die zijn oorsprong vindt in het Vlaams regeerakkoord. De uitvoering van de ambities in het regionaal mobiliteitsplan komen terecht bij de diverse entiteiten van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, in lijn met hun kerntaken (vb. De Lijn als intern operator van het openbaar vervoer, AWV als wegbeheerder, etc.).

De modal shift ambitie heeft ook gevolgen op de benodigde exploitatie- en werkingsmiddelen van de betrokken overheidsadministraties. Zo vereist een goed functionerend openbaar vervoer netwerk niet alleen tramsporen en busbanen, maar ook de aankoop van voldoende rollend materiaal, stelplaatsen en locaties voor technisch onderhoud, chauffeurs om het netwerk te bedienen, ... . De financiële consequenties inzake de modal shift zijn bijgevolg niet alleen terug te brengen tot het Geïntegreerde InvesteringsPlan (GIP) van MOW. Het GIP omvat immers ook andere relevante investeringsprojecten op het grondgebied van de Vervoerregio Antwerpen die niet de modal shift, maar wel andere beleidsdoelstellingen van DMOW faciliteren.

Sommige beleidsambities uit het Routeplan 2030 vereisen eerst onderzoek naar hun technische haalbaarheid en maatschappelijke kosten/baten. Het gaat dan vooral om een reeks tramverlengingsprojecten, maar bijvoorbeeld ook het opnieuw in gebruik nemen van het Ringspoor voor personenvervoer per spoor. Pas wanneer deze verkennende studietrajecten werden doorlopen, zijn eerste onderbouwde ramingen van de totale kostprijs van een modal split 50/50 mogelijk.

Bovendien is niet enkel het Vlaamse bestuursniveau betrokken in de realisatie van de modal shift. Ook de lokale besturen (vb. voor uitbouw lokale knooppunten, fietsinfrastructuur, doorstroming), de provincies (vb. inzake het BFF en fietsostrade netwerk) en het federale niveau (voor alles m.b.t. spoor infrastructuur, aanbod en stations als multimodale knooppunten) zullen financieel bijdragen aan de realisatie van de modal shift. Deze rapportage beperkt zich tot het engagement dat de Vlaamse overheid hierin neemt.

Tenslotte is de uitrol van het Decreet Basisbereikbaarheid nog volop in ontwikkeling, zowel op vlak van regelgeving als op financieel vlak. Zo wordt bijvoorbeeld voor mobiliteitsknooppunten langs gemeentewegen voorzien in een financiering vanuit het Vlaams Gewest bij projectinspanningen door de betrokken lokale besturen (BVR dd. 11 september 2020 betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid).

Alle bovenvermelde elementen beschrijven waarom het uitermate moeilijk is om een alomvattende financiële rapportage te brengen rond het modal shift thema. Desalniettemin wordt de halfjaarlijkse financiële rapportage aan het Vlaams Parlement n.a.v. het Toekomstverbond gebruikt als een opportuniteit om maximale transparantie te brengen en ook gaandeweg te groeien op vlak van maturiteit in rapportage.

## Realisatiegraad Routeplan 2030

### Lopende verbintenissen: projecten in uitvoering / uitgevoerd

Om de doelstellingen in de modal shift te realiseren werd er nu reeds 130 miljoen euro in uitvoeringsfase voorzien in de budgetten van de entiteiten die vallen onder het beleidsdomein MOW. Er werd voorzien in enkele grote P+R's aan de rand van het stedelijk gebied omdat op schaal van de regio daar grote overstapkansen liggen. Het gaat o.a. over de P+R Luchtbal, de P+R Merksem en de P+R Linkeroever. Als investeringskost werd reeds 109 miljoen euro voorzien voor de P+R's. Daarnaast werd de focus gelegd op tal van fietsprojecten.

Deze investeringen zullen in de komende jaren verder oplopen omdat naarmate het studiewerk vordert steeds duidelijker zal worden waar welke concrete investeringen aangewezen zijn.

### 100 miljoen voor flankerend beleid

Het beleidsdomein MOW doet deze inspanningen niet alleen. Daarnaast is middels de overeenkomst uit 2016 die tussen het Vlaams Gewest, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de NV BAM werd aangegaan met het oog op de heroriëntering van de financieringsovereenkomsten, de

flankerende maatregelen en de leefbaarheidsprojecten, een engagement van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen, respectievelijk voor 70 miljoen euro en 30 miljoen euro, om bij te dragen in flankerende maatregelen.

De stad Antwerpen heeft het budget besteed aan een reeks infrastructuurprojecten (bijv. de passerelle aan Schijnpoort, de Krugerbrug, fietspadprojecten zoals het Singelfietspad en de Districtenroute en de P+R's), zachte maatregelen (vanuit de werking van Slim naar Antwerpen) en geluidswerende maatregelen (met name een geluidsberm in Borgerhout). Het havenbedrijf heeft het toegekende budget voornamelijk besteed aan de Waterbus en de Fietsbus, met daarnaast nog enkele kleinere uitgaven.

#### Geplande verbintenissen: relevante projecten uit GIP 2021

Het GIP 2021 van de Vlaamse Regering voorziet in nieuwe inspanningen die de modal shift doelstelling ondersteunen.

Vanuit het GIP 2021 wordt 70 miljoen euro voorzien ter versterking van de beleidspijler openbaar vervoer. Daarmee wordt voorzien in de aankoop van een reeks nieuwe tramstellen en de bouw van een stelplaats in Deurne. Naast de aanpak van de halte Groenplaats in Antwerpen, zal de komende jaren tevens voorzien worden in een grondige revisie van de PCC-trams (de bovengrondse stadstrams) zodat deze langer in omloop kunnen blijven.

Daarnaast wordt de focus gelegd op fietsprojecten. Hierbij voorzien we 12 miljoen euro van de relancemiddelen, waarvan 1 project ook nog onder GIP 2022 zal worden meegenomen.

Ook de financiering vanuit de Vlaamse Regering voor het Vervoer op Maat wordt vanaf 2021 geactiveerd. Dat Vervoer op Maat geeft oplossingen voor de zogenaamde first en last mile en voor verplaatsingen die niet met regulier (openbaar) vervoer kunnen worden ingevuld. In de stad Antwerpen is dit aanbod reeds aanwezig en wordt dit door de markt zelf voorzien. In de regio en naastliggende regio's/gemeenten is hier vaak een stimulans voor nodig. In 2021 wordt hier 3.927.690 euro voorzien.

Vanuit MOW zetten we in op de hinterlandconnectiviteit, samen met de havenbesturen, via tal van projecten die gedragsverandering tot doel hebben. Door de Havencommissaris (i.s.m. het beleid) worden in dit kader verschillende projecten uitgewerkt, waarbij de focus ligt op het verhogen van de kwaliteit van het intermodaal aanbod en het versterken van de vraagzijde via bundeling verladers. Hiervoor wordt nu reeds een budget van 9,4 miljoen euro voorzien. Daarnaast zetten we vooral in op de bundeling van goederenstromen, o.a. door een wachtdok voor de binnenvaart in Zandvliet, waarvoor we (in samenwerking met de haven) voorzien in een totale investering van 22,7 miljoen euro die zal gespreid worden over het GIP 2021 en 2022.

De verdere doorkijk richting extra modal shift engagementen voor de Vervoerregio Antwerpen in het GIP 2022 – 2024 betreft een oefening die momenteel nog loopt.

### **Effectenrapportage modal split**

#### Wat is de modal split op vandaag?

Voor inzage inzake de huidige modal split in de Vervoerregio Antwerpen, vallen we terug op data uit bestaande verkeersmodellen. Die geven ons inzicht in volgende modal shift stand voor referentiejaar 2017:

**Tabel 3: modal shift 2017**

| Auto                                                                                     | Auto passagiers | Openbaar Vervoer | Fiets | Andere |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|-------|--------|
| <b>Modal split VVR Antw in totaliteit (interne &amp; externe verplaatsingen) = 61/39</b> |                 |                  |       |        |
| 61%                                                                                      | 13%             | 8%               | 11%   | 7%     |
| <b>Modal split binnen de VVR Antw (interne verplaatsingen) = 60/40</b>                   |                 |                  |       |        |
| 60%                                                                                      | 11%             | 6%               | 14%   | 10%    |

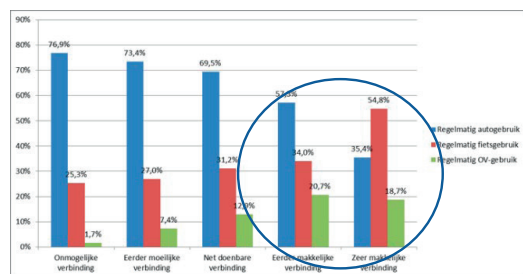
O.b.v. gegevens verkeersmodel (referentieperiode 2017, enkel cijfers voor volwassenen)

De omvang in aantal verplaatsingen geeft een beter idee van de grootte van de Vervoerregio Antwerpen (en elke % modal shift winst die we wensen te realiseren): elke dag zijn er zo'n ca. 3.600.000 verplaatsingen in, van en naar de Vervoerregio Antwerpen (exclusief al het doorgaand verkeer!). Op basis van algemene verplaatsingsmotieven in Vlaanderen (OVG), weten we dat het gaat om 30% functionele verplaatsingen, 25% i.f.v. met winkelen / diensten doeleinden en 31% recreatieve verplaatsingen.

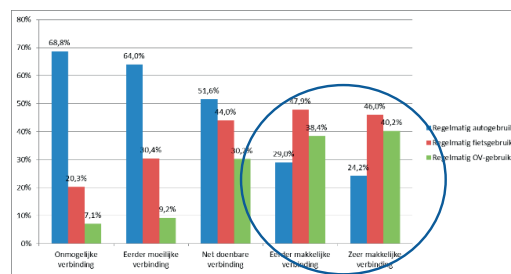
Wat woon-werkverkeer betreft (slechts 30% van de totaliteit aan verplaatsingen), wordt op vandaag (januari 2020, enquête door Stad Antwerpen) reeds de modal split bereikt (50,3/49,7 voor de hele Vervoerregio). Dit is echter te wijten aan de gunstige resultaten op grondgebied van de Stad Antwerpen zelf (43/57). In de rest van de regio is (ook voor woon-werkverkeer) het resultaat momenteel minder gunstig (60/40).

De gunstige cijfers kunnen overigens toegewezen worden aan de gunstige woon-werkcijfers per fiets (27,6%) in de regio in vergelijking met het algemeen gemiddelde voor alle verplaatsingsmotieven (11%). Het aandeel openbaar vervoer is echter gelijkaardig aan de algemene gemiddelden: openbaar vervoer is op vandaag dus nog geen ingeburgerde modaliteit voor woon-werkverkeer. Dat het potentieel voor openbaar vervoer nog niet volledig werd aangewend in de gehele Vervoerregio, blijkt ook uit onderstaande vergelijking tussen het mobiliteitsgedrag van mensen in de Stad vs. de Vervoerregio in verhouding tot de aanwezigheid van een kwalitatieve openbaar vervoer verbinding:

**Figuur 16: Mobiliteitsgedrag vs. aanwezigheid van kwalitatieve OV-verbinding**



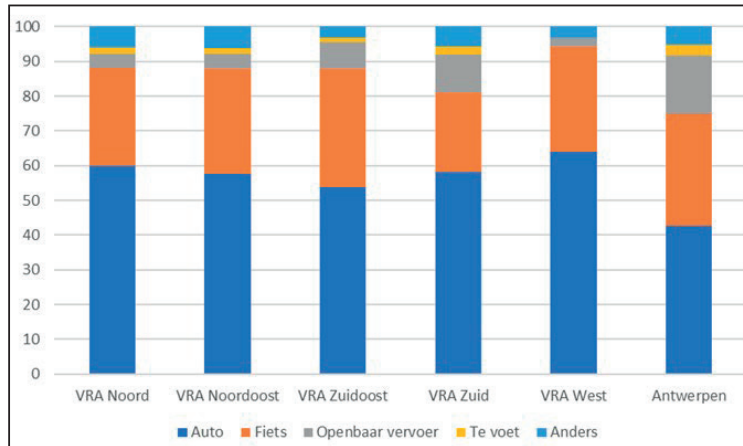
Mobiliteitsgedrag vs. aanwezigheid van kwalitatieve OV-verbinding in Vervoerregio (excl. stad Antwerpen)



Mobiliteitsgedrag vs. aanwezigheid van kwalitatieve OV-verbinding de stad Antwerpen

Uit de modal split verdeling voor woon-werkverkeer in de verschillende deelgebieden van de Vervoerregio (zie diagram hieronder) blijkt de uitdaging in de noordelijke, noord-oostelijke en westelijke deelgebieden het grootst te zijn.

**Figuur 17: Modal shift per deelgebied Vervoerregio Antwerpen o.b.v. gegevens uit de enquête inzake woon-werkverplaatsingen in heel de Vervoerregio (januari 2020, Stad Antwerpen)<sup>4</sup>**



### Is een modal split 50/50 überhaupt realistisch?

De doorrekening van het volledige Routeplan 2030 (in verkeersmodel rvm Antwerpen versie 4.2.1) wees overigens al uit dat een mobiliteitstransitie richting een 50/50 tegen 2030 binnen bereik is voor de volledige Vervoerregio Antwerpen. Om die 50/50 in de gehele Vervoerregio te behalen, zal grofweg een 40/60 split in de verstedelijkte gebieden nodig zijn, in landelijke gebieden lijkt het hoogst haalbare een 60/40. Twee elementen kwamen daar overigens uit voort als kritische succesfactoren: het voorzien in flankerend beleid (werken op zachte maatregelen, het onderdeel 'keuzes ondersteunen') enerzijds en het werken op een betere doorstroming van openbaar vervoer anderzijds.

Om meer onderbouwde uitspraken te doen omtrent de modal split stand in de toekomst, zullen meer gedetailleerde data (o.a. via het OVG) op termijn noodzakelijk zijn. Daarnaast wordt op dit moment werk gemaakt van een monitoringnota die moet toelaten om stelselmatig en op jaarbasis een rapportage te brengen over een indicatoren set die toelaat om tendensen inzake de modal shift in deze regio weer te geven. Dit monitoringkader zal tegelijkertijd dienst doen als opvolgings- en risicobeheersingstool om de realisaties inzake modal shift in onze regio stelselmatig op te volgen.

### Beleidsmatige rapportage

In wat volgt, staan we kort ook stil bij een aantal inhoudelijke evoluties sinds de laatste rapportage aan het Vlaams Parlement in oktober 2020:

<sup>4</sup> **Noord** = Stabroek, Kapelle, Kalmthout, Essen, Wuustwezel, Brasschaat, Schoten, Brecht; **Noordoost** = Schilde, Zoersel, Malle, Zandhoven, Ranst & Lier; **Zuidoost** = Borsbeek, Wommelgem, Mortsels, Edegem, Hove, Boechout, Lint, Wijnegem & Kontich; **Zuid** = Hemiksem, Schelle, Niel, Aartselaar, Rumst & Boom; **West** = Beveren, Zwijndrecht. **Antwerpen** = Stad Antwerpen incl. alle districten.

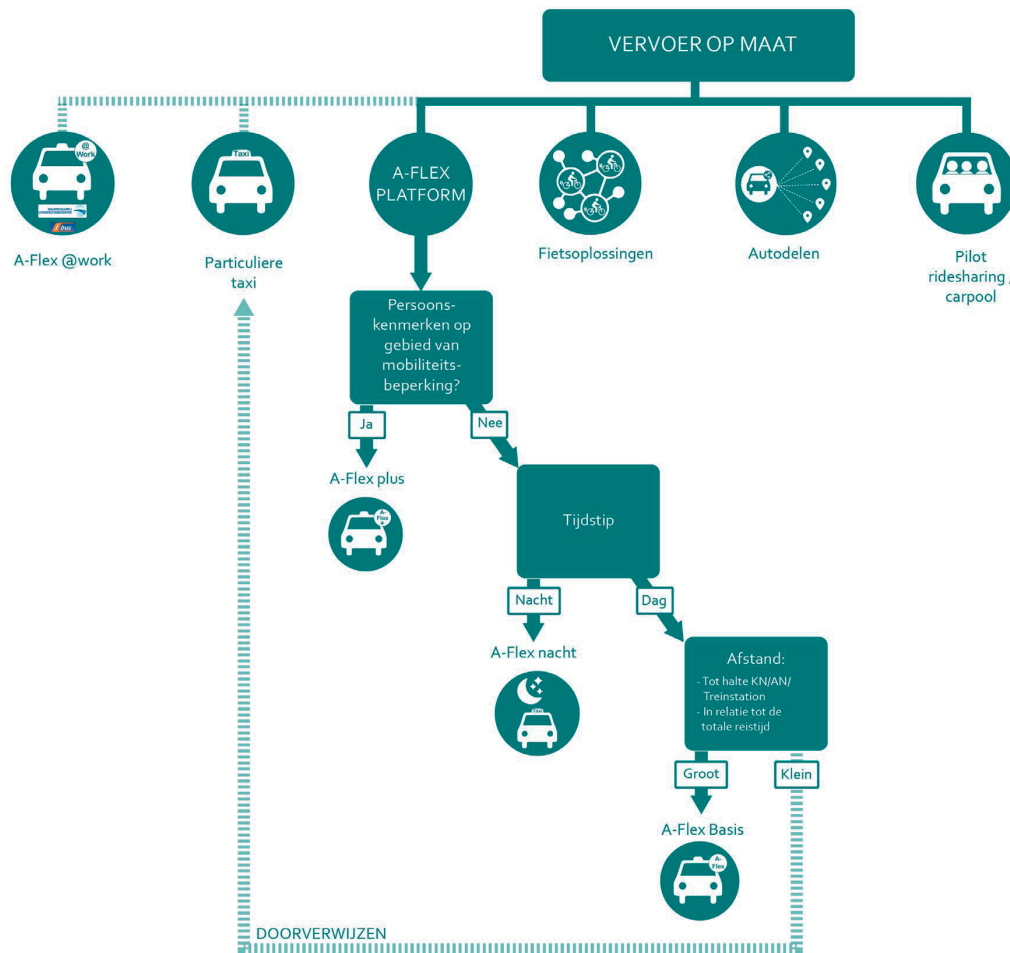
- In de politieke besluitvorming naar aanleiding van het Vervoersplan in de Vervoerregio Antwerpen werden enkele belangrijke stappen vooruit gezet.

Conform de regelgeving wordt de Vervoerregioraad als politiek orgaan betrokken in dit besluitvormingsproces. De raad dient een formeel advies uit te brengen omtrent het voorstel tot kernnet (KN) en heeft beslissingsrecht over de invulling van het aanvullend net (AN) en Vervoer op Maat (VoM).

De Antwerpse Vervoerregioraad nam deze adviesfunctie inzake het KN ter harte en keurde een voorstel tot advies goed op de Vervoerregioraad van oktober 2020. Het betreft een gunstig advies om de operationele run voor het voorgestelde kernnet (de eerstvolgende stap die De Lijn als operator zet in de eigenlijke implementatie van het Vervoersplan) op te starten. Dit met het oog op het verkrijgen van meer details over de gevolgen van het nieuwe kernnet voor de gebruikers. Het advies vraagt om de resultaten van deze run opnieuw voor te leggen aan de Vervoerregioraad van zodra deze door De Lijn werd afgerond. Het advies beschrijft ook een reeks randvoorwaarden waaraan volgens de Vervoerregioraad voldaan moet worden om aan een kwalitatieve uitrol van het nieuwe Vervoersplan tegemoet te komen.

Daarnaast werd in de periode oktober – november 2020 werk gemaakt van een participatief traject om tot de uitwerking van het Vervoer op Maat te komen voor deze regio. Dit traject, waarbij zowel de lokale besturen alsook stakeholders (o.a. taxi sector, VOKA, MAV/DAV, TTB, autodeel aanbieders, ...) betrokken werden, heeft geleid tot een goedkeuring van het Vervoer op Maat op de Vervoerregioraad van 3 februari 2021. Inzake Vervoer op Maat werd gekozen voor een beperkt aantal VoM producten die gebiedsdekkend (in de hele regio) worden voorzien. Zo maken we het VoM-systeem voor iedereen toegankelijk, zij het niet altijd aan dezelfde tarieven en randvoorwaarden. Het flexsysteem (met varianten A-flex basis, A-flex nacht en op termijn mogelijkheden richting A-flex@work en A-flex@school) en het e-deelfietsensysteem vormen daarin de belangrijkste pijlers. Daarnaast behouden we ook de dienstverlening die goed is, zoals de vormen van collectief vervoer in het havengebied en de MAV/DAV werking die voorziet in een laagdrempelige en persoonlijke aanpak van doelgroep gebruikers (die worden ingepast onder de vorm van 'A-flex Plus'). Met deze beslissing wordt ook duidelijkheid geschept in de besteding van de Vervoer op Maat enveloppefinanciering met groeipad die door de Vlaamse Regering aan de Vervoerregioraad werd toegewezen.

**Figuur 18: Visuele voorstelling van het Vervoer op Maat (VoM) concept voor de Vervoerregio Antwerpen.**



- In de achtergrond werd ondertussen verder gewerkt aan de ontwikkeling van het regionaal mobiliteitsplan 'Routeplan 2030'. Dit document, dat in april 2020 reeds door de Vervoerregioraad gevalideerd werd, werd op een aantal thema's verder gebiedsgericht verdiept in overleg met de betrokken lokale besturen. Onder begeleiding van het ambtelijk team van de Vervoerregio Antwerpen werden in totaal 46 (digitale) mini-werkbanken georganiseerd waarin de lokale besturen in clusters betrokken werden. Het eindresultaat is een reeks nota's rond belangrijke thema's zoals de mobiliteitsknooppunten categorisering, een parkeerstrategie voor die knooppunten, een procesaanpak voor de doorstromingsproblemen in het openbaar vervoer en een ontwerp wegencategorisering (cfr. de nieuwe methodologie). Daarnaast werd ook een monitoringsnota uitgewerkt die moet toelaten om trends en evoluties inzake de modal shift vanaf 2021 op te volgen aan de hand van een reeks indicatoren. Deze nota's worden momenteel onderworpen aan een laatste feedbackronde, waarna ze zullen worden toegevoegd aan het Routeplan 2030.

In 2021 wordt verder verkend hoe dit planproces rond het regionaal mobiliteitsplan kan afgerond worden, rekening houdende met de genomen beslissing om deze plannen te onderwerpen aan een traject van beMERing.

- Ook het participatie experiment met de oprichting van het burgerplatform ZORRO (ZuidOostRand RouteOverleg) kwam ten einde in januari 2021 met de voorstelling van hun eindrapport. Dit platform liet geïnteresseerde burgers (uit de gemeenten Mortsel, Edegem, Hove, Boechout, Kontich, Lint, Borsbeek en Wommelgem) toe om autonoom voorstellen te laten formuleren die de implementatie van de modal shift (volgens de contouren van het Routeplan 2030) ten goede kunnen komen. Het project werd ook financieel gesteund door het Departement MOW.

ZORRO ontwikkelde de 'modal selfie' tool waarmee burgers hun persoonlijk modal split gedrag kunnen meten. Naast de tool werd ook een rapport uitgewerkt met voorstellen rond de thema's openbaar vervoer en het fietsen in de Antwerpse zuidooststrand. Het rapport omvat verder ook voorstellen vanuit het concept van de '15-minutenstad', mix-wijken en mobiliteitskamers die kunnen bijdragen aan de leefbaarheid in de buurt. Het rapport werd begin dit jaar voorgesteld aan de desbetreffende Vervoerregioraad mandatarissen van de betrokken lokale besturen.

## BIJLAGEN

Bijlage 1: Projectfiche uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel



## Onderzoeksfase

### **Projectfiche: Uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

De bestaande Frans Tijsmanstunnel, in gebruik genomen in 1967, is gelegen op de autosnelweg R2 ten noorden van de Liefkenshoektunnel. De tunnel is 820 m lang en heeft 2 rijstroken (zonder vluchtstrook) in beide rijrichtingen. De Tijsmanstunnel maakt deel uit van de R2, welke is aangeduid als hoofdweg met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. De Tijsmanstunnel, gelegen onder het Kanaaldok dat de haven op Rechteroever verdeelt, wordt ook druk gebruikt als lokale verbinding tussen beide kanaaloevers (Noorderlaan en Scheldelaan).

Dit project vindt haar oorsprong in de lokale verkeersafwikkeling. Onmiddellijk aansluitend op de Tijsmanstunnel zijn aan beide zijden van de tunnel op- en afritten aanwezig. De configuratie van deze op- en afritten is verre van ideaal. Vooral ter hoogte van de Scheldelaan is de verkeersafwikkeling niet optimaal, met frequente files tot gevolg. De capaciteit in de bestaande Frans Tijsmanstunnel wordt hierdoor beperkt. En ondanks het feit dat de tunnel net zoals de Liefkenshoektunnel 2x2 rijstroken telt, vormt de Tijsmanstunnel een trechter op de R2-verbinding. De rechtse rijstroken worden immers niet gebruikt als hoofdweg maar als lokale verbinding tussen beide oevers van het Kanaaldok. De snelheidsverschillen, weefbewegingen en karakteristieken van de voertuigen zorgen daarbij, vandaag de dag, voor een negatief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarbij is ook nog gebleken dat het veiligheidsniveau van de Tijsmanstunnel verhoogd dient te worden om te kunnen voldoen aan de uitdagingen van de toekomst (ADR). Een renovatie, met een upgrade van de tunnelveiligheidsinstallaties en herstellingen aan de tunnelconstructie zelf is dan ook vereist.

De uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel is dus vooral nodig ter verbetering van de verkeerssituatie in de bestaande toestand. Daarbij moet opgemerkt worden dat louter een capaciteitsuitbreiding van de Tijsmanstunnel met de aanleg van een 2de Tijsmanstunnel (2TMT) niet volstaat. De nieuwe tunnel dient immers aan de beide uiteinden aan te sluiten op bestaande infrastructuur.



Het project omvat dan ook:

- Het complex Lillo (knoop H) aan de zuidzijde van het Kanaaldok B1/B2, tussen de Liefkenshoek tunnel en de Tijsmanstunnel
- Een 2de Tijsmanstunnel (segment 7)
- Het complex R2 - Kanaaldok B1/B2 (Knoop G) aan de noordzijde van het Kanaaldok B1/B2, tussen de Tijsmanstunnel en de aansluiting op de A12 / Havenweg.
- Het segment 6

Ten tweede draagt dit project bij tot de bredere ambitie, uitgetekend in het Toekomstverbond waarbij een groter aandeel aan doorgaand verkeer via de R2 en de Tijsmanstunnel wordt gestuurd. Dit vergt een capaciteitsuitbreiding voor Kanaaldok B1/B2 kruisend verkeer. Vandaag wordt die doorgaande capaciteit niet ten volle benut door de lokale knelpunten die de afwikkeling van het haveninterne en bestemmingsverkeer met zich meebrengen.

Volgende projectdoelstellingen worden geformuleerd;

- Het verbeteren en versterken van de R2 als verbinding voor zowel het lokaal als doorgaand kruisend verkeer Kanaaldok B1/B2 kruisend verkeer inclusief capaciteitsuitbreiding;
- Een betere ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid rondom de bestaande Tijsmanstunnel en 2de Tijsmanstunnel door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de op- en afritten;
- Het verhogen van de leefbaarheid in de omliggende woonkernen;
- Het aanleggen van een kwalitatieve fietsverbinding kruisend met het Kanaaldok B1/B2;

- Een financieel haalbaar project.

## **2. Kostprijs en financiering**

Momenteel wordt de eerste fase van een haalbaarheidsstudie afgerond en dient de basiskeuze inzake realisatie in samenhang met de investeringskost (de totale life cycle cost), vergunnings- en aanbestedingsprocedure en wijze van financiering nog voorgelegd te worden aan de Vlaamse Regering. Kostprijs van deze studie werd geprefinancierd in BA2020 door Lantis (1,8 mio).

Deze haalbaarheidsstudie omvat een eerste conceptuele uitwerking van de verschillende varianten. Ontwerpwerkzaamheden zullen pas opstarten na akkoord over de voorgestelde oplossing.

In de haalbaarheidsstudie zal de totale projectkost (investeringskost en beheers- en onderhoudskosten voor 100j) ingeschat worden op prijspeil 2019. De initiële investeringskost voor een brugoplossing (490 tot 590 mio EUR) is goedkoper dan tunneloplossingen waarvan de investeringskost zich in de verschillende varianten uitstrekt tussen 850 mio EUR en 1,18 mia EUR. De beheers- en onderhoudskosten zijn niet onderscheidend in beiden oplossingen.

## **3. Projectmanagement**

### **3.1. projecteigenaar**

Lantis zal als bouwheer optreden als trekker in het ontwerp- en bouwproces. Lantis zal daarnaast ook het vergunningstraject leiden en zal optreden als aanbestedende overheid voor zowel de ontwerpstudie als voor de aanbestedingsdossiers voor de uitvoering van 2TMT.

In maart 2020 werd ElisAnt (Tijdelijke Maatschap tussen Arcadis en Tractebel ) als studie bureau aangewezen. De huidige studie 2TMT bouwt verder op de verschillende voorafgaande studies van 2017 tot en met 2019.

### **3.2. te betrekken stakeholders**

- Ambtelijke stakeholders; (AWV, Havenbedrijf Antwerpen, Departement MOW, TOV, Departement Omgeving)
- Politieke stakeholders; (Stad Antwerpen, Stabroek, districten Zandvliet, Berendrecht, Lillo,...)
- Gebiedsspecifieke stakeholders; (Fluxys, NMP, Elia)
- Maatschappelijke stakeholders:
  - De bedrijven in de omgeving, Evonik en Covestro,
  - Organisaties zoals Voka, Febetra, TLV (Transport en Logistiek Vlaanderen), Alfaport, ... en via hen hun leden, I-bus, SIWHA... ;
  - Burgerbewegingen zoals Lenora, Ringland, NixNx ...;

#### **4. Timing**

In het eerste kwartaal van 2021 zal Lantis een voorstel voorleggen aan de Vlaamse Regering voor verdere stappen in het dossier van de Tweede Tijsmanstunnel.

#### **5. Risicomanagement**

Hiervoor wordt verwezen naar de algemene risicomanagementmethodologie van Lantis.

Specifiek voor de Tweede Tijsmanstunnel dient de Vlaamse Regering na afloop van de studiewerkzaamheden in 2021 nog de nodige beslissingen te nemen inzake financiering, planning en uitvoering. Dit is in voorbereiding.

Bijlage 2:  
Projectfiche optimalisatie E34 ter hoogte van  
de Waaslandhaven inclusief complex Beveren



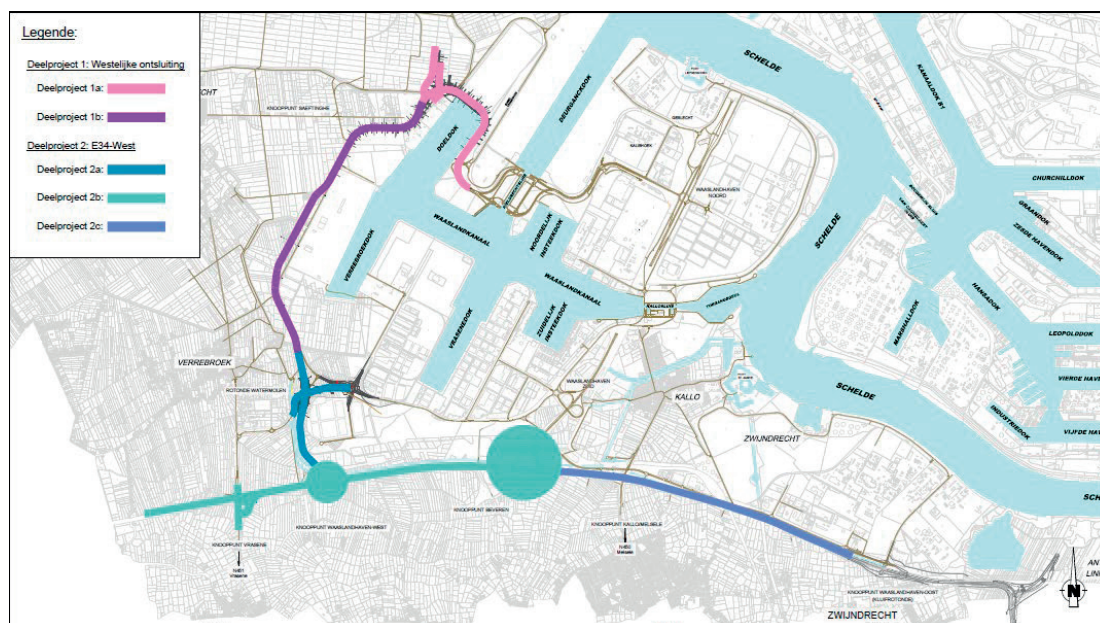
## Onderzoeksfase

### Projectfiche: Optimalisatie E34 ter hoogte van de Waaslandhaven inclusief complex Beveren

19/02/2021

#### 1. Omschrijving

Het oorspronkelijke project van de zuid-westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven had als hoofddoel om de Waaslandhaven een volwaardige wegaansluiting te geven op het hoofdwegenet. Het project was in volgende deelprojecten opgedeeld, zoals ook opgenomen in onderstaande figuur:



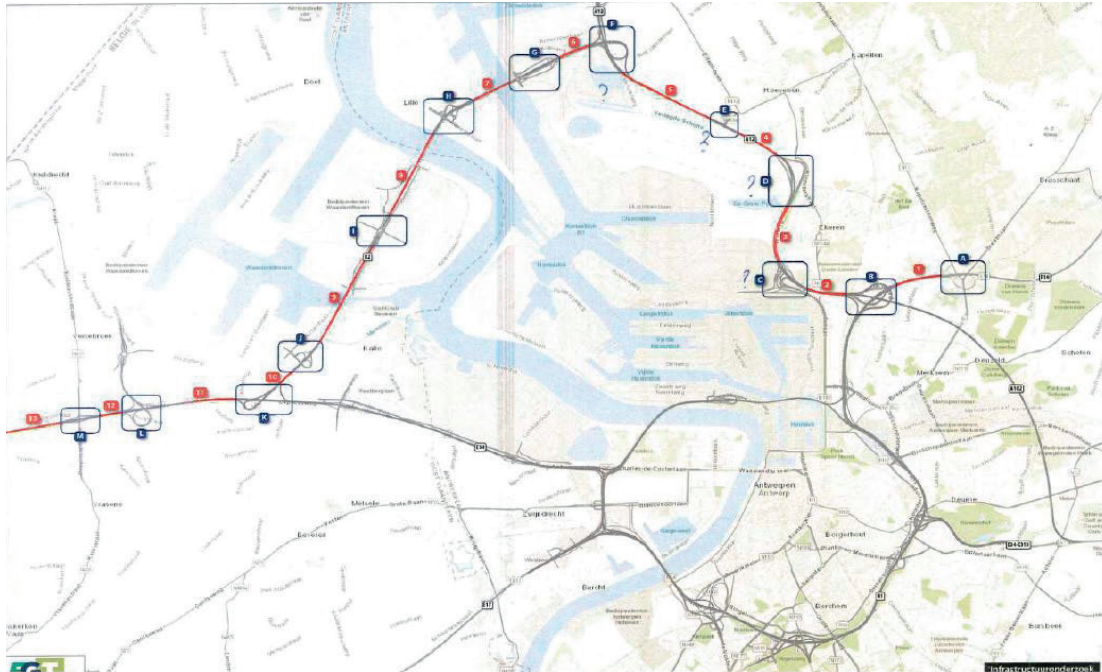
Deelproject 1: westelijke ontsluitingsweg (roos+paars). Deze weg maakt onderdeel uit van het complex project ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen)

Deelproject 2: E34-West (blauw+groen)

Het projectgebied omvat de E34 en omgeving startende in het westen net voor het bestaande op- en afrittencomplex Vrasene-Verrebroek en sluit in het oosten aan op het projectgebied van Lantis waarvan de werken in uitvoering zijn. Het betreft een traject van ongeveer 10 km hoofdweg. Ook een deel van de westelijke ontsluitingsweg en de aansluiting op de lokale havenwegen in het zuid-westen van de haven maken deel uit van dit project. Uit verkeersonderzoek bleek dat aanpassingen aan de E34 nodig waren om een bijkomend op- en afrittencomplex te kunnen voorzien en de E34 de nodige capaciteitsuitbreiding te geven.

Door het afsluiten van het toekomstverbond in maart 2017 kreeg het project een bijkomende doelstelling:

De as E34-R2 moet zo uitgebouwd worden dat zij in de toekomst een belangrijkere rol kan spelen in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen (Haventracé zie onderstaande figuur), een goede doorstroming op het hoofdwegenet is hierbij noodzakelijk.



Er zijn twee redenen waarom het project van de E34-West op korte termijn moet gerealiseerd worden:

- Uit eerste verkeersmodelleringen van het haventracé bleek dat de huidige verkeerswisselaar E34/R2 op korte termijn geen voldoende capaciteit meer zal hebben.
- De aansluiting van de westelijke ontsluiting op het hoofdwegenet is omwille van de capaciteitsuitbreiding van de containercapaciteit in de Waaslandhaven.

Momenteel bevindt het project zich nog in de studiefase en zijn de contouren niet aangepast na de ondertekening van het toekomstverbond, hoewel er geen uitbreiding meer nodig is van de E34 tussen de verkeerswisselaar Beveren (E34/R2) en het complex Waaslandhaven-Oost (heraanleg momenteel in uitvoering o.l.v. Lantis.) Dit zorgt ervoor dat een goede aansluiting op het lopende Oosterweelproject gegarandeerd blijft en het één logisch verhaal blijft.

Het project wordt ook niet langer opgevat als een zuiver verhaal van infrastructuuruitbreiding maar als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed,... worden meegenomen. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke opportuniteiten in de nabije omgeving. Momenteel wordt het dwarsprofiel van de E34 ook zeer ruim bekeken, inclusief naastliggende leidingenstrook, fietsostrade,... . De heraanleg van het ganse dwarsprofiel is meegenomen in de raming.

In het voorjaar van 2021 wordt de startnota in kader van de opmaak van het geïntegreerd planproces voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

## **2. Kostprijs en financiering**

De raming is nog zeer afhankelijk van het te kiezen alternatief. Waarbij het kostprijsverschil vooral terug te vinden is in de grootte en het aantal van de gevraagde kunstwerken voor weg- en fietsverkeer, te verplaatsen nutsleidingen en de landschappelijke inpassing. De raming is momenteel nog gebaseerd op het oude ontwerp en telkens geïndexeerd geweest.

Op de meerjarenplanning van aMT zijn volgende bedragen (vastlegging) reeds voorzien:

- 2025: 55 miljoen EURO
- 2026: 35 miljoen EURO
- 2027: 38 miljoen EURO

De ontwerpisen voor fietsinfrastructuur liggen momenteel veel hoger en of er zal bijgedragen worden in de nutsleidingen is vandaag nog niet gekend. Voorlopig wordt de impact hiervan geschat op 10 miljoen EURO (prijspeil 2020).

Dit bedrag is nog niet opgenomen in de meerjarenplanning.

De raming van het oude ontwerp is inclusief de aanpassing van de E34 en omgeving tussen de R2 en Waaslandhaven-Oost. Voor het toekomstverbond (maart 2017) werd de hoofdinfrastructuur hier ook aangepast. Dit diende als hefboom om ook te zorgen voor de landschappelijke inpassing van de E34, het aanleggen van de fietsostrade,... . Momenteel wordt dit segment nog meegenomen in de studies, doch de werken zullen niet meer gedragen worden door de afdeling Maritieme Toegang.

Ruwe raming totaal bouwkosten inclusief voorbereidende werken: 140 miljoen EURO incl. BTW (prijspeil 2020)

Deze kost zal gedragen worden door de afdeling Maritieme Toegang (DMOW). Een nieuwe gedetailleerde raming zal opgemaakt worden tegen de zomer van 2021.

De nodige studies zullen uitgevoerd worden op raamcontracten van de afdeling Maritieme Toegang.

### **Studiekosten**

- Het landbouweffectenrapport: uitgevoerd
- Opmaak initiatienota: uitgevoerd
- Het ontwerp complex Watermolen: 120.000 EURO (lopende)
- het geïntegreerd planproces: 590.000 EURO (lopende)
- bouwtechnische studies ter ondersteuning van het geïntegreerd planproces van de E34: 250 000 EURO (lopende)
- Nog niet geraamd of vastgelegd:
- opmaak projectnota en evaluatienota in kader van een infrastructuurproject
- opmaak MKBA
- opmaak risico-analyse
- uitwerking ontwerp kunstwerken + technisch gedeelte bestek + ontwerp wegenis + opmaak omgevingsvergunning:

- opmaak project-MER E34
- opmaak archeologienota
- communicatiekost

### **3. Projectmanagement**

#### **3.1. projecteigenaar**

afdeling Maritieme Toegang (MOW)

#### **3.2. te betrekken stakeholders**

- departement Omgeving
- AWW
- Gemeente Beveren
- Gemeente Zwijndrecht
- De vervoersregio Antwerpen
- Port of Antwerp
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- De Polder Land van Waas
- VMM
- De provincie Oost-Vlaanderen
- Het departement erfgoed
- De afdeling Natuur en Bos
- Infrabel
- Nutsmaatschappijen (Fluxys, Air Liquide, Elia , Dow, Fluvius, de Watergroep, Telenet, Proximus,...)
- Maatschappelijke stakeholders: bedrijven in de omgeving , Voka, fietsersbond, natuurland,...

Er worden werkbanken ingericht die openstaan voor iedereen.

### **4. Timing**

Definitieve vaststelling GRUP door Vlaamse Regering: 1 mei 2023

Geplande start werken: 2026

Momenteel wordt het project volledig losgekoppeld van andere projecten.

### **5. Risicomanagement**

Er staan in de Antwerpse regio verschillende projecten in de steiger. Het grootste risico is dat dit project aan 1 van deze projecten gekoppeld wordt. Voor de verkeerscijfers worden er nu ook volgens de best mogelijke inzichten vandaag aannames gemaakt. De nodige terugkoppeling gebeurt met de andere projecten, maar de formele procedure staat volledig op zichzelf.

Er wordt verwacht dat het definitief projectbesluit van ECA (extra containercapaciteit Antwerpen) gehinderd kan worden, als er geen definitief goedgekeurd GRUP is van de E34. Momenteel zit er 6 weken tussen de planning van beide projecten.



Bijlage 3:  
Projectfiche Oostelijk Haventracé



## Onderzoeksfase

### Projectfiche: Oostelijk Haventracé

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Het Toekomstverbond voorziet een noordelijk alternatief rond de stad, dat doorgaand en haven gerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden in een Haventracé. Het Haventracé is de hoofdonthuizing van de haven van Antwerpen en de noordelijke hoofdroute voor het doorgaand verkeer. Het bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en is een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten:

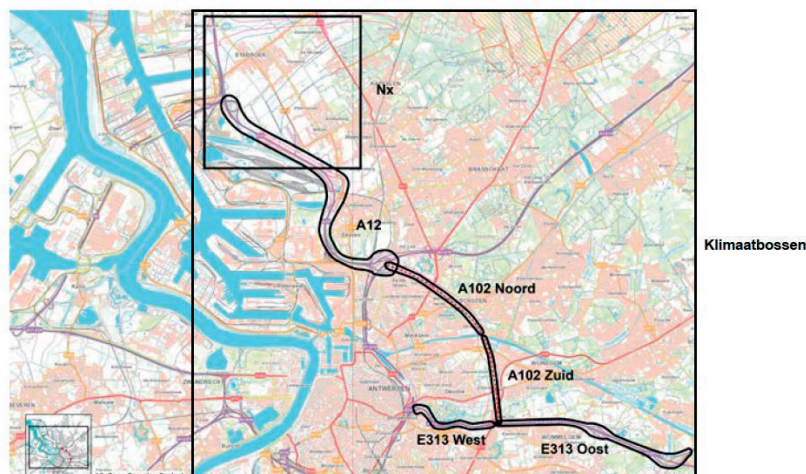
- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2)
- De uitbreiding van de capaciteit, met een tweede Tijsmanstunnel, en het verbeteren van de R2 tussen de Liefkenshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12.
- De optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx
- Een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19 Noord
- De verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

**Het Oostelijk Haventracé** bundelt deze 3 laatste onderdelen van het Haventracé:

- De optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx
- Een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19
- De verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

Het Haventracé is meer dan een louter infrastructuurproject. Bij de uitwerking van het Haventracé wordt er ook ingezet op een ruimtelijk (landschaps-)concept. Van groot belang is dat er voldoende aandacht gaat naar de (verkeers-)leefbaarheid, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit, klimaat (klimaatbossengordel), en landschap. Een geïntegreerde aanpak is daarbij cruciaal.

Kadering projectonderdelen



Het Haventracé maakt deel uit van een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Met verkeerssturing (gedifferentieerde tol) en met de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 kan het verkeer evenwichtig gespreid worden over de drie Scheldekruisingen. Daarbij gebruikt het doorgaande verkeer en het havenverkeer zoveel mogelijk de route van het Haventracé, terwijl de R1 (Oosterweelverbinding) een meer stadsregionale verkeersfunctie krijgt.

Op 29 mei 2020 deelde minister Lydia Peeters aan de Vlaamse Regering mee dat ze er voor opteerde om voor het oostelijk traject van het Haventracé een Complex Project te starten (MED 20202905 MED 0164-1 Haventracé - mededeling). Het Complex Project 'Oostelijke verbinding' heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te onderzoeken en via voorkeurs- en projectbesluiten tot realisatie van de meest wenselijke oplossing(en) te komen. Deze moeten in functie staan van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en het afleiden van het doorgaand verkeer via de noordelijke hoofdweg rond de stad.

De startbeslissing ( <https://beslissingenvlaamse-regering.vlaanderen.be/document-view/5FCF4CF120B6670008000355> ), goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/12/2020) geeft aan deze doelstelling (betreffende snelweginfrastructuur) te linken aan een reeks andere maar evenwaardige doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid) zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving pro-actief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan aangepakt worden (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan). De uitwerking van deze opgave is bovendien gevat door een aantal ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi (de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313).

## **2. Kostprijs en financiering**

Tot op het ogenblik dat de Vlaamse regering een voorkeursbesluit neemt, kan enkel een inschatting worden gegeven van de kostprijs voor de nodige studies i.f.v. het complex project.

Raming opmaak complex project: 3.000.000,00 euro (gebaseerd op o.a. complex project ECA)

## **3. Projectmanagement**

### **3.1. projecteigenaar**

Agentschap Wegen en Verkeer, in nauwe samenwerking met Departement Omgeving

### **3.2. te betrekken stakeholders**

Gouverneur Cathy Berx als procesbegeleider

Vlaams niveau

- Departement Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Departement MOW, afdeling Beleid

- Departement MOW, afdeling Maritieme Toegang
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
- Team Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- De Vlaamse Waterweg (Scheepvaart + Waterwegen en Zeekanaal)
- Toerisme Vlaanderen
- VITO
- Lantis

#### Infrastructuurbeheerders en aanbieders van bovenlokale openbare diensten

- Infrabel
- Elia
- De Lijn
- NMBS
- Aquafin
- Pidpa, De Watergroep
- Fluxys
- Fluvius
- Haven van Antwerpen

#### Lokaal en Provinciaal Niveau

- Vervoerregioraad Antwerpen
- Provinciebestuur Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
- Stadsbestuur Antwerpen en districtsbesturen. Gemeentebesturen Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Ranst en Wommelgem
- Polders en Wateringen: Polder van Stabroek, Polder van Ettenhoven en Muisbroek, Polder van Noordland

#### Grensoverschrijdend

- Provincie Noord-Brabant (Nederland)
- Rijkswaterstaat (wegbeheerder A4)

#### Burgerbewegingen

Fietzersbond (Kapellen, ...), Voetgangersbeweging, Bond van TreinTramBusgebruikers, Natuurpunt Antwerpen Noord, Antwerpen Stad, Schijnvallei), Boerenbond, Red de Voorkempen, stRaten-generaal, Ringland, Lenora (Burgerinitiatief leefbare Noordrand), Gruunrant, Werkgroep Snelweg, vzw Vooruitkenseide, Wijkvereniging De List, Comité site Ruggeveld, Bolse en Consensusgroep, Ademloos, Bewonersgroep HagelbergKapel, Bewonersgroep Muggelei, Bewonersgroep Rond Punt, Actiecomité Red de Keer, Wijkvereniging De List, Werkgroep Park Groot Schijn, Actiegroep Rivierenhof, Werkgroep Leef-Omgeving Rivierenhof, Transitie Ekeren, nx Infogroep, NixNx, Merksem Leefbaar, VOKA en Alfaport, UNIZO, Boerenbond, Nijverheidskring Merksem-Deurne-Schoten, Koepel Organisatie Bedrijven Antwerpen Noord (KOBRA), Luithaven vzw.

## 4. Timing

Startbeslissing: einde 2020

Beoogde timing voorkeursbesluit: einde 2022

De baten van het project worden pas (volledig) gegenereerd na optimalisaties R2 (waaronder 2<sup>e</sup> Tijsmanstunnel). Inzichten in prioritering/fasering binnen het Oostelijk Haventracé zullen blijken uit de studies binnen procedure complex project.

## 5. Risicomanagement

Op strategisch niveau:

- Functioneren van het HT is sterk afhankelijk van gekozen verkeerssturing (gedifferentieerde tol over de verschillende Scheldekruisingen).  
*beheersmaatregel: steeds duidelijk rapporteren over gehanteerde uitgangspunten*
- Onduidelijkheid over het projectonderdeel E313 (vooral tussen Wommelgem en R1) wat betreft uitvoeringsvarianten (bovengronds, ondergronds)  
*beheersmaatregel:*
- Grote investeringskost:  
*beheersmaatregel: Constante monitoring van maatschappelijke kosten en baten*
- Grote ruimtelijke impact in bepaalde zones van het projectgebied  
*beheersmaatregel: Ruimtelijk onderzoek integreren van bij de start van het complex project, en tijdig overwegen om indien nodig deelgebieden rond de nieuwe infrastructuur te herbestemmen als onderdeel van een ruimer planproces.*
- Veelheid aan soms (als dan niet schijnbaar) tegengestelde doelstellingen  
*beheersmaatregel: Constante monitoring van maatschappelijke kosten en baten in functie van de verschillende doelstellingen*

Bijlage 4:  
Projectfiche Oosterweelverbinding



## Uitvoeringsfase

### **Projectfiche: OOSTERWEELVERBINDING**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

De Oosterweelverbinding voegt een derde Scheldekruising toe aan het ringsysteem, wat zorgt voor robuustheid van het systeem. Dit geeft verbetering op volgende vlakken: mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze derde Scheldekruising maakt het ringsysteem robuuster,

De bouw van de Oosterweelverbinding maakt de ring rond door bouw van een extra Scheldekruising en zorgt zo voor een betere bereikbaarheid van stad, haven en de brede regio rond Antwerpen. Door het vlotter trekken van het hoofdwegennet vermindert de verkeersdruk en het sluipverkeer op het lokaal weggenet. Ook zijn er voordelen voor fiets (nieuwe fietspaden en fietsverbindingen), openbaar vervoer (verbeterde doorstroming en overstappen via P+R's) en transport over water (renovatie Royerssluis).

Met de bouw van de Oosterweelverbinding zal het bovenliggend wegennet verbeterd worden waardoor de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet sterk toeneemt. De zuidelijke ring en Kennedytunnel worden ontlast, sluipverkeer wordt verminderd en op verschillende plaatsen worden gevaarlijke punten weggewerkt.

De leefbaarheid voor de omgeving rond de ringzone wordt sterk verbeterd, door de positieve effecten (op geluid en lucht) die rechtstreeks gelinkt zijn aan de Oosterweelverbinding, en door de realisatie van een groot pakket overkappings- en leefbaarheidsprojecten die toegevoegd zijn aan de Oosterweelwerken.

##### **1) Linkeroever**

Binnen de scope van de werken op Linkeroever wordt gewerkt aan een veilig wegennet, een uitgebreid fietsnetwerk, de koppeling van natuurgebieden en het leefbaarheidsproject Ringpark West.

- Veilig wegennet: de op- en afrittencomplexen/knooppunten worden geoptimaliseerd en vervolledigd. Ook de aansluitingen op het lokaal wegennet worden verbeterd;
- Op Linkeroever wordt een P+R gebouw gebouwd voor 1.500 wagens en meer dan 150 (deel)fietsen;
- Verschillende (on)gelijkvloerse fietsverbindingen fietsnetwerk vervolledigen het fietsnetwerk en maken dit veiliger en comfortabeler;
- De nieuwe weginfrastructuur wordt aangelegd met respect voor de omgeving. Het Sint-Annabos, het Rot, Middenvijver, Blokkersdijk en het Vlietbos worden met elkaar verbonden via ecoducten en -onderdoorgangen. Ook komt er meer ruimte voor groen door het compacter aanleggen van knooppunten.
- Ringpark West:  
Zie eigen projectfiche.

## **2. Scheldetunnel**

De Scheldetunnel gaat op de linkeroever onder de grond tussen Blokkersdijk en het Sint-Annabos, en komt op de rechteroever boven aan het Noordkasteel. De tunnel is 1,8 kilometer lang en heeft drie rijstroken in elke richting. Fietzers kunnen dankzij een afzonderlijke fietskoker van zes meter breed in de Scheldetunnel veilig en vlot via hellingen dezelfde verplaatsing maken. De tunnelementen worden gebouwd in een droogdok in Zeebrugge

## **3. Rechteroever**

- Oosterweelknooppunt: Ter hoogte van het kerkje van Oosterweel komt het Oosterweelknooppunt dat aansluiting geeft naar de haven en het noorden van de stad. Hier zijn op- en afritten richting Scheldetunnel en richting R1. De infrastructuur ligt verzonken in het landschap en verbindt de Scheldetunnel met de kanaaltunnels die aansluiten op de Antwerpse Ring. Het ontwerp van deze knoop beperkt de ruimtelijke impact en is deels overkapt.
- Royerssluis: de Royerssluis wordt gerenoveerd en omgebouwd tot een performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen en kleinere schepen snel kan versassen.

N.B.: De uitvoering van deze werken gebeurt samen met de werken van de Oosterweelverbinding, maar dit onderdeel valt niet binnen het Financieel Model. De afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken zal voor die werken optreden als leidend ambtenaar, terwijl het onderdeel wordt uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen. Budgettair wordt voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen toegepast. De overeenkomst tussen het Vlaams Gewest, stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen in het kader van de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding legt een specifieke afspraak vast in dat kader, met name de financiering vanuit het Havenbedrijf Antwerpen ten bedrage van 142,8 mio EUR in het kader van haar verplichtingen voor het leefbaarheidsbudget.

- Kanaaltunnels: De kanaaltunnels verbinden het Oosterweelknooppunt met de R1. De twee onderste kokers vormen de verbinding (beide rijrichtingen) richting R1-Noord (A12/E19-noord – Nederland, Bergen-op-Zoom) en de twee bovenste kokers sluiten aan op de zuidelijke R1 (richting E313, E34, E17 Gent, E19/A12-Brussel). De tunnels starten aan het Amerikadok en lopen onder het Albertkanaal.
- Aansluiting op R1: Om de kanaaltunnels aan te sluiten op de Antwerpse Ring, verdwijnt het viaduct van Merksem. Om het doorgaan van het verkeer tijdens de werken te garanderen, wordt het verkeer op een tijdelijk viaduct gezet, waarna het bestaande viaduct van Merksem wordt afgebroken. De Ring wordt verdiept aangelegd en deels overkapt, ten noorden en ten zuiden van het Albertkanaal, ter hoogte van de Groenendaallaan in Merksem en ter hoogte van Schijnpoort aan het Sportpaleis. De op- en afritten aan Schijnpoort worden verlegd en vervolledigd met een aansluiting naar het noorden.

Zie voor details en beelden website [Oosterweelverbinding.be](http://Oosterweelverbinding.be)

## **Kostprijs en financiering**

### **Inleiding “het financieel kader”**

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft BAM van het Vlaamse gewest een taakstellend budget toegewezen gekregen van 3.691.000.000 Euro (prijspeil<sup>1</sup> januari 2019 – met jaarlijkse indexatie). Dit budget moet alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringsuitgaven dekken (studiekosten aannemer, voorbereidende werken, nutsleidingen, grondverwervingen, bouwkosten, projectrisico's aannemer, faseringskosten, instandhoudingskosten,...).

De operationele kosten van Lantis tijdens de voorbereidings-en bouwfase (projectmanagement, ontwerp en technische werf opvolging, werkingskosten (huisvesting, communicatie, salariskosten, ...), risico's ( projectgebonden, risico's vreemd aan het project, scopewijzigingen) en minder hinder buiten het projectgebied maken geen deel uit van het taakstellend budget.

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt BAM gebruik van het kapitaal van de vennootschap, de retributieontvangsten van de NV Tunnel Liefkenshoek (tol inkomsten Liefkenshoektunnel) en de kaderovereenkomst financiering voor een bedrag van maximaal 3,6 miljard Euro dewelke werd afgesloten met Vlaams Gewest in 2018. De investering in de Oosterweelverbinding zal zich in de toekomst terugverdienen door middel van tolinkkomsten over de Scheldekruisingen. Deze opbrengsten zullen aangewend worden om de lening die werd aangegaan met Vlaanderen terug te betalen. Hiertoe werd een financieel model gebouwd en goedgekeurd en dat minstens jaarlijks wordt gecontroleerd op zijn robuustheid ingevolge evoluties in het project en de markt.

Op het Politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 werden een aantal leefbaarheidsprojecten geïdentificeerd die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding. Met akkoord van alle partijen werd hiervoor een tweede taakstellend budget bepaald ten belope van 915,5 miljoen Euro. Deze kosten behoren tot het budget van 1,25 miljard Euro voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten.

Op het Politiek Stuurcomité dd. 18.12.2019 werd het taakstellend budget Oosterweelverbinding samengevoegd met het onlosmakelijk verbonden budget voor de realisatie van de bouwkundige werken (ondergrond) van de leefbaarheidsprojecten op rechteroever. Het samengevoegde taakstellend budget bedraagt 4,391 miljard Euro (prijspeil januari 2019). Dit engagement werd bekrachtigd in de nota VR van 13 maart 2020.

---

<sup>1</sup> Prijspeil : Jaarlijks worden de bedragen van het taakstellend budget geïndexeerd volgens de vereenvoudigde indexatie formule om de conjunctuur te volgen

Het saldo van de aan de Oosterweelverbinding onlosmakelijk verbonden leefbaarheidsprojecten wordt verder opgevolgd aan de hand van twee aparte taakstellende budgetten. We verwijzen hiervoor naar de fiches voor de onderbouw Rechteroever en Ringpark West.

### 3.1. raming totale kostprijs:

Fig 1 – Overzichtstabel

| Te financieren over ganse bouwperiode                                                         | Financieringsbron                                                                 | Totaal beschikbaar (excl. BTW tenzij anders vermeld) | Actuele Raming            | Status |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|--------|
| Alle bouwkosten: Oosterweel & Leefbaarheidsprojecten ondergrondse infrastructuur Rechteroever | Taakstellend Budget OWV (financieel model)<br>700 miljoen euro overkappingsruiter | 4.391.000.000(*)                                     | 4.166.000.000             |        |
| Projectgebonden risico's                                                                      | Saldo Taakstellend budget & Contingency Financieel Model (CFM)**                  | TB: 225.000.000<br>CFM: 740.000.000                  | 600.000.000               |        |
| Projectmanagement, Engineering, verzekeringen & werkingskosten Lantis                         | Financieel Model (FM)<br>Nog te voorzien                                          | FM: 577.000.000<br>nog te voorzien                   | 577.000.000<br>90.000.000 |        |
| Traminfra L0 & P+R LO                                                                         | Exces retributie TLH                                                              | 45.000.000                                           | 45.000.000                |        |
| P+R gebouwen                                                                                  | Beheersvergoeding (tem 2023) excl. Tussenkost stad Antwerpen                      | 48.000.000                                           | 48.000.000                |        |
| Minder Hinder buiten projectgebied & AMS = verduurzamen Minder Hinder                         | Dotatie Toekomstverbond<br>Investeringssteun verkeersveiligheid                   | 98.000.000 (incl. BTW)                               | Pro Memorie               |        |
| Risico's categorie 4 – OWV (Corona, PFOS, wetgeving, asbest, ...)                             | VFLD<br>Andere MOW, Vlaanderen                                                    | 49.830.000                                           | 235.000.000               |        |
| OPEX – tijdens de bouwfase (Life cycle cost en onderhoud bij partiële indienststelling)       | Financieel Model                                                                  | 106.000.000                                          | 100.000.000               |        |

(\*) Prijspeil januari 2019

(\*\*) CFM : CAPEX +20 % ( 754 mio) – DSCR = 1,35

Korte Bespreking van de verschillende items van de tabel :

- Alle bouwkosten, engineeringskosten van de aannemer, vastgoedkosten alsook de verplaatsingen van projectgebonden nutsleidingen nodig voor de bouw van de Oosterweelverbinding zijn inbegrepen in het taakstellend budget. De kosten voor de bouwkundige werken van de leefbaarheidsprojecten op rechteroever (700 miljoen Euro) dienen uit het overkappingsfonds vrijgemaakt te worden. Beide budgetten samen vormen het samengevoegd taakstellend budget gezien ze tijdens de werken niet meer van elkaar te scheiden zijn worden ze als dusdanig opgevolgd.

***Op dit ogenblik worden deze kosten geraamd op 4.166.0000.000 Euro en vallen deze binnen het voorziene samengevoegde taakstellend budget.***

- Opgetreden of in scope omgezette projectgebonden risico's worden in eerste instantie maximaal gefinancierd binnen de voorzieningen van het taakstellend budget, dit stimuleert proactief beheer en verantwoordelijkheid bij Lantis. Indien niet alle opgetreden projectgebonden risico's kunnen worden geabsorbeerd binnen het taakstellend budget, dan dienen deze te worden opgevangen binnen het financieel model Oosterweelverbinding. Uit de uitgevoerde sensitiviteitsanalyse in april 2020 is

gebleken dat bij een stijging van de CAPEX met 20 % (+/- 740 miljoen ) Lantis nog steeds beschikt over een robuust financieel model – de ratio voor de schulddekkingscapaciteit (DSCR) ligt nog steeds ruimschoots boven 1 wat volstaat om andere tegenvallers op te vangen (vertragingen, minder opbrengsten, minder verkeer, ...).

***Op basis van de huidige stand van zaken begroten we de projectgebonden risico's op 600 miljoen Euro. Indien 40 % van de deze risico's zouden optreden dan kunnen deze nog binnen het taakstellend budget opgevangen worden, indien ze allemaal optreden is er nog voldoende marge binnen het financieel model om deze op te vangen zonder de robuustheid van het financieel model in gevaar te brengen.***

- Voor risico's vreemd aan het project wordt bij optreden steeds een voorziening getroffen hetzij binnen de middelen van MOW , hetzij binnen andere Vlaamse middelen. Deze worden op jaarbasis vastgelegd bij de begrotingsopmaak en eventueel aangepast bij de begrotingsaanpassing. Op deze wijze worden de verschillende overheidsinstanties gestimuleerd om zeer zorgvuldig om te gaan met nieuwe richtlijnen, nieuwe wetgeving of andere initiatieven die het project zouden kunnen belasten en onbeheersbaar maken.

***Op dit ogenblik worden deze risico's in op 235 miljoen Euro geschat, 75 miljoen Euro zijn reeds opgetreden en voor 50 miljoen Euro werden al de nodige kredieten voorzien. Jaarlijks worden de opgetreden risico's en de verwachtingen financieel inzichtelijk gemaakt bij de begrotingsopmaak en worden de nodige vastleggingen gevraagd.***

- De kosten die gemaakt worden door BAM om het project te managen, te ontwerpen en te verzekeren , Kortom de werkingskosten om Oosterweel te kunnen bouwen worden gefinancierd via het financieel model en de beheersvergoeding.

***De werkingskosten voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding zijn voldoende afgedekt binnen het financieel model.***

***De extra werkingskosten omwille van de scope uitbreiding met de fase 1 leefbaarheidsprojecten (25% extra investering en een 3 jaar langere bouwtijd) worden niet afgedekt door het financieel model, hiervoor wordt een oplossing uitgewerkt in samenwerking met de Minister voor Financiën en Begroting en voorgelegd naar aanleiding van de budgetaanpassing 2021.***

- De financiering van het verkeers- en mobiliteitsmanagement verloopt vandaag als volgt:
  - de minder hinder maatregelen binnen het projectgebied worden binnen het taakstellend budget gefinancierd.

- De P+R projecten Merksem, Luchtbal worden gefinancierd door een reservering op de beheersvergoeding (8 miljoen Euro/ jaar tem. 2023)
- De P+R Linkeroever en de aanpassingen aan de traminfrastructuur worden gefinancierd met de retributie van de Liefkenshoektunnel ( excès bovenop wat voorzien was in het financieel model)
- De noodzakelijke minder hindermaatregelen in de brede regio en buiten de projectzone vallen nauw samen met het Ontwerp Routeplan 2030 , Lantis heeft voor de volgende aspecten een financiering gekregen:
  - Voor Linkeroever en Waasland een éénmalige dotatie voorzien in 2018 (VAK 3,780 miljoen Euro) ;
  - Voor de verkeersveiligheid een jaarlijks vastleggingskrediet van 5 miljoen Euro (Verkeersveiligheidsfonds);
  - Een jaarlijks vastleggingskrediet van 6,8 miljoen Euro ten behoeve van het toekomstverbond (VEK 3,89) (MBO-1MHH5RX-IS);
  - Relancemiddelen fiets t.b.v. 12 miljoen Euro in 2021.

***Deze middelen dekken verschillende investeringen af in knooppunten, fietsinfrastructuur en filestaartbeveiliging, maar laten een multimodale investeringsaanpak en exploitatiekosten van De Lijn, NMBS en deelsystemen grotendeels buiten beschouwing evenals het stimuleren van modal shift inzake goederenvervoer en sensibilisering voor de hele vervoerregio.***

- Gezien het relatief hoge aandeel in de bouwkosten van de werforganisatie en logistiek op rechteroever wordt geopteerd om de bouwopgave te verduurzamen ( meer te investeren in onderhoudsarm bouwen) waardoor de investeringskost stijgt maar de totale kost over de gehele levenscyclus daalt.

**Een deel van de OPEX voorzieningen worden hiervoor geactiveerd, in het financieel model werd voorlopig 106 miljoen Euro extra CAPEX naar voor getrokken zonder een noemenswaardige impact op de robuustheid. De verdere uitwerking en de exacte bepaling zal in 2022 geschieden in overleg met de aannemer.**

#### **Conclusie :**

- De budgetten voor de bouw van de Oosterweelverbinding zijn onder controle , tegenvallers kunnen gemanaged worden binnen het financieel model.
- Minder hinder buiten het projectgebied is momenteel ad hoc gefinancierd, we zijn van mening dat hiervoor een structurele oplossing moet gezocht worden gekoppeld aan het multimodale Routeplan 2030.
- Risico's categorie 4 die momenteel zijn opgetreden (wijziging AREI , PFOS, asbest, Corona) zijn onvoldoende gefinancierd. In de Begrotingsaanpassing van 2021 zullen we de vastlegging vragen voor opgetreden risico's.

### 3.2. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

In het financieel model Oosterweelverbinding werden volgende kosten opgenomen inzake exploitatie en onderhoud voor de ganse exploitatieperiode. Deze werden geraamd op basis van benchmarking en volstaan ruimschoots. In de volgende jaren worden deze kosten verder uitgedetailleerd (Lantis start met de voorbereiding van Assetmanagement nog dit jaar)

| Te financieren over exploitatie periode (2031-2080) | Financieringsbron | Totaal beschikbaar (excl. BTW prijspeil 2020) | Actuele Raming(excl. BTW prijspeil 2020) | Status |
|-----------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------|--------|
| Onderhoud tijdens de exploitatiefase                | Financieel Model  | 1.700.000.000                                 | 1.700.000.000                            |        |
| Life cycle costing tijdens de exploitatiefase       | Financieel Model  | 1.171.000.000                                 | 1.171.000.000                            |        |
| Werkingskosten tijdens de exploitatie fase          | Financieel Model  | 832.000.000                                   | 832.000.000                              |        |

### 3.3. Wat is de financieringswijze?

De financieringsbron werd telkens in de tabellen opgenomen, het financieel model (tolheffing) en dekt alle noodzakelijke kosten voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. De kosten voor minder hinder buiten het projectgebied en de leefbaarheidsprojecten zijn apart te financieren door de Vlaamse Overheid en eventueel betrokken derden.

Voor de financiering van de kosten voor opgetreden risico's vreemd aan het project (20risico categorie 4 in de tabel) dienen nog afspraken gemaakt te worden.

## 4. Projectmanagement

### 4.1. projecteigenaar

Lantis

### 4.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Royerssluis: Afdeling Maritieme Toegang

### 4.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Stad Antwerpen
- Gemeente Zwijndrecht
- Team Intendant en ontwerpteam
- Vervoerregio Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Agentschap wegen en verkeer (Antwerpen en Oost-Vlaanderen)
- De Lijn
- NMBS
- Infrabel
- Havenbedrijf Antwerpen
- Afdeling Maritieme Toegang
- Departement mobiliteit en openbare werken

- Departement Omgeving
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Ontroerend Erfgoed
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen
- Nutsmaatschappijen (Aquafin, Waterlink, Fluvius, Fluxys, Proximus, Telenet, DOW, Air Liquide)
- ...

## 5. Timing

### 5.1. start en einde der werken

| Onderdeel                                  | Uitvoerings-termijn |
|--------------------------------------------|---------------------|
| Linkeroever & Zwijndrecht                  | 2018-2025           |
| Scheldetunnel                              | 2020-2027           |
| Oosterweelknoop en renovatie Royerssluis   | 2021-2030           |
| Kanaaltunnels en R1 Noord                  | 2022-2030           |
| Verkeers- en tunneltechnische installaties | 2020-2030           |

## 6. Risicomanagement

### 1. Projectgebonden risico's

Voor de belangrijkste projectgebonden risico's worden de beheersmaatregelen systematisch in uitvoering gebracht en opgevolgd op hun effectiviteit. Daardoor zijn de projectgebonden risico's onder controle.

Daarnaast wordt steeds op basis van de risico-evaluaties een trade-off gemaakt om risico's met een hoge waarschijnlijkheid van optreden (> 50 %) en aanzienlijke mogelijke gevolgen al dan niet om te zetten naar scope (transfert van risico naar scope).

Gegeven het feit dat het gros van de projecten nog niet in uitvoering is gegaan en op basis van de uitgebreide risico-inventarisatie en getroffen beheersmaatregelen, ervaringsgegevens van andere projecten, is een risico provisie van 600 miljoen Euro wenselijk om het project te managen.

Binnen het taakstellend budget is momenteel nog 225 miljoen Euro beschikbaar, het saldo kan afgedekt worden binnen het financieel model, zodat we kunnen stellen dat we "in control" zijn en we over voldoende financiële middelen beschikken.

## 2. Risico's vreemd aan het project

- **Belangrijke historische verontreinigen:** de gekende vervuilingen zijn onder controle gebracht, de overeengekomen financiering loopt via het Vlaams Fonds voor Lasterdelging en de aan Lantis toegewezen relance middelen.
- **Covid 19:** Het uitbreken van de pandemie (de eerste golf) was een eerste test voor het samenwerkingsmodel op de werf, en de wendbaarheid. Het resultaat mag gezien worden, op de werf Linkeroever zijn we erin geslaagd om stilstand te voorkomen en hebben we zelfs de werken versneld. Om de impact van de volgende golven te beperken werden de nodige voorzorgsmaatregelen genomen (werken in bubbels, aangepast materieel , ...), deze kan niet volledig beheerst worden gezien de uitval van verschillende ploegen door ziekte of quarantaine.
- **Regelgeving, richtlijnen adviesinstanties:** De toepassing en wijziging van regelgeving, de voorwaarden uit de vergunningen, de wijziging van richtlijnen van de verschillende administraties over de jaren heen genereren risico's. Ettelijke honderden miljoenen werden reeds verwerkt in de raming en zijn dus ten laste genomen van het taakstellend budget. De beheersing van deze risico's tijdens de bouwperiode is een absolute must.
- **Vergunningenkader:** Het vergunningenkader is van essentieel belang. Het GRUP, de hoofdvergunning en de in voorbereiding hiervan goedgekeurde plan- en projectmilieueffectenrapporten dienen beschouwd te worden als de basisstructuur waarbinnen de Oosterweelverbinding dient gerealiseerd te worden. Een basisstructuur die tot stand is gekomen met maximale inspraak- en rechtsbeschermingsmogelijkheden voor alle betrokken stakeholders waaronder de adviserende instanties en het grote publiek.  
Het Omgevingsvergunningsdecreet laat toe om aansluitend vergunningsaanvragen in te dienen tijdens de uitvoeringsfase van het project. Deze vergunningsaanvragen vergen een gecoördineerde en snelle voorbereiding door Lantis en dito besluitvorming door het departement Omgeving en de betrokken adviesinstanties. Het is van belang om aansluitende vergunningsprocedures met gepaste snelheid te kunnen doorlopen.
- **Strategisch en structureel kader voor modal shift:** De Minder Hindermaatregelen die rechtstreeks voortspruiten uit de hinderinschatting maken deel uit van het mobiliteitsplan "Routeplan 2030" van de Vervoerregio Antwerpen.  
Dit strategisch plan geeft invulling aan de doelstelling van een ambitieuze modal split van 50/50 AMS. Het is van belang dat het strategisch en structureel kader voor realisatie van de modal shift geïmplementeerd wordt door de partijen (NMBS, De Lijn, AWV, stad en gemeenten...) die instaan voor uitvoering van de door het Routeplan benoemde projecten.
- **Draagvlak:** Breed draagvlak bij de ruime omgeving en specifiek bij de burgerbewegingen als partners van het Toekomstverbond is van belang voor de voortgang van de Oosterweelverbinding, ook als deze volledig in werf is. Om dit

draagvlak te behouden, zal er naast de Oosterweelverbinding ook ingezet moeten worden op voortgang van de andere pijlers van het Toekomstverbond.

Bijlage 5:  
Projectfiche Oosterweelverbinding onderbouw Rechteroever



## Uitvoeringsfase

### **Projectfiche: OOSTERWEELVERBINDING ONDERBOUW RECHTEROEVER**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Op 13 maart 2020 heeft de Vlaamse Regering beslist om de civieltechnische componenten van een aantal geselecteerde leefbaarheidsprojecten fase I samen met de Oosterweelverbinding door Lantis te laten uitvoeren.

De realisatie van een eerste fase leefbaarheidsprojecten is afhankelijk van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het grootste gedeelte van de geselecteerde projecten ligt in het projectgebied van Oosterweel op linker- en rechteroever. De civieltechnische componenten van de leefbaarheidsprojecten worden toegevoegd aan de Oosterweelverbinding omdat deze technisch onafscheidelijk zijn van het ontwerp en aanbesteed project Oosterweelverbinding. Dit proces resulteerde in het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” voor de Oosterweelverbinding, dat meteen ook rekening houdt met de geselecteerde eerste fase van leefbaarheidsprojecten en overkappingen in het projectgebied. Het laat de intendant en de stad Antwerpen toe om de ontwerp opdrachten voor de leefbaarheidsprojecten voor te bereiden in overleg met Lantis, burgerbewegingen en rechtstreeks betrokken stakeholders. De eerdere selectie van leefbaarheidsprojecten blijft daarbij gehandhaafd en zijn onlosmakelijk verbonden aan het project Oosterweelverbinding.

Voor volgende eerste fase leefbaarheidsprojecten die in 2018 door vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen werden geselecteerd, zal Lantis de onderbouw realiseren samen met de Oosterweelverbinding (ten bedrage van 915,5 miljoen euro (700 miljoen euro onderbouw RO, 105 miljoen euro bovenbouw RO en 110,5 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten LO) Deze projectfiche beperkt zich tot de onderbouw voor volgende 4 ringparken:

- Als onderbouw voor het Ringpark Noordkasteel;  
Met omgeving Oosterweelknoop – Noordkasteel als bovenbouw
- Als onderbouw voor het Ringpark Groenendaallaan;  
Met als bovenbouw:
  - Bermenlandschap R1-Noord
  - Verlaagde heraanleg R1 zone Groenendaallaan
  - Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts
  - Stationsomgeving Luchtbal
- Als onderbouw voor het Ringpark Lobroekdok;  
Met als bovenbouw:
  - Steenborgerweert-Merksem-Dam
  - Kap Sportpaleis
  - Bermenlandschap Albertkanaal
  - Waterpark - zonder verbindingsweg

- Als onderbouw voor het Ringpark het Schijn;  
Met als bovenbouw:
  - Waterpark – extra voor overkapping verbindingsweg
  - Bermenlandschap Schijnvalleipark + Kap Ter Lo-Deurne

Voor de bovenbouw van deze 4 ringparken op Rechteroever in de projectzone Oosterweelverbinding en voor Ringpark West op Linkeroever worden aparte projectfiches gemaakt.

## 2. Kostprijs en financiering

### 2.1. raming totale kostprijs:

Leefbaarheidsprojecten ondergrondse infrastructuur Rechteroever: 700.000.000 EUR (prijspeil 2019).

### 2.2. Wat is de financieringswijze?

In het kader van de afspraken die de Vlaamse Regering zal maken inzake de begroting of de meerjarenplanning zullen de nodige middelen vrijgemaakt worden om dat deel van de leefbaarheidsprojecten fase 1 die onlosmakelijk met de Oosterweelverbinding verbonden zijn toe te wijzen aan Lantis ten belope van 915,5 miljoen euro (700 miljoen euro onderbouw RO, 215,5 miljoen euro bovenbouw RO en leefbaarheidsprojecten LO).

Deze projecten worden binnen norm gefinancierd via een daartoe specifiek opgericht overkappingsfonds binnen het beleidsdomein MOW. Jaarlijks wordt dit fonds aangevuld met niet-benutte kredieten binnen het beleidsdomein MOW. De uitgaven zullen zich naar verwachting spreiden over een tijdsperiode van tien jaar, waardoor de nodige kredieten tijdig beschikbaar zullen zijn. Lantis zal jaarlijks in functie van haar cashflowprognose tijdig de nodige middelen voor de leefbaarheidsprojecten opvragen bij de begrotingsopmaak en werken met een meerjarenplanning.

Het uitgavenpatroon (en dus de ESR Impact) zal zich de komende jaren als volgt ontwikkelen:

| Prognose Leefbaarheidsprojecten onlosmakelijk verbonden met OWV |                    |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------|
| 2020                                                            | 12.726.000 euro*   |
| 2021                                                            | 15.000.000 euro    |
| 2022                                                            | 25.000.000 euro    |
| 2023                                                            | 30.000.000 euro    |
| 2024                                                            | 45.000.000 euro    |
| 2025-2030                                                       | 787.774.000 euro** |
| Totale uitgaven 2020-2030                                       | 915.500.000 euro   |

\*BA2020

\*\*Voorwerp van verdere detaillering

### **3. Projectmanagement**

#### **3.1. projecteigenaar**

Lantis

#### **3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)**

De Stad Antwerpen en de Intendant staan in voor het ontwerpproces van de bovenbouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever.

Lantis staat in voor de coördinatie met de onderbouw en de uitvoering van de werken van de onderbouw en de kostencontrole.

#### **3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)**

- Stad Antwerpen
- Team Intendant en aangestelde ontwerpteams
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Vervoerregio Antwerpen
- Burgerbewegingen
- ...

### **4. Timing**

De werken voor de onderbouw/leefbaarheidsprojecten die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding worden tegelijkertijd met de Oosterweelverbinding uitgevoerd en volgen deze planning (2021-2030).

### **5. Risicomanagement**

Het risicomanagement voor de onderbouw maakt deel uit van het risicomanagement voor de hele Oosterweelverbinding.



Bijlage 6:  
Projectfiche ringpark Groene Vesten



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Ringpark Groene Vesten**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Het Ringpark Groene Vesten is één van de zeven ringparken.

De projectcluster Ringpark Groene Vesten is een bundeling van volgende geselecteerde leefbaarheidsprojecten voor een budget van 78 miljoen euro (prijspeil 2017)

- Longitudinaal Ringpark (23 miljoen euro)
- Bermen van Knoop tot Lemanstraat (55 miljoen euro).

De projectcontour bevat de volledige ringruimte van gevel tot gevel tussen de binnen- en de buitenstad. De uiteinden worden begrensd door de Kolonel Silvertopstraat in het westen en het knooppunt Antwerpen-Oost/Tuinwijk Borgerhout (inbegrepen) in het oosten.

De ambitie voor het 'Ringpark Groene Vesten' is de realisatie van een ambitieus en verbindend grootstedelijk bermenpark in de ringzone dat:

- de geluidshinder en de luchtverontreiniging van de infrastructuur in de ringzone vermindert voor de achterliggende woonwijken en parken door middel van leefbaarheidsmaatregelen;
- veilige en royale fiets- en voetgangersverbindingen biedt in de langsrichting in de vorm van een ontvlecht ringfietspad en ringvoetpad en in de dwarsrichtingen;
- een aaneengesloten water- en energiesysteem draagt in functie van de achterliggende wijken;
- een ecologische verbinding vormt in de langsrichting en in de dwarsrichtingen;
- ingeschakeld wordt als recreatieve ruimte voor de buurt en stad.

Het toekomstbeeld voor de zuidelijke ringweg is een zo volledig mogelijke overkapping met daaronder een gescheiden verkeerssysteem van de E19 tot de E313. Het leefbaarheidsproject 'Ringpark Groene Vesten' heeft de bedoeling om in afwachting daarvan al belangrijke positieve leefbaarheidseffecten te genereren voor de naburige wijken door op de leefbaarheidsmaatregelen voor lucht- en geluid en door op de modal shift met het vernieuwde ringfietspad in te zetten.

Van januari tot augustus 2020 werd het conceptontwerp voor het Ringpark Groene Vesten opgemaakt.

In het najaar van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 wordt het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) uitgewerkt. Op het einde van de fase landschapsontwerp wordt een faseringsplan opgemaakt. In het faseringsplan wordt bepaald welke elementen van het project binnen het beschikbare uitvoeringsbudget gerealiseerd zullen worden, dit zijn de zogenaamde realiseerbare deelprojecten. Voor de realiseerbare deelprojecten wordt in 2021-2022 een voorontwerp en definitief ontwerp opgemaakt, eind 2022 start uitvoeringsdossier en aanbesteding. De uitvoering is voorzien voor begin 2024.

## 2. Kostprijs en financiering

### 2.1. Raming totale kostprijs:

Totaal taakstellend budget van 78 miljoen euro (prijspeil 2017) , dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

### 2.2. Gegunde opdrachten (dd. november 2020)

- Studieopdracht ontwerp – 4.954.028,14 euro inclusief 21% btw, inclusief 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten
- Technische studies en onderzoeken
  - Opgeleverde technische studies en onderzoeken, inclusief 21% btw:
    - terrestrische opmeting<sup>1</sup>: 422.718,29 euro
    - modellering luchtkwaliteit conceptontwerp: 16.896,63 euro
    - modellering geluidskwaliteit conceptontwerp: 29.741,80 euro
    - monitoring geluidsberm Borgerhout: 10.648,00 euro
  - Lopende technische studies en onderzoeken, inclusief 21% btw en inclusief 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten:
    - inventaris waardevol groen: 197.7951,99 euro
    - onderzoeksprogramma water (peilbuizen): 184.162,26 euro

### 2.3. Opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost: 50 miljoen euro exclusief btw (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het masterplanontwerp Over de ring anno medio 2018)
- studiekosten + werfopvolging (reële raming of gehanteerd %bouwkost voor ruwe raming)
  - Erelloon ontwerpers tot en met uitvoering<sup>2</sup>
    - Vaste gedeelten: 1.729.000,00 euro exclusief btw
    - Voorwaardelijke gedeelten: 1.852.500,00 euro exclusief btw
    - Coördinatie technische studies en onderzoeken: 140.535,04 euro exclusief btw
  - Technische studies: 4% van de bouwkost
    - 2.007.643,45 exclusief btw
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

### 2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijziging van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

<sup>1</sup> De opmeting van het projectgebied van Groene Vesten inclusief de snelweginfrastructuur van de R1 en ondergeschikte wegenis werd in samenwerking met Agentschap Wegen en Verkeer Afdeling Antwerpen in opdracht van AG VESPA uitgevoerd. Deze opdracht wordt voor 50% met stedelijke leefbaarheidsmiddelen vanuit project Ringpark Groene Vesten en voor 50% met stedelijke leefbaarheidsmiddelen van de ringstudie R1 Zuid bekostigd, beide delen bekostigd door de stad Antwerpen

<sup>2</sup> Raming op basis van offerte Groene Vesten, forfaitaire prijs voor landschapsontwerp en volgens barema KVIV I2 incl. kortingspercentage van 5% voor de overige gedeelten.

### 2.5. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de afspraken over de financiering van het eerste pakket van leefbaarheidsprojecten ten belope van 1,25 miljard euro. Hierbij dragen stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen samen 250 miljoen euro bij en het Vlaams Gewest 1 miljard via de Overkappingsruiter.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement van 107,5 mio euro te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende legislatuur (en meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2020 werd 1.060.000,00 euro opgevraagd en in 2021 wordt een prognose van 1.980.000,00 euro voorzien
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid):
  - Ontwerpopdracht: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
  - Technische studies en onderzoeken: overheidsopdracht voor een aanneming van werken en diensten
    - Terrestrische opmeting: raamovereenkomst landmeterspool;
    - Lucht- en geluid: raamovereenkomst MOW, bestek 1M2B5C-20-001 (lucht) en 1M2B5C-20-002 (geluid)
    - Onderzoeksprogramma water (peilbuizen): in opdracht van Aquafin, raamovereenkomst Aquafin;
    - Inventaris waardevol groen:
      - inventarisatie waardevol groen, werken gegund als Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten
      - inventarisatie flora en fauna van natuurgebied Wolvenberg, werken gegund zonder voorafgaande bekendmaking onder aanvaarde factuur

## 3. Projectmanagement

### 3.1. Projecteigenaar

Projectregie: stad Antwerpen. (projectleiding: AG VESPA<sup>3</sup> (t.e.m. voorontwerp))

Partner overheid in projectteam: Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen.

Deelproject<sup>4</sup> – Park Brialmont Fase 2 – AG VESPA in samenwerking met de stad Antwerpen en district Berchem.

### 3.2. Andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Agentschap Natuur en Bos

<sup>3</sup> autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten (AG VESPA) - stad Antwerpen

<sup>4</sup> Het project Park Brialmont fase 2 werd gegund als een Wenselijk Deelproject binnen de ontwerpoperdracht Ringpark Groene Vesten, het project wordt gerealiseerd buiten het budget van de leefbaarheidsprojecten, met middelen van de stad Antwerpen en het district Berchem.

- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin
- Natuurpunt Antwerpen stad
- Provincie Antwerpen
- Vervoersregio Antwerpen (MOW)
- Burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, StratenGeneraal)
- Infrabel
- Private actoren
- Districten

#### **4. Timing**

- Ontwerpopdracht: januari 2020
  - Gunning en aanvangsbevel: januari 2020
  - Conceptontwerp: opgeleverd – kennisname college van 9 november 2020
  - Landschapontwerp: september 2020 tot maart 2021
  - Voorontwerp tot uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning: van 2021 tot 2023
- Uitvoering werken – start voorzien begin 2024, uitvoering geraamd op 5 jaar.

Verdere planning van dit project is nader te bepalen.

#### **5. Risicomanagement**

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Bijlage 7:  
Projectfiche ringpark Groenendaal



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Ringpark Groenendaal**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Het ringpark Groenendaal vormt één van de zeven Ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Het ringpark Groenendaal omvat volgende geselecteerde leefbaarheidsprojecten:

- Bermenlandschap langs verlaagd R1 Noord (35 miljoen euro)
- Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts (35 miljoen euro)
- Overkapping stationsomgeving Luchtbal (298 miljoen euro)
- Verlaagde heraanleg R1 zone Luchtbal/Groenendaallaan (70 miljoen euro)

De afbraak van het viaduct van Merksem, het ondergronds brengen van de snelweg en het overkappen van de op en afritten ter hoogte van Groenendaallaan landschapsproject creëert een nieuwe publieke ruimte: een verbindend grootstedelijk park met een grote groene overkapping t.h.v. station Luchtbal.

De bermen en overkapping zorgen voor de ecologische connectiviteit tussen de Schijnvallei en de Oude Landen, vlotte en veilige fietsverbindingen tussen stadswijken, een verbeterde leefomgeving voor de bewoners langs de R1 noord, een centrale ontmoetingsplek tussen Luchtbal en Merksem, een levendige plek en dit door middel van de realisatie van een park op en rond de overkapping van de Ring en de kanaaltunnels, tussen Albertkanaal en de op en afritten ter hoogte van de Groenendaallaan alsook langs de sleuf tot aan de Masurebrug.

Het ontwerp voor het Ringpark werd net opgestart. In een eerste fase zal een visienota opgemaakt worden over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig wordt een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.'

De realisatie van het project Ringpark Groenendaal is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) dienen nog optimaal afgestemd te worden wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten. De afstemming gebeurt door middel van ontwerpend onderhandelen tijdens de opmaak van het voorontwerp Ringpark Groenendaal.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen tussen de huidige op- en afrit, Winterling en de Groenendaallaan, zodat er kwalitatieve en levendige randen ontstaan aan deze zijde van het park. Dit wordt verder opgenomen binnen de hoederentiteit.

Het voorontwerp wordt afgerond tegen najaar 2021. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone vallen zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

## **2. Kostprijs en financiering ringpark (exclusief onderbouw)**

### **2.1 Raming totale kostprijs:**

Totaal richtbudget van 93 miljoen euro (prijspeil 2017) dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW en incl. 18 mio euro voor de casco van de stadsserre

### **2.2 Gegunde opdrachten (anno eind 2020)**

Studieopdracht ontwerp 4.271.212,28 euro inclusief btw en inclusief 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten

### **2.3 opsplitsing kostprijs**

- bouwkost 50.500.000 euro (incl. 1.500.000 euro voor nog te verwerven percelen en 1.500.000 euro deelproject <sup>2</sup>) (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het masterplanontwerp Over de ring anno medio 2018, prijspeil 2017)
- studiekosten + werfopvolging
  - Erelon ontwerpers tot en met uitvoering<sup>1</sup>
    - Vaste gedeelten: 809.000 euro
    - Voorwaardelijke gedeelten: 2.258.625 euro
    - Coördinatieopdracht technische studies: 141.400 euro
  - Technische studies: 4% van de bouwkost: 1.878.600 euro
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%
- stadsserre: bouwkost (anno medio 2018) 12.000.000 euro + 10% erelonen, 15% onvoorziene zaken en 21 BTW te voorzien

### **2.4 kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud,...**

Deze kosten dienen nog begroot te worden na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

### **2.5 Wat is de financieringswijze?**

- Dit project wordt gefinancierd conform de afspraken over de financiering van het eerste pakket van leefbaarheidsprojecten ten belope van 1,25 miljard euro. Hierbij dragen stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen samen 250 miljoen euro bij en het Vlaams Gewest 1 miljard via de Overkappingsruiter.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement van 107,5 mio euro te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende legislatuur (en meerjarenplanning) opgenomen worden.

<sup>1</sup> Studiekosten deelproject onderdoorgang inbegrepen

- In 2020 werd 89.731,58 euro opgevraagd en in 2021 wordt een prognose van 1.748.786,93 euro voorzien
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid)
  - Ontwerpopdracht; overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399

### 3. Projectmanagement

#### 3.1. projecteigenaar

Stad Antwerpen

Lantis

- Deelproject\_ stadsserre\_ AG Vespa  
Dit project behelst de studie en uitvoering van de stadsserre gesitueerd in het zuiden van het park rond de opening van de R1. Hiervoor wordt leefbaarheidsbudget voorzien van 18.367.800 euro (bouwkost, 10% studies en 15% onvoorziene kosten en 21% BTW)
- Deelproject\_extra onderdoorgang sporen station Luchtbal\_stad Antwerpen  
Dit project behelst de studie en de uitvoering van een extra onderdoorgang onder de spoorwegconstructie in de omgeving van station Luchtbal. Hiervoor werd door stad Antwerpen een uitvoeringsbudget voorzien van 1.500.000 euro. (excl. BTW). De ontwerpopdracht is mee ingekanteld in de opdracht voor het ontwerpteam

#### 3.2. Andere betrokkene:

Agentschap wegen en verkeer, Provincie, burgerbewegingen, private actoren, Aquafin, Natuurpunt, ANB, vervoersregio Antwerpen, De Lijn, woonhaven, NMBS, districten

### 4. Timing

- |                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| • Gunning studieopdracht            | September 2020 |
| • Aanvangsbevel visie + voorontwerp | September 2020 |
| • Oplevering visie + voorontwerp    | Oktober 2021   |

Globale doorkijk:

|                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| Looptijd werf Lantis            | 2021-2030          |
| • Herwerkte projectdefinitie RP | 2026 (inschatting) |
| • Definitief ontwerp RP         | 2027 (inschatting) |
| • Vergunning                    | 2027 (inschatting) |
| • Uitvoering                    | 2028 (inschatting) |
| • Oplevering                    | 2030 (inschatting) |

*De planning van dit project is nader te bepalen vanaf 2022, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.*

## **5. Risicomanagement**

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Bijlage 8:  
Projectfiche ringpark Het Schijn  
(bovenbouw Oosterweelverbinding)



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Ringpark Het Schijn (bovenbouw Oosterweelverbinding)**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Ringpark Het Schijn vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Het project Ringpark Het Schijn omvat de volgende geselecteerde leefbaarheidsprojecten

- Waterpark – gedeeltelijk (63 miljoen euro)
- Bermenlandschap Schijnvallei + Kap Ter Lo-Deurne (122 miljoen euro).

Ringpark Het Schijn omvat het ontwerp en realisatie van een landschapspark aan de oostzijde van de R1 vanaf de Schijnpoortweg tot aan de Turnhoutsebaan en omvat een overkapping ter hoogte van Hof Ter Lo. De ruwbouw van de overkapping wordt door Lantis opgenomen in de infrastructuurwerken Oosterweelverbinding Rechteroever.

De realisatie van het project Ringpark Het Schijn is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het ringpark) dienen nog optimaal afgestemd te worden wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten. De afstemming gebeurt door middel van ontwerpend onderhandelen tijdens de opmaak van het voorontwerp Ringpark Het Schijn.

Het ontwerpproces voor het Ringpark werd opgestart in september 2020. In een eerste fase zal een visienota opgemaakt worden over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken (het 'studiegebied'), gelijktijdig wordt een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour'.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van de terreinen ten westen en ten (zuid)oosten van de overkapping zodat een goede aansluiting kan gegarandeerd worden. Deze mogelijkheid van uitbreiding is voorzien in de ontwerpopdracht en in de kostenraming.

Het voorontwerp wordt afgerond tegen najaar 2021. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone vallen zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

#### **2. Kostprijs en financiering Ringpark (excl. onderbouw)**

##### **2.1. raming totale kostprijs**

Totaal richtbudget: 53,4 miljoen euro (prijspeil 2017), dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

##### **2.2. gegunde opdrachten**

Studieopdracht ontwerp — 2.972.250,77 euro (anno eind 2020), inclusief 21% btw en 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten.

### 2.3. Opsplitsing kostprijs:

- Bouwkost — 34,9 miljoen euro, inclusief 5,2 miljoen euro voor obstakel-vrijgemaakte percelen (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het masterplanontwerp Over de ring anno medio 2018)
- Studiekosten en werfopvolging:
  - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering:
    - 457.755,99 euro voor vaste gedeeltes;
    - 1.663.060,00 euro voor voorwaardelijke gedeeltes; en
    - 112.280,00 euro voor coördinatie technische studies.
  - Technische studies — 1.298.280,00 € (4% van de bouwkost).
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

### 2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

### 2.5. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de afspraken over de financiering van het eerste pakket van leefbaarheidsprojecten ten belope van 1,25 miljard euro. Hierbij dragen stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen samen 250 miljoen euro bij en het Vlaams Gewest 1 miljard via de Overkappingsruiter.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement van 107,5 mio euro te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende legislatuur (en meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2020 werd 0,00 euro opgevraagd en in 2021 wordt een prognose van 1.107.802,50 euro voorzien
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid):
  - Ontwerpopdracht — overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399.

## 3. Projectmanagement

### 3.1. projecteigenaar

- Stad Antwerpen (AG VESPA)
- Lantis

### 3.2. andere betrokkenen

- Agentschap Wegen en Verkeer
- Agentschap Natuur en Bos

- Natuurpunt Schijnvallei
- VMM
- De Lijn
- Aquafin en Waterlink
- Provincie Antwerpen
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen
- Vervoersregio Antwerpen (MOW)
- Private actoren
- districten

#### 4. Timing

|                                                  |                                       |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------|
| september 2020                                   | gunning ontwerpopdracht               |
| oktober 2020                                     | start voorontwerp (aanvangsbevel op ) |
| oktober 2021                                     | oplevering voorontwerp                |
| <i>tijdsprong — werken onderbouw door Lantis</i> |                                       |
| 2026 (inschatting)                               | definitief ontwerp                    |
| 2026 (inschatting)                               | aanbesteding                          |
| 2026 (inschatting)                               | start aanleg                          |
| 2030*                                            | ingebruikname Ringpark                |

\*Een versnelde en gedeeltelijk ingebruikname van het Ringpark voor 2030 is mogelijk, maar deze fasering is nog nader te bepalen.

*De planning van dit project is nader te bepalen vanaf 2022, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.*

#### 5. Risicomanagement

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt



Bijlage 9:  
Projectfiche ringpark Lobroekdok



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Ringpark Lobroekdok**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Het Ringpark Lobroekdok vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding..

De afbraak van het viaduct van Merksem en het ondergronds brengen van de snelweg biedt een unieke kans om met een uitgestrekt waterrijk park de omliggende wijken met elkaar te verbinden. Het waterlandschap van het Ringpark Lobroekdok creëert nieuwe mogelijkheden voor recreatie, ontspanning en ecologie in de stad en de omliggende wijken.

Het Ringpark Lobroekdok omvat volgende geselecteerde leefbaarheidsprojecten:

- Steenborgerweert - Merksem – Dam (15 miljoen euro)
- Kap Sportpaleis (147 miljoen euro)
- Bermenlandschap Albertkanaal (6 miljoen euro)

Het project Ringpark Lobroekdok omvat het ontwerp en realisatie van dit metropolitaan waterlandschap vanaf Schijnpoot tot achter de spoorwegbruggen over het Albertkanaal, met overkappingen ter hoogte van de wijk Dam en ter hoogte van het Sportpaleis

De onderbouw van de overkappingen wordt door Lantis opgenomen in de infrastructuurwerken Oosterweelverbinding Rechteroever.

Het ontwerp voor het Ringpark werd net opgestart. In een eerste fase zal een visienota opgemaakt worden over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken (het 'studiegebied'), gelijktijdig wordt een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour'.

De realisatie van het project Ringpark Het Schijn is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) dienen nog optimaal afgestemd te worden wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten. De afstemming gebeurt door middel van ontwerpend onderhandelen tijdens de opmaak van het voorontwerp Ringpark Het Schijn.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen in de driehoek sportpaleis om de connectie met de bocht van het Albertkanaal enerzijds en met de wijk Kronenbrug anderzijds, op een goede manier te maken. Deze mogelijkheid van uitbreiding is voorzien in de ontwerpopdracht en in de kostenraming.

Het voorontwerp wordt afgerond tegen najaar 2021. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone vallen (bijv. IJzerlaanpark) zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden

## **2. Kostprijs en financiering Ringpark Lobroekdok (excl. onderbouw)**

### **2.1. raming totale kostprijs:**

- totaal richtbudget 90 mio euro (prijspeil 2020), dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

### **2.2. gegunde opdrachten (anno eind 2020)**

- Studieopdracht ontwerp: 4.792.404,84 € inclusief btw en incl. 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten

### **2.3. opsplitsing kostprijs:**

- bouwkost (anno medio 2018): 58,7 mio euro (incl. 1,6 mio euro obstakelvrij gemaakte percelen) (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het masterplanontwerp Over de ring anno medio 2018)
- studiekosten + werfopvolging: (prijspeil 2018/2020)
  - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering
    - Vaste gedeeltes: 894.177,69 €
    - Voorwaardelijke gedeeltes: 2.542.067,00 €
    - Coördinatie Technische studies: 164.360,00 €
  - Technische studies: 4% van de bouwkost: 2.183.640 €
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

### **2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...**

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

### **2.5. Wat is de financieringswijze?**

- Dit project wordt gefinancierd conform de afspraken over de financiering van het eerste pakket van leefbaarheidsprojecten ten belope van 1,25 miljard euro. Hierbij dragen stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen samen 250 miljoen euro bij en het Vlaams Gewest 1 miljard via de Overkappingsruiter.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement van 107,5 mio euro te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende legislatuur (en meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2020 werd 0,00 euro opgevraagd en in 2021 wordt een prognose van 1.981.631,24 euro voorzien
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht

- Ontwerpopdracht: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399

### **3. Projectmanagement**

#### **3.1. projecteigenaar**

Stad Antwerpen (AG VESPA)

Lantis

#### **3.2. andere betrokkenen**

- Agentschap Wegen en Verkeer
- VMM
- De Vlaamse Waterweg
- Aquafin
- Kanaalkant
- POM Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Private actoren
- Districten

### **4. Timing**

- |                                                          |                    |
|----------------------------------------------------------|--------------------|
| • Gunning studieopdracht                                 | September 2020     |
| • Aanvangsbevel visie + voorontwerp                      | Oktober 2020       |
| • Oplevering visie + voorontwerp                         | Oktober 2021       |
| • Start werken Oosterweel verbinding (inschatting)       | Medio 2022         |
| • Definitief ontwerp Ringpark Lobroekdok                 | 2026 (inschatting) |
| • Omgevingsvergunning Ringpark Lobroekdok                | 2027 (inschatting) |
| • Realisatie Ringpark Lobroekdok (inschatting)           | 2028 -2029         |
| • Oplevering Oosterweelverbinding en Ringpark Lobroekdok | 2030 (inschatting) |

*De planning van dit project is nader te bepalen vanaf 2022, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.*

### **5. Risicomanagement**

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt



Bijlage 10:  
Projectfiche ringpark Noordkasteel



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: RINGPARK NOORDKASTEEL**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Ringpark Noordkasteel vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Dit project is opgedeeld in een gedeelte onderbouw<sup>1</sup> en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een apart projectfiche opgemaakt.

Ringpark Noordkasteel werkt verder op het gekozen leefbaarheidsproject 'Oosterweelknoop/Noordkasteel' (projectbudget van 14 miljoen euro in 2018) en op het ontwerp zoals het in de loop van 2018 en 2019 verder is uitgetekend door de betrokken Vlaamse en stedelijke overheden, de burgerbewegingen en de haven van Antwerpen. Door optimalisatie van het infrastructuurontwerp voor de Oosterweelknoop werd het mogelijk om een groter deel te overkappen. Hierdoor komt er een aanzienlijk stuk park op de overkapping bij dat ingericht moet worden. Het gevolg hiervan is dat het oorspronkelijke budget (waarin geen bijkomende overkapping was opgenomen) onvoldoende is voor de realisatie van dit ringpark en wordt opgetrokken naar een richtbudget van 49 miljoen euro.

Het ontwerpteam staat in voor de bovengrondse inrichting op en langs de nieuwe infrastructuur en overkapping.

In de eerste fase staan ze in voor de opmaak van een visienota voor het studiegebied en de opmaak van het voorontwerp voor de projectcontour. Het voorontwerp wordt afgerond tegen najaar 2021.

De realisatie van het project Ringpark Noordkasteel is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) dienen nog optimaal afgestemd te worden wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten. De afstemming gebeurt door middel van ontwerpend onderhandelen tijdens de opmaak van het voorontwerp.

De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone vallen zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

---

<sup>1</sup> De Oosterweelverbinding voorziet een nieuw op- en afrittencomplex in de vorm van een paperclip aan het Noordkasteel: de Oosterweelknoop. Door de knoop deels te overkappen, komt er ruimte voor een ecologisch park. De ruwbouw van de overkapping wordt door Lantis opgenomen in de infrastructuurwerken Oosterweelverbinding Rechtoever.

## **2. Kostprijs en financiering Ringpark (excl. onderbouw)**

### **2.1. raming totale kostprijs:**

totaal taakstellend budget: 49 miljoen euro (prijspeil 2017), dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

### **2.2. gegunde opdrachten (anno eind 2020):**

studieopdracht ontwerp: 2.565.391,9 euro incl. btw en incl. 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten

### **2.3. opsplitsing kostprijs:**

- bouwkost: 31,9 miljoen euro (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het scrumontwerp anno eind 2018, prijspeil 2017)
- studiekosten + werfopvolging (reële raming of gehanteerd %bouwkost voor ruwe raming)
  - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering<sup>2</sup>
    - Vaste gedeeltes: 474.371,90 euro
    - Voorwaardelijke gedeeltes: 1.363.725,00 euro
    - Coördinatie technische studies: 89.320,00 euro
  - Technische studies: 4% van de bouwkost: 1.186.680,00 euro
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

### **2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...**

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

### **2.5. Wat is de financieringswijze?**

- Dit project wordt gefinancierd conform de afspraken over de financiering van het eerste pakket van leefbaarheidsprojecten ten belope van 1,25 miljard euro. Hierbij dragen stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen samen 250 miljoen euro bij en het Vlaams Gewest 1 miljard via de Overkappingsruiter.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement van 107,5 mio euro te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende legislatuur (en meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2020 werd 0,00 euro opgevraagd en in 2021 wordt een prognose van 1.258.402,15 euro voorzien
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid)

---

<sup>2</sup> Raming op basis van offerte ontwerpteam, forfaitaire prijs voor landschapsonwerp en volgens barema KVIV I2 incl. kortingspercentage van 5% voor de overige gedeeltes.

- Ontwerpopdracht: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399

### 3. Projectmanagement

#### 3.1. projecteigenaar

Stad Antwerpen

Lantis

#### 3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Lantis staat in voor de onderbouw

#### 3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Departement Omgeving
- Vervoerregio
- Provincie Antwerpen
- Agentschap wegen en verkeer
- Departement mobiliteit en openbare werken: Afdeling Maritieme Toegang
- De Vlaamse Waterweg
- Havenbedrijf Antwerpen
- De Lijn
- Agentschap Natuur en Bos
- Natuurpunt
- Vlaamse Milieu Maatschappij
- Hogere Zeevaartschool
- Antwerps Zeilcentrum Noordkasteel
- Infrabel
- Burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, StRaten-Generaal)
- Private actoren
- Districten

### 4. Timing

|                |                                               |
|----------------|-----------------------------------------------|
| september 2020 | gunning studieopdracht                        |
| oktober 2020   | aanvangsbevel + start voorontwerp             |
| oktober 2021   | oplevering visie en voorontwerp               |
| 2025           | start opmaak definitief ontwerp (inschatting) |
| 2026           | oplevering definitief ontwerp (inschatting)   |
| 2027           | start uitvoering (inschatting)                |
| 2030           | oplevering uitvoering (inschatting)           |

*De planning van dit project is nader te bepalen vanaf 2022, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.*

## **5. Risicomanagement**

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Bijlage 11:  
Projectfiche ringpark West



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Ringpark West**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

De projectcluster 'Ringpark West' groepeer 3 leefbaarheidsprojecten op de linkeroever die zowel op het grondgebied van de stad Antwerpen als dat van de gemeente Zwijndrecht gerealiseerd zullen worden:

- Voltooien fietsnetwerk
- Stille Bermen Zwijndrecht
- Stille Bermen Linkeroever

Kort samengevat streven we naar de realisatie van een ambitieus en verbindend grootstedelijk ringpark West dat:

- de geluidshinder en de luchtverontreiniging van de infrastructuur in de ringzone en rond de aansluitende snelwegen in het projectgebied vermindert voor de achterliggende woonwijken en parken door middel van groundbermen, geluidsschermen, vegetatie en andere maatregelen;
- de ring rond en helder leesbaar maakt voor fietsers, in de vorm van een regionale ringfiets snelweg die aansluit op de nieuwe Scheldebrug en Scheldetunnel;
- daarnaast ook andere functionele, veilige en royale fiets- en voetgangersverbindingen biedt in alle richtingen;
- een ecologische verbinding vormt langs, over en onder de snelwegen door – en zo de grote natuurparken die doorsneden en gefragmenteerd worden door infrastructuur terug tot één groot landschap aan elkaar breit, voor mens, dier en natuur.

Volgend op de projectdefinitie voor Ringpark West van november 2019, werd in januari 2020 gestart met de uitwerking van de scope voor het Ringpark West tot voorontwerpniveau. In een parallel spoor wordt onderzocht wel onderdelen van de scope (werkpakketten) geïntegreerd moeten worden in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

## 2. Kostprijs en financiering

### 2.1. raming totale kostprijs:

Het totale taakstellende budget voor deze drie leefbaarheidsprojecten bedraagt 110,5 miljoen € (prijspeil 2017). Bij opmaak van de projectdefinitie bedroeg de totale geraamde kostprijs 124,6 miljoen euro. Deze kostenraming werd opgemaakt conform SSK-systematiek, met een probabilistische P50-waarde, waarbij de directe benoemde bouwkosten werden bepaald op basis van het referentieontwerp bij de projectdefinitie. De SSK-ophoogfactor werd in de projectdefinitie vastgelegd op 2,19 en is samengesteld volgens overzicht in bijlage 1, inclusief risicopercentsages voor 'Niet benoemde objectrisico's bouwkosten' (5%) en 'Niet benoemde objectrisico's overige bijkomende kosten' (1%). Ook de 5% toeslag in de start is bedoeld als risicoprovisie.

### 2.2. opsplitsing budget:

Teneinde een eenduidig budgettair kader te scheppen voor de budgetbewaking in de fase 'value engineering' van het voorontwerp wordt het budget als volgt uitgesplitst in vaste kosten en plafondbedragen.

| Budget                                               | Incl. BTW               |
|------------------------------------------------------|-------------------------|
| Budget LBP 'Voltooien fietsnetwerk'                  | € 35 000 000,00         |
| Budget LBP 'Stille bermen Zwijndrecht + Linkeroever' | € 75 500 000,00         |
| <b>Totaal budget LBP 'Ringpark West'</b>             | <b>€ 110 500 000,00</b> |

| Vaste kosten                   | Incl. BTW              |
|--------------------------------|------------------------|
| Studiekosten                   | € 1 580 000,00         |
| Grondverwervingskosten         | € 2 500 000,00         |
| Werkpakket E17 Noord (VTW0009) | € 18 137 789,90        |
| <b>Totaal vaste kosten</b>     | <b>€ 22 217 789,90</b> |

| Budget na vaste kosten               | Incl. BTW              |
|--------------------------------------|------------------------|
| Totaal budget LBP 'Ringpark West'    | € 110 500 000,00       |
| Totaal vaste kosten                  | -€ 22 217 789,90       |
| <b>Totaal budget na vaste kosten</b> | <b>€ 88 282 210,10</b> |

| Overzicht plafond bedragen                  | Incl. BTW              | Excl. BTW              |
|---------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Werkpakket E34                              | € 10 304 677,87        | € 8 516 262,70         |
| Werkpakket E17 Zuid                         | € 15 872 526,96        | € 13 117 790,88        |
| Werkpakket Knoop Sint-Anna                  | € 30 395 293,32        | € 25 120 077,12        |
| Werkpakket Knoop Antwerpen West             | € 31 478 216,75        | € 26 015 055,16        |
| Werkpakket Middenvijver                     | € 231 495,20           | € 191 318,34           |
| <b>Totaal plafondbedragen Ringpark West</b> | <b>€ 88 282 210,10</b> | <b>€ 72 960 504,21</b> |

Onder de vaste kosten worden verstaan:

- de studiekosten ten laste van het leefbaarheidsbudget, t.t.z. :
  - de opdrachten ten laste van ontwerpteam West i.k.v. de opmaak van het voorontwerp Ringpark West

- de opdrachten van UGent in kader van de geluidsmodellering (binnen het raamcontract 'Geluid' van Departement MOW).
- de grondverwervingskosten voor verwerving van de percelen in kader van het bermenlandschap Burcht en de nieuwe lokale fietsbrug over de E17 (= werkpakket E17 zuid). Op basis van de bodemattesten van OVAM worden geen te saneren bodemverontreinigingen gemeld.
- de uitvoeringskosten voor reeds toegewezen opdrachten. In voorkomend geval werd het werkpakket E17 Noord (geluidsschermen in uitvoering) reeds contractueel opgenomen in de scope van de opdrachtnemer voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

Na aftrek van de vaste kosten wordt het resterende budget onderverdeeld in plafondbedragen voor de nog te realiseren werkpakketten teneinde een eenduidig budgettair kader vast te leggen voor de deelfase 'Value Engineering' als onderdeel van het voorontwerptraject.

Tijdens de lopende voorontwerpfase (einddatum: april 2021) wordt per werkpakket een nieuwe kostenraming van de direct benoemde bouwkosten gemaakt. Gelijktijdig wordt ook de SSK-ophoogfactor bijgesteld, in functie van de detailgraad van het betreffende werkpakket.

De totale raming per werkpakket wordt daarna afgezet tegen het plafondbedrag; pas wanneer de raming onder het plafondbedrag blijft, kan de deelfase 'Value Engineering' voor dat werkpakket afgesloten worden.

### 2.3. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

### 2.4. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd via een daartoe specifiek opgericht overkappingsfonds binnen het departement MOW cfr. de nota aan de VR n.a.v. de indiening van de omgevingsvergunning door Lantis voor de Oosterweelverbinding met inbegrip van de leefbaarheidsprojecten (VR 2020 1303 doc. 0224/1). Lantis zal jaarlijks een geactualiseerde raming van de noodzakelijke middelen voor de leefbaarheidsprojecten zoals Ringpark West voorleggen bij de begrotingsopmaak.
- In 2020 werd 12,7 mio EUR opgevraagd en in 2021 wordt een prognose voorzien van 15 mio EUR.
- Type overheidsopdrachten 'studies':
  - Ontwerpopdrachten team West: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdrachten (geplaatst door Lantis) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
  - Geluidsmodellering UGent: overheidsopdrachten en voor een aanneming van diensten, deelopdrachten (geplaatst door Lantis) binnen het raamcontract

voor adviesverlening inzake geluid in het kader van het Toekomstverbond Antwerpen

- Type overheidsopdrachten ‘uitvoering’:
  - Onderhandelingsprocedure met bekendmaking, ofwel als contractuele wijziging binnen het project ‘Infrastructuurwerken Linkeroever’ voor werkpakketten die technisch onlosmakelijk verbonden zijn met de hoofdwerken dan wel een afzonderlijke aanbestedingsprocedure voor de werkpakketten die technisch wel afgezonderd kunnen worden.

### **3. Projectmanagement**

#### **3.1. projecteigenaar**

Lantis

#### **3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)**

Niet van toepassing

#### **3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)**

- Stad Antwerpen
- Gemeente Zwijndrecht
- Team Intendant
- Departement Omgeving
- Vervoerregio Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Fietsberaad
- Agentschap wegen en verkeer (Antwerpen en Oost-Vlaanderen)
- Departement mobiliteit en openbare werken
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Ontroerend Erfgoed
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen (Ademloos, stRaten-generaal, Ringland)
- Nutsmaatschappijen (Aquafin, Waterlink, Fluvius, Fluxys, Proximus, Telenet, DOW, Air Liquide)

### **4. Timing**

Voorontwerpfase: januari 2020 t.e.m. april 2021

Vergunningsfase:

- Werkpakket E34: indiening OVA in maart 2021
- Werkpakket Middenvijver: indiening OVA in april 2021
- Werkpakket KAW & KSA: indiening OVA augustus 2021
- Werkpakket E17 zuid; indiening OVA augustus 2022

Uitvoeringfase:

- Parallel aan het voorontwerptraject wordt onderzocht op welk moment de technisch onlosmakelijke werkpakketten kunnen geïntegreerd worden in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.
- Conform de projectdefinitie wordt er naar gestreefd om alle onderdelen van het Ringpark West gelijktijdig uit te voeren met de uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. Uiterlijk in december 2026 moet alle onderdelen van het Ringpark West gerealiseerd zijn.

## 5. Risicomanagement

Ter onderbouwing van de risicopercentages opgenomen in de SSK-ophoogfactor wordt een risicodossier Ringpark West (inclusief beheersmaatregelen) bijgehouden. Op de stuurgroep ‘Leefbaarheidsprojecten en Minder Hinder Linkeroever’ worden periodiek de top 5 risico’s toegelicht. Zoals besproken op de stuurgroep van 4 december 2020:

- Interactie met lopende uitvoering IWLO.  
Het tijdsvenster om technisch onlosmakelijke werkpakketten van het Ringpark West te integreren in de lopende uitvoering IWLO kan niet benut worden waardoor faalkosten ontstaan.
- Draagvlak.  
Uit de ateliersessies in kader van Ringpark West komt duidelijk naar voor dat de stakeholders duidelijkheid wensen over de beheersovereenkomsten en onderhoudskosten in kader van Ringpark West en project IWLO. Het finaliseren van de klanteneisen kan niet afgerond worden zolang er geen goedgekeurde uitvoeringsovereenkomst met alle betreffende stakeholders zijn.
- Wijzigingen in beleid/ontwerprichtlijnen/klanteneisen.  
Wijzigend beleid uit overkoepelende beleidsstudies (bv. studie Groenpool Linkeroever van ANB), nieuwe ontwerprichtlijnen (bv. aangepaste ontwerprichtlijnen uit nieuwe versie fietsvademecum) of wijzigende klanteneisen vanuit de beheersovereenkomsten doen onvoorziene kosten ontstaan.
- Boscompensatie als vergunningsvoorwaarde uit stedenbouwkundige vergunning IWLO.  
Het Wijzigingsbesluit dat een afwijking van deze vergunningsvoorwaarden mogelijk maakt is afgeleverd. In die zin is dit risico beheerst.
- Wijzigend ontwerp fietsbrug Schelde.  
De uitkomst van de variantenstudie voor de nieuwe Scheldefietsbrug is nog niet bekend. Afhankelijk van de ontwerpkeuze kan er impact zijn op de ontwerpoplossingen in kader van Ringpark West.

## BIJLAGE 1 – Bepaling ophoogfactor SSK ikv projectdefinitie Ringpark West

| code post                                    | omschrijving post                                   | hoeveelheid  | eenheid              | prijs    | totaal       |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------|----------------------|----------|--------------|
| 97                                           |                                                     |              |                      |          |              |
| <b>INVESTERINGSKOSTEN</b>                    |                                                     |              |                      |          |              |
| <b>Benoemde directe bouwkosten</b>           |                                                     |              |                      | <b>€</b> | <b>100</b>   |
| NTD971                                       | <b>Nader te detailleren bouwkosten</b>              | <b>15,0%</b> | €                    | 100 €    | 15           |
| <b>Directe bouwkosten</b>                    |                                                     |              |                      | <b>€</b> | <b>115</b>   |
| IK971                                        | OWK+KZ Eenmalige kosten                             | -            | EUR                  | € 1,00   | -            |
| IK972                                        | OWK+KZ Detailengineering en backoffice aannemer     | -            | EUR                  | € 1,00   | -            |
| IK973                                        | OWK+KZ Coördinatiekosten / koepelkosten             | -            | EUR                  | € 1,00   | -            |
| IK974                                        | OWK+KZ Uitvoeringskosten                            | -            | EUR                  | € 1,00   | -            |
| IK975                                        | R1+OKA Eenmalige kosten                             | 0,1%         | €                    | 115,00   | 0            |
|                                              | R1+OKA Detailengineering en backoffice aannemer     | 3,0%         | €                    | 115,00   | 3            |
| IK976                                        | R1+OKA Coördinatiekosten / koepelkosten             | 3,4%         | €                    | 115,00   | 3,91         |
| IK977                                        | R1+OKA Uitvoeringskosten                            | 10,7%        | €                    | 115,00   | 12,31        |
| IK9713                                       | Eenmalige kosten                                    | 0,0%         | €                    | 115      | -            |
| IK9714                                       | Detailengineering en backoffice aannemer            | 0,0%         | €                    | 115      | -            |
| IK9715                                       | Coördinatiekosten / koepelkosten                    | 0,0%         | €                    | 115      | -            |
| IK9716                                       | Uitvoeringskosten                                   | 0,0%         | €                    | 115      | -            |
| IK9717                                       | Algemene kosten                                     | 8,0%         | €                    | 135      | 11           |
| IK9718                                       | Winst                                               | 3,0%         | €                    | 146      | 4            |
| IK9719                                       | Risico                                              | 2,0%         | €                    | 146      | 3            |
| IK9720                                       | Post                                                | -            | ehd                  | -        | -            |
| IK9721                                       | Post                                                | -            | ehd                  | -        | -            |
| <b>Indirecte bouwkosten</b>                  |                                                     |              |                      | <b>€</b> | <b>38</b>    |
| VZBK                                         | <b>Voorziene bouwkosten</b>                         |              |                      | <b>€</b> | <b>153</b>   |
| RBK9897                                      | Niet benoemd objectrisico bouwkosten                | 5,0%         | €                    | 153 €    | 8            |
| RBK                                          | <b>Risico's bouwkosten</b>                          | <b>5%</b>    |                      | <b>€</b> | <b>8</b>     |
| BK97                                         | <b>Bouwkosten</b>                                   |              |                      | <b>€</b> | <b>160</b>   |
| VK97                                         | <b>Vastgoedkosten</b>                               |              |                      | <b>€</b> | <b>-</b>     |
| EK972                                        | Engineeringskosten adviesbureau(s)                  | 3,0%         | €                    | 153 €    | 5            |
| EK9717                                       | Niet benoemd objectrisico engineeringkosten         | 0,0%         | €                    | 5 €      | -            |
| EK97                                         | <b>Engineeringskosten</b>                           | <b>3%</b>    |                      | <b>€</b> | <b>5</b>     |
| OK971                                        | Verzekeringen                                       | 0,5%         | €                    | 153 €    | 1            |
| OK972                                        | Faseringskosten                                     | 1,0%         | €                    | 153 €    | 2            |
| OK973                                        | Financieringskosten                                 | 2,0%         | €                    | 153 €    | 3            |
| OK9749                                       | Niet benoemd objectrisico overige bijkomende kosten | 1,0%         | €                    | 153 €    | 2            |
| OBK97                                        | <b>Overige bijkomende kosten</b>                    | <b>4,5%</b>  |                      | <b>€</b> | <b>7</b>     |
| INV97                                        | <b>Totaal investeringskosten</b>                    |              |                      | <b>€</b> | <b>172</b>   |
| Totaal ophoogpercentage volgens bovenstaande |                                                     |              | faktor               |          | 1,719        |
| BTW                                          |                                                     |              | 21%                  |          | 2,081        |
| toeslag 5%                                   |                                                     |              | 5%                   |          | 2,185        |
|                                              |                                                     |              | <b>Totaal faktor</b> |          | <b>2,185</b> |



Bijlage 12:  
Projectfiche ringpark Zuid



## Onderzoeksfase

### Projectfiche: Ringpark Zuid

19/02/2020

#### 1. Omschrijving

##### 1.1 Historiek en besluitvorming

In 2018 werden 18 leefbaarheidsprojecten geselecteerd op de Antwerpse Ring.

De rapportage van het politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 vermeldt onder 'hoofdstuk 2: Aanbevelingen en selectie eerste fase leefbaarheidsprojecten' voor de zuidelijke Ringzone het volgende:

##### **2.2.4. Zuidelijke Ringzone**

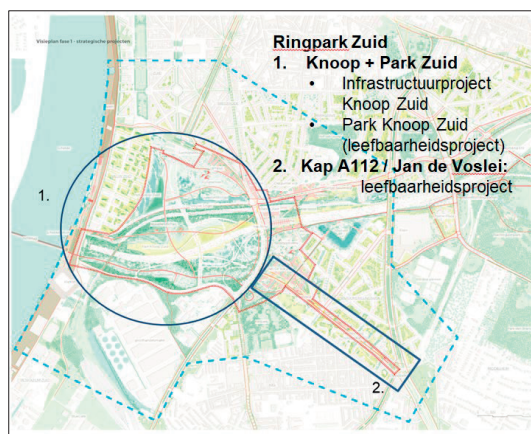
| <i>fiche</i> | <i>omschrijving</i>                                                        | <i>mln €</i> |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Z1           | Scheldebalkon                                                              | 22           |
| Z2           | Park knoop Zuid                                                            | 30           |
| Z4           | Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12                    | 145          |
|              | Studiewerk voor de andere overkappingskansen en voor de multimodale knopen | 10           |

##### *Prijspeil 2017*

Bij het voorstel van beslissing van dezelfde rapportage is het volgende terug te vinden:

*Daarnaast zal de bevoegde minister een geïntegreerd planproces laten starten voor knoop zuid en de aansluiting met de A12 waarbij de bouwstenen Park Knoop Zuid (Z2) en de nieuwe kap Jan de Voslei en de verlaging van de A12 (Z4), in totaal 175 mio EUR, prioritair worden meegenomen.*

In consensus met stad Antwerpen, team intendant, en de werkbank werd beslist 'om Park Knoop Zuid' en 'Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A112' (Z2 en Z4) te koppelen aan het lopende infrastructuuronderzoek en de geplande werken van Agentschap Wegen en Verkeer in functie van de hertekening van het aansluitingscomplex Antwerpen Zuid (de vroegere Spaghettiknoop).



Ringpark Zuid (RPZ) verenigt dus drie projecten tot één geïntegreerd project:

- AWV project 'Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid'
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Park knoop Zuid'
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Nieuwe kap Jan de Voslei'

Beide leefbaarheidsprojecten worden tegelijkertijd met het infrastructuurproject uitgewerkt. Op 16 november 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' goedgekeurd en het planproces formeel gestart. (<https://beslissingenvlaamse-regering.vlaanderen.be/document-view/5F854ABC0379AD000800003C>)

## 1.2 Inhoud

Ringpark Zuid is een geïntegreerd project, waar de leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject worden uitgewerkt. Onder dit project valt ook de overkapping van de A112 die aantakt op de knoop.

Ringpark Zuid vormt de verbinding tussen de wijken Zuid, Brederode, Kiel en de Tentoonstellingswijk, en gebieden in ontwikkeling zoals Nieuw Zuid en Blue Gate Antwerp, die op een veilige en efficiënte manier naar het hoofdwegennet moeten worden ontsloten. Het park creëert veilige en toegankelijke wegen voor voetgangers en fietsers, maar laat ook het openbaar vervoer en autoverkeer vlotter passeren. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontwikkelen tot een multimodaal knooppunt. Met de herinrichting van dit knooppunt en bijhorende overkapping biedt het Ringpark een antwoord op het groentekort in de omliggende wijken, creëert het nieuwe kansen voor stadsontwikkeling, zorgt het voor betere waterbuffering, stelt het de bermen open voor fietsers en voetgangers, en draagt het bij tot de gewenste modal shift.

## **2. Kostprijs en financiering**

### **Studiekosten:**

Studiecontract t.e.m. opmaak aanbestedingsdossiers en opvolging werken

Principe is dat het studiebudget voor de geselecteerde leefbaarheidsprojecten wordt

voorzien via de Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT, en het studiebudget voor het infrastructuurproject via het programma AWV (art. MH222).

Inschrijving Team: € 13.633.774,27 (inclusief btw)

Voorzien op programma AWV (art. MH222): : €6.752.334,62 (inclusief btw)

Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT): : €6.881.439,65 (inclusief btw)

Reeds begrotingsakkoord gekregen (07/12/2020) voor:

Programma AWV: €1.683.041,75 (inclusief btw)

Overkappingsruiter: €2.111.010,17 (inclusief btw)

Overige bedragen nog vast te leggen in 2021 – 2023

Nog vast te leggen op programma AWV (art. MH222): : €5.069.292,87 (inclusief btw)

Nog vast te leggen op Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT): : €4.770.429,48 (inclusief btw).

Deze bedragen zijn voorgesteld op de respectievelijke programma's.

In functie van de voortgang van dit dossier dienen een aantal vastleggingen nog te gebeuren begin 2021.

Alle middelen voor de studie zijn voorzien in de respectievelijke begrotingen (AWV en de overkappingsruiter).

Voor vastleggingen 2021 werden de middelen van de overkappingsruiter al overgeheveld naar een nieuwe basisallocatie 3MH226 - Uitgaven in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 ring rond Antwerpen. (Deze basisallocatie valt onder het VIF onder het investeringsbegrotingsartikel van AWV MDU-3MHH2RA-WT. Voor de vastleggingen vanaf 2022 zal dit opnieuw gebeuren.)

#### **Kosten aanleg:**

De geraamde kosten voor de aanleg zijn gebaseerd op eerste ruwe ramingen die nog niet werden geactualiseerd op basis van de wedstrijdvariant. In de loop van 2021 zal de kostprijs van de wedstrijdvariant en de geselecteerde leefbaarheidsprojecten meer gedetailleerd in beeld worden gebracht.

Principe is dat de uitvoeringsbudgetten voor de geselecteerde leefbaarheidsprojecten worden voorzien via de Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT, en het uitvoeringsbudget voor het infrastructuurproject via het programma AWV (art. MH222).

- Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid:  
Indicatief geraamd op 118 mio Euro - begroting AWV (kilometerheffing)
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Park knoop Zuid'  
Indicatief geraamd op 30 mio Euro - overkappingsruiter<sup>1</sup>
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Nieuwe kap Jan de Voslei en omgeving'  
Indicatief geraamd op 145 mio Euro – overkappingsruiter

Deze bedragen zijn inclusief btw, voor de twee laatste punten (meer bepaald de leefbaarheidsprojecten) zitten de studiekosten inbegrepen in deze ramingen. Voor het

<sup>1</sup> 'MB0-1MHF2AH-WT – Werking en toelagen – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen'

eerste punt zijn de studiekosten apart voorzien op het programma AWW.

### **3. Projectmanagement**

#### **3.1. projecteigenaar**

Agentschap Wegen en Verkeer (Wegen en Verkeer Antwerpen)

#### **3.2. te betrekken stakeholders**

Stad Antwerpen, departement Omgeving, Team intendant, burgerbewegingen, Blue gate Antwerpen (en vertegenwoordigers ander ontwikkelingen omgeving), NMBS, de Lijn

### **4. Timing**

Goedkeuring startnota VR: oktober 2020

Definitieve vaststelling GRUP: medio 2022

Indienen omgevingsvergunning: medio 2023

Uitvoering: 2024 - 2028<sup>2</sup>

### **5. Risicomanagement**

#### **Risico's:**

Het procedure- en vergunningstraject houdt bepaalde risico's in , vooral i.f.v. timing. Dit wordt beheersbaar gehouden door een breed participatietraject (reeds lopende) in combinatie met doorgedreven studiewerk ter onderbouwing gemaakte keuzes.

#### **Onzekerheden:**

Het ontbreken van ramingen op basis van de Synthesevariant, zorgt in combinatie met de zeer algemene ramingen van de leefbaarheidsprojecten voor onzekerheid in kader van budgetbewaking. Na de aanstelling van het ontwerpteam eind 2020 zal in deze een inhaalbeweging worden gemaakt. In het verdere proces zal parallel aan het ontwerptraject transparant en continue kostenmanagement centraal staan om ontwerpkeuzes en beslissingen mee te sturen.

---

<sup>2</sup> Uitgaande van standaard doorlooptijd procedure

Bijlage 13:  
Projectfiche Scheldeoeververbinding



## Uitwerkingsfase

### **Projectfiche: Scheldeoververbinding**

19/02/2021

#### **1. Omschrijving**

Scheldeoververbinding (SOV) verenigt twee projecten tot één geïntegreerd project:

- Scheldebrug: Fiets- en voetgangersbrug over de Schelde te Antwerpen, nabij de Kennedytunnel
- Scheldebalkon: verbijzondering van de aanlanding van de brug op rechter oever

Eén van de leefbaarheidsprojecten binnen het Toekomstverbond betreft de realisatie van een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding over de Schelde in Antwerpen, dit in combinatie met een attractief Scheldebalkon op rechteroever. Geraamd budget 49 mio + 22 mio = 71 mio euro (prijspeil 2017).

De Vlaamse Waterweg en de stad Antwerpen duiden studiebureau SBE uit Sint-Niklaas aan om de projectdefinitie van de te bouwen brug op te stellen. Deze projectdefinitie zou de basis vormen voor de verdere procedure waarbij een ontwerper zal worden aangesteld.

Van meet af aan werd er voor geopteerd om stakeholders te betrekken waaronder ook de nautische experts en waterweggebruikers (MDK, Waterbouwkundig Labo, loodsen).

Uit de discussies en het voortschrijdend onderzoek bleek al gauw dat het oorspronkelijke uitgangspunt, zijnde de bouw van een fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Kennedytunnel, niet zo evident was uit nautisch en technisch oogpunt.

Mede hierdoor werd beslist om intendant Alexander D'Hooghe in te schakelen als bemiddelaar. Dit leidde tot een advies met als hoofdelementen en tegelijk bijkomende vrijheden tov het initiële uitgangspunt :

- de zoekzone waarin een mogelijke brug kan worden gebouwd werd verruimd
- naast de optie van een brug werd ook het onderzoek van een tunneloptie en een hoogfrequente veerdienst als alternatieven voorop gesteld
- de beoogde raming voor het project van 71 mio euro (incl. 21% BTW) werd op zich niet gezien als taakstellend budget

Naar aanleiding van dit advies beslisten het college en de gemeenteraad van de stad Antwerpen dat zij absoluut geen onderzoek naar een hoogfrequent veer wensten. De Vlaamse Waterweg, bijgetreden door minister, besloot dat een onderzoek van een optie enkel zinvol is indien er lokaal draagvlak voor bestaat. De optie van het hoogfrequent veer werd dan ook niet verder onderzocht.

Begin oktober 2020 lag het onderzoeksrapport van drie brug- en drie tunnelalternatieven voor. Het rapport resulteerde in een vergelijkend overzicht op vlak van :

- Bouwkost

- Technische karakteristieken :
  - Brug : doorvaarhoogte – doorvaarbreedte – lengte – hellingen – aansluitingen op fietsnetwerk
  - Tunnel : lengte – hellingen – aansluitingen op fietsnetwerk
- Performantie – impact op fietsverkeer en scheepvaart
  - Openingstijden brug in functie van scheepvaart
  - Reistijden fietsers

In opdracht van de stad Antwerpen werden externe consultants aangesteld met het oog op een 2nd opinion inzake de nautische aannames en analyse. Beide rapporten werden als bijlage bij het alternatievenonderzoek ter beschikking gesteld.

In de Taskforce van 13 november 2020 schoof intendant Alexander D’Hooghe de verhoogde brugvariant nabij de Kennedytunnel als voorkeursvariant naar voor.

Vervolgtraject voor de uitwerking van de voorkeursvariant:

- Februari – augustus 2021: Uitvoeren van noodzakelijke aanvullende studies om de leemten in kennis in te vullen en overblijvende bezorgdheden te ondervangen.
- Maart-oktober 2021: Opmaken van de projectdefinitie met alle technische en architecturale eisen en randvoorwaarden waaraan het project (brug en vaarveiligheidsvoorzieningen) dient te beantwoorden.
- Mei 2021 – juni 2022: Uitrollen van de gunningsprocedure voor het aanstellen van een (multidisciplinair) ontwerpteam.

De planning van verdere fasen (ontwerp, vergunningstraject, aanbesteding, uitvoering) is functie van de opdrachtomschrijving van het projectteam

## **2. Kostprijs en financiering**

### **2.1. raming totale kostprijs:**

Scheldebrug: 193.280.106,00 euro excl. BTW, ofwel 199.368.429,34 euro incl. BTW<sup>1</sup> (prijspeil 2020).

Gebaseerd op een uitgewerkt technisch voorontwerp in het kader van het alternatievenonderzoek, wat de technische haalbaarheid aantoont. Deze raming dient verder verfijnd te worden op basis van de verdere onderzoeken en de projectdefinitie.

Voor de Scheldeoeververbinding werden de volgende studies uitgevoerd:

---

<sup>1</sup> in de veronderstelling dat de huidige BTW-regeling van DVW blijft gelden

- opmaak van de projectdefinitie: Stad Antwerpen 123.404 euro en DVW 357.399,27 euro vastlegde.
- alternatievenonderzoek: Stad Antwerpen 158.349 euro en DVW 419.531,68 euro d vastlegde
- hoogtemeting over de Schelde: Stad Antwerpen 239.747,11 euro.
- review van het aanvaardingsbeleid: Stad Antwerpen 60.019,03 euro

Scheldebalkon: 22.000.000,00 euro incl. 21% BTW (prijspeil 2017)

Gebaseerd op de oorspronkelijke raming van dit leefbaarheidsproject.

## 2.2. opsplitsing kostprijs:

Een overzicht van de bouwkost, indirecte kosten en onderhoudskosten wordt gegeven in bijlage “raming verhoogde brug”.

## 2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog te bepalen in functie van de verdere onderzoeken en de projectdefinitie.

# 3. Projectmanagement

## 3.1. projecteigenaar

De Vlaamse Waterweg (trekker Scheldebrug)

Stad Antwerpen (trekker Scheldebalkon)

# 4. Timing

Verdere timing vervolgtraject is in opmaak.

# 5. Risicomanagement

Het draagvlak voor de voorkeursvariant en voor een Scheldebrug in zijn geheel bij de nautische partijen ontbreekt. Deze stakeholders zijn echter zeer belangrijk bij de verdere uitwerking van het project.

Een brugvariant betekent dan ook een ‘hindernis’ voor de scheepvaart op de Schelde met als gevolg/aandachtspunten :

- impact op de huidige vaart van de grotere schepen
- extra investeringen : wachtplaats(en), uitbreiding Vessel Traffic Services)
- organisatie en kosten brugbediening, interventieteam, verhoogde inzet van loodsen
- recurrente kosten inzake flankerende maatregelen voor de scheepvaart : sleepbootpermanentie en -assistentie (voorlopige raming ca. 3 mio euro/jaar)
- verdwijnen van zwaaizone voor cruiseschepen t.h.v. Kennedytunnel
- occasionele stremmingen van een deel van de scheepvaart (defect beweegbare brug) en een nooit uit te sluiten risico van aanvaring

Het communiceren en duiden van de recente beslissing van het PSC naar een brede waaier van stakeholders, dient de start te betekenen van een hernieuwde samenwerking voor de verdere uitwerking van het project.