

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 10
21 maart 2022 (2021-2022)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

24 maart 2022

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
 - Nr. 5: Verslag van de Vlaamse Regering
 - Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 7: Verslag
 - Nr. 8: Verslag van de Vlaamse Regering
 - Nr. 9: Verslag

INHOUD

Rapportering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid.....	3
Bijlagen:	
– Bijlage 1: Projectfiche uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel	45
– Bijlage 2: Projectfiche optimalisatie E34 ter hoogte van de Waaslandhaven inclusief complex Beveren	53
– Bijlage 3: Projectfiche Oostelijk Haventracé	61
– Bijlage 4: Projectfiche Oosterweelverbinding	67
– Bijlage 5: Projectfiche ringpark Groene Vesten	81
– Bijlage 6: Projectfiche ringpark Groenendaal	89
– Bijlage 7: Projectfiche ringpark Het Schijn (bovenbouw Oosterweelverbinding)	95
– Bijlage 8: Projectfiche ringpark Lobroekdok.....	101
– Bijlage 9: Projectfiche ringpark Noordkasteel	107
– Bijlage 10: Projectfiche ringpark West	113
– Bijlage 11: Projectfiche ringpark Zuid.....	125
– Bijlage 12: Projectfiche Scheldeoeververbinding	131
– Bijlage 13: Projectfiches modal shift Routeplan 2030.....	139
– Bijlage 14: Samenwerkingsovereenkomst over de werkbank Financiën	187

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

24 maart 2022

Inhoud

Inleiding	6
A. De Oosterweelverbinding.....	9
1) De staat van Oosterweel	9
In 2021 hebben we ons klaargestoomd om werken van ongeziene omvang en omzet te kunne realiseren.....	9
In 2022 zullen de Oosterweelwerken overal op terrein zichtbaar worden, zelfs in de ruimere regio.....	10
Nood aan een rechtszekere license to operate	11
PFOS/PFAS	11
Daarbij staat het Lantis-DNA voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en voor goede werfbaar.....	13
2) Financiële rapportage Oosterweelverbinding	16
Evolutie van de bouwkosten ten opzichte van het taakstellend budget.....	17
Risico management: “ pro actief beheer kosten beheersing “	18
Verzekeringen – gewestwaarborg.....	19
OPEX uitgaven tijdens de bouwfase	19
Leefbaarheidsprojecten	19
Algemene conclusie :	19
B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen.....	20
1) Algemeen.....	20
Kwaliteitskamer.....	20
Financiële screening en dashboard leefbaarheidsbudget	21
2) De noordelijke ringparken	22
Bovenbouw noordelijke ringparken	22
3) Ringpark Groene Vesten.....	25
4) Ringpark Zuid.....	25
5) Scheldebrug	26
6) Ringpark West	27
7) Studies	27
Multimodale knooppunten	27
Ringstudies R1 Zuid en tunnelveiligheid.	28
8) Coherentiesessies	28
Ringfietspad	28
Schijnpoortweg	30

Andere.....	30
9) Reserve leefbaarheidsprojecten.....	31
Groene Brug.....	31
Maximale overkapping R1 Noord.....	32
10) Financiering van de leefbaarheidsprojecten.....	32
C. Haventracé	34
1) Tweede Tijsmanstunnel.....	34
2) E34-west	34
3) Haventracé ‘Oostelijke verbinding’.....	35
D. Routeplan 2030: naar een modal split 50/50	38
1) Algemene kadering	38
2) Beleidsmatige rapportage	38
Extra aandacht voor modal shift via Team Intendant	39
Implementatie vervoersplan basisbereikbaarheid.....	40
Afstemming en samenwerking met spooractoren.....	41
3) Participatie en besluitvorming	41
Werkbanken.....	41
Bijeenkomsten Vervoerregioraad	41
Vernieuwing website	42
4) Financiële rapportage	42
Aanpak rapportage modal shift projecten	42
Geplande verbintenissen: relevante projecten uit GIP 2022	43
Monitoring.....	43
E. Werkbank Financiering	44
Bijlagen	45

Inleiding

Deze voortgangsrapportage bestaat enerzijds uit het eigenlijke voortgangsrapport waarin de voortgang van de Toekomstverbond wordt toegelicht sinds de voortgangsrapportage van 14 oktober 2021. Anderzijds wordt in projectfiches per project van het Toekomstverbond informatie gegeven over budgetten, financiering, vergunningen, ... Bij de voortgangsrapportage van 25 februari 2021 gaf de Vlaamse Regering een eerste financieel-budgettair rapportering volgens dit format aan de commissie Mobiliteit en Openbare werken. Huidig voortgangsrapport is de tweede financieel-budgettair rapportering. Net zoals vorig jaar werd het Rekenhof uitgebreid geïnformeerd en beoordeelt het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage en rapporteert het hierover in haar controleverslag.

Op 15 maart 2022 was er de 5e verjaardag van het Toekomstverbond. Vijf jaar geleden werd het Toekomstverbond afgesloten en aangekondigd als een stappenplan dat zich over verschillende regeerperiodes zal uitstrekken. In haar regeerakkoord bevestigde de Vlaamse Regering de afspraken om het Toekomstverbond zoals afgesproken volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, modal shift, ...) uit te voeren. Daarbij wordt blijvend ingezet op een constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en de maatschappelijke actoren.

Sinds de ondertekening van het Toekomstverbond werd de ontwikkeling en ontplooiing ervan stevig op de proef gesteld door opeenvolgende gebeurtenissen. Quasi gelijktijdig met de start van de hoofdwerken op Linkeroever brak een wereldwijde en langdurige pandemie los. Naar aanleiding van diezelfde Oosterweelwerken is de PFAS-problematiek in Vlaanderen, en meer specifiek rond de 3M-site in Zwijndrecht, onder de aandacht gekomen. En recent worden we in Europa geconfronteerd met fenomenen die we sinds lang niet meer hebben ervaren: een stijgende inflatie en een gewapend conflict.

Op macroschaal komen overheidsfinanciën sterk onder druk te staan, stijgen de prijzen van grondstoffen, materialen en energie. Openbaar vervoerssystemen hebben een flink deel van hun reizigers zien verdwijnen. De naweeën van deze pandemie zullen met name voor De Lijn, de NMBS en andere operatoren nog lange tijd voelbaar zijn. De covid-crisis heeft ook op microniveau effect gehad op de snelheid waarmee nieuwe projecten en processen op stapel konden worden gezet, op de efficiëntie van studietrajecten, informatieverbreiding en draagvlakverwerving. Daartegenover stond het inzicht dat een andere arbeidsorganisatie - met thuiswerk - het aantal verplaatsingen kan verminderen.

Het relancebeleid (Vlaamse Veerkracht) van de Vlaamse Regering heeft terecht ingespeeld op de nood om net in dergelijke omstandigheden blijvend in te zetten op investeringen in infrastructuur. Door een verhoging van budgetten kon met name de fietsmodus aan belang winnen. Door een wendbaar optreden, wisten de Vlaamse overheid, de publieke bouwheren en de betrokken aannemersconsortia ondanks de impact van de eerste lockdown belangrijke investeringsprojecten op koers te houden of in het geval van de Infrastructuurwerken Linkeroever gezwind uit de startblokken te doen schieten.

De ondertekenaars van het Toekomstverbond bleven tijdens die woelige periode verder werken en zochten permanent de samenwerking op, gingen discussies niet uit de weg maar bleven oog hebben voor de globale doelstellingen achter het Toekomstverbond. Externe factoren hebben het bepaald niet eenvoudiger gemaakt om de ambities binnen het Toekomstverbond voor de publieke actoren en

maatschappelijke stakeholders op koers te houden en het tempo erin te houden. Toch is dat wel gebeurd.

Het unieke en vooruitstrevende karakter van deze samenwerking en de verbindingen die ontstonden door belangen samen te brengen, tegenstellingen te overbruggen en vooruit te kijken, blijft de belangrijkste verworvenheid van dit experiment. Een verworvenheid die best gekoesterd wordt en niet licht aan de kant wordt geschoven, wil men op het terrein stappen blijven zetten in de realisatie op de verschillende pijlers van het Toekomstverbond.

Deze voortgangsrapportage toont een wisselend beeld. De Oosterweelverbinding werd na de ondertekening van het toekomstverbond bijgestuurd met het oog op de doelstellingen inzake leefbaarheid en modal shift. Ondanks deze bijsturing slaagden we er in om op het terrein al belangrijke stappen te zetten. Er werd zo goed mogelijk ingespeeld op de Covid-pandemie en Lantis ging, samen met experts en andere betrokken administraties, na hoe ze eerst en vooral op een correcte wijze kan omgaan met de PFAS-vervuiling, waarbij de volksgezondheid en het leefmilieu op geen enkele manier geschaad kunnen worden, maar waar tegelijkertijd oog moet zijn voor de beheersing van de timing en de kosten voor het Oosterweelproject.

Bij de overkappings- en leefbaarheidsprojecten zijn de ontwerpen voor de noordelijke ringparken door de ontwerpteams afgerond en worden deze nu finaal afgestemd op de onderbouw van de Oosterweelverbinding op Rechteroever. Nog in het de projectzone van de Oosterweelverbinding, maar dan op Linkeroever, wordt de realisatie van Ringpark West geïntegreerd in de uitvoering van de infrastructuurwerken van Lantis. Voor Ringpark Groene Vesten wordt dit jaar de stap gezet van landschapsontworp naar voorontwerp of zelfs ontwerp om vervolgens te resulteren in een start der werken begin 2024. Voor Ringpark Zuid en de Scheldebrug duren de studies langer dan initieel ingeschat omdat er bijkomende onderzoeksvragen door stakeholders worden opgeworpen. Vermits we in het Toekomstverbond hebben geopteerd voor dialoog, participatie en co-creatie moeten we, met het oog op het beoogde draagvlak, de nodige ruimte laten voor dergelijk bijkomend onderzoek. Uiteraard kijken we verder dan de eerste fase overkappings- en leefbaarheidsprojecten. Daarom brengen we ook verslag uit van de onderzoeken naar een maximale overkapping van de R1.

De realisatie van het Haventracé ten noorden en ten oosten van Antwerpen vergt het uitvoeren van een groot aantal grootschalige en complexe infrastructuurprojecten. Eind 2020 kon de startbeslissing gegeven worden voor het complex project Oostelijke Verbinding Haventracé. De omvang van de opgave en verscheidenheid van stakeholders heeft gemaakt dat de zoektocht naar een gemeenschappelijk ambitieniveau recent vorm kreeg door de vastlegging van de ambitiefase van het complex project. Ook hier werd teruggekeerd op eerdere uitgangspunten om kans te geven aan alle oplossingsrichtingen. Voor het noordelijk deel van het Haventracé staan we al verder met de deelprojecten E34-West en Tweede Tijsmanstunnel.

Met het oog op een 50/50 modal split werden de afgelopen jaren al belangrijke initiatieven genomen door de partners binnen de vervoerregio. Denken we maar aan initiatieven zoals de Waterbus, de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur rond de Singel, het wegwerken van ca. 100 missing links in het fietsnetwerk, de exploitatie van een fietsbus door de Liefkenshoektunnel, een programma opgebouwd rond de mental shift (Slim naar Antwerpen), de bouw van P+R-gebouwen, een ondersteuningsprogramma voor projecten die het goederenvervoer via de waterweg en het spoor afleiden, de opstart van de studies voor de ingebruikname van de premetrokker Kerkstraat-

Pothoekstraat en premetrostations onder de Turnhoutsebaan en de uitrol van een elektrisch deelfietsensysteem in de bredere vervoerregio. Parallel met het doorlopen van een strategisch plan-MER-proces voor het Mobiliteitsplan voor de vervoerregio zullen projecten uit het Routeplan 2030 doorgerekend en geprioriteerd worden op basis van hun toegevoegde waarde. Deze beleidsvoorbereiding vindt plaats in opdracht van de Vlaamse Overheid en wordt begeleid door een stuurgroep die input levert in de schoot van de Vervoerregio Antwerpen.

Dit rapport toont aan dat er de afgelopen 5 jaar belangrijke stappen gezet zijn, maar toont evenzeer aan dat er nog belangrijke stappen te zetten zijn. De Vlaamse Regering blijft achter de engagementen staan die met het Toekomstverbond werden aangegaan staan en zal de komende maanden nagaan hoe de realisatie versneld kan worden en hoe de financiering verstevigd kan worden.

A. De Oosterweelverbinding

1) De staat van Oosterweel

In 2021 hebben we ons klaargestoomd om werken van ongeziene omvang en omzet te kunnen realiseren

Met een uitvoerbare omgevingsvergunning op zak stond 2021 in het teken van werken op terrein in de hele projectzone. Niet alleen de werken op Linkeroever konden op volle uitvoeringscapaciteit draaien (± 100 mio omzet/jaar), in 2021 konden ook de werken aan de Scheldetunnel en op Rechteroever opstarten. In 2021 werd de start gegeven van verschillende voorbereidende werken: terrein bouwrijp maken, bouwdok aanleggen, uitvoeringsvergunningen aanvragen, nutsleidingen verleggen, detail engineering, werflogistiek, value engineering, bouw bypass voorbereiden... Tevens werd de uitvoeringscapaciteit van de verschillende aannemers gecontroleerd uitgebreid om in de loop van 2023 volledig op kruissnelheid te komen (naar circa 500 miljoen euro omzet / jaar) met reeds een forse omzettoename in 2021 en 2022. In 2021 hebben we reeds 230 miljoen euro kunnen realiseren op de uitvoering van de hoofdprojecten.

Voor leefbaarheid zijn er grote stappen gezet in Ringpark West. Parallel aan het ontwerptraject is onderzocht op welk moment de technisch onlosmakelijke werkpakketten kunnen geïntegreerd worden in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. Deze werkpakketten werden in 2021 toegekend aan de scope van Rinkoniën bij wijze van een contractueel 'verzoek tot wijziging' of 'VTW' (zie projectfiche Ringpark West). 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'.

Daarnaast werd in 2021 het verkeers- en mobiliteitsmanagement tijdens de werken verder vorm gegeven door, waar het kan, meteen duurzame investeringen te doen in een structurele modal shift. Dit heeft geresulteerd in het door Lantis uit te voeren programma 'Versnelde Modal Shift': naast de drie grote P&R gebouwen ook realisatie van diverse fietsverbindingen, versterking van knooppunten en dergelijke meer.

Verder is in 2021 ingezet op duurzame samenwerkingsverbanden met onze stakeholders (stadsontwikkeling, stedelijk klimaatbeleid en arbeidsmarkt- en huisvesting met stad Antwerpen, binnenvaart met Havenbedrijf Antwerpen, veiligheid op de werf met de sociale partners, implementatie overeenkomst met Natuurpunt-Waasland, ...). Hierdoor creëren we maximale return van de Oosterweelverbinding voor haar omgeving waaruit een betere beheersing van de bouwopgave volgt.

Tenslotte heeft Lantis in 2021 de nodige voorbereidingen getroffen om van de Oosterweelverbinding de meest digitale werf van Europa te maken, zo vangen we drie vliegen in één klap:

- Als instrument voor projectbeheersing tijdens de bouwfase: de Oosterweelverbinding wordt virtueel meerdere keren gebouwd, zo kan de planning telkens weer op haar haalbaarheid getoetst worden, hebben we op elk ogenblik zicht op de efficiëntie van de gemaakte kosten in relatie tot de target cost, kan hinder voorspeld worden, zijn we in staat zijn om tijdens de

werken de belangrijkste project- en omgevingsparameters te monitoren,... , kunnen we proactief bijsturen, faalkosten en dubbelwerk voorkomen, kortom verhogen we de projectbeheersing.

- De basis werd gelegd voor een performant asset management tijdens de exploitatiefase met een gunstig effect op de uiteindelijke kost (CAPEX + OPEX) en beschikbaarheid van de infrastructuur. Op basis daarvan zijn een aantal keuzes gemaakt om CAPEX naar voor te trekken, om zo latere OPEX kosten (onderhoud) te beperken.
- We zetten de digitale transformatie van een ganse sector in beweging en verzekeren zo mee de toekomst van onze Vlaamse bouwondernemingen.

Lantis heeft in 2021 meer dan 340 miljoen euro omzet kunnen realiseren op de hoofdprojecten inclusief projectmanagement, leefbaarheid en flankerend beleid. In 2022 willen we op dit elan doorgaan en, met de ontplooiing op Rechteroever, optrekken naar 500 miljoen euro, wat ongezien zou zijn in Vlaanderen op één project en een enorme duw geeft aan de Vlaamse economie.

In 2022 zullen de Oosterweelwerken overal op terrein zichtbaar worden, zelfs in de ruimere regio.

In 2022 plannen we de werken op terrein en de omzet verder op te drijven. Indien de werken op Linkeroever terug op volle snelheid kunnen komen, kan er daar een piek in omzet gerealiseerd worden, mede door de uitvoering van de leefbaarheidsprojecten waar voor niet minder dan 30 miljoen euro aan ingrepen voor geluidsoverlast, ecologie en fietsinfrastructuur zijn gepland. Voor deelproject Scheldetunnel zullen we zowel in Zeebrugge als in Antwerpen met de hoofdwerken bezig zijn. De deelprojecten 3A en 3B worden gecontroleerd opgestart, na overeenstemming met de aannemer over de kaders (onder andere vastlegging Target Cost). Op deze deelgebieden zal dankzij de werken aan de Schijnkoker en andere voorbereidende werken de omzet vanaf dit jaar een grote stijging inzetten.

Waar in 2021 het programma voor de Versnelde Modal Shift werd opgemaakt, zal dit vanaf 2022 in volle uitrol zijn op terrein:

- De P&R's Luchtbal, Linkeroever en Merksem zijn eind 2021/begin 2022 opgeleverd en in exploitatie gegaan. In 2022 starten we de marketingcampagne op om reizigers naar onze P&R's te verleiden.
- Het elektrisch deelfietsensysteem zal tussen mei en augustus dit jaar worden uitgerold over de hele vervoerregio – ongezien qua schaal en opzet. Intussen gaven een vijftiental lokale besturen aan in te stappen om extra deelfietsen te installeren ;
- De verschillende fietsmaatregelen ter vervollediging van fietssnelwegen en het BFF-netwerk starten onder voorbehoud van het verkrijgen van de nodige vergunningen ook dit jaar op: aanleg en herinrichting van fietspaden, fietsenstallingen aan knooppunten, fietstunnel Turnhoutsebaan, afwerken fietssnelweg Hemiksem-Hoboken, ...
- Naast infrastructurele maatregelen werkt Lantis i.s.m. Slim naar Antwerpen aan een mental shift bij bedrijven in de ruime regio
- Tot slot ondersteunen we het departement MOW in de maatregelen voor de modal shift in het vrachtverkeer met zowel een shift richting binnenvaart als een time shift naar daluren.

Nood aan een rechtszekere license to operate

De vooropgezette realisaties zijn evenwel onder voorbehoud van een rechtszekere license to operate. Als organisatie heeft Lantis samen met de aannemers alles in het werk gezet om deze omzet te kunnen draaien, ze worden echter geconfronteerd met een gebrek aan rechtszekerheid en garantie op continuïteit. Het arrest van de Raad van State, het nog niet verkregen hebben van lozingsnormen van de VMM, het opnieuw moeten indienen en bijstellen van vergunningen, ... nopen Lantis steeds tot bijsturing en leggen het nodige voorbehoud op onze voorziene realisaties.

Grootschalige (infrastructuur)projecten worden voor aanvang of tijdens de uitvoering geconfronteerd met de noodzaak tot ondergeschikte aanpassingen aan de afgeleverde vergunning, zeker voor een bouwopgave zoals de Oosterweelverbinding gelegen in een dichtbevolkt gebied is dit het geval. Een vergunningskader dat hiermee rekening houdt - zonder afbreuk te doen aan een hoog ambitieniveau inzake milieu - is noodzakelijk om in een uitvoeringsfase om te gaan met deze uitdagingen, ze te incorporeren en af te stemmen op uitvoeringsmethodes die volgens de best beschikbare technieken en op de meest maatschappelijk verantwoorde wijze antwoord geven op hoe om te gaan met deze omgevingsfactoren.

Mede in dat kader kwamen op 11 februari 2022 twee mededelingen op de Vlaamse Regering onder de vorm van de conceptnota “bijsturing van de regelgeving inzake de omgevingsvergunning” en de conceptnota “modernisering milieueffectrapportage”. Deze conceptnota’s zijn een waardevolle en noodzakelijke stap tot een oplossingsgericht en robuust vergunningentraject.

PFOS/PFAS

Het was al langer (2016-2017) duidelijk dat de projecten “Infrastructuurwerken Linkeroever” (LO) en “Scheldetunnel” (ST) geconfronteerd werden met PFAS-vervulde gronden en grondwater. Voor het project Scheldetunnel werd PFAS-vervuiling (grond en grondwater) aangetroffen op de linker- en rechteroever van de Schelde, en in de Schelde werd weliswaar PFAS aangetroffen maar niet boven de gehanteerde normen. Destijds werden meteen de nodige onderzoeken uitgevoerd, afgestemd met betrokkenen en maatregelen verwerkt in Technische Verslagen (T.V.) en in de uitvoering van de werf. Gezien de continue kennisontwikkeling m.b.t. de PFAS en de gevolgen voor mens en milieu, en de steeds strenger wordende internationale normen, zijn de genomen maatregelen en de gehanteerde grenswaarden ter discussie gesteld. Daarom werd in opdracht van de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken in het voorjaar van 2021 de “Expertcommissie Grondverzet Oosterweel” aangesteld, om de impact van de werken aan de Oosterweelverbinding in te schatten.

De aanbevelingen van de Expertcommissie Grondverzet zoals geformuleerd in hun eerste advies, hebben geresulteerd in aanvragen tot bijstelling van milieuvergunningsvoorwaarden (procedure nog lopende) en in geactualiseerde Technische Verslagen, waarin ook de in maart 2021 door OVAM vastgelegde Toetsingswaarden zijn meegenomen. De conformverklaring van deze geactualiseerde Technische Verslagen werd eind december 2021 geschorst na een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingesteld bij de Raad van State.

Ten gevolge van het arrest van de Raad van State en daaruit volgende stopzetting van het grondverzet met gebiedseigen gronden, heeft Lantis meteen de nodige maatregelen getroffen en aanpak uitgewerkt. In de eerste plaats werden alle nodige maatregelen getroffen om de werf te beveiligen en

werd er getracht de werken zoveel mogelijk te laten doorlopen, door het slim schuiven in de planning, inzetten op niet-geïmpacteerde werken, en gronden van buiten het projectgebied te laten aanvoeren. Tegelijkertijd werd volop gewerkt aan nieuwe Technische Verslagen, waarin geremedieerd werd aan het arrest van de Raad van State, maar ook andere bekommernissen van de eisers werden meegenomen.

We hebben een plan van aanpak gevolgd dat zowel de veiligheid en gezondheid in de omgeving vooropstelt als tracht de hinder en de kosten voor de omgeving en de maatschappij ten gevolge van de stilstand tot een minimum te beperken.

De nieuwe Technische Verslagen voor Linkeroever en Scheldetunnel werden begin maart 2022 conform verklaard door de Grondbank. Dit gebeurde na grondige analyse door een uitgebreide Expertencommissie Grondverzet (2 Nederlandse experts werden toegevoegd), waarover ook werd afgestemd met de OVAM. Concreet betekent dit dat de werken met gebiedseigen grond, grond afkomstig uit de werfzones, opnieuw uitgevoerd kunnen worden. De gronden blijven wel binnen de specifieke werkzone.

De Expertencommissie bevestigde unaniem dat het stand-still principe conform de grondverzetregeling wordt gerespecteerd, en meer nog, dat het Oosterweelproject de vervuilingssituatie zelfs verbetert (55% van de verplaatste PFAS wordt ingepakt en aldus volledig afgeschermd van de omgeving). Daarnaast formuleerde de Expertencommissie verschillende aanvullende aanbevelingen over de aanpak van de verontreinigde grond, om de impact op de mens en de omgeving nog verder te beperken (gezien de reeds hoge belasting). De aanbevelingen werden via de Technische Verslagen intussen omgezet in strengere criteria, die vanaf nu op het terrein zullen toegepast worden.

Op 14 maart werd opnieuw een UDN ingediend bij de Raad van State die de schorsing vordert van de 2 technische verslagen. Voorlopig kunnen de werken verder.

De verdere realisatie van de Oosterweelverbinding zal deel uitmaken van een ruimer saneringstraject. De saneringsplicht voor de bodemverontreiniging, die ontstaan is op het terrein van 3M, ligt bij 3M. Dit saneringstraject beoogt een vermindering aan de blootstelling met PFAS vanuit de bodem en het grondwater en focust in eerste instantie op de gezondheidsrisico's voor de omgeving.

De eerstvolgende stappen in dit saneringstraject krijgen concreet vorm, en zullen op korte termijn ook gecommuniceerd worden door 3M en OVAM. Lantis is in deze geen rechtstreeks betrokken partij, maar de werken aan de Oosterweelverbinding worden wel ingepast in het ruimer kader van dit BSP. Dit wil concreet zeggen dat wordt bekeken hoe de gronden die vrij komen bij de Oosterweelverbinding gesaneerd kunnen en moeten worden, en welke Quick-Wins er ook in synergie kunnen gerealiseerd worden (permanente "lozing" op Palingbeek stop zetten, afdekken terreinen 3M tegen stofvorming,...). Lantis kan in deze niet optreden als trekker, maar stelt wel zijn kennis en capaciteit ter beschikking om een versnelling te realiseren.

Lantis heeft n.a.v. de recente problematiek beslist om ook in de projectzone 3A en 3B (Oosterweel Rechteroever) onderzoek naar PFAS in grond en grondwater uit te voeren (ondertussen ook verplicht voor alle projecten in o.a. de stad Antwerpen door OVAM voor wat betreft het aspect grond). Ook in deze zones werden meerdere vervuilingen van grond, grondwater en waterbodem (slib in waterpartijen) vastgesteld. Deze zijn zeker niet allen te koppelen aan 3M. In deze is op te merken dat

de recente aanpassing van de grenswaarde voor vrij gebruik van 8 naar 3 µg/kg ds ook een zeer grote impact heeft.

Het is dus duidelijk dat PFAS-verontreiniging op vele plekken, en dus niet alleen op Linkeroever, wordt aangetroffen in bodem en grondwater. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de timing van de geplande werkzaamheden, en de bijhorende kosten. Vanuit de expertise die we nu opbouwen in het kader van PFAS, moeten we komen tot een beter onderbouwde en sterkere aanpak van persistente chemicaliën in Vlaanderen. Enkel via een systeemaanpak kan ervoor gezorgd worden dat het oplossen van één probleem niet leidt tot nieuwe problemen ergens anders. Voor bouwheren in Vlaanderen dient alleszins zowel duidelijkheid gecreëerd te worden inzake tijdelijke handelingskaders voor bodem, lucht en (grond)water.

Daarbij staat het Lantis-DNA voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en voor goede werfbuur.

Lantis wilt geen klassieke bouwheer zijn die omzet en beton draait. Lantis wil haar kernopdracht, namelijk verkeersinfrastructuur bouwen, verruimen en de Oosterweelverbinding gebruiken als hefboom om ook op andere maatschappelijke domeinen het verschil te maken. De kernopdracht bestaat erin de bereikbaarheid van de Antwerpse regio op een billijke manier voor iedereen te garanderen en er tegelijkertijd de sociale en economische leefbaarheid te versterken. Dit is de positieve bijdrage voor mens, milieu en markt die we vanuit onze bedrijfsactiviteiten willen realiseren. We zijn ons bijzonder bewust van de belangrijke opdracht die we als organisatie hebben gekregen in het licht van de uitdagingen van duurzame economische groei in Vlaanderen. Op deze wijze is ons MVO-beleid tot stand gekomen dat zowel naar onze interne werking als naar onze projecten kijkt.

Lantis wil het verschil maken in de bouwsector door de visie op 'ondernemen in de bouw' te verbreden van de vaak eenzijdige focus op winstcreatie (tijd en geld) en voldoen aan de minimale wet- en regelgeving naar 'maatschappelijk verantwoord ondernemen', naar maatschappelijke meerwaarde creëren en 'goed doen' voor mens, milieu en maatschappij.

Als bouwheer zijn we ons ervan bewust dat dit een hele uitdaging is in een sector met sterke concurrentie, krappe deadlines, lage winstmarges en lange ketens van onderaannemers en leveranciers. Toch menen we door innovatieve vormen van samenwerking en door te wijzen op het nut van MVO, een impact te kunnen hebben op onze partners. We zien het als onze taak om innovatieve, duurzame technologieën, technieken, materialen en samenwerkingsvormen toe te passen en onze kennis te delen met onze partners. Zo willen we samen met hen groeien en een nieuwe standaard zetten voor de realisatie van complexe en grootschalige projecten van de toekomst.

Werburen

In al wat we doen staat het respect voor het welzijn van mensen centraal. We denken hier in het bijzonder aan de inwoners van de wijken rondom onze werven. Door onze activiteiten dragen we bij tot duurzame en leefbare gemeenschappen waar wonen, werken en innovatie hand in hand gaan. De Oosterweelverbinding is een hefboom voor duurzame stadsontwikkeling. Door de werken zullen we wijken beter kunnen verbinden, zullen er meer kansen ontluiken en zal er een groenere en veiligere leefomgeving ontstaan. Dat er tijdens de werken evenwel overlast ontstaat, is niet te vermijden. We zetten ons echter elke dag opnieuw in om de hinder te beperken met speciale aandacht voor de inwoners van de omliggende wijken.

We willen goede “werfburen” zijn, en willen daarvoor kleine verbindingen creëren met en in de buurt, zeg maar gaan ‘buurten’¹. De kracht van de publieke ruimte zit vaak in het samenbrengen van mensen, waardoor dialoog ontstaat, mensen elkaar vinden en leren kennen. De schaal en complexiteit van de Oosterweelverbinding brengt heel wat verschillende meningen en gevoelens met zich mee. Vooral in de wijken langsheen de werven leeft er heel wat bezorgdheid en angst voor de grote transitie waar deze mensen mee geconfronteerd worden. Lantis zal – daar waar actieve werven aanwezig zijn – het werfoverleg versterken over de werkzaamheden, de minder hindermaatregelen, de planning en de monitoring van de omgevingsparameters. Een concreet voorbeeld van deze focus zijn de plaatsbeschrijvingen van particuliere woningen die vertrouwenwekkend zijn in het verdere bouwproces. Lantis wil ook meer doen dan dat. Ruimte en kansen creëren waar buurtbewoners hun bezorgdheden, gevoelens en verhalen kunnen delen, zal hierin een belangrijke rol spelen.

We gaan prioritair ‘Werfburen’ met de mensen het dichtst bij de werf:

- Aan Rietschoorvelden willen we bij de afloop van de werken aan de Schijnkoker (midden 2023), de zone die vrijkomt, een groene en recreatieve invulling geven voor de woonwijk Rietschoorvelden, gedurende de rest van de Oosterweelwerken.
- Aan de Ten Eekhovalei willen we terug een groenscherm plaatsen, als buffer tussen de woningen en de ring/toekomstige werfzone.
- Aan de Damwijk (Merksemsestraat) plaatsen we een zichtscherm. Aangezien dit zichtscherm tegen de achtertuinen van de bewoners komt te staan, betrekken we deze bewoners actief in dit project.
- Behalve fysieke, infrastructurele verbindingen willen we ook de verbinding maken met de mensen zelf; en doen we dit onder meer via artistieke projecten.

Oosterweelverbinding als katalysator in kader van social compliance

We willen niet enkel een leefbare werf creëren voor onze burens, we doen dit ook voor de mensen óp de werf. Wij voelen ons betrokken bij de arbeidsomstandigheden van de vele werknemers die onze projecten elke dag uitvoeren. Lantis neemt binnen haar bevoegdheden maatregelen om onwenselijke situaties te voorkomen. Maar de Oosterweelverbinding wordt ook hier ingezet als katalysator: Lantis wil als opdrachtgever de risico’s op enerzijds schending van de menselijke waarden en inbreuken op het welzijn van de arbeidskrachten en anderzijds oneerlijke concurrentie en sociale fraude zo veel mogelijk beperken door een proactief en preventief beleid te voeren. Als intern beleidsvoerder ten aanzien van de aannemers neemt Lantis eerlijk werk, eerlijk ondernemen en ‘compliance’ als speerpunten van haar beleid inzake Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Lantis heeft daartoe zeer concrete eisen opgenomen in de overeenkomsten met de opdrachtnemers:

- Onze opdrachtnemers moeten de onderaannemers, ongeacht hun niveau in de aannemingsketen, beoordelen op het al dan niet verrichten van activiteiten conform de wet- en regelgeving die geldt bij de uitvoering van overheidsopdrachten in de bouwsector.
- De opdrachtnemers moeten een Preventieplan Sociale Fraude ter acceptatie voorleggen, waarin ze aantonen dat ze een beleid opzetten om de risico’s op sociale fraude, oneerlijke concurrentie en uitbuiting te voorkomen en te mitigeren in de volledige aannemingsketen.

¹ Zie onderzoek dat de Design Sciences Hub heeft gevoerd met Lantis:

<https://www.uantwerpen.be/en/projects/project-design-sciences-hub/projects/cultural-brokerage/>

- Lantis verplicht de opdrachtnemers om alle onderaannemers, ongeacht hun rang in de aannemingsketen, de Verklaring voor een eerlijke concurrentie en tegen sociale dumping te laten ondertekenen.
- De opdrachtnemers moeten een integraal en maximaal digitaal toegangsbeheersysteem voorzien op de bouwplaatsen, waardoor (onder)aannemers en arbeiders pas toegang tot de werf krijgen wanneer ze correct geregistreerd zijn en aan alle verplichtingen voldoen
- Kwalitatief verblijf van arbeidsmigranten: de aannemers zijn als werkgever wettelijk verplicht om hun personeel te huisvesten of te vergoeden als de werkplaats te ver van de woonplaats is om dagelijks te pendelen. De beleidsmakers, lokale en regionale overheden, zijn op hun beurt verantwoordelijk voor een duidelijke regelgeving die een kwalitatief aanbod mogelijk moet maken en voor de handhaving. Lantis treedt hier op als aanjager, en werkt samen met de overheden en inspectiediensten aan oplossingen; om zo kwalitatieve leefomstandigheden te garanderen voor arbeiders én geen overlast te creëren voor (buurt)bewoners – niet enkel voor de Oosterweelwerf, maar voor alle werven. De recente belangstelling van de SERV voor dit thema doet ons hopen dat ook hier beleidskaders worden uitgetekend die deze doelstelling dichterbij brengen.

De omvang van ons project vraagt een enorm aantal werkkrachten. We trachten zoveel mogelijk lokale tewerkstelling te realiseren door samenwerking met verschillende instanties en via aangepaste opleidingsformules. We zijn hiervoor een partnerschap Jobs in de Grote Verbinding aangegaan met de Stad Antwerpen, VDAB, Constructiv en Talentenwerf. Na de ondertekening van de engagementsverklaring in 2020, wordt momenteel het plan van aanpak uitgerold. Een dienstverleningsflow in 5 stappen (vinden en arbeidsmarktrijp maken, oriënteren, opleiden, werkplekleren, duurzaam tewerkstellen) met een aanklappende aanpak op maat van de werkzoekende vormt, in afstemming met de werkgevers van de werven, de ruggengraat van het plan. Werkplekleren is hierbij zowat de sterkste matchingstool. Het gaat om taak- en probleemgericht leren op de werkplek zelf. Op basis van een aantal arbeidsmarktgegevens heeft het partnerschap voor de op te leiden werkzoekenden de focus gelegd op 10 beroepsprofielen (bv. ijzervlechter, wegenwerker, kraanbestuurder, werfleider...). Op vraag van werkgevers kunnen alle beroepsprofielen onderwerp zijn van een competentiegericht zoektocht en opleidingsdienstverlening. De bedoeling is om te investeren in trajecten die leiden naar werk op de werven en bij uitbreiding in de bouwsector. En dit loont nu al: meer en meer kandidaten hebben ondertussen na een opleiding een vaste job bij één van onze aannemers. Zo is bijvoorbeeld een groep van gemotiveerde kandidaten gestart aan het opleidingstraject tot grondwerker en een groot deel van de kandidaten heeft nadien al zicht op een vaste tewerkstelling bij een aannemer.

Bouwen met respect voor het milieu

Binnen onze eigen organisatie zijn we steeds weer op zoek naar mogelijkheden om de ecologische impact van onze activiteiten te verminderen. We nemen in onze aanbestedingen, de opvolging van de werken en onze eigen werking de nodige stappen om te zorgen dat de milieu-impact van onze eigen organisatie en onze bouwwerken beperkt blijft. Zo zoeken we naar circulaire oplossingen, verduurzamen we het gebruik van energie, materialen en grondstoffen op de werf, beperken we de hinder voor fauna en flora – denk hierbij aan de rugstreeppadden die we verplaatsen -, zetten we een continue monitoringsproces op voor luchtkwaliteit, geluid, stof, verkeer..., maken we maximaal gebruik van transport over het water en dergelijke.

In het kader van PFOS hebben we ook willen kiezen voor een aanpak die hier het best in past, door de vervuiling ter plaatse te houden in plaats van te transporteren in Vlaanderen, door gebruik te maken van de best beschikbare technieken, en reeds waar we kunnen te zorgen voor zo groot mogelijke zuivering.

Bouwen met meerwaarde voor de markt

Door de vele infrastructuurwerken die wij uitvoeren, zorgen we dat de Antwerpse regio en bij uitbreiding heel Vlaanderen voldoende gewapend is om de economische groei te realiseren vanuit een haalbare mobiliteitsinsteek. Daarnaast willen we een drijfveer zijn voor de lokale werkgelegenheid en de economisch bedrijvigheid in Vlaanderen. We zijn er ons van bewust dat we ook als organisatie een voorbeeldrol moeten vervullen. Door onze manier van samenwerking willen we een gezond ondernemersklimaat creëren, waarin er vertrouwen is om te ondernemen; we zijn partners in het risico. We willen als eerste in Vlaanderen experimenteren met innovatieve methodes voor samenwerking en hierdoor 'legacy' bouwen voor de hele bouwsector.

Via het partnerschap Jobs in De Grote Verbinding spelen we ook in op deze doelstellingen, door De Grote Verbinding in te zetten als hefboom voor de brede bouwsector, waarin we handig gebruik maken van pull-factoren zoals een hoogtechnologische omgeving, de klimaatuitdagingen en verwachtingen naar duurzaamheid:

- om een versterkte aansluiting te krijgen tussen de bouwsector en (activerings)trajecten voor werkzoekenden, zij-instromers, schoolverlaters,...;
- om een versterkte aansluiting te krijgen tussen de bouwsector en het onderwijs voor lager en hoger geschoolden;
- om de kwaliteit van de toeleidende dienstverlening voor bedrijven in de bouwsector te vergroten.
- via sterke positionerende en sensibiliserende imagocampagnes naar zowel werkgevers (rond place and train) als potentiële kandidaten (rond kansen op werk die De Grote Verbinding biedt);

2) Financiële rapportage Oosterweelverbinding

Hierbij het overzicht van de beschikbare financieringsbronnen en de actuele ramingen – zowel tijdens de bouwopgave als tijdens de exploitatieperiode; zie onderstaande bespreking:

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) 700 miljoen euro overkappingsruiter	4.391.000.000(*)	4.228.000.000	
Projectmanagement, Engineering, verzekeringen & werkingskosten Lantis	Financieel Model (FM)	FM:577.000.000	667.000.000	
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 & VMS = verduurzamen Minder Hinder	Dotatie Toekomstverbond Investeringsstoelage verkeersveiligheid		Pro Memorie	
OPEX – tijdens de bouwfase (Life cycle cost en onderhoud bij partiële indienststelling)	Financieel Model	106.000.000	100.000.000	

Risico's die zich mogelijk kunnen voordoen tijdens de bouwwerken en hun financiering

Projectgebonden risico's	Saldo Taakstellend budget & Contingency Financieel Model (CFM)**	TB: 163.000.000 CFM: 740.000.000	600.000.000	
Risico's categorie 4 – OWV (Corona, PFOS, wetgeving, asbest, ...)	VFLD Andere MOW, Vlaanderen	49.830.000	235.000.000	

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	

Evolutie van de bouwkosten ten opzichte van het taakstellend budget

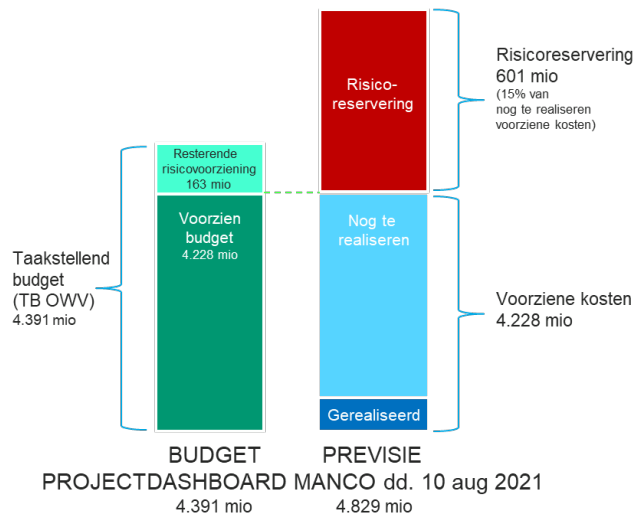
Op dit ogenblik worden deze bouwkosten geraamd op 4.228.0000.000 euro en vallen deze binnen het voorziene samengevoegde taakstellend budget. Voor de loten 3A en 3B werd een value engineeringfase voorzien waarbij telkens een onderhandelde streefdoelkost als target cost werd vooropgesteld. Voor de loten LO en Scheldetunnel betreffen het toegewezen bedragen na value engineeringfase. Voor het lot VTTI werd na gunning een streefdoelkost bepaald en loopt in functie van de voortgang op de overige loten de engineeringfase.

Voornaamste conclusies :

- Alle contracten kunnen binnen de vooropgestelde kaders aan de aannemers worden toegewezen mits het respecteren van de streefdoelkost voor de loten 3A en 3B . Er blijft dan nog 163 miljoen over in het taakstellend budget om tegenvallers op te vangen.
- De contractvormen 3A en 3B en het bijgestelde contract LO stimuleren samenwerking en hebben voldoende incentives en controle mechanismen om het gedrag van de aannemers te sturen en bieden de beste garanties op een uitvoering binnen de vooropgestelde kaders, al deze contractvormen kunnen flexibel omgaan met scopewijzigingen.
- De contractvormen Scheldetunnel en VTTI worden klassiek gemanaged waardoor het risico op meerwerken en conflicten tijdens de uitvoering groter is; samen met de opdrachtnemers werken we in dat kader aan een meer sluitende business case.

Risico management: “ pro actief beheer kosten beheersing “

Op basis van de huidige stand van zaken begroten we de projectgebonden risico's op ca 600 miljoen euro, waarvan voor ongeveer 400 miljoen euro benoemde risico's .



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. Op dit ogenblik is er nog 163 miljoen euro beschikbaar binnen het taakstellend budget om deze risico's op te vangen. Op basis van onze huidige inschatting van de risico provisie kunnen we het saldo (437 mio euro) aan risico provisie opvangen binnen het financieel model zonder de robuustheid aan te tasten.

Voor risico's vreemd aan het project (risico's categorie 4), wordt telkens bekeken of er een voorziening getroffen kan worden. 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.

Van deze risico's vreemd aan het project/categorie 4 zijn er enkele risico's met bijzonder significante impact. Deze risico's vreemd aan het project zijn de enige kosten die negatief evolueren:

- Het risico PFAS/PFOS is moeilijk te voorspellen, omwille van wijzigende inzichten en onduidelijkheid over het handelingskader.
- De marktwerking en aanzienlijke indexatie van de bouwmaterialen heeft plots voor een toenemend risico gezorgd; de evolutie hiervan op 10 jaar zal moeten bekeken worden.
- Kosten- en tijdsbeheersing van de werken is enkel mogelijk met een wendbaar en adaptief regelgevend kader en in het bijzonder op vlak van vergunningen. Om de voortgang van een lopende werf te garanderen, vergen de (uitvoerende) vergunningsaanvragen – passend binnen het GRUP en hoofdvergunning – een gecoördineerde en snelle voorbereiding door Lantis en dito besluitvorming door het departement Omgeving en de betrokken adviesinstanties.

Deze risico's categorie 4 werden op 235 miljoen euro geschat, 115 miljoen euro zijn naar schatting reeds opgetreden en voor 50 miljoen euro werden al de nodige kredieten voorzien. De recente

PFOS/PFAS ontwikkelingen zullen nog resulteren in een stijging van dit risico (PFOS/PFAS naar minimaal 198 miljoen euro, inclusief reeds voorziene kosten).

Verzekeringen – gewestwaarborg

Met het oog op de dekking van de aansprakelijkheid van deze risico's heeft BAM/Lantis verzekeringscontracten afgesloten. Echter bleek ook dat niet alle risico's aan marktconforme voorwaarden konden worden afgedekt op de verzekeringsmarkt, en sommige risico's zelfs geheel niet. Voor deze risico's zal de Vlaamse overheid optreden, in de plaats van een verzekeraar, door een waarborg te verlenen aan het risico. De totale jaarlijkse vergoeding die BAM hiervoor aan het Vlaamse Gewest verschuldigd is, is 1.221.818 EUR per jaar. BAM engageert zich om blijvend te kijken naar alternatieven op de private verzekeringsmarkt.

Deze gewestwaarborg is op heden niet aangewend door BAM/Lantis.

OPEX uitgaven tijdens de bouwfase

Tijdens de bouwfase hebben we al een aantal OPEX uitgaven: zo zullen we een team voor assetmanagement moeten uitbouwen, dienen we de partiële indienststellingen van onze infrastructuur voor te bereiden (tunnelveiligheid, opleiding hulpdiensten, overdracht infrastructuur, onderhoud infrastructuur en patrimonium, concessies, ...) en dienen we een levenscyclusanalyse te maken om bouw en onderhoud te optimaliseren, vnl. op rechteroever en voor VTTI is er een significant besparingspotentieel.

Deze OPEX uitgaven hebben tijdens de bouwfase een negatieve impact op ons werkkapitaal, we hebben ± 106 miljoen euro voorzien in ons financieel model om in deze fase uit te geven. Deze kosten worden in de loop van 2022 verder begroot.

Leefbaarheidsprojecten

Ten behoeve van de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever en het aandeel dat meegaat in de onderbouw van rechteroever zijn de budgetten onder controle, de raming en het beschikbare budget stemmen overeen. Ten behoeve van het leefbaarheidsproject op rechteroever bovenbouw lopen de voorontwerpen nog en wordt het budget momenteel geëvalueerd.

Algemene conclusie :

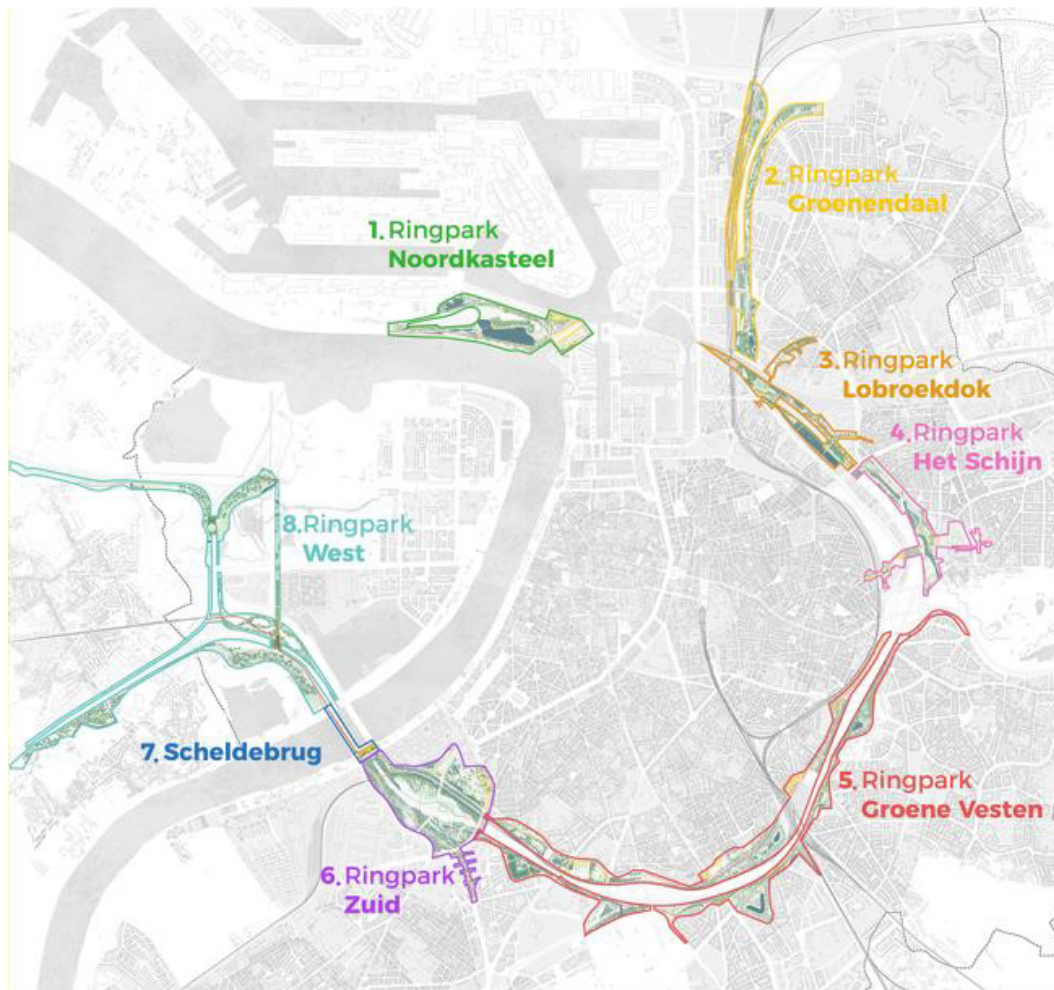
De financiële kaders (Taakstellend Budget, Financieel Model) ten behoeve van de bouw en de exploitatie van de Oosterweelverbinding kunnen worden gerespecteerd mits het uitzetten van een aantal acties ten einde de belangrijkste "financiële" risico's en opportuniteiten te kunnen beheersen.

B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen

1) Algemeen

Team Intendant staat de opdrachtgevers bij in de begeleiding van de voorontwerpen van ringparken. Zowel in ringpark Groene Vesten als bij de vier noordelijke ringparken (Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn), werden belangrijke mijlpalen gehaald. Bij de goedkeuring van deze schets- en voorontwerpen formuleert Team Intendant een advies gebaseerd op werking van de werkbanken, adviezen van betrokken instanties en opdrachtgevers, districtsraden, en op basis van reflectie door de Kwaliteitskamer Over De Ring. In het geval van de noordelijke ringparken wordt in dit advies ook een financiële screening voorzien.

Figuur 1: Leefbaarheidsprojecten



Kwaliteitskamer

De kwaliteitskamer is een expertenpanel dat als volgt is samengesteld:

- Alexander D’Hooghe, Intendant Leefbaarheid, Over De Ring

- André Loeckx, em. prof. Architectuur en Stedenbouw
- Marcel Smets, em. Prof. Architectuur en Stedenbouw,
- Christian Rapp, Stadsbouwmeester Antwerpen
- Erik Wieërs, Vlaams Bouwmeester
- Bas Smets, Landschapsarchitect
- Sylvia Karres, Landschapsarchitect
- Jan Verhaert, Directeur afd. Mobiliteit en Parkeren, Stadsontwikkeling Antwerpen
- Nicolas Cleeremans, Coördinator Openbaar Domein, AG Vespa

Deze kwaliteitskamer gaat inhoudelijk in gesprek met de ontwerpers op basis van de ingeleverde bundels en een presentatie van het ontwerp. In principe formuleert de kwaliteitskamer geen formeel advies, maar de reflectie en uitwisseling die er plaatsvindt, biedt team Intendant op basis van een breder en professioneel perspectief op de opdracht, aanknopingspunten voor synthese van de verschillende adviezen.

Deze aanknopingspunten kunnen concreet zijn voor de vervolgoopdrachten. De reflecties in dit forum laten ook toe om de opdrachtgeving in zijn totaliteit te bevragen. Hierdoor kunnen in het algemeen verdere stappen in het Over De Ring-proces bijgestuurd worden.

Financiële screening en dashboard leefbaarheidsbudget

In het kader van de toewijzing van het Leefbaarheidsbudget werden niet alleen taakstellende budgetten gedefinieerd per ringpark, er werd tevens een onderscheid gemaakt tussen onderbouw en bovenbouw. Sinds de vorige voortgangsrapportage heeft Team Intendant de taak op zich genomen inzicht te verschaffen in deze toewijzingen en in de opvolging ervan.

Specifiek voor de opvolging van de noordelijke ringparken is een afstemming noodzakelijk tussen twee fundamenteel verschillende opdrachten – onderbouw en bovenbouw – die wel zeer nauw van elkaar afhankelijk zijn. Precies hiervoor werd tijdens het voorontwerp proces het concept van ontwerpend onderhandelen gehanteerd. Tijdens de regelmatige overlegmomenten (projectteamvergaderingen en projectwerkbanken), werd de wederzijdse impact van onderbouw (snelweginfrastructuur) en bovenbouw (parkontwerp) op haalbaarheid en financiële impact besproken. Er vond dus een permanente wederzijdse check plaats.

Om deze afstemming ook overzichtelijk in financiële termen te kunnen voeren, is het noodzakelijk dezelfde taal te spreken. Lantis hanteert voor ramingen de Standaard Systematiek Kostenraming (SSK) zoals die in Nederland werd ontwikkeld. De toepassing ervan in Vlaanderen is zeer nieuw, maar moet vooral bij grote, complexe projecten een gepaste raming opleveren die risico's en onzekerheden apart in rekening brengt, en op die manier meer inzicht geeft op fluctuaties in finale uitvoeringskost. Voor de opdrachten bovenbouw (voorontwerpen Ringparken) werd gewerkt met de template van Standaard Bestek 250 (SB250).

In opdracht van Team Intendant maakte studiebureau Kodos een doorlichting van de ramingen van de vier noordelijke ringparken. Deze doorlichting laat toe een eerste kwaliteitstoets te voeren naar de opgeleverde ramingen. Ze brengt enkele onduidelijkheden naar boven over precieze scope-afbakening. Daarnaast wordt ook toepasbaarheid van beide ramingsmethoden onderscheiden.

De bevindingen van deze doorlichting worden gebruikt in de definitie van vervolgoopdrachten en in de verdeling van verantwoordelijkheden tussen betrokken opdrachtgevers door middel van de

afbakening van objecten (coherente projectonderdelen qua financiering, uitvoering, kwaliteitsbewaking) en de selectie ervan.

2) 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. In voorgaand hoofdstuk werd al ingegaan op de werken voor de Oosterweelverbinding op Rechteroever en dus ook over de onderbouw voor deze 4 noordelijke ringparken.

Bovenbouw noordelijke ringparken

Betreffende die afstemming tussen onder- en bovenbouw is een belangrijke mijlpaal gehaald met de oplevering van de voorontwerpen voor de ‘projectcontouren’ van de Ringparken eind vorig jaar (2021). De voorontwerpen gaan over de bovengrondse inrichting langs de nieuwe infrastructuur (werfzones) en op de nieuwe overkappingen. De ontwerpteams hebben eind 2021 alle in het bestek gevraagde plannen, snedes en andere documenten opgeleverd, samen met de visienota voor de projectgebieden en de aangrenzende stadswijken (‘het studiegebied’). Samen met de voorontwerpen werd ook een raming opgeleverd. De stad Antwerpen zal na de bouw van deze ringparken instaan voor het beheer en het onderhoud van deze ringparken en was daarom ook de opdrachtgever voor deze ontwerp opdrachten.

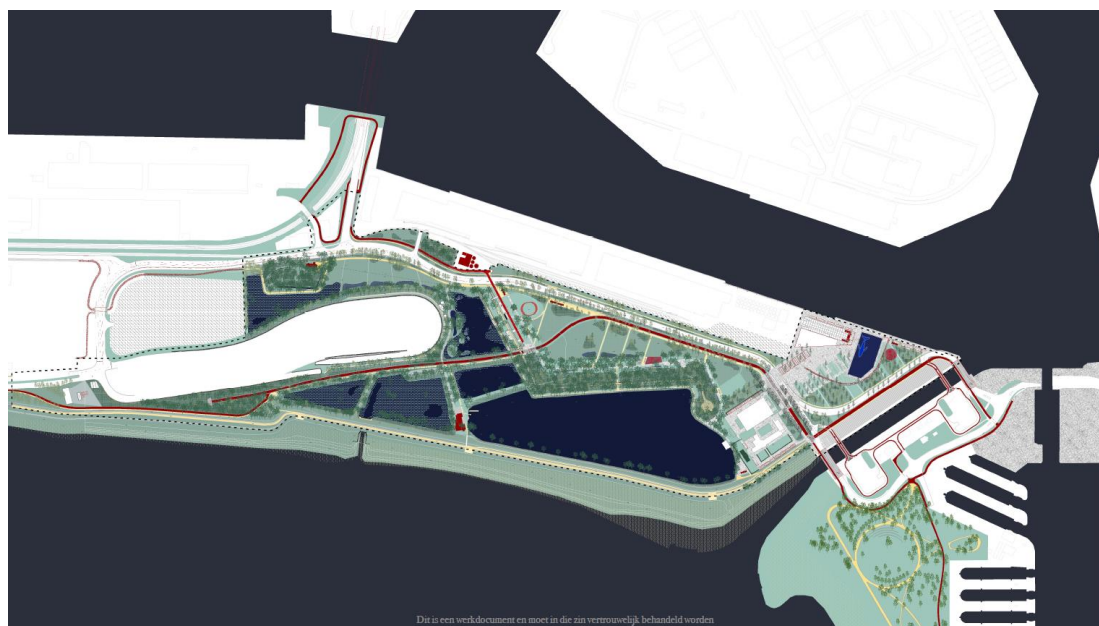
Na oplevering van de voorontwerpen zijn de ontwerpen ‘bevrozen’ en ter advies en controle voorgelegd aan de betrokken districten, overheden en burgerbewegingen en de kwaliteitskamer. In de loop van 2022 zal de stuurgroep op basis van deze documenten adviseren of en hoe wordt doorgestart en met welke delen van de ontwerpen, in welke fasering en onder welke voorwaarden.

De leefbaarheidsprojecten in de projectzone van de Oosterweelverbinding worden momenteel onderworpen aan een diepgaande technische en financiële analyse. Deze betreft het identificeren van overblijvende risico's en onzekerheden, de begroting ervan en de inpasbaarheid in relatie tot de onderbouw. Daarbij wordt zowel de SSK-methode toegepast op de eerder infrastructurele delen van het leefbaarheidsproject, vooral voor de delen met overblijvende onzekerheden; en een externe check op de verschillende luiken toegepast. Deze diepte-analyse met medewerking van experts van Lantis, de stad Antwerpen, en team Intendant loopt op dit ogenblik nog.

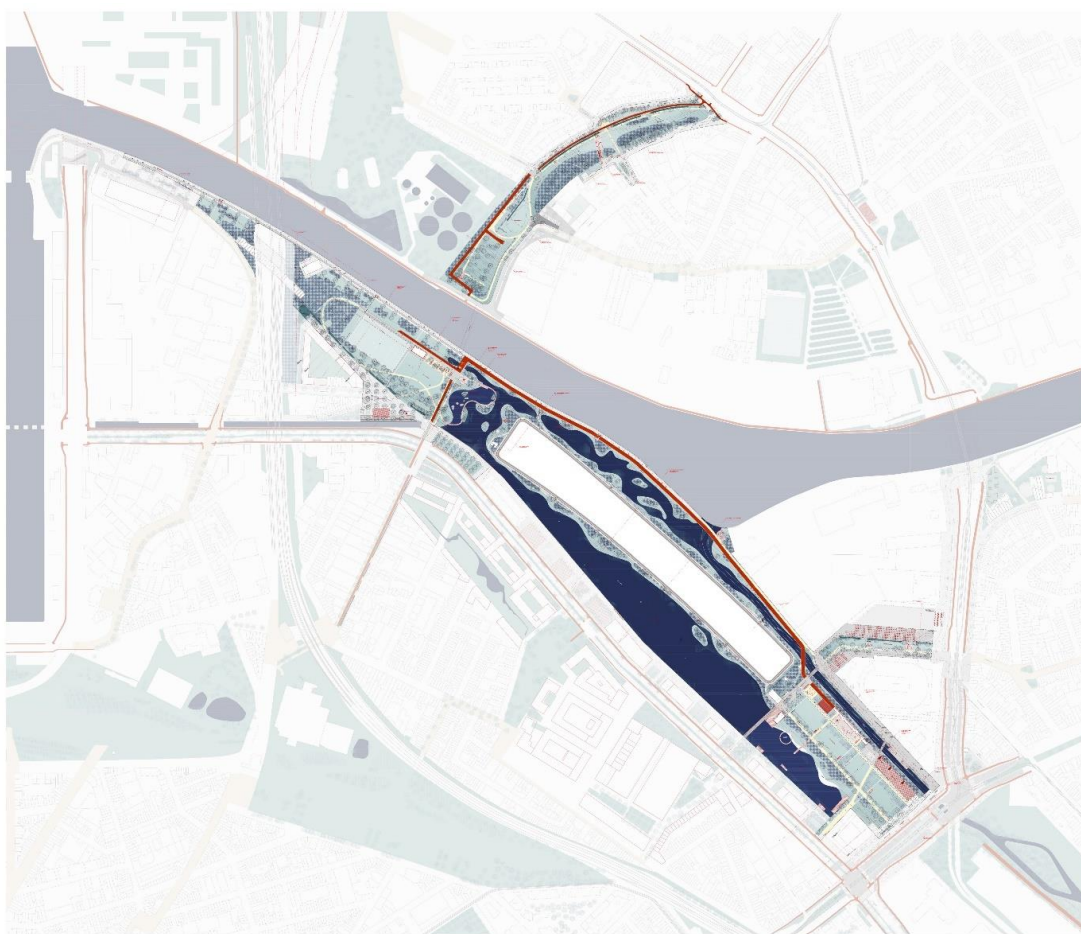
Wat al vaststaat is dat, nu de voorontwerpen zijn afgerond, de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw via ontwerpend onderhandelen in de tijds kloof verder gezet zal worden.

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. Dit is nodig voor de leefbaarheidsdelen die onlosmakelijk verbonden zijn aan de onderbouw van de Oosterweelverbinding.

Voor de Ringparken Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn kunnen mogelijk delen van de ringparken die buiten de werkzone vallen versneld worden uitgevoerd. Dit wordt momenteel onderzocht.

Figuur 2: Ontwerp Ringpark Noordkasteel**Figuur 3: Ontwerp Ringpark Groenendaal**

Figuur 4: Ontwerp Ringpark Lobroekdok



Figuur 5: Ontwerp Ringpark Het Schijn



3) Ringpark Groene Vesten

In het eerste kwartaal van 2021 werd het landschapsonwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) afgewerkt. Op 2 juli 2021 keurde het college namens de stad Antwerpen het landschapsonwerp en de selectie van de deelprojecten goed.

Voor de deelprojecten Pomppark Zuid, de parkaanleg intramuros vanaf Silvertoplaan tot aan Jan Van Rijswijcklaan, tussen ringspoor en Singel, inclusief de geluidsmaatregel intra-muros kan aansluitend een voorontwerp opgemaakt worden. Voor Pomppark Zuid wordt in 2021-2022 een voorontwerp en definitief ontwerp opgemaakt. Het voorontwerp voor het deelproject Pomppark Zuid is lopende. In het kader van dit voorontwerp lopen nog een aantal onderzoeken, met name geluidsmodellering, impact van waterzuivering bij herbruik van bemalingswater van pompgemaal Desguinlei, afstemming met Infrabel m.b.t. toegankelijkheid van het ringspoor, ontwerpend onderzoek, technische onderzoeken en een programmatorische en ruimtelijke uitwerking van een toekomstige overkapping van de R1 Zuid tussen de Kolonel Silvertoplaan en de Jan Van Rijswijcklaan. Eind 2022 start het uitvoeringsdossier en de aanbesteding. De uitvoering is voorzien voor begin 2024. De afstemming en verder onderzoek voor de overige uitvoeringsprojecten in samenwerking met team intendant is lopende.

Voor de deelprojecten cluster centraal, pomppark oost, geluidsmaatregel tuinwijk Borgerhout en geluidsmaatregel middenberm is nog verder onderzoek nodig. Ook voor deze deelprojecten zijn reeds middelen gereserveerd.

Figuur 6: Ontwerp Ringpark Groene Vesten (werkversie)



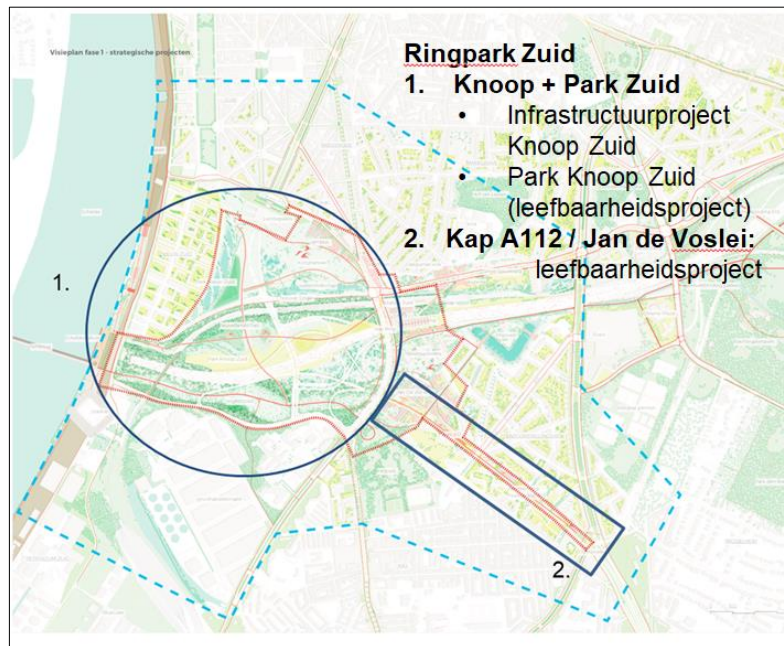
4) Ringpark Zuid

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'

Figuur 7: Ringpark Zuid



Beide geselecteerde leefbaarheidsprojecten worden tegelijkertijd met het infrastructuurproject uitgewerkt. Op 16 november 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP Ringpark Zuid goedgekeurd. Hiermee werd het planproces formeel gestart. Op 25 januari 2021 werd de ontwerpstudie voor dit leefbaarheidsproject door het Agentschap Wegen en Verkeer gegund. De afronding van het voorontwerp wordt nog voorzien voor de zomer van 2022.

De werken worden gepland van 2025 tot 2029.

In de vorige rapportage werd de uitvoering voorzien van 2024 tot 2028. De vertraging is het gevolg van het opduiken van een aantal nieuwe onderzoeksvragen tijdens de fase voorontwerp (inpassen van een atletiekpiste in Ringpark Zuid, onderzoek naar mogelijkheid van een nieuwe tramkeerlus extramuros in relatie tot al dan niet behoud huidige keerlus op het Brederodeplein, vraag om een aantal alternatieven voor de bovengrondse Jan De Voslei te onderzoeken, en het in beeld krijgen van een aantal niet voorziene technische uitdagingen betreffende het verlengen van de Jan Devostunnel. Voor al deze sleutelkwesties is de nodige mate van consensus bereikt om te kunnen landen met het voorontwerp medio 2022

5) Scheldebrug

Uit het overleg met de stakeholders bleek dat bij hen nog heel wat vragen en bezorgdheden leven on hieraan tegemoet te komen en meer duidelijkheid te verschaffen werden onderstaande studies en analyses opgestart:

- de brughoogte van de vaste en beweegbare brugdelen;
- de ontwerprandvoorwaarden inzake:
 - o aanvaringsveiligheid van de brug;

- impact op de nabijgelegen Kennedytunnel;
- veiligheid voor voetgangers en fietsers op de brug;
- bediening van de brug;
- effecten op de stroming en sedimentatie van de Schelde;
- aansluiting op aanpalende leefbaarheidsprojecten.
- de contracteringsvorm: via een klassieke ontwerpopdracht en openbare aanbesteding, of een DB(F)(M)-formule;
- de robuustheid van het toekomstige systeem van Scheldekruisingen voor fietsers, zowel met de brug in gesloten als in geopende toestand;
- de voorspelbaarheid van brugopeningen en verkeerssturing voor fietsers naar alternatieve Scheldekruisingen;
- de impact van de nautische veiligheidsmaatregelen op de opwaarts gelegen watergebonden bedrijven, die door zeeschepen worden bediend.

Omdat deze studies in alle openheid, uitvoerig overleg en participatie met de stakeholders uitgevoerd worden, vragen deze wat meer tijd. Dit echter in de overtuiging dat deze aanpak zal resulteren in een vergroot draagvlak en dus in de toekomst tijds winst zullen opleveren. Er wordt nu gewerkt naar de eindrapportage van deze studies tegen het einde van het tweede kwartaal van 2022, waarna de conclusies verwerkt kunnen worden in de nodige besluitvorming.

6) Ringpark West

Zie hoofdstuk A.1.

7) Studies

Met het oog op toekomstige beleidskeuzes worden een aantal studies uitgevoerd met betrekking tot mogelijke volgende leefbaarheids- en overkappingsprojecten.

Multimodale knooppunten

In het kader van het onderzoekstraject naar de Multimodale Knopen in de Ringzone werden in de loop van 2021 werksessies georganiseerd door Team Intendant. In deze sessies werd de voortgang van het ontwerpend onderzoek verzameld zoals door verschillende partners in de voorgaande jaren was opge maakt.

De samenstelling van deze werkgroep bestond uit Stad Antwerpen (mobiliteit), Vervoerregio Antwerpen, De Lijn, en burgerbewegingen betrokken bij R1 Zuid. Sinds het najaar van 2021 werd deze groep uitgebreid met vertegenwoordiging van de NMBS en Infrabel (die sinds zomer 2021 ook deel uitmaken van de Stuurgroep OWV/ODR) en van het team Stadsbouwmeester (stad Antwerpen). Ook AWW zal met het oog op afstemming met R1 in de loop van 2022 de werkgroep verder vervoegen.

Deze werksessies focussen in eerste instantie op de omgeving van station Antwerpen-Berchem waar de urgenties van doorstroming openbaar vervoer (RP2030: overstapmodel en Brialmonttangent), doorkijk naar M-Lijn 9, gepland autonoom toegankelijk perroncomplex samenkomen. Hieraan wordt het potentieel door overkapping R1 Zuid (zoals eerder onderzocht) gekoppeld, tot een geïntegreerd ruimtelijk onderzoek met faseerbare en relatief autonome projectonderdelen.

Figuur 8: Nieuwe tramoplossingen thv Berchem (ontwerp 2021)



Ringstudies R1 Zuid en tunnelveiligheid.

Het onderzoek naar ruimtelijke en verkeerskundige integratie van Knoop Oost werd ingekanteld in haalbaarheidsonderzoek reserve-leefbaarheidsproject: maximale overkapping R1-Noord.

8) Coherentiesessies

Het Team Intendant organiseert en coördineert verschillende coherentiesessies over de verschillende ringparken heen.

Ringfietspad

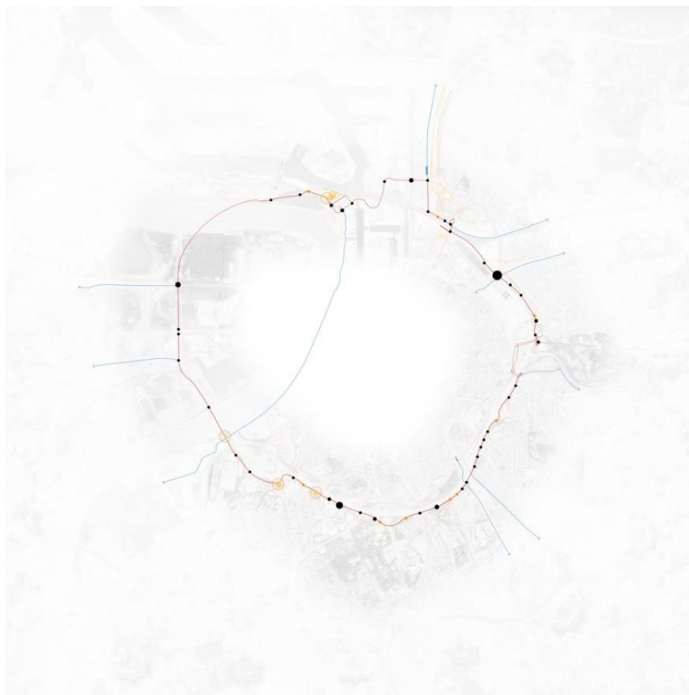
Het ringfietspad vormt een steeds belangrijker onderdeel van de systemische verandering: de modal shift voor de vervoerregio maar ook in de mental map van de stedelijke structuur van de stad Antwerpen. Team Intendant werkte in samenspraak met mobiliteitspartners (stad Antwerpen, provincie Antwerpen, AWW, Fietsberaad, Fietsersbond, Universiteit Antwerpen), een reeks globale

ontwerprichtlijnen uit. Deze werden gedeeld met de ontwerpteams om toe te passen in de voorontwerpen.

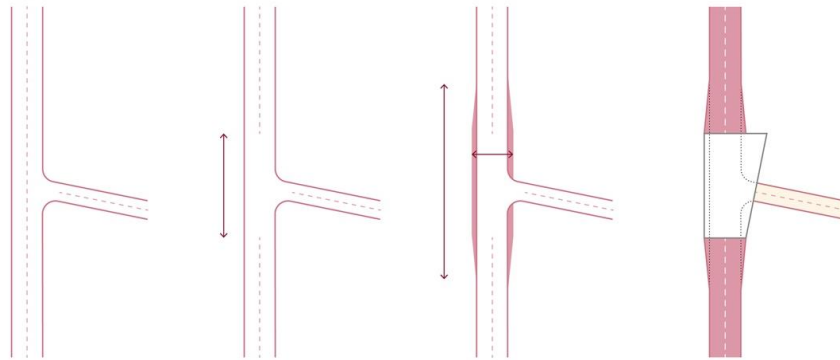
Op basis van de ingediende voorontwerpen werd het ringfietspad als integrale figuur uitgelicht en onderzocht op ruimtelijke leesbaarheid en gebruikslogica. Hierin werden principieel drie types aansluitingen onderscheiden:

- **Ringfietspad is de baas:** een duidelijk ondergeschikte aansluiting van aansluitend fietspad; waarbij belijning en materialisatie van het ringfietspad continu wordt uitgevoerd
- **Eén kruispunt voor iedereen:** deze kruisingen worden uitgewerkt met een eigen materialiteit, een iets ruimere dimensionering (voor een ontspannen uitwisseling van bewegingen eigen aan fietsverplaatsingen) en met een herkenbare vormgeving die leesbaarheid en ritme aan de beleving geeft.
- **Publieke Ruimte is de baas:** op een beperkt aantal locaties kruist het ringfietspad nieuwe, stedelijke publieke ruimtes. Hier wordt de materialiteit en verkeerskundige belijning van het fietspad opgeheven ten voordele van de vormgeving van de publieke ruimte. Wel moet binnen die vormgeving (materiaal, relief...) duidelijk en leesbaar de continuïteit van het ringfietspad aangegeven worden.

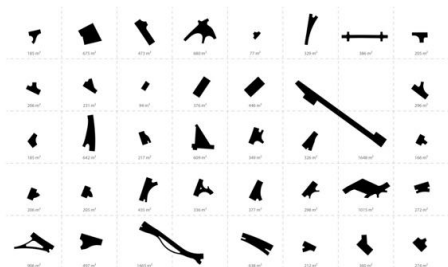
Figuur 9: Ringfietspad – leren uit Ringparken



Figuur 10: Ringfietspad – ontwerp onderzoek door Team Intendant: één kruispunt voor iedereen / principes (2021)



Figuur 11: Ringfietspad – ontwerp onderzoek door Team Intendant: kruispunten zijn ruimtes voor aandacht / schaal oefeningen (2021)



Schijnpoortweg

Het ontwerp onderzoek naar de inrichting van de Schijnpoortweg werd in vorige rapportage toegelicht. De resultaten ervan werden met lokale stakeholders en met ontwerpteam gedeeld. Gelet op gewijzigde timing van vergunningsaanvraag voor verbindingsweg (Afrit Schijnpoort) en Schijnpoortweg door Lantis, is er momenteel minder urgentie op dit ontwerp onderzoek. Het staat momenteel 'on hold', en wordt later in 2022 weer hervat.

Andere

Team Intendant staat opdrachtgevers bij in de punctuele afstemming tussen verschillende leefbaarheidsprojecten:

- **Ringpark West en Fietsbrug:** afspraken voor afbakening van werken tussen beide, en afstemming op timing uitvoering: in het bijzonder combinatie aanloophelling naar brug en bermenlandschap langs E17.
- **Ringpark Zuid en Fietsbrug:** afstemming over positie en hoogte van aansluiting ringfietspad en fietsbrug. Dit wordt gecombineerd met afstemming mbt aansluiting promenade (RP Zuid) op het kade landschap (Scheldebalkon).

- **Pomppark-Zuid en Ringpark Zuid:** afstemming mbt ecologische continuïteit tussen beide parken ter hoogte van de Kolonel Silvertopstraat en het station Antwerpen-Zuid.

9) Reserve leefbaarheidsprojecten

Het bestuurlijk besluit van juni 2018 selecteerde de eerste leefbaarheidsprojecten en voorzag daarnaast in een aantal reserve leefbaarheidsprojecten, waaronder ook enkele overkappingen. In eerste instantie vormen deze extra kapstukken het onderwerp van deze studie, maar tegelijk komen ook de andere elementen die destijds tot stand kwamen aan bod, zoals de resterende gaten in de overkapping en de verkeers- en tunnelveiligheidsaspecten die er aan ten grondslag lagen.

De ambitie bestaat er in om met deze extra inspanning de ‘hink-stap-sprong’ van het project ‘Over de Ring’ in deze zone van de R1 te vervolledigen. Dat proces is gestart met het afsluiten in 2017 van het Toekomstverbond (de horde of hink is genomen), gevolgd door de selectie in 2018 van de eerste leefbaarheidsprojecten (een belangrijke stap voorwaarts, mogelijk gemaakt met de eerste vrijgemaakte budgetten) en moet nu uitmonden in ‘de grote sprong voorwaarts’, te realiseren door integratie van de maximale overkapping, alvast in de eerste grote fase van de werken - de realisatie van de Oosterweelverbinding. Van daaruit is ook de doorkijk te maken naar de aansluitende realisatie van de volgende fases zoals R1-Zuid en Complex Project Oostelijke Verbinding.

Groene Brug

De zogenaamde Groene Brug over het Albertkanaal werd in 2018 als een reserveproject geïdentificeerd. Toen in de loop van 2020 in het kader van de werfplanning van de werken aan de Oosterweelverbinding het concept van de bypass met een tijdelijke stalen brugconstructie over het Albertkanaal in beeld kwam werd nagegaan of deze tijdelijke brugconstructie herbruikt zou kunnen worden als “Groene Brug”. Het verder onderzoek naar een concrete latere leefbaarheidstoepassing van deze tijdelijke bypass maakt deel uit van de studie reserveleefbaarheidsprojecten in de ringzone.

In de loop van 2021 werd in het kader van coherentiesessies tussen Team Intendant, Stad Antwerpen, Lantis en de ontwerpteams van de aanliggende Ringparken ontwerpend onderzoek verricht naar technische integreerbaarheid met onderbouw, en naar optimale integratie in beide ringparken.

Bij het afronden van de voorontwerpen waren nog niet alle sleutelkwesties hieromtrent uitgeklaard. Toch werd het belangrijk bevonden om voor de ruimtelijke integratie en coherentie enkele uitgangspunten vast te leggen:

- **Ligging:** gekozen op basis van ruimtelijke en technische kansen
- **Inrichting:** de groene brug combineert een recreatieve functie (een humane verbinding tussen beide parken) met een ecologische (schakel in corridor van Hobokense Polders tot Oude Landen); de verdeling over de brug zelf is 50:50.
- **Oriëntatie:** voor optimale afstemming wordt de ecologische verbinding aan noord-west zijde voorzien, humane verbinding aan zuid-oost zijde.
- **Gebruik:** de verbinding moet integraal toegankelijk zijn voor mensen (helling), fietsverplaatsingen in ondergeschikte functie toelaten

De Groene Brug, inclusief aanlandingen werd in het kader van de voorontwerpen (ingediend november 2021) in beide ringparkontwerpen opgenomen, en vormt onderdeel van de financiële en technische screening die voor het geheel van de vier noordelijke ringparken wordt gevoerd.

Maximale overkapping R1 Noord

Dit proces – een samenwerking tussen Lantis, AWV, team Intendant en de burgerbewegingen – onderzoekt optimalisaties om de leefbaarheid binnen de R1 Noord te verhogen en brengt de haalbaarheid van de verdere overkapping in kaart. Deze verdere overkapping wordt bekeken op vlak van tunnelveiligheid, naar constructieve, technische, financiële en procedurele impact op de onderbouw, en naar leefbaarheidswinsten voor de omgeving (lucht, geluid en toegankelijk groen).

Momenteel is hiervoor een intensief, cocreatief proces lopende. Er wordt voorzien om medio 2022 hierover een advies te geven aan de Vlaamse Regering om te kunnen overgaan tot een beslissing.

De ondertekenaars van het toekomstverbond engageerden zich om voor een “maximale” overkapping te gaan. Bij het onderzoek naar de maximale overkapping van de R1 Noord bleek dat het te overkappen deel van dit segment van de Antwerpse Ring beduidend kleiner was dan werd gehoopt.

Tunnelveiligheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke knelpunten voor een maximale overkapping. Binnen het thema tunnelveiligheid is het vervoer van gevaarlijke producten (ADR) relevant. Bij het analyseren en beoordelen van de tunnelveiligheid is één van de instrumenten die we gebruiken de QRA (Quantitative Risk Assessment). Die QRA wordt o.a. door de aanwezigheid van ADR beïnvloed. Om hier meer inzicht in te krijgen werd afgesproken om een QRA te laten uitvoeren met en zonder ADR om beide te kunnen vergelijken. Als we dan een zicht hebben op de impact van ADR op de QRA, kan dat een beeld geven van de impact van ADR verkeer op de QRA van een tunnelontwerp. Op basis hiervan kan dan bepaald worden of het nuttig zou zijn om mogelijke alternatieve routes voor dit ADR-verkeer te zoeken om zo extra overkappingen mogelijk te maken. Er moet echter benadrukt worden dat het ADR-verkeer slechts een van de vele aspecten is die bepalend zijn voor de tunnelveiligheid. De tunnelveiligheid in al haar aspecten bepaalt mee de lengte, plaats en mogelijkheid van overkappingen. Het type verkeer dat gebruik maakt van een tunnel is slechts één element dat de mogelijkheden om te overkappen mee bepaalt. Om de tunnelveiligheid van een tunnelontwerp te beoordelen moeten nog andere parameters mee in rekening gebracht worden.

Verder onderzoek zal dus moeten uitwijzen of en zo ja hoe we op de R1 Noord nog dichterbij een volledige overkapping kunnen komen.

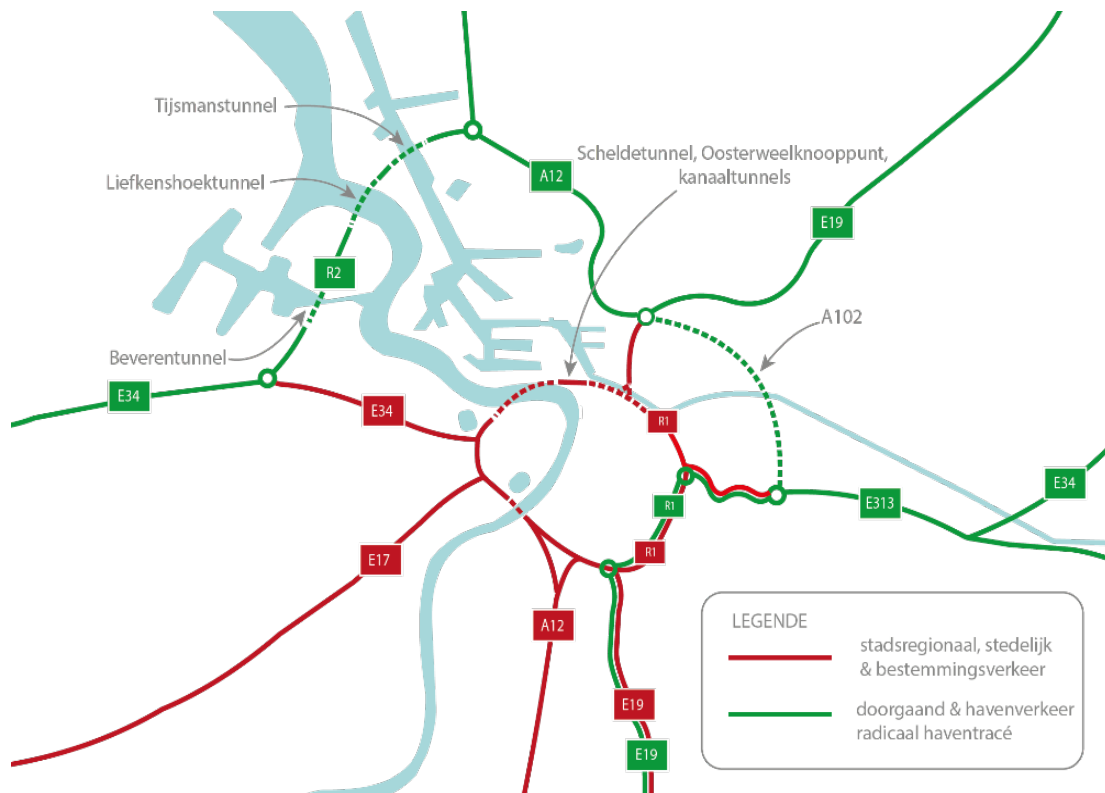
10) Financiering van de leefbaarheidsprojecten

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). Op Vlaams niveau worden per begrotingsjaar kredieten van het beleidsdomein MOW vrijgemaakt en overgeheveld naar het begrotingsartikel ‘MB0-1MHF2AH-WT – Werking en toelagen – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen’. Sinds 2017 werd in totaal 279.284.000 euro (VAK) overgeheveld naar het rollend fond en werd 45.118.965 euro (VAK) aangewend. Op 25 februari 2022 was in het overkappingsfonds zo 234.165.035 euro (VAK) beschikbaar. De middelen uit dit fonds gingen hoofdzakelijk naar Lantis (leefbaarheidsprojecten zone Oosterweelverbinding), het Agentschap Wegen en Verkeer (Ringpark Zuid), De Vlaamse Waterweg (Scheldebrug), het team van de Intendant en de vijf ontwerpteams en de organisatie van participatiemomenten en de bijhorende communicatie.

De stad Antwerpen gunde de afgelopen jaren opdrachten voor een bedrag van 21.810.111,80 €. De middelen van de stad gingen hoofdzakelijk naar de (bovenbouw) van ringparken die zij opvolgen (Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn). Daarnaast droeg de stad Antwerpen ook bij aan volgende leefbaarheidsprojecten: Scheldebrug, Middenvijver Ringpark West , Ringstudie Water en Energie en de opmeting voor Ringstudie R1 Zuid. Dit bedrag is voor rekening van bijdrage van de stad aan het leefbaarheidsbudget.

C. Haventracé

Figuur 16: Overzicht Haventracé



1) Tweede Tijdsmanstunnel

Met een haalbaarheidsstudie onderzocht Lantis de kansrijke varianten voor het project Tweede Tijdsmanstunnel. Een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer (autoweg R2) met renovatie van de bestaande Tijdsmanstunnel voor lokaal verkeer kwam hieruit naar voor als een logische basisvariant waarbij aan alle beoordelingscriteria een gebalanceerde invulling gegeven kan worden.

Gedurende de studiefase wordt de wijze van aanbesteding en de projectfinanciering bestudeerd. Dit heeft geleid tot voorstellen van plan van aanpak voor het project en moet de Vlaamse Regering inzicht geven in de mogelijkheden om het project naar realisatiefase te brengen. Na de beslissing van de Vlaamse Regering zullen ontwerpstudies worden opgevoerd, worden de vergunningsprocedures doorlopen en wordt de aannemingsopdracht in de markt gezet.

2) E34-west

De Vlaamse Regering keurde op 16 juli 2021 de startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan E34 ter hoogte van de Waaslandhaven goed. De raadpleging hierover liep van 24 augustus 2021 tot en met 22 oktober 2021. Begin december 2021 zijn de resultaten aangeleverd vanuit het regionaal verkeersmodel, waarmee begin 2022 aan de slag is gegaan om de nodige

microsimuleringen hier op uit te voeren. Vanaf maart zal er gestart worden met het nodige tekenwerk van de nodige varianten en het opstellen van de eigenlijke plan-MER.

In het voorjaar zal ook het participatief proces rond het fietsnetwerk rond de E34 opgestart worden.

3) Haventracé ‘Oostelijke verbinding’

Nadat minister Lydia Peeters op 29 mei 2020 aan de Vlaamse Regering mededeelde dat ze ervoor opteerde om voor het oostelijk traject van het Haventracé een complex project te starten (MED 20202905 MED 0164-1 Haventracé - mededeling) keurde de Vlaamse Regering op 11 december 2020 (VR 2020 1112 DOC.1430-1) de startbeslissing voor het complex project Oostelijke Verbinding goed.

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 onder meer 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)

Met deze startbeslissing linkte de Vlaamse regering aan deze doelstelling betreffende snelweginfrastructuur 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.

In de ambitiefase, een tussenfase tussen de verkennings- en onderzoeksfase, werden nu de ambities van de verschillende stakeholders in kaart gebracht en werden mogelijke quick wins bepaald. Na een reeks bilaterale gesprekken met gemeentebesturen en deelwerkbanken werden de resultaten van de ambitiefase gebundeld in een syntheseverslag (januari 2022). Het verslag dient samen gelezen te worden met de verschillende gebiedsgerichte synthesesemurals, de presentatie van de klimaatgordel en de bundeling van opmerkingen die we ontvingen naar aanleiding van de presentaties in het najaar. Al die documenten zijn richtinggevend voor het opmaken van de alternatieven-onderzoeksnota en de aanpak van de onderzoeksfase.

Intussen is de aanbesteding voor een studiebureau dat de onderzoeksfase zal ondersteunen afgerond. De opdracht werd begin januari 2022 gegund waarmee meteen de onderzoeksfase werd aangevat. 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.

Het doel van de onderzoeksfase is om te komen tot een voorkeursbesluit. Een eerste mijlpaal die daarbij zal worden genomen, is de opmaak van een alternatievenonderzoeksnota. De alternatievenonderzoeksnota is een formeel document in de procedure complexe projecten en geeft een uitvoerige beschrijving van de scope van het geïntegreerd onderzoek:

- welke alternatieven worden er onderzocht (inclusief concrete tekeningen en kaarten)
- op welke wijze worden de alternatieven onderzocht

De alternatievenonderzoeksnota geeft een gedetailleerde beschrijving van waar we met het complex project naartoe willen en hoe we de doelstellingen van het complex project gaan onderzoeken. Vooropgestelde timing van de finalisering van de alternatievenonderzoeksnota is oktober 2022.

De doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes worden de komende twee jaar besproken in de werkbankformule, onderzocht door het externe studieteam en vervolgens verankerd in een formeel voorkeursbesluit.

Het proces dat we de komende jaren samen verder gaan voeren, het onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en het voortschrijdend inzicht dat daarmee gepaard gaat, maakt dat we stap voor stap verder bouwen aan draagvlak voor het op te bouwen voorkeursbesluit.

Figuur 12: Projectgebied complex project Oostelijke Verbinding

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

1) Algemene kadering

Het streven naar een modal split van 50/50, de zogenaamde “modal shift” is een van de pijlers van het Toekomstverbond (maart 2017) en werd nadien in het Vlaams Regeerakkoord (oktober 2019) herbevestigd als een ambitie voor de Vervoerregio Antwerpen. De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond. Enerzijds zal alleen weginfrastructuur niet volstaan om de Antwerpse regio leefbaar en bereikbaar te houden. De realisatie van de modal shift bepaalt mee de succesgraad van deze infrastructuurprojecten. Anderzijds maken deze onderdelen integraal deel uit van het Routeplan 2030 en worden ze daar 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. Deze hinder zal op zijn beurt de aanleiding vormen om nieuwe, duurzame ‘mobiliteitsgewoonten’ in de regio te introduceren.

Het regionaal mobiliteitsplan ‘Routeplan 2030’ van de Vervoerregio Antwerpen geeft invulling aan deze gezamenlijke ambitie van een transitie naar een modal split van 50/50. Daarvoor wordt ingezet op een combinatie van infrastructurele maatregelen, het aanreiken van diverse duurzame mobiliteitsdiensten en het werken op gedragsbeïnvloeding.

2) Beleidsmatige rapportage

De uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen – het Routeplan 2030 – verloopt stapsgewijs onder coördinatie van het multidisciplinaire Team Vervoerregio Antwerpen:

- Op 27 juni 2018 werd de **Oriëntatienota** goedgekeurd. Die omvatte de omgevingsanalyse en beschreef de nieuwe koers in een samenhangende visie op alle onderdelen.
- De visie werd nadien vertaald en geoperationaliseerd in de **Synthesenota** waarin het toekomstig multimodaal systeem werd uitgewerkt. Op basis van de plannota, die in 2020 reeds gevalideerd werd door de Vervoerregioraad Antwerpen, werd ervoor gekozen om een reeks thema’s verder uit te diepen. De samenvattende nota’s (zie overzicht hieronder) werden op de Antwerpse Vervoerregioraad van 23 oktober 2021 gevalideerd.
- Ook de **Evaluatienota** werd op 23 oktober 2021 gevalideerd. Dit evaluatiekader beschrijft hoe de periodieke rapportage rond het beleidsplan tot stand zal komen, zo ook welke indicatoren op jaarbasis zullen meegenomen worden in de monitoring en evaluatie.

1. Oriëntatienota (inventarisatie & onderzoek)	2. Synthesenota (opbouw strategische visie & operationele doelstellingen)	3. Actieplan (welke projecten, wanneer, wie)	4. Evaluatienota (evaluatie & monitoring)
▪ Analysenota deel 1	▪ Visienota (2018)	▪ <i>Actieplan</i>	▪ Evaluatiekader
▪ Analysenota deel 2	▪ Plannota (2020)		
	▪ Nota mobiliteitsknooppunten (2021)		
	▪ Nota parkeerstrategie (2021)		
	▪ Nota feederbussen netwerk (2021)		
	▪ Nota doorstroming OV (2021)		
	▪ Nota wegencategorisering (2021)		
	▪ Nota concept Vervoer op Maat (2021)		
	▪ <i>Nota personenvervoer over water</i>		
	▪ <i>Nota modal shift goederenvervoer</i>		

Inzake het Routeplan 2030, zijn volgende elementen nog in voorbereiding:

- Er werd een aparte nota uitgewerkt die de aanpak m.b.t. de **modal shift goederenvervoer** bespreekt. Deze wordt momenteel verder verfijnd in overleg met de betrokken overheidsactoren (vb. Infrabel, De Vlaamse Waterweg, Port of Antwerp). Daarna zal ook overleg met de sector hierrond plaatsvinden, zodoende deze nota in het voorjaar 2022 ook aan de Antwerpse Vervoerregioraad kan worden voorgelegd.
- Naar aanleiding van de inspanningen van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) om werk te maken van een Vlaamse visie op personenvervoer over water, is de Vervoerregio Antwerpen alvast aan de slag gegaan met het uitwerken van een **ambitienota m.b.t. personenvervoer over water**. Die zal de Vlaamse visie vertalen in concrete ambities voor de Antwerpse Vervoerregio, die via de bestaande veren en De Waterbus al een sterk aanbod heeft op dit domein. De ontwerpnota is reeds ambtelijk besproken en wordt nu voorgelegd aan de werkbanken. Ook deze nota wordt dit voorjaar aan de Antwerpse Vervoerregioraad voorgelegd.
- De interne voorbereidingen m.b.t. de opmaak van een **actieplan** werden afgerond. Er werd daarbij ook actief met de andere Vlaamse vervoerregio teams afgestemd zodoende kan een opmaak voorzien worden die overheen vervoerregio's gelijkaardig is. Deze interne voorbereiding wordt nu integraal overgemaakt aan het Team Intendant, dit zal in 2022 werk maken van de zogenaamde 'investeringscatalogus' (zie verder).
- De voorbereidingen (overheidsopdracht) om een MER-coördinator aan te stellen in functie van de **strategische be-MER-ing** van het regionaal mobiliteitsplan, liepen enkele maanden vertraging op. We ambiëren deze aanstelling tegen de zomer af te ronden. In de strategische plan-MER zal een milieueffectenbeoordeling worden uitgevoerd en beschreven, waarna de procedure ook voorziet in een brede publieke raadpleging (openbaar onderzoek) in de regio.

Extra aandacht voor modal shift via Team Intendant

Het Routeplan 2030 voorziet en groot aantal investeringen doorheen de Vervoerregio Antwerpen, die in de toekomst samen gebundeld worden in een actieplan als formeel onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan. Het team Intendant wordt in 2022 ingeschakeld om in de opmaak van dergelijk actieplan te ondersteunen. Hun opdracht richt zich op een combinatie van een effectiviteitsanalyse

en, waar nodig, impact en obstakel analyse en ontwerpend onderzoek voor diverse projecten uit het Routeplan 2030.

Hierin worden volgende kritische dimensies als leidraad gehanteerd:

- Duurzaamheid: CO₂, energiedruk, ruimtegebruik
- Solidariteit/inclusie: mobiliteitsvrijheid zonder externaliseren van negatieve impact
- Efficiëntie: hoeveelheid mensen/verplaatsingen, aandeel in modal shift.

Het resultaat wordt een slimme lijst van investeringen waar kosten, baten, impact, obstakels kunnen vergeleken worden, om daarmee tot effectieve besluitvorming te kunnen overgaan. Het is eveneens de bedoeling om deze projecten samen te brengen in een groter regionaal narratief over de vervoerregio.

Implementatie vervoersplan basisbereikbaarheid

Er zijn de voorbije maanden heel wat initiatieven ondernomen om de implementatie van het nieuwe netwerk operationeel voor te bereiden. Het meest zichtbaar, was de inspanning vanuit De Lijn om een alternatief voorstel voor het tramnet (onderdeel van het kernnet) uit te werken. Dit had tot doel om – binnen de randvoorwaarden die zijn opgelegd – toch tegemoet te komen aan de verzuchtingen (inzake tramlijnen 7 en 4) bij voorgaande ontwerpen.

Op 20 januari 2021 nam de vervoerregioraad van de Vervoerregio Antwerpen de beslissing het toen voorliggende ontwerp van kernnet (advies) / aanvullend net (beslissing) goed te keuren onder voorwaarden, zodat De Lijn op basis daarvan met de noodzakelijke doorrekeningen kon starten. Er werd m.a.w. gunstig advies verleend om een operationele run te maken voor het voorgestelde kernnet (en ook het aanvullende net), waarvan de resultaten opnieuw dienden te worden voorgelegd aan de vervoerregioraad Vervoerregio Antwerpen.

Omwille van het gebrek aan draagvlak (maatschappelijk maar ook vanuit leden van de vervoerregioraad zelf) werd de beslissing door de minister niet aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De Lijn is terug aan de tekentafel gaan zitten en heeft geprobeerd op dit alles een antwoord te bieden. Dat heeft ertoe geleid, dat De Lijn een 2^e alternatief inzake het tramnet (in het kader van het Vervoerplan – Basisbereikbaarheid) heeft voorgesteld op de Vervoerregioraad van februari.

Gezien de commotie en discussies van de afgelopen weken (ook in de media) achtte de Antwerpse Vervoerregioraad het niet opportuun het door De Lijn opgemaakte 2^e voorstel van tramnet ter stemming voor te leggen. Er werd vastgesteld dat er een breed palet aan meningen blijft bestaan over de exacte verdeling van de tramcapaciteit over het ganse net, waardoor geen stap vooruit kan worden gezet naar een oplossing. Over twee krachtlijnen bestaat wel de nodige consensus: het moet de ambitie blijven op het reizigerspotentieel te verhogen en de filosofie van basisbereikbaarheid zal altijd een overstapmodel inhouden.

Om tot zulk gedragen model te komen werd door de Vervoerregioraad een stand-still periode ingebouwd. Zodoende kan een werkgroep onder leiding van De Lijn en met betrokkenheid van o.a. TTB herbekijken hoe – vertrekkende vanuit het huidige model – het tramnet alsnog kan worden bijgestuurd.

Afstemming en samenwerking met spooractoren

Mede naar aanleiding van de vorige voortgangsrapportage, waar meerdere vragen werden gesteld rond de betrokkenheid van de federale spooractoren, vonden bijkomende gesprekken plaats met het management van de NMBS. Er is op vlak van spoor al heel wat gebeurd de voorbije jaren en er staan ook enkele grotere dossiers in de steigers. Hieronder geven we u graag een samenvatting mee van deze inspanningen en de toekomstgerichte ambities.

Er zijn de afgelopen jaren door NMBS belangrijke inspanningen geleverd om de modal shift te bevorderen in en rondom Antwerpen. We denken hierbij vooral aan verbeteringen aan het treinaanbod en aan verdere uitbouw van de stationsomgevingen.

Wat het treinaanbod betreft springen in de eerste plaats de voorstedelijke verbindingen (S-treinen) in het oog: naast de S1 Antwerpen – Brussel, die al aan een halfuursfrequentie reed, werden ook de frequenties van de S32 Puurs – Essen en van de S34 Sint-Niklaas – Antwerpen verdubbeld tijdens weekdagen.

Er werd daarnaast ook een nieuwe IC-verbinding Antwerpen – Hasselt opgestart. Ook amplitudes werden verruimd, en de bediening tijdens de weekends werd verbeterd.

Er werd ook verder gewerkt aan de vernieuwing van de stationsomgevingen, en vooral het aantal plaatsen in de fietsenstallingen werd gevoelig verhoogd, o.a. in de stations van Kapellen, Noorderkempen, Heide, Mortsels Oude God en Beveren. De volgende jaren volgen ook Hoboken-Polder, Ekeren, Zwijndrecht en Antwerpen-Zuid.

De NMBS wil daarnaast ook volop inzetten op de bestaande Antwerpse multimodale hubs: er is al veel voorbereidend werk verricht rond Antwerpen-Zuid en we gaan nu ook samen met de partners een onderzoekstraject voor Antwerpen-Berchem opstarten (investeringen vanaf 2027). De NMBS ziet daarentegen geen potentieel in een bediening van het Ringspoor.

3) Participatie en besluitvorming

Hierna wordt toegelicht hoe we via samenwerking en informatiedeling in werkbanken, onze website en uiteraard ook de Vervoerregioraad, conform de basisfilosofie “Samen vooruit” vooruitgang boeken en transparant informeerden.

Werkbanken

De laatste modal shift werkbank vond plaats op 28 januari 2021. Op basis van de inhoud die in 2021 werd uitgewerkt, zullen nieuwe werkbanken (n.a.v. de beleidsnota's in opmaak, be-MER-ing en actieplan) worden geïnitieerd in 2022.

Bijeenkomsten Vervoerregioraad

Sinds de vorige voortgangsrapportage kwam de Vervoerregioraad Antwerpen drie keer bijeen: in oktober 2022 en 2 keer in februari 2022 (n.a.v. de evoluties rond het tramnet). De verslagen zijn steeds online te raadplegen. Het verslag van de vergaderingen in februari worden pas online gepubliceerd na goedkeuring van het verslag op een eerstvolgende Vervoerregioraad.

Vernieuwing website

Er is werk gemaakt van een vernieuwde website rond het regionaal mobiliteitsplan: www.routeplan2030.be. Deze omvat meer geactualiseerde informatie omtrent het lopend beleidsproces, de Vervoerregiowerking en lopende projecten bij mensen in de buurt. Ze draagt bij aan de filosofie van transparantie en zal zo burgers goed informeren in het beMERing proces dat zal volgen. Het monitoringrapport zal er ook een plaats in krijgen, als verdere verdieping op het ‘vinger aan de pols’ dashboard dat werd ontwikkeld.

4) Financiële rapportage

Aanpak rapportage modal shift projecten

Voor het eerst werd bij deze voortgangsrapportage – naar het voorbeeld van de andere pijlers van het Toekomstverbond – ook voorzien in projectgerelateerde informatie voor modal shift projecten.

Daardoor moet het voortaan (vanaf de rapportage volgend jaar) mogelijk worden om op een coherente manier te rapporteren en ook de vooruitgang telkens inzichtelijk te maken.

Om het Vlaams Parlement een transparante doch overzichtelijke doorkijk te geven op het programma aan projecten die kaderen binnen de modal shift beleidsdoelstelling van de Vervoerregio Antwerpen, omvat de lijst van projectfiches volgende informatie:

- Voor een vaste selectie van projecten die nominatief beschreven staan in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan, zal de projectfiche bij elke nieuwe rapportage worden geactualiseerd;
- Daarnaast wordt elk kalenderjaar een variabele selectie gemaakt van omvangrijke projecten die relevant zijn om dat jaar over te rapporteren. Deze selectie van fiches kan dus per jaar verschillen;
- Elke rapportage wordt ook ‘één modal shift project in de kijker’ gezet;

Net zoals de projectfiches voor alle ander Toekomstverbond-projecten kan u alle projectfiches m.b.t. de modal shift als bijlage bij dit voortgangsrapport vinden.

De projectfiches beperken zich tot modal shift projecten waar de Vlaamse Overheid een (mede) financieel engagement en/of verantwoordelijkheid in draagt. Sommige van de modal shift projecten worden louter pro memori in het overzicht opgenomen, omdat ze reeds in de andere onderdelen van de voortgangsrapportage aan bod komen. Het format van de desbetreffende projectfiches, volgt het voorbeeld van de andere Toekomstverbond projectfiches.

Zo wordt momenteel nog niet gerapporteerd in de projectfiches rond projecten m.b.t. de modal shift goederenvervoer, of de ambities rond personenvervoer over water. Dit omdat de uitgewerkte beleidsvisie rond deze thema's uit het regionaal mobiliteitsplan, nog niet afgerond en gevalideerd zijn (zie beleidsmatige rapportage). Dat wil niet zeggen dat er momenteel geen inspanningen of projecten lopen rond deze thema's. Inzake de modal shift goederenvervoer bijvoorbeeld, zijn grote dossiers lopende op andere bestuursniveaus (vb. 2^e spoorontsluiting; federale materie). Grote Vlaamse dossiers

in deze Vervoerregio (vb. ECA project) overstijgen het Toekomstverbond waardoor ze geen deel uit maken van deze rapportage.

Verder wensen we op te merken dat alle projecten waarover Lantis rapporteert onder deze modal shift pijler, ook rechtstreeks bijdragen aan het minder hinder beleid n.a.v. de Oosterweel werken.

Geplande verbintenissen: relevante projecten uit GIP 2022

Het GIP 2022 van de Vlaamse Regering voorziet in nieuwe inspanningen die de modal shift-doelstelling ondersteunen. In totaal werd voor €337.799.848 aan projecten op grondgebied van de Vervoerregio Antwerpen voorzien. Naast projecten die de modal shift dienen (en hun weerslag vinden in de projectfiches) omvat het GIP uiteraard ook projecten die andere belangrijke beleidsdoelstelling van het beleidsdomein in de regio ondersteunen.

Monitoring

Op basis van de evaluatienota – die door de Vervoerregioraad werd goedgekeurd op 23 oktober 2021 – is een eerste monitoringrapport *‘De Vervoerregio Antwerpen in cijfers’* in opmaak. Hierover zal gerapporteerd worden op de voortgangsrapportage in het najaar van 2022.

E. Werkbank Financiering

In juni 2021 ging de werkbank Financiering van het Toekomstverbond van start. De werkbank Financiering is samengesteld met vertegenwoordigers van de burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, stRaten-generaal), Lantis, Stad Antwerpen en het Departement Mobiliteit en Openbare werken, aangevuld met inhoudelijke experts (o.a. departement Financiën en Begroting, Vervoerregio Antwerpen, De Lijn). Voor de inhoudelijke voorbereiding en uitwerking van de werkbank werd een opdracht gegeven aan de Universiteit Antwerpen. Sinds de start werden zes bijeenkomsten gehouden, waarbij samen met een onderzoeksteam van de Universiteit Antwerpen twee onderzoekssporen worden uitgewerkt:

- Rekening houdend met algemeen begrensde publieke budgettaire ruimte maakt de werkbank in haar eerste fase (juni 2021 – september 2022) een inventarisatie van de totale financieringsvraag van de projecten die deel uitmaken van het Toekomstverbond en zet die af tegen de beschikbare financieringscapaciteit van de verschillende overheden. Om het verwachte tekort aan reguliere beschikbare middelen op te vangen, worden, op basis van vergelijkbare internationale projecten, innovatieve vormen van financiering in kaart gebracht met specifieke aandacht voor de toepasbaarheid binnen de context van het Toekomstverbond. Op basis van deze onderzoeksresultaten zal in een volgende fase (oktober 2022 – december 2022) een conceptnota worden opgesteld met een overzicht van alternatieve financieringsmogelijkheden voor het Toekomstverbond.
- Het tweede deel van het onderzoek focust in haar eerste fase op het in kaart brengen van de maatschappelijke kosten en baten van een selectie van de projecten van het Toekomstverbond op en rond de zuidelijke ring. Dit onderzoek hanteert hierbij een dynamisch perspectief, geïnspireerd door inzichten vanuit de zgn. reële optietheorie: verschillende opties en combinaties van projecten ('ontwikkelingspaden') worden vergeleken om na te gaan hoe goed ze kunnen inspelen op onzekere maatschappelijke, beleidsmatige of technologische evoluties. Dit deel van het onderzoek zal resulteren in een gedragen set van mogelijke ontwikkelingspaden voor de realisatie van een selectie van de projecten van het Toekomstverbond, inclusief een eerste inschatting van de bijhorende kosten en baten. In een volgende fase volgt de verdere uitwerking en documentatie van de assumpties en onzekerheden van de eerder geschatte kosten en monetaire en niet monetaire baten.

Tegen het vierde kwartaal van 2022 zullen de bevindingen van de eerste fase (jun 2021- jun 2022) van de twee onderzoekssporen zoals hierboven beschreven meer in detail kunnen worden toegelicht.

BIJLAGE 1:

Projectfiche uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel

Onderzoeksfase

Projectfiche: Uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel

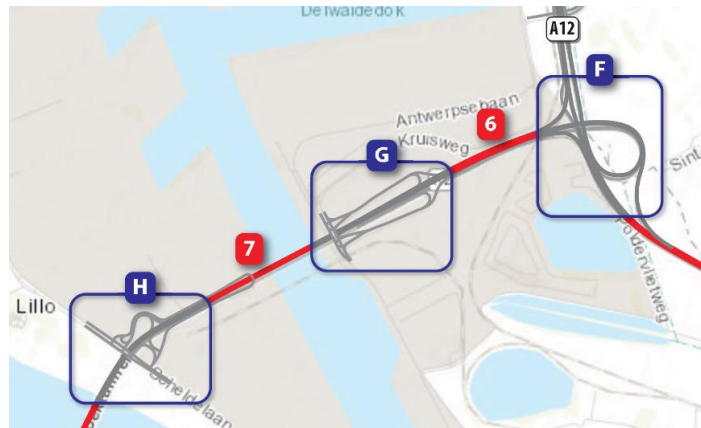
18/03/2022

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

Het project 2^e Tijsmanstunnel is compatibel met de bredere ambitie, uitgetekend in het Toekomstverbond waarbij een groter aandeel aan doorgaand verkeer via de R2 en de Tijsmanstunnel wordt gestuurd. 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;

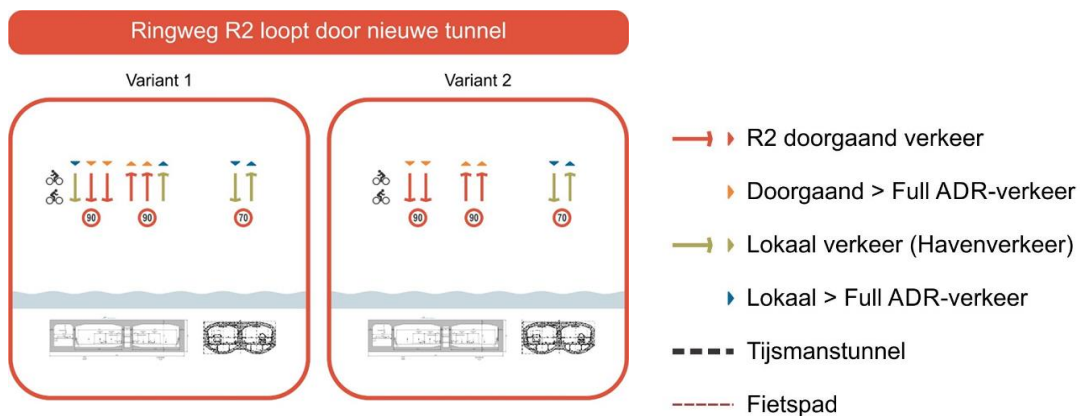
- Het verbeteren en versterken van de R2 als verbinding voor zowel het lokaal als doorgaand kruisend verkeer
- Een betere ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid rondom de bestaande Tijsmanstunnel en 2de Tijsmanstunnel door het optimaliseren 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

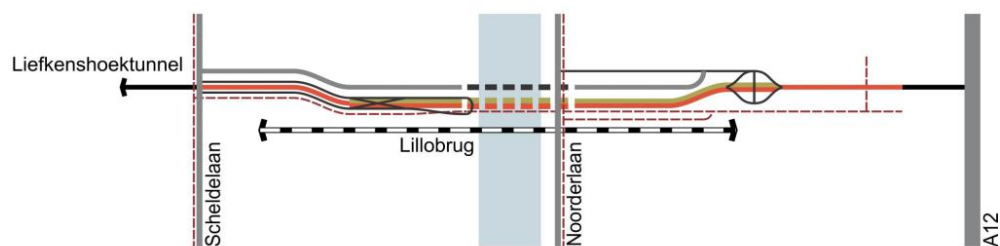
Hoewel er eind 2019 uit een haalbaarheidsstudie een tunnelvariant als oplossing naar voren kwam, werd er in verder tussentijds onderzoek voor geopteerd om de oplossingsrichtingen ruimer te benaderen. Naast tunnelvarianten werden daarom ook kansrijke brugvarianten onderzocht. Op deze manier wordt er gestreefd naar volledigheid om later in het ontwerpproces de uitsluiting van bepaalde oplossingen te kunnen beargumenteren. Deze aanpak biedt ook een antwoord op huidige en toekomstige vragen vanwege alle belanghebbenden. Vier kansrijke varianten voor de kanaaldokkruising worden gedefinieerd en gegroepeerd volgens de hoofdfunctie die ze vervullen.

Varianten waarbij er nieuwe infrastructuur wordt gebouwd voor de hoofdweg (R2):

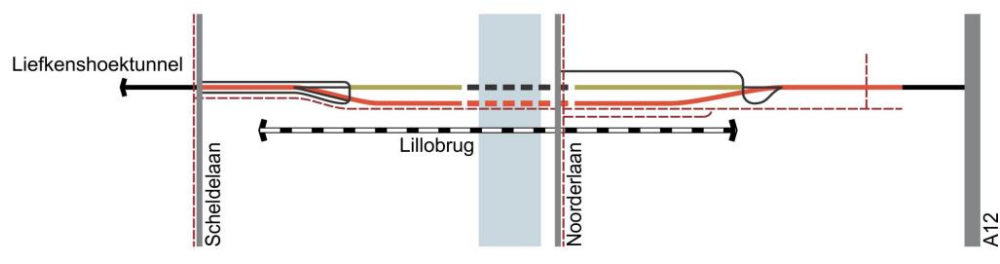
- Variant 1: een nieuwe tunnel voor doorgaand en lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijsmantunnel voor tevens lokaal verkeer;
- Variant 2: een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer met behoud van de bestaande Tijsmantunnel enkel voor lokaal verkeer;



Variant 1: Nieuwe tunnel voor lokaal en doorgaand verkeer

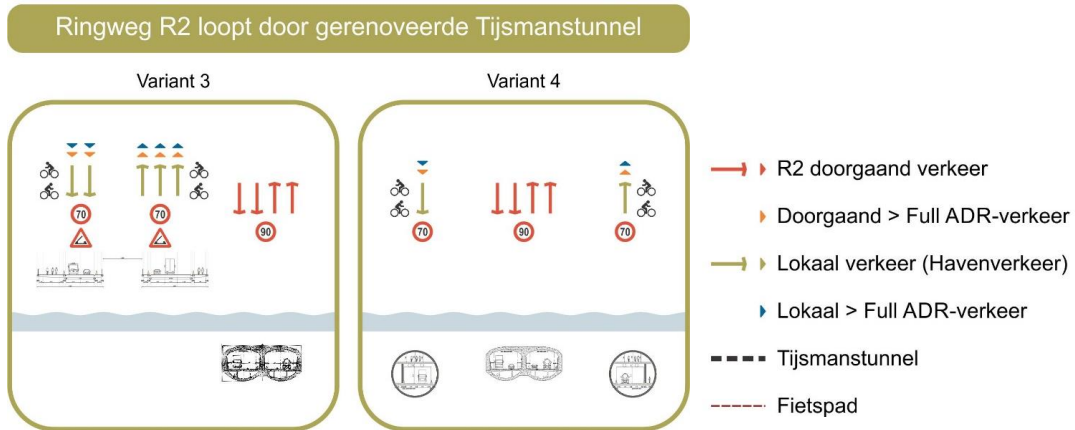


Variant 2: Nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer

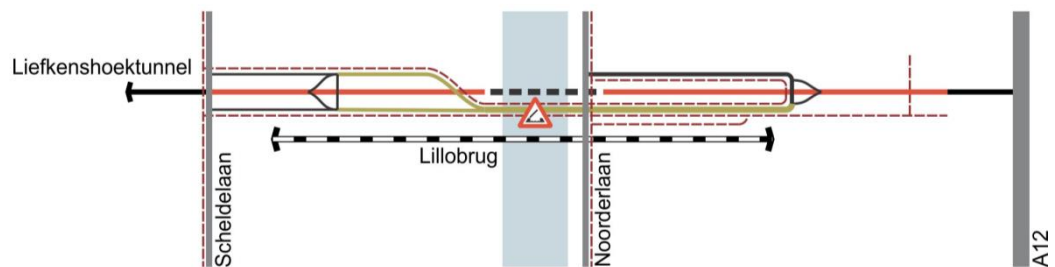


Varianten waarbij er nieuwe infrastructuur wordt gebouwd voor de lokale ontsluiting:

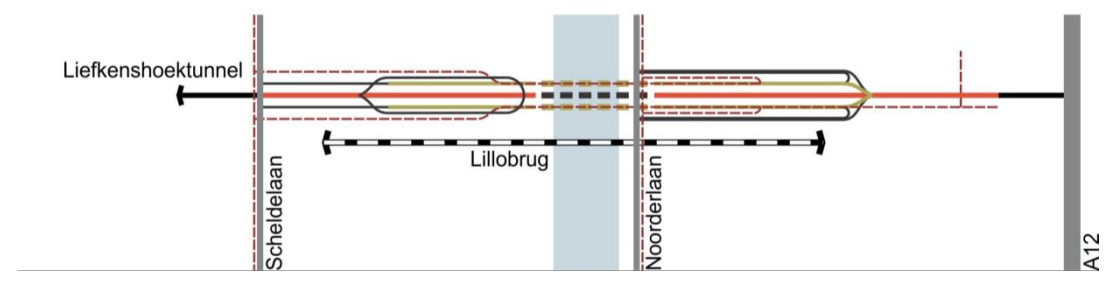
- Variant 3: een nieuwe beweegbare brug voor lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijsmanstunnel voor doorgaand verkeer;
- Variant 4: twee nieuwe kleinere tunnels door middel van boring onder het dok voor lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijsmanstunnel voor doorgaand verkeer.



Variant 3: Nieuwe brug voor lokaal verkeer



Variant 4: Nieuwe tunnels voor lokaal verkeer



Vanuit het onderzoek komt variant 2, d.i. realisatie van een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer (autoweg R2) met renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel voor lokaal verkeer, naar voor als een logische basisvariant waarbij aan alle beoordelingscriteria een gebalanceerde invulling gegeven kan worden.

De nieuwe kanaaldokkruising realiseren met een tunnel vormt de meest gedragen oplossing zowel naar invulling van de functionele criteria als in waardebeoordeling door de belanghebbenden. Vanuit mobiliteit en omgeving werden er immers talloze bezorgdheden geopperd over de verkeersafwikkeling van de brugoplossing, zowel met betrekking tot voertuigen als scheepvaart.

Voorts kan voldaan worden aan de huidige normen en richtlijnen omtrent weginfrastructuur, veiligheid, ...

Door bij de verkeersafwikkeling via vereenvoudigde aansluitingscomplexen met Noorderlaan en Scheldelaan te werken ontstaat bovendien een voordeel op verkeersveiligheid, uitvoerbaarheid en kostprijs. Tevens zal een kanaaldokkruisende fietstunnel voorzien worden die aansluit op het aanwezige en toekomstige fietsnetwerk.

De bestaande Tijsmanstunnel vormt daarbij wel een noodzakelijk onderdeel van het mobiliteitssysteem voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Een gedegen renovatie is dan ook noodzakelijk.

De variant 2 vormt aldus een optimalisatie van het ganse systeem “Tijsmanstunnel”, een herwaardering van de bestaande Tijsmanstunnel als drager voor het lokale verkeer, een vereenvoudiging van de op- en afritcomplexen op beide dokoevers ter bevordering van de verkeersveiligheid en de bouw van een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer die volledig kan worden ingericht in overeenstemming met de huidige normen.

De investeringskost voor de bouw van de nieuwe Tijsmanstunnel (volgens de voorkeursvariant) bedraagt 1 miljard Euro, geraamd met de SSK-methodiek en een probabiteit van 50% (P50) en een prijspeil 01/01/2019. De renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel wordt geraamd op 200 miljoen Euro.

De engineeringskosten zijn inbegrepen in dit bedrag. De studiekosten (4%) en projectmanagement en werkingskosten (15%) zijn niet inbegrepen.

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

De eerste stap – namelijk het haalbaarheidsonderzoek – werd afgerond.

Gedurende de studiefase wordt de wijze van aanbesteding en de projectfinanciering bestudeerd. Dit moet leiden tot één of meer voorstellen van plan van aanpak voor het project en moet de Vlaamse Regering inzicht geven in de mogelijkheden om het project naar realisatiefase te brengen. Na de beslissing van de Vlaamse Regering zullen ontwerpstudies worden opgevoerd, worden de vergunningsprocedures doorlopen en wordt de aannemingsopdracht in de markt gezet. De realisatie kan in de periode 2024-2030 plaatsvinden.

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

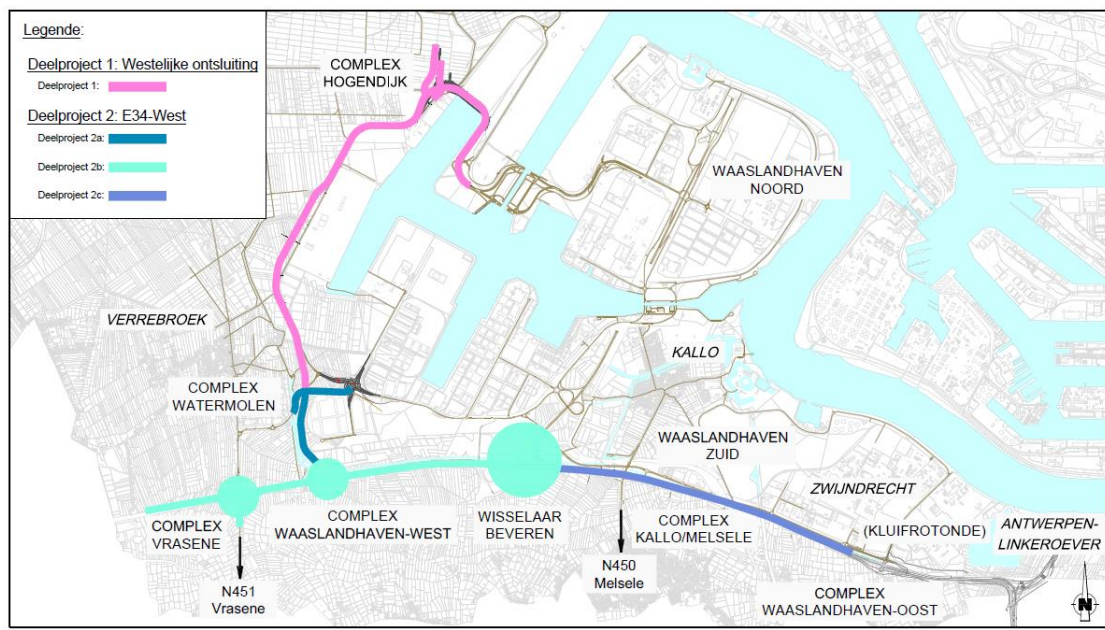
Onderzoeksfase

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

18/03/2021

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 hoofdwegennet. Het project was in volgende deelprojecten opgedeeld, zoals ook opgenomen in onderstaande figuur:



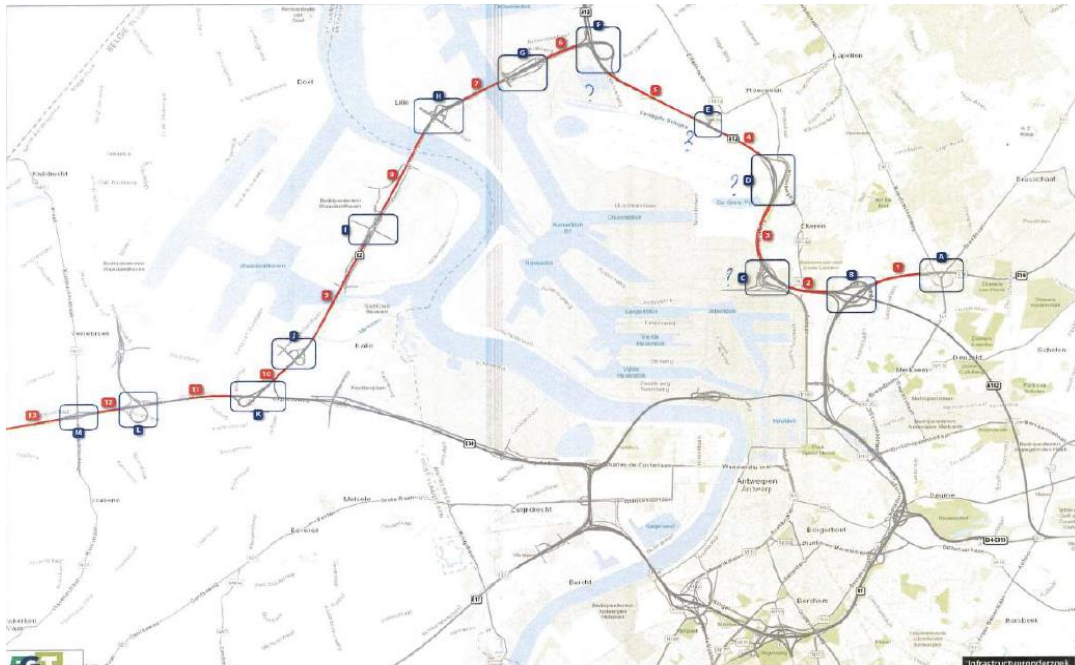
Deelproject 1: westelijke ontsluitingsweg (roos+paars). Deze weg maakt onderdeel uit van het complex project ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen)

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 noodzakelijk omwille van deze capaciteitsuitbreiding van de containercapaciteit in de Waaslandhaven. Ook in de huidige situatie is een aansluiting op het hoofdwegenet in het zuidwesten van de Waaslandhaven gewenst.

Momenteel bevindt het project zich nog in de studiefase en is het begin- en eindpunt 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 inclusief het fietsnetwerk. 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. Half 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.

Volgende VAK bedragen (vastlegging) zijn nodig:

- 2025: 76,5 miljoen EURO
- 2026: 48,5 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 een bijkomende 10 miljoen EURO (prijsspeil 2020).

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.

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

Goedkeuring Vlaamse Regering van de startnota van het GRUP E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven: 16 juli 2021

Definitieve vaststelling GRUP E34 West ter hoogte van de Waaslandhaven door Vlaamse Regering: juni 2024

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.

BIJLAGE 3:
Projectfiche Oostelijk Haventracé

Onderzoeksfase

Projectfiche: Oostelijk Haventracé

18/03/2022

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 hoofdontsluiting 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:

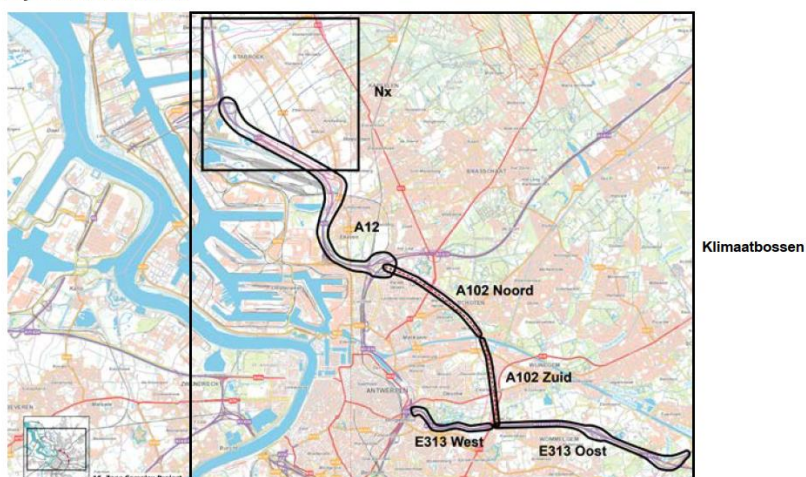
- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2)
- De uitbreiding van de capaciteit, met een tweede Tijsmanstunnel, en het verbeteren van de R2 tussen de Liefkenshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12.
- De optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx
- 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 (klimaatgordel), 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.

Studiekosten onderzoeksfase complex project: € 5.555.819,06 euro (waarvan 3.885.872,65 euro in 2022 werd vastgelegd - vaste deel - en een vastlegging van 1.669.946,41 euro wanneer het voorwaardelijke gedeelte definitief gegund wordt.

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
- Fluvijs
- 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

Fietsersbond (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 Vooruitkenschelde, 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

goedkeuring startbeslissing: 11/12/2020

Beoogde timing voorkeursbesluit: Q1/Q2 2024

De baten van het project worden pas (volledig) gegenereerd na optimalisaties R2 (waaronder 2^e Tijsmanstunnel) en de sturing van het verkeer d.m.v. gedifferentieerde tol. 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: Onderzoek naar de varianten zal gebeuren binnen de onderzoeksfase van het complex project
- 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

18/03/2022

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 wegennet. 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 Roverssluis).

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.
- 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

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 (prijsspeil¹ januari 2019 – met jaarlijkse indexatie). Dit budget moet alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringsuitgaven dekken (studiekosten aannemer, voorbereidende werken,

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

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.

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 Ringparken Rechteroever en Ringpark West.

3.1. raming totale kostprijs:

Fig 1 – Overzichtstabel

Uitgaven tijdens ganse bouwopgave:

Te financieren over ganse bouwperiode	Financieringsbron	Totaal beschikbaar (excl. BTW)
Alle bouwkosten: Oosterweel & Leefbaarheidsprojecten ondergrondse infrastructuur Rechtoever	Taakstellend Budget OWV (financieel model) 700 miljoen euro overkappingsruiter	4.391.000.000
Leefbaarheidsproject LO	Overkappingsruiter	112 mio euro (incl BTW)
Leefbaarheidsproject Bovenbouw RO	Overkappingsruiter	106 mio Euro (incl. BTW)
Projectmanagement, Engineering, verzekeringen & werkingskosten Lantis	Financieel Model (FM)	FM:577.000.000(
Projectmanagement, Engineering, verzekeringen & werkingskosten Lantis ten behoeve van de leefbaarheidsprojecten	Buiten overkappingsruiter, buiten Taakstellend Budget – oplossing te zoeken door ministers MOW & F&B	90.000.000
Traminfra L0 & P+R LO	Exces retributie TLH	45.000.000
P+R gebouwen	Beheersvergoeding (tem 2023) excl. Tussenkost stad Antwerpen	48.000.000
Minder Hinder buiten projectgebied & AMS = verduurzamen Minder Hinder	Dotatie Toekomstverbond Investeringssteun verkeersveiligheid	VAK 6,7 mio Euro/jaar (incl BTW) VAK 5 mio Euro/jaar (incl BTW)
OPEX – tijdens de bouwfase (Life cycle cost en onderhoud bij partiële indienststelling)	Financieel Model	106.000.000

Prijspeil 1/1/2019

NB : Voor de financiering van de risico's hanteren we volgende methodiek : de projectgebonden risico's worden bij optreden gefinancierd door het Financieel model van Lantis & het saldo Taakstellend Budget bij gunning . De exogene risico's (categorie 4) worden bij optreden gemeld aan de Vlaamse Overheid , financiering dient ad hoc gezocht te worden en maakt deel van het begrotingsoverleg.

Uitgaven over ganse exploitatieperiode:

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

Overzicht actuele raming Oosterweelverbinding binnen Taakstellend Budget:

Hoofdproject	Bedrag (M€)
Infrastructuurwerken LO	389
VTTI	420
Scheldetunnel– Bouwdok	13
Scheldetunnel– Tunnel	570
3A – Oosterweelknoop	400(*)
3B – Rechtoever	2.350(*)
Kabels & Leidingen	55
Saldo Voorbereidende Werken	7
Grondverwervingen , compensaties	23
Totaal	4.228

*Streefdoelkost

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 4.228.000.000 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. De contingency binnen het financieel model - 20% CAPEX) volstaat ruimschoots om deze risico's te managen. Op basis van onze huidige inschatting van de risico provisie kunnen we het saldo (437 mio euro) aan risico provisie opvangen binnen het financieel model zonder de robuustheid aan te tasten.

- 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.

Deze risico's werden op 235 miljoen euro geschat, 115 miljoen euro zijn naar schatting 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.

NB: in het kader van PFOS (risico categorie 4) worden bijkomende kosten ten gevolge van de bijstelling van de grenswaarde voor vrij gebruik, van de aangetroffen verontreiniging in het Lobroekdok en van de vertragingen n.a.v. de schorsing van tenuitvoerlegging van de conformverklaringen van de Technische Verslagen Linkeroever en Scheldetunnel, nog verder in kaart gebracht. Momenteel worden deze ingeschat op 198 miljoen euro.

- 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) maken geen deel uit van het Taakstellend Budget (OWV noch onderbouw), en worden gevraagd in de begroting.

- De noodzakelijke minder hindermaatregelen in de brede regio en buiten de projectzone vallen nauw samen met de plannota van Routeplan 2030. De investeringen van de Vlaamse partners zijn opgenomen in het Geïntegreerd Investeringsprogramma.

De financiering van het verkeers- en mobiliteitsmanagement van Lantis verloopt (Versnelling Modal Shift) 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)
- Voor de minder hinder Linkeroever en Waasland buiten het projectgebied werd een éénmalige dotatie voorzien in 2018 (3,780 miljoen euro)
- Duurzame Modal shift maatregelen buiten het projectgebied worden door een slimme planning tijdens de werken eveneens als minder hinder maatregelen ingezet. Hiervoor worden volgende middelen aan Lantis ter beschikking gesteld:
 - het jaarlijks vastleggingskrediet van 5 miljoen euro voor verkeersveiligheid;
 - een deel van het jaarlijks vastleggingskrediet van 6,8 miljoen euro ten behoeve van het Toekomstverbond) (MBO-1MHH5RX-IS);

- de recent toegewezen relancemiddelen fiets, waarvoor in 2022 een uitgave staat gepland voor 9,23 mio euro.

Deze middelen dekken verschillende investeringen af in knooppunten, fietsinfrastructuur en filestaartbeveiliging, alsook het elektrisch deelfietsensysteem, project goederenvervoer en opschaling van het programma rond gedragsverandering/-beïnvloeding.

- 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.

- Uitgaven over de ganse exploitatieperiode:
In het financieel model Oosterweelverbinding werden 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)

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.

3.2. 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 (risico 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 ontwerpteams
- 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 163 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

- **PFAS/PFOS verontreiniging:** Er was al langer duidelijk dat de projecten "Infrastructuurwerken Linkeroever" (LO) en "Scheldetunnel" (ST) geconfronteerd werden met PFOS-vervuilde gronden. Voor het project Scheldetunnel werd PFOS-vervuiling aangetroffen op linkeroever, een beperkte vervuiling (max 8µg/kg ds) op rechteroever en in de Schelde werd weliswaar PFAS aangetroffen maar niet boven de gehanteerde normen.
Lantis heeft n.a.v. de recente problematiek beslist om ook in de projectzone 3A en 3B onderzoek naar PFOS uit te voeren (ondertussen ook verplicht voor alle projecten in Antwerpen door OVAM). In eerste instantie werd dit niet gedaan omdat er geen aanwijzingen waren van aanwezigheid van PFOS in deze zones.

De eerste resultaten wijzen er op dat:

- Voor deelproject 3B:
 - Er PFOS aanwezig is in het Lobroekdok, vermoedelijk zowel in de restfractie van het slib als in de bodem (sterk variërende concentraties met uitschieters tot enkele 100µg/kg ds).
 - Er 3 "lokale" PFOS-vervuilingen zijn, nl. t.h.v. de Noorderlaanbrug - Bredastraat, t.h.v. Sportpaleis naast Lobroekok en t.h.v. Imobe maar aan andere kant van de Ring.
- Voor deelproject 3A is over bijna het gehele projectgebied PFOS aangetroffen. Enkel in de zone Hogere Zeevaartschool – Royerssluis zijn waarden lager dan 3µg/kg ds gevonden.

In deze is op te merken dat op het Lobroekdok en 1 resultaat na, alle vervuiling minder dan $8\mu\text{g/kg ds}$ PFOS betreft. De recente aanpassing van de grenswaarde voor vrij gebruik van 8 naar $3\mu\text{g/kg ds}$ heeft dus een enorme impact (zoniet hadden we geen “vervuiling” aangetroffen).

Voor de andere waterbodems tenslotte, naast Lobroekdok en Schelde, zijn de onderzoeken nog lopende en zijn de resultaten nog niet gekend.

Voor de kosten voor het op de werf omgaan met de verontreiniging op Linkeroever werd reeds deels een financiële regeling getroffen, via het VLFD en via aan Lantis toegewezen relancemiddelen.

De kosten ten gevolge van de overige verontreinigingen en van de aanpassing van de grenswaarde worden nog verder in kaart gebracht; hiervoor is nog geen financiering gekend.

Lantis is bovendien recent geconfronteerd met een schorsing van de grondwerken, ten gevolge van een arrest van de Raad van State. Er wordt in verschillende stappen getracht te remediëren, een totaaloplossing voor de sanering zal noodzakelijk zijn.

- **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 voortspuiten 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, AWW, 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. In dat kader werd beslist om een studie reserveleefbaarheidsprojecten op te starten, alsook om een Werkbank Financiering op te zetten om de verdere financiering van het Toekomstverbond te onderzoeken.

BIJLAGE 5:

Projectfiche ringpark Groene Vesten

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Groene Vesten

18/03/2022

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 (prijsspeil 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 werd het landschapsonwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) uitgewerkt. Op het einde van de fase landschapsonwerp werd een faseringsplan opgemaakt. Voor de selectie van deelprojecten werd het ontwerpteam gevraagd om afzonderlijk te realiseren projectonderdelen te onderscheiden. Op basis hiervan stelde het team verschillende scenario's samen waarin deze onderdelen werden gebundeld in coherente selecties met een duidelijk nadruk of prioriteit.

Deze scenario's vormden vervolgens het kader voor evaluatie en afweging door:

- stakeholders in de projectwerkbank;
- voor buurtbewoners in de werkateliers, en;
- voor de districtsraden (Antwerpen, Berchem, Borgerhout en Deurne).

Het landschapsontwerp en de scenario's werden ook besproken in de 'kwaliteitskamer', samengesteld uit dezelfde leden als de jury bij toewijzing van de opdracht. De kwaliteitskamer fungeerde daarbij vooral als een inhoudelijke reflectie, zonder vraag naar expliciete selectie of priorisering.

Op basis van deze evaluatie heeft team intendant een advies opgemaakt voor de selectie van de uit te voeren deelprojecten (realiseerbare deelprojecten). Het advies houdt daarbij rekening met de beperkingen van het taakstellend budget én met de complexe evenwichtsoefening – tijdelijke verbeteringen in leefkwaliteit in afwachting van een volledige overkapping – die specifiek is aan de opgave van dit ringpark.

Dit advies werd op 28 mei 2021 ter bevestiging aan de stuurgroep Over de Ring voorgelegd. De stuurgroep voegde nog een amendement aan bij het advies, betreffende:

- In de vervolgoopdracht wordt de doorkijk naar een toekomstige overkapping gemaakt, tijdelijke en permanente maatregelen;
- Kosten-batenanalyse voor de geluidsmaatregelen in de middenberm worden geëvalueerd rekening houdend met de oppervlakte behandeling op de R1 (*next generation concrete surface*, uitvoering door AWV in 2021). Priorisering van de leefbaarheidsmaatregelen in centraal gedeelte indien de middelen voor deze geluidsmaatregel herbestemd worden.

Op 2 juli 2021 keurde het college namens de stad Antwerpen het landschapsontwerp en de selectie van de deelprojecten goed, hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen (i) de deelprojecten waarvoor aansluitend een voorontwerp wordt opgemaakt en (ii) de deelprojecten waarvoor reeds middelen worden gereserveerd en waarvoor nog verder onderzoek nodig is.

(i) Opmaak voorontwerp:

- a. Cluster Zuid, Pomppark Zuid, betreft de parkaanleg intra-muros vanaf Silvertoplaan tot aan Jan Van Rijswijcklaan, tussen ringspoor en Singel, inclusief de geluidsmaatregel intra-muros.

(ii) Verder onderzoek vereist:

- a. Cluster Centraal¹, betreft een doorgroeiscenario, waarbij in eerste fase het segment tussen de Grote Steenweg/Mechelsebrug en de Posthofbrug aan de

¹ Voor cluster Centraal is nog verder onderzoek vereist voordat het voorontwerp kan worden opgestart: (i) geluidsmaatregel middenberm: kosten-batenanalyse en afstemming met resultaten van oppervlakte behandeling en (ii) geluidsmaatregel intra-muros ter hoogte van Wolvenberg: kosten-batenanalyse en afstemming met stakeholders Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Wegen en Verkeer, Infrabel en Natuurpunt.

extra-muros zijde wordt aangevat. Vervolgens wordt volgende priorisering gehanteerd in de keuze van de uit te voeren deelprojecten binnen het beschikbare budget (i) voorzien van geluidsmaatregel aan de intra-muros zijde, tussen Grote Steenweg en Posthofbrug, (ii) een groeitraject extra-muros in oostelijke richting en (iii) een groeitraject extra-muros in westelijke richting;

- b. Cluster Oost of Pomppark Oost², budget van 4 miljoen euro (uitvoeringsbudget exclusief btw) gereserveerd voor een toekomstig uitvoeringsproject;
- c. Geluidsmaatregel Tuinwijk Borgerhout³, betreft een geluidsmuur aan het knooppunt Antwerpen-Oost (E313/E34) ter hoogte van de Tuinwijk Borgerhout vanaf de R1 tot aan de bestaande geluidsmaatregel;
- d. Geluidsmaatregel middenberm⁴, betreft een geluidsmaatregel op de middenberm ter hoogte van: Cluster Zuid, segment tussen Kolonel Silvertopstraat en Jan Van Rijswijcklaan en Cluster Centraal, segment tussen knooppunt Antwerpen-Zuid (E19) en Zurenborgbrug.

Het voorontwerp voor het deelproject Pomppark Zuid is lopende. In het kader van dit voorontwerp lopen nog een aantal onderzoeken, met name geluidsmodellering, impact van waterzuivering bij herbruik van bemalingswater van pompgemaal Desguinlei, afstemming met Infrabel m.b.t. toegankelijkheid van het ringspoor, ontwerpend onderzoek, technische onderzoeken en een programmatorische en ruimtelijke uitwerking van een toekomstige overkapping van de R1 Zuid tussen de Kolonel Silvertoplaan en de Jan Van Rijswijcklaan.

De afstemming en verder onderzoek voor de overige uitvoeringsprojecten in samenwerking met team intendant is lopende.

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.

Deelproject	Taakstellend budget (inclusief bouwkost, studies, onvoorziene kosten en btw)
Overkoepelend studiebudget (landschapsontwerp, technische studies, etc.)	4,08 mio €
Cluster Zuid (Pomppark Zuid)	14,51 mio€
Cluster Centraal	35,60 mio €

² De beslissing voor de inzet van het investeringsbudget is afhankelijk van de lopende Ringstudies R1-Zuid en de op te starten studie Knoop Oost en zal aansluitend met de oplevering van deze studies genomen worden.

³ Er zal een kosten-baten analyse van deze geluidsmaatregel uitgevoerd worden door team intendant en AWV in samenwerking met de Universiteit van Gent.

⁴ Er zal een kosten-baten analyse van deze geluidsmaatregel uitgevoerd worden, waarbij rekening gehouden wordt met de resultaten van de oppervlaktebehandeling (NGCS, *next generation concrete surface*) die AWV op de R1 wenst uitvoeren.

Cluster Oost	5,94 mio €
Geluidsmaatregel tuinwijk	4,54 mio €
Geluidsmaatregel middenberm	13,11 mio €
Totaal	77,78 mio €
Saldo tov totaal taakstellend budget (78 miljoen euro ibtw)	220.000 €

2.2. Gegunde opdrachten (anno eind 2021)

- 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 opmeting⁵: 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
 - inventaris waardevol groen: 158.048,23 euro
 - Modellering geluidskwaliteit landschapsontwerp 47.165,80euro
 - onderzoeksprogramma water (peilbuizen): 142.736,65 euro
 - Lopende technische studies en onderzoeken, inclusief 21% btw en inclusief 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten:
 - onderzoeksprogramma water (modellering hemelwater): 45.735,39 euro
 - onderzoeksprogramma water (infiltratieproeven): 28.516,19 euro
 - archeologisch onderzoek pomppark zuid: 8.899,43 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)
 - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering⁶
 - 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

⁵ De opmeting van het projectgebied van Groene Vesten inclusief de snelweginfrastructuur van de R1 en ondergeschikte wegen is 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

⁶ Raming op basis van offerte Groene Vesten, forfaitaire prijs voor landschapsontwerp en volgens barema KVIV I2 incl. kortingspercentage van 5% voor de overige gedeelten.

- 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 stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2021 werd 691.700 euro opgevraagd, dit is lager dan eerdere prognoses omwille van uitstel opstart andere deelprojecten.
- 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 en infiltratieproeven): 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
 - Modelleren hemelwater: werken gegund als Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten;
 - Archeologisch onderzoek: raamovereenkomst pool dienstverleners voor archeologisch vooronderzoek, opmaak archeologienota's en opgravingen.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Projectregie: stad Antwerpen. (projectleiding: AG VESPA⁷ (t.e.m. voorontwerp))

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

Deelproject⁸ – 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
- 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
 - Landschapsontwerp: september 2020 tot maart 2021
 - Voorontwerp tot uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning: van 2021 tot 2023
 - Aanvangsbevel voorontwerp Pomppark Zuid – 6 juli 2021.
- 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

⁷ autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten (AG VESPA) - stad Antwerpen

⁸ Het project Park Brialmont fase 2 werd gegund als een Wenselijk Deelproject binnen de ontwerpopdracht Ringpark Groene Vesten, het project wordt gerealiseerd buiten het budget van de leefbaarheidsprojecten, met middelen van de stad Antwerpen en het district Berchem.

BIJLAGE 6:
Projectfiche ringpark Groenendaal

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Groenendaal

13/03/2022

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 Measurebrug.

Er werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.' Dit werd afgerond in 2021.

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. Nu het voorontwerp is afgerond, zal de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw via ontwerpend onderhandelen in de tijds kloof verder gezet worden.

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.

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 2021)

- Studieopdracht ontwerp 4.271.212,28 euro inclusief btw en inclusief 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten
- Studieopdracht geluid 20.449,00 euro inclusief btw.
- Studieopdracht lucht 60.498,79 euro inclusief btw.

2.3 opsplitsing kostprijs

- bouwkost 49.000.000 euro (incl. 1.500.000 euro voor nog te verwerven percelen) (raming fase projectdefinitie, bepaald op basis van het masterplanontwerp Over de ring anno medio 2018, prijspeil 2017)
- studiekosten + werfopvolging
 - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering
 - 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 (in totaal dus 18.367.800 euro)

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

- Aanvangsbevel visie + voorontwerp September 2020
- Oplevering visie + voorontwerp December 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 7:

Projectfiche ringpark Het Schijn (bovenbouw Oosterweelverbinding)

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Het Schijn (bovenbouw Oosterweelverbinding)

18/03/2022

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.

Er werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.' Dit werd afgerond in 2021.

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. Nu het voorontwerp is afgerond, zal de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw via ontwerpend onderhandelen in de tijds kloof verder gezet worden.

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 ontwerp opdracht en in de kostenraming.

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 (prijsspeil 2017), dit omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

2.2. gegunde opdrachten (anno eind 2021)

Studieopdracht ontwerp — 2.972.250,77 euro, 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 stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2021 werd 553.900 euro inclusief 21% btw opgevraagd, dit is lager dan eerdere prognoses omwille van beperktere uitgaven voor technische studies.
- 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)
december 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 8:

Projectfiche ringpark Lobroekdok

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Lobroekdok

18/03/2022

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.

Er werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.' Dit werd afgerond in 2021.

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. Nu het voorontwerp is afgerond, zal de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw via ontwerpend onderhandelen in de tijdsloof verder gezet worden.

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.

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 taakstellend leefbaarheidsbudget anno medio 2018: 90 mio euro, dit omvat bouwcost, 10% studies, 15% onvoorziene kosten en 21% BTW.

2.2. gegunde opdrachten (anno eind 2021)

- Studieopdracht ontwerp: 4.792.404,84 € inclusief btw en incl. 10% extra vastlegging voor onvoorziene kosten
- Studieopdracht luchtkwaliteit: 12.069,02 € inclusief btw
- Studieopdracht geluid: 29.766.00 € inclusief btw

2.3. opsplitsing kostprijs:

- bouwcost (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: (prijsspeil 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 bouwcost: 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 toewijziging 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 stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.

- In 2021 werd 823.500 euro opgevraagd, dit is lager dan eerdere prognoses omwille van beperktere uitgaven voor technische studies en en eindfacturatie van het voorontwerp in Q1 2022.
- 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 | December 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 9:
Projectfiche ringpark Noordkasteel

Uitwerkingsfase

Projectfiche: RINGPARK NOORDKASTEEL

18/03/2022

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 onderbouw¹ en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een aparte 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.

Er werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.' Dit werd afgerond in 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. Nu het voorontwerp is afgerond, zal de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw via ontwerpend onderhandelen in de tijdsloof verder gezet worden.

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.

¹ 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 Rechteroever.

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 2021):

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 uitvoering²
 - 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 stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- In 2021 werd 430.500 euro opgevraagd, dit is lager dan eerdere prognoses omwille van beperktere uitgaven voor technische studies en eindfacturatie van het voorontwerp in Q1 2022.

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

- 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

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
december 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 10:
Projectfiche ringpark West

Uitvoeringsfase

Projectfiche: Ringpark West

18/03/2022

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 ringfietsssnelweg 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 staart is bedoeld als risicoprovisie.

2.2. opsplitsing budget:

Teneinde een eenduidig budgettair kader te scheppen voor de budgetbewaking in de fase 'value engineering' 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
Totaal budget LBP 'Ringpark West'	€ 110 500 000,00

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

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

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
Totaal plafondbedragen Ringpark West	€ 88 282 210,10	€ 72 960 504,21

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 (voor opstart van de voorontwerpfase voor Ringpark West). 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'.

Tijdens de voorontwerpfase (einddatum: april 2021) werd 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 werd daarna afgezet tegen het plafondbedrag; pas wanneer de raming onder het plafondbedrag blijft, kan de deelfase 'Value Engineering' voor dat werkpakket afgesloten worden.

In de loop van 2021 worden de werkpakketten verder uitgewerkt tot een ontwerpoplossing waarbij het vooropgestelde ambitieniveau (scope) binnen het vastgestelde plafondbedrag (budget) gerealiseerd kan worden. Daarnaast wordt ook gezocht naar opportuniteiten om deze werkpakketten te integreren in de lopende uitvoering van het Infrastructuurproject Linkeroever, om zodoende de realisatie van het Ringpark West te versnellen (tijd) en zo kostenefficiënt als mogelijk (budget) te realiseren. Conform de overeenkomst met aannemer Rinkoniën werden een aantal van deze werkpakketten ondertussen toegevoegd aan de scope van het infrastructuurproject Linkeroever. Ook het bijhorende budget werd aan het projectteam toegekend.

De belangrijkste wijzigingen in Q3/Q4 van 2021 worden in het budgetoverzicht hierna in rood weergegeven:

- met de VTW's (verzoek tot wijziging) 305 en 307 werden de respectievelijke werkpakketten KSA2 en KAW2, zowel qua detailontwerp als uitvoering toegevoegd aan de opdracht van aannemer Rinkoniën. Het betreft de realisatie van de bermenlandschappen en fietspaden in de verkeersknooppunten Antwerpen-West en Antwerpen Sint-Anna.
- Met de VTW 308 is de detailontwerpstudie voor werkpakket E17b toegevoegd aan de opdracht van aannemer Rinkoniën. Het betreft de studie in kader van de geluidsberm Burcht, de nieuwe fietsbrug over de E17 en de aansluitende fietspaden. Het budget voor de realisatie van dit blijft als bijkomende opdracht 'werkpakket E17 – deel 2 (E17b)' opgenomen in het budget.
- In kader van het werkpakket KAW2 (VTW307) is een tijdelijke aansluiting van het Ringfietspad op de Beatrijslaan voorzien, dit in afwachting van de nieuwe

Scheldeoeververbinding. Voor de realisatie van de definitieve aansluiting van het Ringfietspad op de Scheldeoeververbinding wordt een afzonderlijke post opgenomen in het budgetoverzicht.

- Het budget voor de grondverwervingen ikv werkpakket E17b ten bedrage van 2.500.000 euro werd uitgesplitst in een budget van 2.000.000 euro (op basis van meest recente schattingsverslagen) en budgetreservering van 500.000 euro voor deelname vanuit het leefbaarheidsproject in de verplaatsingskosten voor de Fluxysleidingen binnen dit werkpakket.
- Om de kwaliteitsbewaking door team West ook in de fase van detailontwerp en uitvoering (door aannemer Rinkoniën) te kunnen doorzetten, werd een bijkomende studieopdracht ten bedrage van 150.000 euro voorzien. Het budget voor deze bijkomende studieopdracht werd in mindering gebracht van de plafondbedragen voor de werkpakketten KSA2, KAW2 en E17 zuid – deel 2.
- Met de afronding van een bovenvermelde VTW's werden een aantal belangrijke risico's overgedragen naar aannemer Rinkoniën. Derhalve werd ook de risicoreservering bijgesteld.

De totale kostenopgave voor werkpakketten blijft onder de ter beschikking gestelde target cost. Aldus kan geconcludeerd blijven dat het totale budget van 110,5 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten Linkeroever gehandhaafd blijft – zie onderstaand budgetoverzicht.

Linkeroever Leefbaarheidsproject	
	Budget
Bijkomende opdrachten	17.134.944
<i>Werkpakket E17 zuid - deel 2 (E17b)</i>	9.794.427
<i>Werkpakket Middenvijver</i>	141.318
<i>Werkpakket SB13 (definitieve aansluiting Scheldeoeververbinding)</i>	851.192
<i>BTW bijkomende uitvoeringsopdrachten</i>	2.086.507
<i>Kosten ikv grondverwervingen voor werkpakket E17b</i>	2.000.000
<i>Kosten ikv verplaatsing Fluxys voor werkpakket E17b</i>	500.000
<i>Studieopdracht 'Voorontwerp Ringpark West'</i>	1.082.855
<i>Studieopdracht 'Ondersteuning OVA en value engineering Ringpark West'</i>	156.814
<i>Studieopdracht 'Kwaliteitsbewaking in detailontwerp en uitvoering Ringpark West'</i>	150.000
<i>Studieopdracht 'Expert opinion Antea Geluidsstudie Ringpark West'</i>	1.980
<i>Studieopdracht 'Expert opinion UGent Geluidsstudie Ringpark West'</i>	3.600
<i>Studieopdracht 'Geluidsmodellering UGent Ringpark West'</i>	60.536
<i>BTW bijkomende studieopdrachten</i>	305.715
VTW's Rinkoniën	92.198.151
<i>VTW 9 - Geluidsschermen E17 Noord</i>	17.547.028
<i>VTW 9bis- Geluidsschermen E17 Noord (gewijzigde uitgangspunten)</i>	590.762
<i>VTW 301 + VTW 302 - Werkpakket E34 zuid</i>	8.363.034
<i>VTW303 - Werkpakket E17a (SB04)</i>	8.758.800
<i>VTW304 - Werkpakket KSA1 (VF06/VF07)</i>	7.369.493
<i>VTW305 - Werkpakket KSA2 (SB10/SB11)</i>	12.575.105
<i>VTW306 - Werkpakket KAW1 (VF04)</i>	11.737.789
<i>VTW307 - Werkpakket KAW2 (SB12/SB13)</i>	8.485.195
<i>VTW308 - Werkpakket E17b (detailontwerpstudie Rinkoniën)</i>	559.200
<i>VTW202 - Reflectie van geluidsschermen op de E17</i>	210.414
<i>BTW VTW's</i>	16.001.332
Risico's	1.166.905
<i>Benoemde en onbenoemde risico's</i>	1.166.905
Totaal inclusief BTW	110.500.000

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. Daartoe worden beheersplannen opgemaakt waarin de toestand na realisatie van het Ringpark West afgebakend wordt per beheerder. De gesprekken hieromtrent zijn lopende.

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 (11 mio EUR VEK ontvangen in 2020), in 2021 werd een prognose voorzien van 24 mio EUR. In 2022 ramen we een ontvangst (VEK) van 28,7 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 (Aquaflin, Waterlink, Fluvijs, Fluxys, Proximus, Telenet, DOW, Air Liquide)

4. **Timing**

Fase voorontwerp: januari 2020 t.e.m. april 2021

Fase value engineering: april 2021 t.e.m. september 2021

Vergunningsfase:

- Werkpakket Middenvijver (hondenzwemvijvers): 'OVA Middenvijver' ingediend op 5/05/2021 en verleend op 11/11/2021
- Werkpakket E34 (2021 (geluidsbermen en fietssnelweg F41): 'OVA E34' ingediend in 02/07/2021 en nog in behandeling
- Werkpakket KAW1 & KSA1 (recreaduct Burchtse Weel en fietsbruggen knoop Sint-Anna): indiening 'OVA RPW1' ingediend op 31/01/2022
- Werkpakket KAW2, KSA2 en E17 zuid (overige bermenlandschappen en fietspaden): indiening 'OVA RPW2' gepland in augustus 2022

Uitvoeringfase:

- Parallel aan het ontwerptraject wordt onderzocht op welk moment de technisch onlosmakelijke werkpakketten kunnen geïntegreerd worden in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. Deze werkpakketten werden in 2021 toegekend aan de scope van Rinkoniën bij wijze van een contractueel 'verzoek tot wijziging' of 'VTW'. In concrete betreft het de VTW's 301 t.e.m. 308 uit bovenstaand budgetoverzicht.
- 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.
- Het werkpakket Middenvijver, meer bepaald de realisatie van de hondenzwemvijvers wordt geïntegreerd in een ruimer inrichtingsproject dat door de stad Antwerpen in aanbesteding wordt geplaatst. Start der werken was gepland in het najaar van 2021, maar werd uitgesteld in afwachting van duidelijkheid omtrent de mogelijke impact van de PFOS-problematiek.

5. Risicomanagement

Ter onderbouwing van de risicopercentsages 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 15 december 2021:

- Opportuniteit tot integratie werkpakket E17b (deel 2) in lopende uitvoering vervalt
De realisatie van het werkpakket kan het best aan scope van het lopende infrastructuurproject toegevoegd worden om tot een kostenefficiënte realisatie binnen het vooropgestelde tijds kader te komen. In het bijzonder de benodigde tijd voor de realisatie van de voorafgaande grondverwervingen en verplaatsing van de Fluxysleidingen moeten daarvoor op planning gerealiseerd worden.
Beheersmaatregel: opmaak van gedetailleerde procesplanning en gezamenlijk engagement Lantis/gemeente Zwijndrecht om deze planning te realiseren.
- Vertraging in vergunningentrajec (scope instabiel, onvoldoende stabiliteit)
Lantis staat in voor de omgevingsvergunningsaanvragen (OVA) in kader van het Ringpark West. Het is cruciaal dat de OVA's op planning ingediend en afgeleverd worden teneinde de geplande uitvoering van de in de lopende uitvoering geïntegreerde werkpakketten niet in gedrang te brengen en vertragingkosten te voorkomen.
Beheersmaatregel: 1) opmaak van gedetailleerde procesplanning met focus op het tijdig bevrozen van het ontwerp.
- Scopewijzigingen buiten budgettair kader (VOOR vergunningen)
Het risico bestaat dat ook na fase value engineering geen oplossing binnen target cost én binnen het kader (scope/ambitieniveau) mogelijk blijkt. Aangezien er geen extra budget ter beschikking kan gesteld worden, moet gezocht worden naar bijkomende vrijheidsgraden/optimalisaties ten opzichte van de projectdefinitie. Daarbij zal het tot stand gekomen compromis zorgvuldig moeten afgewogen worden.
Beheersmaatregel: 1) Terugschroeven van scope boven het ambitieniveau van de projectdefinitie 2) Definieren van bijkomende opportuniteiten/besparingen buiten het kader van de projectdefinitie en voorleggen aan projectteam/stuurgroep 3) streven naar budgettair evenwicht over de (target cost van de) werkpakketten heen kan enkel mits akkoord van de stuurgroep.
- Bijkomende voorwaarden uit vergunningen
Het risico bestaat dat uit de bindende voorwaarden van de verschillende vergunningen nog bijkomende scope verplicht dient te worden uitgevoerd. Het gaat dan om scope die in de fase van value engineering en afronding van de klanteneisen nog niet gekend was (bv. door voorschrijdend inzicht, gewijzigd beleid, etc.).

Beheersmaatregel: 1) validatie klanteneisen obv ontwerp na value engineering 2) gereserveerde risicobudget aanhouden tot na verwerking van eventuele bindende voorwaarden in de scope.

- Involed vanuit externe projecten/studies

Het risico bestaat dat vanuit bv. Masterplan Groenpool LO (ANB), project Scheldeoeververbinding (DVW & stad Antwerpen), project Scheldetunnel (Lantis) nog wijzigingen volgen die niet (budgettair) afgedekt zijn binnen de scope van het Ringpark West.

Beheersmaatregel: 1) actieve rol van stakeholders stuurgroep in lopende studies 2) Lantis heeft reeds raakvlakkenoverleg georganiseerd tussen projecten IWLO en Scheldetunnel

Na de stuurgroep van 26 maart 2021 werd ook de PFOS-problematiek opgenomen in het risicodossier:

- PFOS: de aanpak van de bodem- en grondwaterverontreiniging met PFC/PFOS was reeds meegenomen in de maatregelen (via meerwerken) in het projectgebied. De recente vraagstelling hierover – en bijstelling van de normen – kan een risico inhouden voor het draagvlak van het leefbaarheidsproject, en mogelijke gevolgen wat dat betreft op uitvoering en timing. Zie voor risico PFOS projectfiches Oosterweelverbinding.

BIJLAGE 1 – Bepaling ophoogfactor SSK ikv projectdefinitie Ringpark West

code post	omschrijving post	hoeveelheid	eenheid	prijs	totaal
97					
INVESTERINGSKOSTEN					
Benoemde directe bouwkosten				€	100
NTD971	Nader te detailleren bouwkosten	15,0%	€	100 €	15
Directe bouwkosten				€	115
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	€ -	€ -
Indirecte bouwkosten				€	38
VZBK	Voorziene bouwkosten			€	153
RBK9897	Niet benoemd objectrisico bouwkosten	5,0%	€	153	€ 8
RBK	Risico's bouwkosten	5%		€	8
BK97	Bouwkosten			€	160
VK97	Vastgoedkosten			€	-
EK972	Engineeringskosten adviesbureau(s)	3,0%	€	153	€ 5
EK9717	Niet benoemd objectrisico engineeringskosten	0,0%	€	5	€ -
EK97	Engineeringskosten	3%		€	5
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	Overige bijkomende kosten	4,5%		€	7
INV97	Totaal investeringskosten			€	172
Totaal ophoogpercentage volgens bovenstaande				faktor	1,719
BTW				21%	2,081
toeslag 5%				5%	2,185
				Totaal faktor	2,185

BIJLAGE 11:
Projectfiche ringpark Zuid

Onderzoeksfase

Projectfiche: Ringpark Zuid

18/03/2022

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

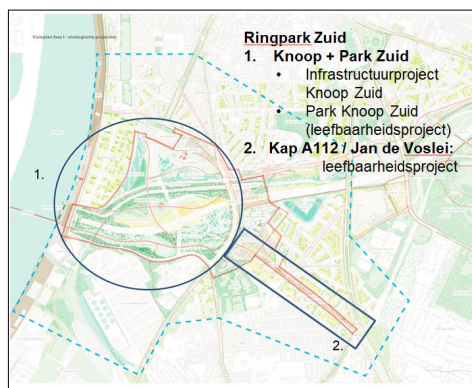
<i>fiche</i>	<i>omschrijving</i>	<i>mln €</i>
Z1	Scheldebalkon	22
Z2	Park knoop Zuid	30
Z4	Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12	145
	Studiewerk voor de andere overkappingskansen en voor de multimodale knopen	10

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://beslissingenvlaamseregering.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)

Verdeeld over de 2 programma's:

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

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

In functie van de voortgang van dit dossier dienen een aantal vastleggingen nog te gebeuren in de komende jaren.

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.)

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

Goedkeuring voorontwerp: medio 2022 (Na de goedkeuring van het VO zal ook over de financiële kant van het project worden gerapporteerd.)

Inwerkingtreding GRUP: 2023

Indienen Omgevingsvergunning: 2024

Uitvoering: 2025 - 2029¹

In de vorige rapportage werd de uitvoering voorzien van 2024 tot 2028. De vertraging is het gevolg van het opduiken van een aantal nieuwe onderzoeksvragen tijdens de fase voorontwerp (inpassen van een atletiekpiste in RPZ, onderzoek naar mogelijkheid van een nieuwe tramkeerlus extramuros in relatie tot al dan niet behoud huidige keerlus op het Brederodeplein, vraag om een aantal alternatieven voor de bovengrondse JDV te onderzoeken, en het in beeld krijgen van een aantal niet voorziene technische uitdagingen betreffende het verlengen van de Jan Devostunnel. Voor al deze sleutelkwesaties is de nodige mate van consensus bereikt om te kunnen landen met het VO medio 2022.

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:

Onzekerheid over het al dan niet realiseren van Ringpark Zuid via PPS.

Begin 2021 werd onderzocht om de drie projectonderdelen:

- AWW project 'Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid'
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Park knoop Zuid'

¹ Uitgaande van standaard doorlooptijd procedure en de noodzakelijke duidelijkheid over financiering (voorzien van de nodige middelen voor realisatie in 2025)

- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Nieuwe kap Jan de Voslei'

via één PPS-constructie te realiseren. RPZ werd echter niet opgenomen in *'Goedkeuring selectie DBFM-projecten binnen het beleidsdomein MOW (16 juli 2021 op voorstel minister Luydia Peeters)*.

Voorstel dd. 21/02/2022 is nu om de werken RPZ te financieren via 3MH222 voor het deel infrastructuurproject AWV en via 3MH226 voor de leefbaarheidsprojecten.

BIJLAGE 12:

Projectfiche Scheldeoeververbinding

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Scheldeoververbinding

18/03/2022

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 rechteroever

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. Initieel geraamd budget bedroeg 49 mio + 22 mio = 71 mio euro (prijsspeil 2017).

Van meet af aan werd ervoor 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 mobiele fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Kennedytunnel, een grote uitdaging was op zowel nautisch als technisch vlak.

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 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 een vaste oververbinding prefereerden en dus geen onderzoek naar een hoogfrequent veer wensten. De Vlaamse Waterweg nv (verder afgekort als DVW), bijgetreden door de 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 de Taskforce van 13/11/20 schoof intendant Alexander D’Hooghe de verhoogde brugvariant nabij de Kennedytunnel in zijn *bestuurlijk advies* als voorkeursvariant naar voor.

Het PSC 7/12/20 besloot dit advies te volgen. Op 8/02/21 beval het PSC om de verdere uitwerking van de projectdefinitie voor de voorkeursvariant op te starten.

Op 24/02/21 werd deze beslissing toegelicht op een werkbank met alle betrokken stakeholders, waaronder ook de vertegenwoordigers van fietsers en opwaarts gelegen bedrijven. Naar aanleiding hiervan werd vanuit het perspectief van de fietsers de bezorgdheid geuit over de lange openingstijden en de impact ervan op de mogelijkheid om te allen tijde de Schelde te kunnen kruisen. Vanuit het perspectief van de gebruikers van de vaarweg klonk er bezorgdheid over de financiële en operationele impact op de opwaarts gelegen bedrijven.

Om over te kunnen gaan naar het aanstellen van een ontwerpteam of ontwerp- en bouwconsortium voor het ontwerp en/of realisatie van de voorkeursvariant, dienden naast bovenstaande bekommernissen ook volgende zaken verder te worden onderzocht :

- de effectieve brughoogte in open stand, i.f.v. uitzonderlijk transport
- verdere optimalisatie inzake brugopeningen (zowel openingstijd als aantal openingen)
- de impact van de bouw van de Scheldebrug op de nabijgelegen Kennedytunnel
- randvoorwaarden inzake stroming en sedimentatie in de Schelde
- de aanvaringsrisico’s en de optimalisatie van de hiertoe noodzakelijke preventieve veiligheidsmaatregelen
- een aangepaste invulling van het concept ‘Scheldebalkon’ binnen de huidige voorkeursvariant
- de contracteringsvorm: via een klassieke ontwerpopdracht of een DB(F)M-formule

In 2021 werden hiervoor aanvullende studies opgestart en vonden diverse plenaire en thematische werkbanken en -sessies plaats. Op 27/10/21 vond de laatste plenaire werkbank plaats met alle betrokken stakeholders. De stand van zaken van de verschillende studies werd toegelicht.

- **Kostprijs en financiering**

1.1. **Raming totale kostprijs (alle bedragen incl. BTW):**

Scheldebrug: 193.280.106,00 euro excl. BTW, ofwel 199.368.429,34 euro incl. BTW¹ (prijsspeil 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.

¹ in de veronderstelling dat de huidige BTW-regeling van DVW blijft gelden

Voor de Scheldeoververbinding werden de volgende studies reeds uitgevoerd:

- opmaak van de projectdefinitie: Stad Antwerpen 123.404 euro en DVW 357.399,27 euro
- alternatievenonderzoek: Stad Antwerpen 158.331,41 euro en DVW 419.531,68 euro
- hoogtemeting over de Schelde: Stad Antwerpen 239.747,11 euro.
- review van het aanvaardingsbeleid: Stad Antwerpen 60.019,03 euro

Voor de Scheldeoververbinding zijn de volgende studies in uitvoering:

- Een analyse van de aanvaringsrisico's: Stad Antwerpen 37.747,46 euro, DVW (overkappingsruiter) 96.536,80 euro.
- gevoeligheidsanalyse hoogte beweegbaar brugdeel i.f.v. uitzonderlijke transport (raming): Stad Antwerpen 9.075,00 euro, DVW (overkappingsruiter) 23.208,75 euro.
- Een robuustheidsonderzoek en (alternatieven) startnota Scheldekruisingen: DVW (overkappingsruiter) 81.642,26 euro.
- Een studieopdracht voor het technisch en juridisch uitwerken van de concrete selectieleidraad en de hierna volgende opmaak van het aanbestedingsdossier : momenteel werd hier door DVW 1.106.567,41 euro vastgelegd op de overkappingsruiter (voor Fase 1 en 2).
- Een financieel-economische ondersteuning bij de bovenstaande studie (DB(F)M) : stad Antwerpen 37.413,20 euro voor fase 1.

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

Gebaseerd op de oorspronkelijke raming van dit leefbaarheidsproject.

1.2. Wat is de financieringswijze?

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

2. Projectmanagement

2.1. Projecteigenaar

De Vlaamse Waterweg nv (trekker Scheldebrug)

Stad Antwerpen (trekker Scheldebalkon)

3. Timing

In de zomer en het najaar 2021 werden volgende studies en analyses opgestart:

Alternatieve Scheldekruisingen & vergelijkende studie brug, tunnel, veer en kabelbaan
Brughoogte
Impact opwaartse bedrijven
Randvoorwaarden openingsduur brug (excl. LIP's)
Aantal brugopeningen
Aanvaringsrisicoanalyse
Impact op de Kennedytunnel
Onderzoek noodwachtplaats
Onderzoeksprogramma stroming en sedimentatie

Het uitgangspunt was deze analyses en studies eind 2021 af te ronden. Omdat deze studies in alle openheid en overleg met de stakeholders uitgevoerd worden, vragen deze meer tijd. Dit echter in de overtuiging dat deze aanpak zal resulteren in een vergroot draagvlak en dus in de toekomst tijds winst zullen opleveren. Er wordt nu gewerkt naar de eindrapportage van deze studies tegen het einde van het eerste kwartaal van 2022, waarna de conclusies verwerkt kunnen worden in de nodige besluitvorming.

Om finaal een ontwerp- en bouwteam aan te stellen ter realisatie van de brug, dient een passend gunningsproces te worden *uitgewerkt*, en het effectieve aanbestedingsdossier opgemaakt (m.i.b.v. het gedetailleerde programma van eisen).

De planning hiervoor ziet er als volgt uit :

- Fase 1a: verkennen selectieprocedure(s) : oktober-december 2021
- Fase1b: uitwerken realisatieovereenkomst (DVW – stad Antwerpen): januari-april 2022
- Fase 2: opmaak projectdefinitie en aanbestedingsdossier: 9 maanden
- Fase 3: selectieprocedure ontwerp- en/of bouwconsortium: ca. 18 maanden²

Vervolgens dient het vergunningsproces te worden doorlopen alvorens de bouwwerken kunnen starten. Deze laatste twee fases worden indicatief ingeschat op respectievelijk 9 en 24-30 maanden.

Fase 2 zal ten grond starten zodra de nodige besluitvorming rond het vervolgtraject en de te volgen aanbestedingsformule plaatsvindt.

4. Risicomanagement

Het draagvlak voor de voorkeursvariant (Scheldebrug) in zijn geheel bij de nautische partijen was na de selectie van het voorkeursalternatief nog beperkt. De finale resultaten van de aanvaringsrisicoanalyse (studie) zijn nog niet beschikbaar, maar tijdens de verschillende werksessies hierover met de nautische partijen, werd er wel goed samengewerkt. Eerder (Q1 2021) al brachten de GNA en de Permanente Scheldec commissie een voorwaardelijk gunstig advies uit.

² Afhankelijk van de keuze van procedure.

Bij de opwaarts gelegen bedrijven leeft nog de bezorgdheid over de budgettaire en operationele impact van de nautische veiligheidsmaatregelen (extra beloodsing, sleepboten,...) op hun bedrijfsvoering. Uit de gevoerde gesprekken kan worden opgemaakt dat het beperken of wegnemen van de financiële impact de weerstand vanuit deze hoek zou doen afnemen. De finale resultaten van de studie economische impact opwaartse bedrijven zijn pop heden nog niet beschikbaar, maar worden tegen het einde van het eerste kwartaal 2022 verwacht.

Vanuit de fietsers worden er nog vragen gesteld over de Scheldekruisende capaciteit, verkeerssturing van fietsers bij de opening van de brug en het potentieel van de niet onderzochte alternatieven veer en kabelbaan. Ook hier geldt dat de finale resultaten van de robuustheidsstudie en de alternatieve Scheldekruisingen nog niet beschikbaar zijn. Deze worden verwacht in de loop van maart 2022. Tijdens de verschillende werksessies was er wel open overleg met de stakeholders. Samen met hen tot gedragen inzichten komen is zeer belangrijk bij de verdere uitwerking van het project, maar dit proces vergt (meer) tijd. Uit het overleg bleek alvast dat een verbeterde verbinding voor fietsers in het centrum (betrouwbare Sint-Annatunnel en hoogfrequent veer) zowel op korte als lange termijn (met nieuwe verbinding t.h.v. Kennedytunnel en Oosterweeltunnel) essentieel is voor de uitbouw van een performant en robuust systeem van Scheldekruisingen voor fietsers.

We verwachten echter dat deze resterende vragen en ongerustheden bij het verder zetten van het participatief proces uitgeklaard zullen worden aan de hand van nog lopende studies.

BIJLAGE 13:

Projectfiches modal shift Routeplan 2030

Voortgangsrapportage Toekomstverbond

Projectfiches Modal Shift – voorjaar 2022

Om het Vlaams Parlement een transparante doch overzichtelijke doorkijk te geven op het programma aan projecten die kaderen binnen de modal shift beleidsdoelstelling van de Vervoerregio Antwerpen, omvat de lijst van projectfiches volgende informatie:

- Voor een **vaste selectie** van projecten die nominatief beschreven staan in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan, zal de projectfiche bij elke nieuwe rapportage worden geactualiseerd;
- Daarnaast wordt elk kalenderjaar een **variabele selectie** gemaakt van omvangrijke projecten die relevant zijn om dit jaar over te rapporteren. Deze selectie van fiches kan dus per jaar verschillen;
- Elke rapportage wordt ook **‘één modal shift project in de kijker’** gezet;

De projectfiches beperken zich tot modal shift projecten waar de Vlaamse Overheid een (mede) financieel engagement en/of verantwoordelijkheid in draagt.

Sommige van de modal shift projecten worden louter *pro memori* in het overzicht opgenomen, omdat ze reeds in de andere onderdelen van de TKV voortgangsrapportage aan bod komen.

Inhoudstafel

A. PROJECT IN DE KIJKER: Opening P+R Linkeroever

Thema fiets

- B. *Fietsverbinding over de Schelde > pro memori (OdR)*
- C. *Fietsstunnel Oosterweel > pro memori (OWV)*
- D. *Fietsbruggen over de E34 west > pro memori (HT)*
- E. **Port of Antwerp Masterplan Fietsinfrastructuur**
- F. **Uitrol e-deelfietsensysteem in de Vervoerregio**
- G. **Fietsprojecten Modal Shift Lantis**
- H. *In dienstname premetroker Pothoekstraat-Kerkstraat*
- I. *Tram op Bisschoppenhoflaan*
- J. *Tramverlenging UZA*
- K. *Stelplaatsen cluster*
- L. *Tram op Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan*
- M. *Tramtunnel onder N12 Deurne (Leeuwlantstraat - Cogelsplein)*
- N. *Tramverlenging Districtentram*
- O. *Tramtunnel tussen Mercatorstraat en Berchem Station*
- P. *Sneltram P+R Ranst*
- Q. *Tramverlenging Emiel Vloorstraat*
- R. *Tramtunnel Centraal station - Groenplaats - Zuid*
- S. *Uitbouw OV-netwerk (bus) langs Brialmont tangent*
- T. *Aankoop nieuwe tramstellen cluster*
- U. *Geïntegreerde aanpak A12 Boom-Antwerpen*
- V. *Uitbouw Ringspoor & 4 multimodale knopen Antwerpen > pro memori (OdR)*
- W. *Fietsstunnel onder kanaaldok > pro memori (HT – 2TMT)*
- X. *Uitrol van Vervoer op Maat > pro memori (BB)*

A. PROJECT IN DE KIJKER: Opening P+R Linkeroever

Referentiedatum: 20/01/2022



1. Beschrijving project

Naast de P+R Merksem en P+R Luchtbal, geopend op 01/12/2021, opende op 17/01/2022 de P+R Linkeroever. Het parkeergebouw telt 1500 plaatsen voor wagens, verspreid over 5 verdiepingen en werd opgericht als milderende maatregel voor de Oosterweelwerken.

Het parkeergebouw wordt via de nieuwe verbindingsweg rechtstreeks ontsloten vanaf de E17 en binnenkort ook vanaf de E34. Hiermee wordt sluipverkeer doorheen de gemeente Zwijndrecht maximaal vermeden. De bestaande kleinere parkings worden grotendeels onthard of bestemd voor bewonersparkeren.

Tegelijk met het parkeergebouw werd een nieuwe tramkeerlus aangelegd. De tramlijnen 3 en 5 worden een halte doorgetrokken vanaf de vroegere halte “P+R Linkeroever”, die door de Lijn herdoopt werd naar “Regatta”. Dankzij het doortrekken van de tramlijnen 3 en 5 wordt de P+R ontsloten door 3 tramlijnen. Daardoor stoppen er 18 trams per uur aan de P+R, tijdens de spits zelfs 22. In minder dan 10 minuten sta je bv. op de Groenplaats in Antwerpen, waardoor het een sneller alternatief is dan de wagen.

Naast overstappen op het hoogfrequente en zeer snelle tramverbinding richting de binnenstad kan je in de nieuwe P+R ook gebruik maken van andere deelsystemen (steps, scooters en binnenkort ook de elektrische deelfietsen van Donkey Republic). Ook aan fietsers en eigenaars van elektrische wagens is gedacht met een ruime fietsparking (150 plaatsen) en de aanwezigheid van laadinfrastructuur.

Stand van zaken:

Geopend op maandag 17/01/2022, officieel ingehuldigd door o.a. minister van Mobiliteit Peeters en schepenen Koen Kennis (Antwerpen) en Bruno Byl (Zwijndrecht) op 20/01/2022.

**Waarom staat dit project in de kijker?**

Met de drie recent in gebruik genomen P+R's heeft de stad er bijna 4000 parkeerplaatsen aan de rand van de stad bij. Daarmee wordt actief gemikt op een modal shift van autogebruik naar hetzij openbaar vervoer, hetzij deelsystemen. Met een zeer democratische tariefzetting van € 1/dag worden gebruikers gestimuleerd om hun auto aan de rand van de stad achter te laten.

2. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

30 mio € (P+R Linkeroever) - 90,50 mio € voor de 3 P+R's samen

2.2. Wat is de financieringswijze?

- Lantis: 28,50 mio € (vanuit retributie Tunnel Liefkenshoek)
- Vlaams gewest (beheersvergoeding Lantis): 47,5 mio €
- Stad Antwerpen: € 14,5 mio €

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen (financiering, parkeerzones in omgeving), De Lijn (openbaar vervoer), AWW (signalisatie)

4. Timing

- P+R Merksem: geopend op 01/12/2021
- P+R Luchtbal: geopend op 01/12/2021
- P+R Linkeroever: geopend op 17/01/2022

5. Risicomanagement

Het succes van de P+R's wordt op korte termijn sterk beïnvloed door de corona-maatregelen (verplicht thuiswerk) en het feit dat heel wat mensen het openbaar vervoer voorlopig mijden uit angst voor besmettingen. Er zijn ook weinig structurele files die potentiële gebruikers ontmoedigen om met de wagen tot in het stadscentrum te rijden.

Op dit ogenblik is de bezettingsgraad tijdens weekenddagen hoger dan tijdens weekdays, wat wijst op meer gebruik door occasionele bezoekers (dagtoerisme) dan op structureel gebruik (bv. In het kader van woon-werkverkeer). Ook de signalisatie vanop de snelwegen staat nog niet op punt. Op langere termijn zal het succes voor een groot deel samen hangen met het parkeerbeleid dat in het centrum van de stad Antwerpen gevoerd wordt en van de doorstroomsnelheid en overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer.

De bezettingscijfers zijn voorlopig nog vrij laag, maar evolueren stelselmatig in positieve zin. Van zodra de huidige coronamaatregelen rond thuiswerk terug afgebouwd worden, zal met gerichte marketing het woon-werkverkeer en de werkgevers opnieuw aangesproken worden.

B. Fietsverbinding over de Schelde

Pro memorie: de toelichting omtrent dit project maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Over De Ring.

C. Fietstunnel Oosterweel

Pro memorie: de toelichting omtrent dit project maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Oosterweelverbinding.

D. Fietsbruggen over de E34 west

Pro memorie: de toelichting hieromtrent maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Haventracé.

E. Port of Antwerp Masterplan Fietsinfrastructuur

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Het Masterplan Fietsinfrastructuur van Port of Antwerp is een uitgebreid investeringsprogramma dat tot doel heeft om de komende 10 jaar de fietsinfrastructuur in de haven naar een hoger niveau te tillen. Essentieel daarbij is het vervolledigen van het netwerk door elk bedrijf bereikbaar te maken via een vrij liggend fietspad in asfalt. Afhankelijk van de huidige situatie zal er een nieuw fietspad aangelegd worden, het bestaande fietspad wordt verbreed of geasfalteerd of er wordt bijkomende verlichting geplaatst. In totaal zal er 32 kilometer aan nieuwe fietspaden gerealiseerd worden.

Stand van zaken:

Het investeringsprogramma werd eind mei 2021 goedgekeurd. Tijdens de zomermaanden werd het programma verder in detail uitgewerkt. Momenteel worden de (voor)ontwerpen voor de in 2022 te realiseren projecten uitgewerkt.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 44 mio

2.2. Opsplitsing kostprijs:

€ 40 mio voor fietsinfrastructuur (fietspaden, kruispunten, ongelijkvloerse kruisingen en verlichting) verdeeld over 115 projecten gedurende 10 jaar (2022-2031)

€ 4 mio voor studiekosten

De huidige uitgaven bedragen minder dan € 30k (studiekosten projecten 2022).

2.3. Wat is de financieringswijze?

De investeringen zullen gebeuren door Port of Antwerp. Waar van toepassing zal beroep worden gedaan op financiële ondersteuning vanuit het Fietsfonds. Er lopen gesprekken met Stad Antwerpen in verband met deelname aan het Relanceplan.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Port of Antwerp

3.2. Betrokken partner(s)

Infrabel, AWW, Provincie Antwerpen, Stad Antwerpen (en Slim naar Antwerpen), Gemeente Beveren, Gemeente Zwijndrecht, Vervoerregio Antwerpen, Lantis, VOKA/Alfaport, concessionarissen

4. Timing

Fase 1 2022-2026: belangrijkste knelpunten wegwerken

Fase 2 2027-2031: overige routes aanpakken

5. Risicomanagement

- Voldoende interne resources voorzien (want verviervoudiging van bestaande investeringen in fietsinfrastructuur)
- Intense dialoog met Infrabel in functie van spoorkruisingen op trajecten nieuw aan te leggen of verbrede fietspaden
- Voldoende tijd nemen voor (voor)ontwerp om een gedragen en haalbaar ontwerp te vinden binnen de beperkingen van de bestaande context (bedrijfsgebouwen, breedte rijbaan, enz.)

F. Uitleg e-deelfietsensysteem in de Vervoerregio

Referentiedatum: 13/01/2022

1. Beschrijving project

Het project is een concessie voor de conceptie, oprichting en exploitatie van een deelfietsensysteem met gewone en elektrische fietsen in de Vervoerregio Antwerpen en de omliggende gemeenten en regio's (waaronder het Waasland). Het netwerk bestaat uit 2 delen: een basisnetwerk en een fijnmaziger aanvullend netwerk:

- Het basisnetwerk bestaat uit 1.650 e-bikes en wordt gedeeltelijk gefinancierd door de Vlaamse Overheid d.m.v. een jaarlijkse tussenkomst (zie verder).
- Voor het aanvullend netwerk kunnen gemeentes, bedrijven, bedrijventerreinen, ... afnemen van het bestek om gewone, e-bikes of een combinatie van beide op hun grondgebied te plaatsen ter aanvulling van het basisnetwerk. Het systeem heeft geen exclusiviteit en kan dus bestaan naast andere vormen van deelmobiliteit.

Voor de Vervoerregio Antwerpen is de Deense start-up Donkey Republic als winnaar uit het aanbestedingsproces gekomen. Dit met een looptijd van 10 jaar, wat na een goede evaluatie met 5 jaar verlengd kan worden. Actief in verschillende Europese steden en met meer dan 16.000 fietsen brengen zijn heel wat ervaring mee naar Antwerpen.

Via een app kan de gebruiker de dichtstbijzijnde hub en het aantal beschikbare fietsen en lege plaatsen terugvinden. Het aangeboden systeem werkt met een systeem van virtuele stations of hubs die eventueel met een fysieke aanduiding aangeduid kunnen worden en van een fietsenstalling voorzien kunnen worden. Het systeem zal geen free floating zijn, dit om de impact op het publiek domein te beperken. De prijs voorziet in een back-to-many systeem en is eenzelfde tariefmodel voor het ganse projectgebied (basis & aanvullend netwerk). Verschillende tariefformules zijn mogelijk, van een just-ride model tot jaarabonnementen.

Tarieven gewone fiets

- Just ride-model

30min	1u	2u	12u	1dag	1week
1,8€	2,5€	3,5€	6,9€	8€	33€

- Wallet: 1,2€/rit – 30min/rit
- Lidmaatschappen - onbeperkt # ritten

Maand 60min/rit	Maand – 720min/rit	Kwartal – 60min/rit	Jaar – 60min/rit
10€	14€	25€	90€

Tarieven e-bikes

- Just ride-model

30min	1u	2u	12u	1dag	1week
3€	4,4€	5,9€	12€	15€	72€

- Wallet: 2,5€/rit – 30min/rit
- Lidmaatschappen - 30min/rit

Week – 10 ritten	Maand – 40 ritten	Kwartal – 120 ritten	Jaar – 400 ritten
20€	72€	195€	600€

- Reserveren
 - 30min op voorhand - tijd begint te lopen bij effectieve ontlening
 - 1€ reservatiekost

lantis

lantis

Er wordt gewerkt met battery swap. Het laden, wisselen van de batterij en de herdistributie van de fietsen zal zo groen mogelijk verlopen (hybride bestelwagens, e-scooters, e-bakfietsen, groene stroom). Daarnaast wordt er ook samengewerkt met sociale tewerkstellingsbedrijven die zullen helpen bij het rijklaar maken van fietsen, reparaties en de verdeling van de fietsen.

De uitrol van het basissysteem wordt voorzien voor de zomer van 2022. De uitrol van het aanvullend systeem zal gelijktijdig opgestart worden maar is afhankelijk van de interesse van de gemeentes en bedrijven, de geografische spreiding, vergunningen, andere lopende contracten en voor de beschikbaarheid van (elektrische) fietsen. Voor het aanvullende systeem zullen er verschillende instaprondes voorzien worden om de aanvragen te bundelen en zo schaalvoordelen te bekomen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De totale kostprijs voor het basissysteem bedraagt jaarlijks € 1.557.000,00 (+ indexering). Dit is de jaarlijkse subsidie die Lantis bijdraagt tot het systeem en is goed voor ±35% van de kosten.

De rest dient de aanbieder uit ticketverkoop en reclame te halen.

Voor het aanvullend netwerk worden volgende prijzen gehanteerd (te betalen door de aanvrager):

- Opstartvergoeding van €2000 per toetredende partij
- 85€/e-bike/maand of 55€/gewone fiets/maand

De prijzen zijn inclusief de volledige dienstverlening, zoals volledig onderhoud, herverdeling, batterijenwissel, verloren fietsen, communicatie,

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1

2.3. Wat is de financieringswijze?

Zie 2.1

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Lokale besturen uit de Vervoerregio's Antwerpen en Waasland

4. Timing

Uitrol basisnetwerk: zomer 2022

Uitrol aanvullend netwerk: opgestart

5. Risicomanagement

- Lange levertermijnen voor de e-bikes (grote vraag, COVID-19, ...) kunnen een impact hebben op de implementatietermijn en maken dat een nauwgezette opvolging en continue communicatie naar stakeholders toe noodzakelijk is.
- Een beperkte interesse door de gemeentes voor het aanvullend netwerk zou het succes van het basisnetwerk kunnen ondermijnen. Daarom wordt ingezet op duidelijke communicatie met nadruk op de meerwaarde voor elke partij en het deel zijn van een vervoerregio breed systeem.
- Het tariefzettingsmodel is minder aantrekkelijk voor potentiële gebruikers in bijvoorbeeld het havengebied die graag de deelfiets overdag ‘gereserveerd’ willen houden om aan het einde van de werkdag terug over dezelfde deelfiets in de directe omgeving te beschikken. Om hieraan tegemoet te komen, werd een specifiek bedrijfsabonnement door Donkey Republic uitgewerkt.

G. Fietsprojecten Modal Shift Lantis

a. Fietsverbinding Beveren fase 1 (N450 en Steenlandlaan)

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

In afwachting van een volwaardige fietsbrug over de E34 en de Keetberglaan zijn de kruispunten aan de op- en afritten verkeersveiliger gemaakt. De oversteek van de Keetberglaan is verlegd voor een betere zichtbaarheid van opdraaiend verkeer vanuit de bypass en de Keetberglaan is ter hoogte van de nieuwe fietsoversteek versmald van 2x2 naar 2x1 rijstrook om een veiligere oversteek voor fietsers te garanderen.

Stand van zaken

Uitgevoerd

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 289.335,20

2.2. Wat is de financieringswijze?

Toelage Verkeersveiligheid

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Beveren

4. Timing

Einde uitvoering: 30/11/2021

b. Hoboken – Missing links Sint-Bernardusroute

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

De Fodderiestraat is reeds omgevormd tot fietsstraat, de Van Laethemstraat, du Boislaan en Zaatlaan zullen volgen. Op de Landrelaan wordt langs beide zijden een enkelrichting fietspad aangelegd en de Salesianenlaan wordt ook ingericht als fietsstraat. Door deze lokale missing links weg te werken, ondersteunen en versterken we de fietsroutes en de regio ten zuiden van Antwerpen.

Stand van zaken

In uitvoering

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 1.157.460,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

Beheersvergoeding Lantis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis, district Hoboken

4. Timing

De fietsstraten in de Cd. Van Laethemstraat, Karel Du Boislaan en Zaatlaan worden uitgevoerd in 2022. De uitvoering van de fietsstraat in de Salesianenlaan wordt opgestart in 2022 en loopt tot 2023. De aanleg van de fietspaden in de L. de Landrelaan worden uitgevoerd in 2023.

c. Fietssnelweg Hoboken-Hemiksem

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

De fietssnelweg Hoboken – Hemiksem is onderdeel van de Sint Bernardusroute en betreft de aanleg van een fietspad langsheen spoorweg 52 tussen de St. Bernardsteenweg en de Kapelstraat (aansluiting op de J. Leemanslaan) te Hoboken. Aan de kant Hemiksem wordt op

de Moerelei naast de bestaande wegen is het nieuwe fietspad aangesloten op de Tulpenlaan. De totale lengte bedraagt ca. 2,1 km.

Stand van zaken

Doorstart mogelijk na onderhandelingen met Infrabel.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 1.613.683,51

2.2. Wat is de financieringswijze?

Beheersvergoeding Lantis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, gemeente Hemiksem, Infrabel

4. Timing

- Start uitvoering: 01/03/2022
- Einde uitvoering: 31/10/2022

d. Ondertunneling fietspad Turnhoutsebaan

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Er komt een veiligere, bredere fietstunnel onder de Turnhoutsebaan die verder af ligt van de Ring. In de nieuwe tunnel is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers en komen er aansluitingen naar beide zijden van de Turnhoutsebaan en ook een aansluiting op het Rivierenhof.

Stand van zaken

Gegund

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 5.622.450 € (incl BTW)

Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance 2021

3. Projectmanagement3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 01/03/2022
- Einde uitvoering: 15/06/2023

e. Studiekosten fietsprojecten (fietspaden en fietsenstallingen) 2021

Referentiedatum: 05/01/2022

5. Beschrijving project

Studiekosten voor de uitwerking van het ontwerp van onderstaande projecten op relancebudget 2021 en opmaak en opvolging van de aanbestedingsdossiers raamcontracten voor de uitvoering van deze projecten.

Stand van zaken

In uitvoering

6. Kostprijs en financiering6.1. Raming totale kostprijs:

€ 659.450

Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

7. Projectmanagement7.1. Projecteigenaar

Lantis

7.2. Betrokken partner(s)

/

8. Timing

- Start uitvoering: 01/01/2021
- Einde uitvoering: 30/09/2022

f. Fietsverbinding Ter Borch

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

De fietsverbinding tussen de Donksesteenweg en de Veltwijcklaan wordt verhard om als veilig alternatief te fungeren voor de Kapelsesteenweg.

Stand van zaken

Gegund

2. Kostprijs en financiering

Raming totale kostprijs: € 205.000 (incl BTW)

3. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

4. Projectmanagement

Projecteigenaar

Lantis

Betrokken partner(s)

Gemeente Brasschaat

5. Timing

Start uitvoering: 15/01/2022

Einde uitvoering: 01/05/2022

g. Fietsverbinding Vaartkaai – Groenendaallaan (Winterling / Lambrechtshoekenlaan)

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Veilige fietspaden in werfomgeving Groenendaallaan, alsook duurzame fietsverbinding op lange termijn op oost-westrelatie Merksem-Haven (Antwerpen), volgens Routeplan 2030.

Aanpassing naar dubbelrichting fietspad aan noordzijde Groenendaallaan tussen Winterling en Lambrechtshoekenlaan. Bijkomend inrichting fietsstraten in Winterling – Blijvoort.

Stand van zaken

Gegund

2. Kostprijs en financiering2.1. Raming totale kostprijs:

€ 424.081

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 01/04/2022
- Einde uitvoering: 15/05/2022

**h. g. Fietsverbinding F14-Noorderlaanbrug
(Columbiastraat/Noorderlaan/Vosseschijnstraat)**

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Veilige fietspaden in werfomgeving Groenendaallaan, alsook duurzame fietsverbinding op lange termijn op oost-westrelatie Merksem-Haven (Antwerpen), volgens Routeplan 2030.

Aanpassing naar dubbelrichting fietspaden aan noordzijde Groenendaallaan tussen Vosseschijnstraat en Noorderlaan, en aan noord- en zuidzijde tussen Noorderlaan en Columbiastraat.

Stand van zaken

Ontwerp klaar, OVA ingediend

2. Kostprijs en financiering2.1. Raming totale kostprijs:

€ 515.206

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 15/05/2022
- Einde uitvoering: 30/11/2022

i. Verbeteren fietsverbinding Hoogboom - Kapellen

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Verbetering van de fietsverbinding ter hoogte van Astridlaan-Ruyseveltslei.

Stand van zaken

Ontwerp klaar

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 548.539

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Kapellen

4. Timing

- Start uitvoering: 01/08/2022
- Einde uitvoering: 31/12/2022

j. Fietsconnectie Kleine Bareel tot F14

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Veilige fietsverbinding tussen Laaglandlaan en de F14 fietssnelweg via Laarsebaan , Masurebrug en Havanastraat tot aan de Noorderlaan in Antwerpen.

Stand van zaken

Ontwerp afgerond.

OVA deel Havanastraat ingediend.

OVA deel tussen Laaglandlaan en Laarsebaan in te dienen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 864.020

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, AWW

4. Timing

- Start uitvoering: 01/09/2022
- Einde uitvoering: 01/05/2023

k. Verbeteren fietsconnectie Kleine Bareel – Park Brasschaat

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

We vernieuwen het fietspad in de Zwaantjeslei in Brasschaat tussen de Bredabaan en de Ternincklei voor een betere verbinding tussen het Park van Brasschaat en de verbinding met de F14 vanaf Kleine Bareel.

Stand van zaken

Ontwerp klaar

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 267.324

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Brasschaat

4. Timing

- Start uitvoering: 01/10/2022
- Einde uitvoering: 01/04/2023

I. Fietssnelweg F107 (Wijnegem – Antwerpen)

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Heraanleg en verbreding van een deel van de F107 Wijnegem-Antwerpen tussen rondpunt Wommelgem en Hoogveld.

Stand van zaken

Ontwerp klaar, af te stemmen met eigenaar i.k.v. overname gronden

OVA in te dienen

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 367.727

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Wommelgem, Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 01/10/2022
- Einde uitvoering: 01/04/2023

m. Verbreden fietssnelweg F12 Bergen op Zoom - Antwerpen

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Op de fietssnelweg F12 worden langs de Noorderlaan een viertal segmenten aangepakt waarbij de fietspaden in de mate van het mogelijke verbreed worden tot 4m en hierbij verkeersveiliger en comfortabeler worden gemaakt. Het betreft de segmenten t.h.v het vormingsstation Infrabel op de Noorderlaan, t.h.v de Ordamstraat, tussen de Moerstraat en de Blauwhoefstraat en boven de Tijsmanstunnel.

Stand van zaken

De ontwerpen worden momenteel verder uitgewerkt met de verschillende stakeholders PoA, AWW, nutsleidingmaatschappijen en beheerders van de hogedrukleidingen in het havengebied. Verwacht wordt om in het voorjaar tot een uitvoerbaar ontwerp te komen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€1.617.337

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Provincie Antwerpen, AWW, Port of Antwerp

4. Timing

- Start uitvoering: 01/09/2022
- Einde uitvoering: 01/04/2023

n. Fietspad Draaiboomstraat - Ternesselei

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Fietspad langs de Draaiboomstraat en Ternesselei tot aan de R11.

Stand van zaken

Ontwerp

2. Kostprijs en financiering2.1. Raming totale kostprijs:

€ 664.290,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance voorstel 2022

3. Projectmanagement3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Wommelgem

4. Timing

- Einde studie: 31/03/2022
- Gunning: 15/08/2022
- Start uitvoering: 15/10/2022
- Einde uitvoering: 01/06/2023

o. Verbeteren kwaliteit fietspaden Laaglandlaan/E. Waghemensbrug

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Optimaliseren van de fietspaden tussen het Laar in Ekeren en de Michiel de Swaenstraat in Merksem.

Stand van zaken

Ontwerp

2. Kostprijs en financiering2.1. Raming totale kostprijs:

€ 965.022

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 01/09/2022
- Einde uitvoering: 01/05/2023

p. Fietstraject Borsbeek – Antwerpen

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Tussen de R11 (De Robianostraat) tot de Grensstraat in Borsbeek en de Gitschotellei in Berchem verbeteren we de bestaande fietspaden op de Borsbeeksesteenweg en de Drakenhoflaan. De aansluiting van de fietstunnel onder de R11 in de Lindenboomstraat wordt geoptimaliseerd.

Stand van zaken

Het ontwerp wordt momenteel afgewerkt.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 2.270.466

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, gemeente Borsbeek

4. Timing

- Start uitvoering: 01/11/2022
- Einde uitvoering: 31/10/2023

q. Verbeteren kwaliteit fietspaden Gildestraat

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Verbetering fietspaden op de Gildestraat, tussen de Groenendaallaan en de Nieuwdreef in Merksem.

Stand van zaken

Ontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 296.000

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis

4. Timing

Uitvoering 2022

r. Fietsverbinding Verbieststraat Ekeren

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Fietsverbinding tussen F12 en Ekeren.

Stand van zaken

Voorontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 330.000,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen, Waterlink

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis, district Ekeren

4. Timing

- Gunning: 01/06/2023

s. Missing link Fietssnelweg F13 Niel-Schelle-Hemiksem

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Verbetering van de snelle fietsverbinding vanuit Niel – Schelle naar Antwerpen met een functionele korte verbinding door het centrum van de gemeenten.

Stand van zaken

Concept

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 1.452.000,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Niel, Schelle, Hemiksem, provincie Antwerpen

4. Timing

- Einde studie: 30/09/2022
- Gunning: 15/12/2022
- Start uitvoering: 01/08/2023
- Einde uitvoering: 01/07/2024

t. P+R Sint-Job

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling.

Stand van zaken

Ontwerp klaar

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 464.840

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV

4. Timing

- Start uitvoering: 01/08/2022
- Einde uitvoering: 31/10/2022

u. P+R Wommelgem

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling en betere bereikbaarheid zachte weggebruikers.

Stand van zaken

Ontwerp klaar, OVA in te dienen

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 536.428

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Wommelgem

4. Timing

- Start uitvoering: 01/08/2022
- Einde uitvoering: 01/11/2022

v. P+R Massenhoven

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Uitbouw fietsenstalling.

Stand van zaken

Ontwerp klaar

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 418.952

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Zandhoven, AWV

4. Timing

- Start uitvoering: 01/06/2022
- Einde uitvoering: 30/09/2022

w. P+R Zoersel

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Fase 1: Overdekte fietsenstalling.

Stand van zaken

Ontwerp klaar

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 528.936

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Zoersel

4. Timing

- Start uitvoering: 01/08/2022
- Einde uitvoering: 01/11/2022

x. P+R Oelegem

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling.

Stand van zaken

Ontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 240.528,34

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance voorstel 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

AWV/Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV

4. Timing

- Start uitvoering: 01/02/2023
- Einde uitvoering: 31/12/2023

y. P+R Stabroek en snelbushaltes Stabroek

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Bijkomende fietsenstallingen

Stand van zaken

Voorontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 664.290,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relande voorstel 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Stabroek

4. Timing

- Einde studie: 01/07/2022
- Gunning: 15/12/2022
- Start uitvoering: 01/03/2023
- Einde uitvoering: 01/09/2023

z. P+R Kontich en P+R Rumst

Referentiedatum: 05/01/2022

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling

Stand van zaken

Concept

2. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

€ 383.812

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance voorstel 2022

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Kontich, AWV, Gemeente Rumst

4. Timing

- Einde studie: 01/07/2022
- Gunning: 15/12/2022
- Start uitvoering: 01/03/2023
- Einde uitvoering: 01/07/2023

H. In dienstname premetrokker Pothoekstraat-Kerkstraat

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Een performant openbaar vervoernetwerk is een hoeksteen van de mobiliteitsvisie in het Routeplan 2030, dat wordt gekenmerkt door sterke kwaliteitseisen. Dit ambitieuze openbaar-vervoernet zal niet van de ene dag op de andere worden uitgebouwd; een gefaseerde aanpak van weloverwogen maatregelen is aangewezen.

De ingebruikname van de bestaande premetrotunnel onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat geeft een belangrijke aanzet tot het wegwerken van capaciteitsproblemen. Door deze ingreep wordt ook de snelheid en betrouwbaarheid van het A-netaanbod sterk verbeterd. Dit zal niet alleen voelbaar zijn in het eigenlijke stadscentrum, maar in de ganse urbane zone, d.w.z. ook op de meer perifeer gelegen tramlijnsegmenten (de grootste vervoervraag ligt voornamelijk in de oostelijke en zuidelijke periferie). Op die manier kan de noodzakelijke reizigersgroei worden aangewakkerd én opgevangen zonder dat de exploitatiekosten evenredig stijgen.

De metrokokers vormen het hart van het Antwerpse tramnet. Zij brengen de tramreiziger op een heel snelle manier tot in het hart van de stad, en zorgen ervoor dat de grote attractiepolen in het stadscentrum voor iedereen makkelijk te bereiken zijn, zonder voor

overlast te zorgen op het bovengrondse wegennet. Dat zorgt ook voor het grote succes van deze premetro-tramlijnen, waardoor er nu in verschillende kokers elke 2 minuten een tram passeert. Dat is meteen ook de maximale grens om een vlotte doorstroming in de metrokokers te garanderen.

Deze kokers zijn gegraven eind jaren 1970, begin jaren 1980 en de afgelopen decennia stelselmatig afgewerkt en in gebruik genomen. Op dit moment is er nog één koker (onder de Pothoekstraat – Kerkstraat met 2 stations (Stuivenberg en Willibrordus)) niet afgewerkt.

Het afgelopen jaar is bestudeerd hoe deze laatste metrokoker, en ook de metrostations Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven voltooid kunnen worden. Daarbij werd ook bestudeerd hoe de toegangen vanop straatniveau kunnen afgewerkt worden (of in het geval van Morckhoven, gebouwd kunnen worden). Dit jaar volgt er een studie om het referentie-ontwerp te maken.

Na de afwerking van de metrokoker Kerkstraat – Pothoekstraat (en stations Stuivenberg en Willibrordus) zal de tramlijn M6 hierdoor rijden. Deze M-lijn komt vanuit de P+R Luchtbal en rijdt via de Groenendaallaan naar het Sportpaleis, waarna ze door deze nieuwe metrokoker naar station Astrid (onder het Centraal Station) rijdt. Ook de tram op de Bisschoppenhoflaan (zie fiche D) is voorzien om bij realisatie door deze koker te rijden.

Deze lijnen zijn bovendien ook erg belangrijk in het kader van de Oosterweelwerken. Aan beide eindpunten van de net opgesomde lijnen is een P+R-gebouw ofwel gerealiseerd (Luchtbal aan het einde van tram M6), ofwel als concept mee opgenomen (P+R aan de Bisschoppenhoflaan).

Daarnaast houdt dit project dus ook de opening in van stations Drink (op lijnen M4 en M8) en Morckhoven (op lijn M8). Er is een zeer dense bewoning rond deze stations, maar ze zijn dus nu nog in ruwbouw, en kunnen enkel gebruikt worden als evacuatiemogelijkheid bij calamiteiten. Aangezien er al één of twee tramlijnen voorbijrijden (zonder te stoppen), is enkel de afwerking van de stations nodig om de omliggende wijken een snelle verbinding te geven met tal van attractiepolen in Antwerpen.

Stand van zaken:

De technische studie om zowel de koker als de vier premetrostations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven) af te werken is momenteel lopende. Ook de in- en uitgangen van de vier stations met de impact bovengronds, maken hiervan deel uit.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Geraamd op 57,2 miljoen euro.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Bouwkost: ca. 50 miljoen euro (d.i. het PPS-dossier)

Sein- en beveiligingssysteem : 4 miljoen euro (klassieke investering)

Aanpassingen aan project Livan : 500.000 euro (klassieke investering)

Studiekost (reeds gegunde en lopende opdracht): ca. 2 miljoen euro.

Nog aan te besteden studie : 700.000 euro (zit ook in het GIP van 2022)

Operationele kosten (zoals onderhoud) moeten nog berekend worden. Onderhoud van de infra zit mee in de beschikbaarheidsvergoedingen PPS

2.3. Wat is de financieringswijze?

Grotendeels alternatieve financieringswijze via PPS. Bepaalde onderdelen via klassieke investering.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen (er is geen samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor dit project).

4. Timing

Deze timing is in grote lijnen als volgt, indien er vlot kan verder gewerkt worden :

Technische studie en opmaak aanbestedingsdossier: tot begin 2023

Vergunningsaanvraag : 1e helft 2023

Aanbestedingsprocedure: tot najaar 2024

Uitvoering werken: vanaf begin 2025 tot einde 2026

5. Risicomanagement

/

I. Tram op Bisschoppenhoflaan

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

De Bisschoppenhoflaan is momenteel een tramloze radiale invalsweg. De vertramming van deze laan zou bijdragen aan het aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer in Deurne Noord, de industrie langs het traject aan het Albertkanaal en het hinterland vanaf de grens van Deurne met Schoten/Wijnegem. Hier komen varianten met een metro en zonder een metro aansluiting aan bod.

In dit project wordt ook gedacht aan een P+R in de buurt van het kruispunt van de Houtlaan en Bisschoppenhoflaan in Wijnegem. Deze P+R is strategisch goed gelegen voor de inwoners van Schoten, Schilde en een deel van Wijnegem.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De totale kostprijs van dit project is sterk afhankelijk van hoe de tram zal aansluiten op de metrokoker die van Schijnpoort naar het centrum van de stad loopt. Zeer ruwe schattingen lopen, afhankelijk van het gekozen scenario, uiteen van €7,5 miljoen tot €82 miljoen.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

De eerste stap zijn twee haalbaarheidsstudies:

- Één waarin de aansluitingsmogelijkheden van deze tramlijn op de bestaande metro aan Schijnpoort onderzocht worden, hetzij via een verlenging van de metro aan de open helling Ten Eekhoelei, hetzij via een nieuwe toegangshelling en -tunnel welke aansluit tussen de stations Sport en Schijnpoort. Deze studie heeft een kostprijs van ca. 154 000 euro. Dit is een eerste inschatting, gebaseerd op een percentage van de rudimentair ingeschatte bouwkost.
- De andere haalbaarheidsstudie gaat specifiek over het traject op de Bischoppenhoflaan. De kostprijs hiervan hangt sterk af van de lengte van het traject. Ruwe inschatting: 150.000 €.

De volgende stap is een technische studie, die op €4.950.000 wordt geraamd. Ook dat is een eerste, rudimentaire inschatting.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De studie om de aansluitingsmogelijkheden van deze tramlijn op de bestaande metro aan Schijnpoort te onderzoeken, loopt dit jaar, en zou tegen einde 2022 ook klaar moeten zijn.

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

J. Tramverlenging UZA

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Het zuidelijke district Wilrijk, met ruim 40.000 inwoners, heeft momenteel geen enkele tramverbinding. In het regionaal mobiliteitsplan 'Routeplan 2030' wordt dit hiaat ingevuld door een tramverlenging die vanuit het knooppunt "Antwerpen Zuidstation" via de Jan De Voslei, het knooppunt 'P+R Olympiade', de Boomsesteenweg en Wilrijk tot aan het Universitair Ziekenhuis (UZA) loopt. Het UZA zelf wordt ook een belangrijk knooppunt in het Routeplan.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie(s) moeten de verdere stappen worden bepaald.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

K. Stelplaatsen (cluster)

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Beschrijving van project toevoegen

Naast de beschikbaarheid aan trams (zie project N) is er een andere, zeer belangrijke barrière die in de weg staat om enerzijds de tramcapaciteit op te drijven in het kader van de Oosterweelwerken, en anderzijds om op middellange termijn werk te maken van de 50/50-modal shift. Het gaat dan om de huidige stallingscapaciteit voor de trams. De huidige tramstelplaatsen staan bijna volledig volzet. Er kunnen nog enkele stellen extra geplaatst worden op de lus rond de stelplaats van Deurne (met name 8 stellen van 30m), maar dan is alle stallingscapaciteit opgebruikt.

Extra stallingsmogelijkheden voor trams is dus een cruciale voorwaarde om enerzijds meer reizigers per tram te vervoeren (noodzakelijk als Minder Hindermaatregel bij de Oosterweelwerken), en anderzijds om ook de beoogde modal shift te realiseren.

Een eerste stukje van de oplossing is de bouw van een nieuwe tramstelplaats aan de Lage Weg te Antwerpen-Kiel. Deze stelplaats is deels een vervanging van de sterk verouderde tramstelplaats te Hoboken, en is deels ook uitbreiding. Uiteraard is er dan ook een aansluiting nodig vanuit de site op het bestaande tramnet. Hier hangt ook de tramuitbreiding van de E. Vloorsstraat mee samen (zie project F). Hieronder wordt de kostprijs van deze stelplaats weergegeven.

Maar de stelplaats Lage Weg is dus nog maar een eerste stap in het optrekken van de stallingscapaciteit voor bijkomende trams. Er zijn nu gesprekken bezig om ook uitbreidingen op andere plaatsen te bekijken (bv. uitbreiding van de tramstelplaats Deurne), en De Lijn werkt ook aan een nieuw masterplan voor de stelplaatsen.

Stand van zaken project

Voor de stelplaats aan de Lage Weg werd begin dit jaar een marktbevraging gelanceerd. Op 12 maart 2021 ontvingen we slechts 1 voorstel van een projectontwikkelaar in combinatie met Depannage 2000 (VAB). Dit voorstel wordt momenteel geëvalueerd maar het is al duidelijk dat dit geen eenvoudig dossier wordt dat apart van andere stelplaatsen zal moeten verder lopen. Los van de eigendomsproblematiek geven ze aan dat ze dit project als een promotie-opdracht zien of een PPS met hen. Rekening houdende met de wetgeving op overheidsopdrachten lijkt het op basis van hetgeen we nu weten onhaalbaar om dit project aan andere stelplaatsprojecten te koppelen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

2023 : 4.740.000 euro voor studiekosten

2024 : 79 miljoen euro voor de bouw van de stelplaats

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

N.v.t.

4. Timing

Bouw 2024 en ingebruikname 2025.

5. Risicomanagement

/

L. Tram op Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

De tramverbinding van P+R Wommelgem wordt in de toekomstige beleidsplannen verder doorgetrokken als sneltram naar Ranst (zie ook projectfiche van de sneltram naar P+R Ranst). Het is dan wel noodzakelijk dat deze sneltram ook snel van de P+R Wommelgem naar de ingang van de metro kan rijden. Momenteel wordt dit gehypothekeerd door de omweg via en door de smalle Herentalsebaan te Deurne. Een variant via de Van Strydoncklaan als verbindende weg biedt hiervoor soelaas.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie(s) moeten de verdere stappen worden bepaald.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

M. Tramtunnel onder N12 Deurne (Leeuwlantstraat - Cogelsplein)

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

De doortocht van Deurne Noord is sterk verzadigd door zijn verstedelijkte en verbindende functie. Door de beperkte rooilijnbreedtes in de doortocht zijn hier weinig alternatieven. Door de tram ondergronds te brengen creëren we een concurrentiële snelheid voor het openbaar vervoer vanuit het oosten naar de stad Antwerpen en vice versa. Bovendien komt er ruimte vrij die aan de fiets gegeven kan worden om ook veilig en snel door het gebied te geraken.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Onder punt 2.2. staat een eerste, rudimentaire inschatting van de studiekosten.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Raming kostprijs van de **studies**:

- 63.048 € in 2021
- Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.
- 10.500.000 € aan vervolgstudies, gespreid over de jaren 2023-2024-2025.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

De eerste studie ter waarde van 63.048 € is lopende, en moet tegen einde 2022 klaar zijn.

5. Risicomanagement

/

N. Tramverlenging Districtentram

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Binnen het Antwerpse weefsel gebeuren niet alleen radiale verplaatsingen, maar zien we ook veel tangentiële verplaatsingen terug komen. Die tangentiële verplaatsingen bedragen de laatste jaren zulke grootordes dat het potentieel een tram-waardig niveau bereikt. Door de mensen rechtstreeks hun tangentiële verbindingen aan te beiden, in plaats van alleen radiale verbindingen, verhogen we de reissnelheid en verbeteren we de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie(s) moeten de verdere stappen worden bepaald.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

O. Tramtunnel tussen Mercatorstraat en Berchem Station

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Beschrijving van project toevoegen

Eenmaal uit de metro rijdt de tram naar Berchem Station nu door smalle woonstraten, waarbij hij bovendien in de Mercatorstraat – Cuperusstraat in conflict komt met de fietssnelweg F1 Antwerpen – Mechelen – Brussel. Aan het erg belangrijke knooppunt Berchem Station zijn de perrons dan weer te kort, en is de doorstroming van de tram problematisch door de kruising van de Singel (R10). Door de tram ondergronds te brengen creëren we een concurrentiële snelheid voor het openbaar vervoer vanuit het zuidoosten naar de stad Antwerpen en vice versa. De fietssnelweg naar Antwerpen kan op die manier ook aangelegd worden op de ambities die hiervoor vereist zijn.

Stand van zaken project

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Onder punt 2.2. staat een eerste, rudimentaire inschatting van de studiekosten.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Raming kostprijs van de **studies**:

- 81.672 € in 2021

- Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.
- 18.000.000 € aan vervolgstudies, gespreid over de jaren 2023-2024-2025.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

De eerste studie ter waarde van 81.672 € is lopende, en moet tegen einde 2022 klaar zijn.

5. Risicomanagement

/

P. Sneltram P+R Ranst

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Momenteel rijdt een snelle tram door de metro van het Centraal Station onder Borgerhout en door Deurne-Zuid naar de P+R Wommelgem. Zowel in het regionaal mobiliteitsplan 2030 als in het complex project “Haventracé” wordt er voorzien om deze tramlijn door te trekken tot aan de zone van de Q8 langs de E34/E313, of tot aan de verkeerswisselaar van E34/E313 (beiden gelegen in Ranst). Aan dit eindpunt wordt ook een P+R voorzien om zo verkeer van de snelweg te laten overstappen op de tram.

Dit project hangt ook samen met een snellere tramverbinding tussen P+R Wommelgem en de metro (zie projectfiche Tram op Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan).

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030 en van het complex project “Haventracé”. Een (snel-)tramverlenging langsheen de E313 vormt ook in het mobiliteitsluik van het Gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst (ENA) een mogelijke variëte van hoogwaardig-openbaar-vervoeras. De gepaste inrichting van de

dienstenzone Antwerpse Poort (ter hoogte van Q8) wordt dan ook in dat licht onderzocht. De eerstvolgende stap is de (MKBA) bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Er wordt € 350.000 gevraagd in 2022 voor haalbaarheidsstudies in het kader van de tramprojecten zoals opgenomen in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie moeten vervolgstappen worden vastgelegd.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Studiefase: vanuit algemene studiemiddelen De Lijn in GIP 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

Q. Tramverlenging Emiel Vloorstraat

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Beschrijving van project toevoegen

De huidige tramstelplaats 'Hoboken' is sterk verouderd, waardoor de nieuwere types trams hier nauwelijks of niet kunnen gestald worden. Bovendien zijn er in het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030 ook verschillende tramuitbreidingsprojecten opgenomen. Daarom is een nieuwe tramstelplaats, deels ter vervanging van 'Hoboken', en deels ter uitbreiding, absoluut noodzakelijk. Deze stelplaats wordt voorzien aan de Lageweg in het zuiden van Antwerpen. (zie project M)

Gekoppeld aan deze nieuwe stelplaats, wordt ook een tramspoor voorzien op de Emiel

Vloorsstraat. Dit stukje spoor takt de nieuwe tramstelplaats aan op de rest van het tramnet, maar ontsluit ook het nieuw ontwikkeld stedelijk gebied “Grote Handelsmarkt”.

Stand van zaken project

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030.

De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Te bekijken tezamen met de stelplaats Lage Weg (project M)

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Nog geen duidelijkheid

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De uitvoering van dit project hangt samen met de uitvoering van de tramstelplaats “Lage Weg”.

5. Risicomanagement

/

R. Tramtunnel Centraal station - Groenplaats - Zuid

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

De eerste historische koker (Brabo tunnel) in Antwerpen heeft zijn verzadigingsgraad qua gebruik bereikt. Dit omwille van de vele vraag naar doortochten onder de Antwerpse binnenstad (Meir-Groenplaats).

De tweede koker die nog vrij recent in dienst werd genomen (Reuzepijp-Livan 1) buigt echter af ter hoogte van de Antwerpse Leien en bedient de binnenstad niet. Bijkomend is er in deze tunnel nog ruimte voor bijkomende passages.

Door het creëren van een aansluiting op deze tweede tunnel ter hoogte van de Fr. Rooseveltplaats ondergronds kan een extra tunnel gemaakt worden die onder de grote attractiepool Universiteit Antwerpen door gaat dan via Groenplaats en Nationalestraat (file gebied) passeert om dan in de buurt van het Zuid Station terug bovengronds aan te sluiten op het bestaande tramnet. Hierbij wordt ook de zuidelijke drukke Antwerpse binnenstad ondergronds ontsloten en krijgt men ook vanuit het zuiden en extra vanuit het oosten rechtstreekse mogelijkheden om snel in de oude Antwerpse binnenstad te geraken.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.

2. Kostprijs en financiering

5.1. Raming totale kostprijs:

De totale kostprijs is ca. 730 miljoen euro.

5.2. Opsplitsing kostprijs:

Haalbaarheidsstudie (reeds afgerond) : 111.432 euro

Ontwerp- en uitvoeringsstudies : ca. 36 miljoen euro

Bouwkost : ca. 694 miljoen euro

2.1. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

De haalbaarheidsstudie is afgerond.

Voor de totale looptijd van het project (vanaf start studie tot indienstname nieuwe tunnels en stations) wordt rekening gehouden met een periode van 11 jaar.

De uitvoering van de projecten zal ten vroegste vanaf 2025 ingepland kunnen worden. De opstart van studietrajecten in deze legislatuur is nodig om deze projecten nog een kans op realisatie te geven voor 2030 (deadline RMP en nodig voor 50/50, deadline realisatie OWV).

5. Risicomanagement

/

S. Uitbouw OV-netwerk (bus) langs Brialmont tangent

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Aanleiding

Vandaag is de Rooseveltplaats en haar omgeving het belangrijkste OV-knooppunt in de regio. Een groot deel van de regionale buslijnen, stadslijnen en het tram- en premetronet verknopen hier. De leefbaarheid rond en op de aanrijroutes komt echter steeds meer in het gedrang. Het is dan ook niet wenselijk om de bijkomende groei van het OV-netwerk, alsook de bijkomende benodigde capaciteit, volledig op te vangen op de Rooseveltplaats.

Recent onderzoek in kader van 'LABO XX' door de stad Antwerpen wijst uit dat de verdere groei van de stad, zowel qua woongegelegenheid als functies niet uitsluitend in het centrum van de stad, binnen de ring, kan worden voorzien. Nieuwe plekken in de 20ste eeuwse gordel zullen worden aangesneden. Hier bevinden zich vandaag ook al meerdere historische, dens bebouwde stadswijken, locaties met veel werkgelegenheid en (boven)regionale functies, maarook een aantal grote lopende ontwikkelingen zoals 'Nieuw Zuid' en 'Eilandje'. De omgeving van de Antwerpse Ring en Singel (de vroegere Brialmontomwalling) komt hierdoor nog centraler in het verstedelijkte gebied te liggen.

Doel project

In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan (plannota versie april 2020) wordt binnen het lange-termijn-OV-netwerk het concept "Brialmonttangent" naar voor geschoven. De Brialmonttangent wordt in eerste instantie gevormd door een bundeling van meerdere regionale buslijnen die (voor delen) parallel zullen rijden in de omgeving van R1 en Singel.

Langsheen de corridor worden 4 interregionale knooppunten (stations Antwerpen Zuid, Antwerpen Berchem, omgeving Schijnpoort en Antwerpen Luchtbal) voorzien. De toekomstige lijnen verknopen in minstens twee van deze knooppunten. Hierdoor wordt het aantal noodzakelijke overstappen binnen één verplaatsing beperkt en kan de Brialmonttangent de regionale ontsluiting faciliteren, als tegenhanger voor de meer stedelijke ontsluiting t.h.v. de Rooseveltplaats en de omgeving van het Centraal Station.

Koppelkansen andere projecten

De huidige en mogelijk te ontwikkelen treinstations/multimodale hubs op en rond de Brialmonttangent bieden opportuniteiten voor de uitbouw van dit verknoopt OV-netwerk. Deze locaties kwamen ook al in beeld i.k.v. de overkapping van de R1. Daarnaast kan worden bekeken of tussenliggende snijpunten met M-tramlijnen mee kunnen worden ingeschakeld.

Een eventuele latere exploitatie op de parallelle (trein)spoorinfrastructuur (o.a. het 'Ringspoor') of een gedeeltelijke vertramming van regionale lijnen kan dit OV-concept bijkomend versterken.

Alternatieven

Momenteel lijken verder gelegen concentrische lijnen zoals doorheen de centra van de districten 'extramuros' of een 'fortengordel' t.h.v. R11/Krijgsbaan minder in aanmerking te komen. De gevolgen van een hoge kwaliteitseis zal moeilijk te rijmen vallen met de vaak dens bebouwde (en te versterken) centra van de districten, de 'fortengordel' ligt dan weer op een (te) grote afstand en perifeer t.o.v. het verstedelijkte centrum.

Stand van zaken:

Er was nood aan een meer diepgaande evaluatie van dit concept en de uitgangspunten. "Is dit het meest performante regionaal OV-netwerk om zo de modal shift ambitie in de ganse regio te realiseren?" Dergelijke evaluatie moet leiden tot een bijsturing en verdere verfijning van het Brialmonttangent toekomstbeeld. De lijnvoering en knooppunten kunnen op basis daarvan verder worden uitgewerkt en er moet worden gezocht naar synergiën met bestaande infrastructures en toekomstige ontwikkelingen.

Daarom werd in 2020-2021 een eerste verkennende studie 'OV-assen' uitgevoerd naar de consequenties van dergelijk concept op de infrastructuur in de hele 20ste eeuwse gordel van de stad. In dit gebied concentreren alle OV-assen zich op een beperkt aantal radiale en tangentiële infrastructures. A.d.h. van een 50tal locaties werden de haalbaarheid en de eventuele oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Uit eerste resultaten blijkt dat de knelpunten eerder op de tangentiële structuur van de Brialmonttangent zelf zitten (R1 en Singel) en minder op de radiale assen rondom de stad die naar de Brialmonttangent leiden. Hoewel hier in een aantal gevallen wel doorstromingsmaatregelen voor OV noodzakelijk zullen zijn. Op de Brialmonttangent zelf zal specifieke OV-infrastructuur nodig zijn om de nodige kwaliteit en capaciteit te kunnen voorzien of moet worden onderzocht of een locatiealternatief mogelijk is.

Het verkennend studietraject werd in het najaar 2021 verder uitgewerkt en met de betrokken stakeholders besproken. Op basis van de conclusies en aannames, worden in het voorjaar 2022 afspraken gemaakt over mogelijke vervolgacties.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Sterk afhankelijk van latere invulling concept, daardoor nog verder te bepalen voor de vervolgstudie(s).

2.2. Opsplitsing kostprijs:

1^e verkennende studie OV-assen i.o.v. DMOW en Stad Antwerpen: € 55.000 (budget doorstroming MOW)

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog verder te bepalen.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Verkennde studie OV-assen: DMOW en stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

De Lijn en AWW

Er moet ook afstemming worden gezocht met het proces van de overkapping R1 ('De Grote Verbinding') voor o.a. de 4 multimodale knopen in de ringzone waarvoor specifiek onderzoek loopt binnen dit proces.

4. Timing

Nog verder te bepalen.

5. Risicomanagement

Nog verder te bepalen.

T. Aankoop nieuwe tramstellen (cluster)

Referentiedatum: 1/2/2022

1. Beschrijving project

Beschrijving van project toevoegen

In de spitsuren worden alle beschikbare trams in Antwerpen ingezet, en dan nog kampen we op bijna alle tramlijnen met capaciteitsproblemen. Met het nieuwe tramnet basisbereikbaarheid worden de trams nog efficiënter ingezet, maar de beoogde frequentieverhoging op de M-lijnen lukt niet op alle lijnen, net omdat er te weinig trams beschikbaar zijn.

In de loop van 2022 worden nieuwe trams geleverd die echter bedoeld zijn om de PCC-trams te vervangen. Deze PCC-trams zijn ondertussen al meer dan 50 en sommige zelfs meer dan 60 jaar oud, en dus dringend aan vervanging toe.

Dit houdt in dat er voor 2025 geen netto-uitbreiding van de tramvloot te verwachten is. Rekening houdend met het feit dat we in basisbereikbaarheid de frequentie op alle M-lijnen nog niet op het gewenste niveau kunnen brengen en dat er door de Oosterweelwerken nog meer reizigers de tram zullen nemen, is een netto-uitbreiding van de tramvloot noodzakelijk. Ook voor de toekomstige tramprojecten in het Routeplan is een verdere uitbreiding van de tramvloot noodzakelijk.

Er zijn dus extra trams nodig, waarbij in de fiches van Minder Hinder 40 bijkomende CAF-trams gevraagd werden bovenp het pakket van 66 CAF-trams die al voor Antwerpen voorzien waren.

Daarnaast was er ook gevraagd om 32 PCC-trams te renoveren, zodat deze toch nog zo'n 15 jaar langer in dienst kunnen worden gehouden.

Stand van zaken project

In het kader van het GIP wordt nog gesleuteld aan de verdeling van de bestellingen. Momenteel is er dus geen duidelijkheid.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Nog onduidelijk

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Gemiddelde kostprijs per nieuwe tram: circa 2.000.000 € per tram.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

U. Geïntegreerde aanpak A12 Boom-Antwerpen

Referentiedatum: 17/01/2022

1. Beschrijving project

De onoverzichtelijke en drukke kruispunten op de A12 in Aartselaar en Antwerpen vormen al jaren een doorn in het oog van wie dagelijks deze verkeersknopen moet trotseren. De veiligheid en de doorstroming op de kruispunten van de A12 met Bist/Langlaarsteenweg tot en met de Terbekehofdreef/Atomiumlaan laten dan ook sterk te wensen over. Daarom worden deze kruispunten grondig aangepakt. Het doel is om voor alle weggebruikers de veiligheid en de doorstroming te verbeteren maar ook de barrière die de A12 vormt zoveel mogelijk weg te nemen. Half november 2020 startte de onderzoeksopdracht voor de herinrichting van vijf kruispunten en de tussenliggende infrastructuur.

De opdracht voor de studie van de herinrichting is toegekend aan team A12. Team A12 is het consortium van de drie studiebureaus SBE, Antea Belgium en Transport & Mobility Leuven en het communicatiebureau DenS Communicatie. Team A12 onderzoekt in overleg met de betrokken gemeenten en partners hoe deze kruispunten en de tussenliggende wegen er kunnen uitzien. Speciale aandacht gaat naar voorzieningen en verbindingen voor voetgangers en fietsers. Die moeten vlot, veilig en comfortabel georganiseerd worden.

In januari 2021 organiseerde team A12 luisterdagen met delegaties van belangenverenigingen, bedrijven, middenveldorganisaties, scholen, enz. Tijdens deze virtuele gesprekken werden bekommernissen, gevoeligheden en suggesties verzameld en vervolgens verwerkt in een doelstellingennota waarmee team A12 verder aan de slag ging.

In februari-maart 2021 breidde het Agentschap Wegen en Verkeer de inspraak uit naar de ruime bevolking van de regio. Dit gebeurde coronaveilig aan de hand van een digitale bevraging. Meer dan 2.200 personen namen aan deze bevraging deel. Dit leverde een schat aan informatie op. Daarmee ging team A12 aan de slag.

De onderzoekers distilleerden uit de veelheid aan informatie 4 alternatieven die onderling gecombineerd kunnen worden in uiteenlopende varianten. Ze beschreven in een aanmeldingsdossier voor Team MER (Vlaamse overheid) hoe ze het onderzoek naar de milieueffecten willen voeren in de project-milieueffectrapportage (project-MER). Dit dossier werd aan de burgers voorgelegd tijdens de publieke raadpleging van 29 juni tot en met 27 augustus 2021.

Op basis van alle adviezen nam team MER een beslissing over de aanmelding van het project MER en maakte een scopingsadvies op. Op basis hiervan wordt het MER opgemaakt.

Kostprijs en financiering

1.1. Raming totale kostprijs:

Totale raming sterk afhankelijk van het gekozen alternatief: de verschillende alternatieven onderscheiden zich onder meer door de lengte van ondertunnelingen, wat een zeer grote invloed heeft op de kostenraming.

1.2. Opsplitsing kostprijs:

Studie opmaak project MER, reeds gegund: 3.226.032,40 EURO (incl BTW) voorzien op artikel 3MH222627310.

Middelen voor fietsbrug, zowel werken als onteigening, (minder hinder maatregel met blijvende impact) en vervolgstudie (technische uitwerking) worden voorgesteld op GIP 2023.

1.3. Wat is de financieringswijze?

Voorstel is om het project via een publiek-private samenwerking te realiseren, maar dit is nog niet bekrachtigd door een BVR. Op de reguliere begroting zijn nog geen middelen voorzien voor de uitvoering van het project.

2. Projectmanagement

2.1. Projecteigenaar

Agentschap Wegen en Verkeer (Wegen en Verkeer Antwerpen)

2.2. Betrokken partner(s)

Lokale besturen via stuurgroep (Antwerpen en Aartselaar) en kerngroep (Schelle, Niel, Hemiksem, Rumst, Boom).

Vlaamse entiteiten: team vervoerregio, De Lijn, Omgeving, ANB

Provincie Antwerpen (dienst water en mobiliteit)

Lokale stakeholders via klankbordgroep.

3. Timing

Najaar 2021: opmaak scopingsadvies door team MER

2022: opmaak MER

Zomer 2022: voorlopige goedkeuring project MER door team MER

4. Risicomanagement

Risico 1: Timing

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.

Risico 2: Interactie met andere projecten

Er is een sterke interactie met andere projecten:

- Doortrekking N171 fase 3: projecteigenaar is ook Wegen en Verkeer dus doorgedreven afstemming mogelijk
- Onderzoek fietssnelweg FR23: projecteigenaar zijn lokale besturen, mee opgenomen in stuurgroep/kerngroep waardoor afstemming mogelijk is

Risico 3: Nutsleidingen

Er liggen een aantal belangrijke leidingen binnen het projectgebied die waarschijnlijk moeten verplaatst worden. Dit vormt een belangrijk risico op de timing. Reeds contact gelegd met leidingbeheerder om risico te beheersen.

V. Uitbouw Ringspoor & 4 multimodale knopen Antwerpen

Pro memorie: de toelichting omtrent de ontwikkeling van de 4 multimodale knooppunten in Antwerpen (Zuid, Berchem, Luchtbal, Schijnpoort) maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Over De Ring.

W. Fietstunnel onder kanaaldok

Pro memorie: dit maakt deel uit van het project rond de 2^e Tijsmanstunnel. De rapportage hieromtrent maakt deel uit van de TKV pijler Haventracé.

X. Uitrol van Vervoer op Maat

Pro memorie: de rapportage omtrent vorderingen in Vlaanderen m.b.t. de uitrol van Vervoer op Maat (en in het bijzonder flex(plus)vervoer in de Antwerpse Vervoerregio) maakt deel uit van de commissie Mobiliteit waar de uitrol van Basisbereikbaarheid wordt opgevolgd.

BIJLAGE 14:

Samenwerkingsovereenkomst over de werkbank Financiën

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

TUSSEN

**DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,
LANTIS,
STAD ANTWERPEN,
RINGLAND, STRATEN-GENERAAL & ADEMLOOS
EN
UNIVERSITEIT ANTWERPEN**

**over de Werkbank Financiering in het kader van het
Toekomstverbond**

TUSSEN:

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II laan 20 (bus 2), 1000 Brussel, België;

Hier rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Filip Boelaert, Secretaris-Generaal;

Hierna “Departement MOW” genoemd;

EN:

De naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), met maatschappelijke zetel te 2000 Antwerpen, Sint-Pietersvliet 7, en ingeschreven in het rechtspersonenregister bij de Kruispuntbank voor Ondernemingen onder het ondernemingsnummer 0860.139.085, handelend onder de naam Lantis;

Hier rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer David Van Herreweghe, in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Raad van Bestuur en door mevrouw Wivina Demeester, bestuurder;

Hierna “Lantis” genoemd;

EN:

STAD ANTWERPEN, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen;

Vertegenwoordigd door haar gemeenteraad, waarvoor optreden de heer Bart De Wever, voorzitter van de gemeenteraad, en de heer Sven Cauwelier, algemeen directeur;

Hierna “de Stad Antwerpen” genoemd.

EN:

Straatego vzw (StRaten-Generaal), met maatschappelijke zetel te 2018 Antwerpen, Ballaerstraat 6, RPR 472.957.647, rechtsgeldig vertegenwoordigd door Manu Claeys, voorzitter;

Het Ring Genootschap vzw (Ringland), met maatschappelijke zetel te 2000 Antwerpen, Kronenburgstraat 34, RPR 547.863.027, rechtsgeldig vertegenwoordigd door Paul van Steenvoort, voorzitter en Peter Vermeulen, secretaris;

Ademloos vzw, met maatschappelijke zetel te 2018 Antwerpen, Breughelstraat 31, RPR 896.187.849, rechtsgeldig vertegenwoordigd door Wim Van Hees;

Hierna “de Burgerbewegingen” genoemd;

EN:

UNIVERSITEIT ANTWERPEN, Prinsstraat 13 2000 Antwerpen, BE 0257.216.482

Hier rechtsgeldig vertegenwoordigd door Prof. Dr. R. Blust, vice rector onderzoek, die de uitvoering van deze Overeenkomst toevertrouwt aan Prof. Dr. T. Compennolle, promotor en Prof. Dr. T. Coppens, co-promotor;

Hierna “de UAntwerpen” genoemd;

Hierna elk afzonderlijk "een Partij" en gezamenlijk "de Partijen" genoemd

WORDT VOORAFGAANDELIJK UITEENGEZET WAT VOLGT:

Op 15 maart 2017 bereikten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen Ademloos, Straten-Generaal en Ringland een akkoord over het toekomstverbond voor de Antwerpse stadsregio.

Het Toekomstverbond omvat:

- 1) Het sluiten van de Ring door de bouw van de Oosterweelverbinding;
- 2) Een overkapping van de volledige Ring;
- 3) Een akkoord voor een modal shift, waarbij 50% van de verplaatsingen in de Antwerpse stadsregio zal gebeuren met duurzame vervoersmodi;
- 4) Een noordelijk alternatief rond de stad via de aanleg van het Haventracé
- 5) De ambitie om verder samen te werken aan de verschillende projecten binnen het Toekomstverbond.

Het Toekomstverbond kreeg sindsdien uitwerking in verschillende projecten:

- Het project van de Oosterweelverbinding werd verder uitgewerkt door Lantis en kreeg op 20 november 2020 een omgevingsvergunning voor het “geoptimaliseerd ontwerp”.
- Onder leiding van intendant Alexander D’Hooghe werden 18 leefbaarheidsprojecten geselecteerd die werden gegroepeerd in 7 ringparken en de Scheldebrug.
- Binnen de Antwerpse vervoerregio wordt een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt onder de naam “Routeplan 2030” met onder meer investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.
- Het noordelijk alternatief omvat in het westen de verbeterde R2, de optimalisatie van de E34-West, de tweede Tijsmanstunnel, die momenteel in studiefase zijn. Het oostelijke deel - de optimalisatie van de A12 tot de Nederlandse grens, de realisatie van de A102 en de Nx en de verbetering van de E313 – werd aangevat met een procedure volgens het decreet complexe projecten als het project ‘Oostelijke Verbinding’ De planvorming van het haventracé wordt getrokken door de werkbank van het Haventracé.

Binnen deze projecten zijn er een 70-tal deelprojecten, waarvan er momenteel een 20-tal beslist beleid zijn (Oosterweelverbinding, fase 1 leefbaarheidsprojecten en enkele park and rides). Voor een aantal projecten uit het Toekomstverbond werd er reeds concrete financiering voorzien of liggen concrete plannen voor de financiering voor.

Voor andere projecten/categorieën uit het Toekomstverbond is nog geen sluitende financiering gekend. In dat kader heeft de Universiteit Antwerpen een verkennend onderzoek gevoerd rond de mogelijkheden rond (alternatieve) financiering van het Toekomstverbond en voorzetting hiervan in een ‘Werkbank Financiering Toekomstverbond’.

In dit kader heeft het Rekenhof in hun controle bij de voortgangsrapportage van februari 2021 bedenkingen geplaatt bij de financiering van het Toekomstverbond en deze vraagstelling geplaatt tegen de achtergrond van de Vlaamse begrotingscontext, die zwaar geïmpacteerd is door de coronacrisis. Deze aanbevelingen en bezorgdheden van het Rekenhof zullen meegenomen worden in

het onderzoek van de Werkbank Financiering. Ook het aantrekken van middelen uit de Vlaamse en Europese relanceplannen – zoals aangehaald door het Rekenhof – zal een belangrijke onderzoekspiste zijn voor de Werkbank Financiering.

Op basis van voorliggende samenwerkingsovereenkomst willen partijen het onderzoek naar financiering van het Toekomstverbond door middel van oprichting van een Werkbank Financiering opstarten.

Artikel 1 – Voorwerp

Deze Samenwerkingsovereenkomst heeft als voorwerp om de financiering van het Toekomstverbond verder te onderzoeken, met volgende doelstellingen:

- a) Inzicht krijgen in de globale financieringsvraag en financieringscapaciteit, binnen de afgesproken scope. Zowel de financieringscapaciteit van overheden, via verschillende mogelijke pistes van financiering, als de mogelijkheden voor innovatieve en alternatieve financiering en inkomsten worden via deze werkbank/studie onderzocht. Deze worden als instrumentarium aangeboden via een beslissingsboom.
Hierna “Spoor A” genoemd.
- b) Inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten en baten van projecten die voortvloeien uit het Toekomstverbond (zoals leefbaarheidsprojecten, modal shift projecten, mobiliteitsprojecten...), zowel op korte als lange termijn, en zowel wat infrastructuur als latere exploitatie/onderhoud betreft. Volgens de ‘reële opties theorie’ wordt een methodologische aanpak uitgewerkt hoe het beleid tot een goede afweging kan komen om een prioritering te maken in projecten. De zuidelijke ring kan hiertoe bekeken worden als voorbeeldzone, met een multidisciplinaire kijk. Deze heeft betrekking op alle types van projecten (leefbaarheidsprojecten/overkapping, modal shift projecten (infrastructureel en/of exploitatiematig), mobiliteitsprojecten en dergelijke; waarbij de ruimere maatschappelijke kosten en baten tussen deze verschillende types projecten kunnen verschillen.

De ontwikkelde methode kan verder worden uitgerold op andere projecten binnen het Toekomstverbond en eventueel ook op andere Vlaamse projecten. De onzekerheden en ontwikkelingsopties worden in scenario’s in kaart gebracht m.b.v. een beslissingsboom, om te onderzoeken welk ontwikkelingspad in verwachting de hoogste maatschappelijke netto-baat kan opleveren, rekening houdend met andere projecten of factoren die een invloed kunnen hebben en volgens opgestelde criteria.

Hierna “Spoor B” genoemd.

Hiervoor wordt een Werkbank Financiering opgestart, waarbinnen bovenstaande doelstellingen worden afgetoetst en gerealiseerd.

Artikel 2 – Kwalificatie van de opdracht/overeenkomst

Deze samenwerkingsovereenkomst betreft afspraken voor diensten van onderzoek en ontwikkeling. Het gaat in casu niet louter over een studieopdracht binnen bestaande kennis; Partijen zijn op zoek naar innovatieve ontwikkelingen op het vlak van financiering van infrastructuurprojecten en onderzoek naar en ontwikkeling van de toepasbaarheid van

nieuwe theorieën om tot een afweging en beslissing van dergelijke projecten te komen. Conform artikel 32 van de wet van 17 juni 2016 betreffende overheidsopdrachten vallen deze diensten van onderzoek en ontwikkeling niet onder de toepassing van deze wet vermits aan de beide volgende voorwaarden is voldaan. De baten van de opdracht komen immers niet uitsluitend toe aan de aanbestedende overheid voor gebruik ervan in de uitoefening van haar eigen werkzaamheden, aangezien de onderzoeksresultaten gebruikt zullen worden voor toepassing over het hele Toekomstverbond en de verschillende partners en overheden die projecten in dat kader zullen uitvoeren (naast Partijen onder andere ook andere Vlaamse instanties, steden en gemeenten...), alsook zullen de onderzoeksresultaten openbaar ter beschikking zijn.

Ten tweede wordt de te verlenen dienst niet volledig door de aanbestedende overheid betaald; zie artikel 4 – kostenverdeling. Naast financiering door de Vlaamse overheid en een lokaal bestuur, is er ook vanuit burgerbewegingen financiering voorzien.

Artikel 3 – Output/deliverables

Er wordt gewerkt in drie werkpakketten. De UA Antwerpen staat in voor uitwerking en oplevering van deze werkpakketten, met daarin alle onderstaande taken en deliverables.

Werkpakket 1: Dataverzameling en dataontwikkeling

Taken

- **Spoor A:**

- **taak 1.1.** Inventarisatie van reguliere financieringsmiddelen van alle relevante overheden en publieke investeringsmaatschappijen, zowel op Europees, federaal, Vlaams als lokaal niveau. Consultatieronde bij relevante overheden om inzicht te verwerven in hun (jaarlijks) regulier budget en literatuurstudie van relevante documenten. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de mogelijkheden voor aantrekking van middelen in het kader van het Europees, federaal en Vlaams relancebeleid, alsook naar initiatieven vanuit Europese samenwerking.
- **taak 1.2.** Ruwe inschatting van de projectkosten van deelprojecten in het Toekomstverbond waarvoor nog geen middelen beschikbaar zijn (d.w.z. dat de Oosterweelverbinding en de fase 1 leefbaarheidsprojecten buiten beschouwing worden gelaten). (Voor het inschatten van de projectkosten van de deelprojecten uit het TKV worden gegevens opgevraagd bij projecten waarvoor ramingen reeds beschikbaar zijn. Voor projecten waarvoor nog geen studietraject is opgestart en kostenramingen ontbreken, wordt een experten bevraging gedaan bij publieke en/of private actoren voor een ruwe inschatting van de kosten.)
De volledige life cycle cost wordt in beeld gebracht.
- **taak 1.3.** Literatuurstudie naar mogelijke alternatieve financieringsinstrumenten en beschrijving van internationale cases.

- **Spoor B:**

- **taak 1.4.** Verzamelen van reeds bestaande studies die de kosten en baten van de projecten inschatten. Structureren van de kosten en baten die hierin opgelijst staan en onderzoeken welke data ontbreken om alle kosten en baten voor de projecten in de scope te kunnen doorrekenen.
In overleg met de afgevaardigde stakeholders, experts en studiebureaus betrokken bij reeds lopende projecten uit het TKV wordt vastgelegd volgens welke methode (indirecte) maatschappelijke kosten en baten worden ingeschat. Hiervoor kan onder andere inspiratie worden gehaald uit de (strategische) MKBA-methodiek voor infrastructuurprojecten.
- **taak 1.5.** Selectie van mogelijke scenario's voor de projecten binnen de afgesproken scope, met een oplijsting van de kosten en baten van elk scenario. De scenario's kunnen gaan over het volledig, gefaseerd, gedeeltelijk, niet realiseren, tijdelijk... realiseren van de projecten.

Deliverables:

- **D1.1:** rapport met overzicht van de gap tussen nodige investeringskosten enerzijds en mogelijke middelen o.b.v. beschikbare reguliere publieke budgetten en alternatieve financieringsinstrumenten.
- **D1.2:** rapport met overzicht methoden en cases alternatieve financiering, selectie van beloftevolle instrumenten voor projecten binnen het Toekomstverbond
- **D1.3:** Een overzicht van de mogelijke scenario's voor de afgesproken projecten, met daarbij een oplijsting van de kosten en baten voor elk scenario.

Meetings

Ter voorbereiding en bespreking van de taken en deliverables worden minstens drie Werkbanken georganiseerd.

Werkpakket 2: Model- / methodeontwikkeling

Taken

- **Spoor A:**

- **taak 2.1.** Ontwikkeling van rekenmodel met simulatie van mogelijke inkomsten via alternatieve financiering, toegepast op selectie van projecten binnen het Toekomstverbond. Als input wordt het rekenmodel gebruikt uit WP1 inzake de kosten en baten van verschillende projecten. Het rekenmodel zal gebruikt worden om een business cases te onderbouwen (incl. actualisatie studie AG VESPA en IDEA consult)

- **Spoor B:**

- **taak 2.2.** Inschatting van kansdichtheidsfuncties (onzekerheden) voor de verschillende stromen aan kosten, baten, en financiering (op basis van Taak 1.1 (Spoor A) en Taak 1.2-1.3 (Spoor B) die relevant zijn voor de financiering van de projecten binnen de scope. Kansdichtheidsfuncties worden opgesteld via experten-consultatie en op basis van wetenschappelijke literatuur. Daarbij

wordt bepaald wat de minimumwaarde, maximumwaarde en meest waarschijnlijke waarde voor een bepaalde parameter zijn.

- **taak 2.3.** Opstellen van een beslissingsboom waarin verschillende mogelijke ontwikkelingspaden voor de realisatie van de projecten binnen de scope worden gestructureerd. Data m.b.t. de kosten, baten, en financieringsstructuren koppelen aan de beslissingsboom. Het beslissingsboommodel is een kwantitatief Monte Carlo simulatiemodel. Het uitgewerkte model kan gevisualiseerd worden als een boom die opeenvolgende beslissingen structureert en waarbij de kosten en baten van beschikbare keuzemogelijkheden (scenario's) op elk moment in de tijd (meestal jaarlijks) ge(her)evalueerd worden. *Voor de base-case scenario zal ervan uitgegaan worden dat de selectie van het meest wenselijke scenario verloopt volgens de hoogste netto-baat. Het model zal dan aangeven welk faseringspad het meest waarschijnlijk is, gegeven de onzekerheid in kosten en baten. In dit base-case scenario zal er eveneens vanuit gegaan worden dat als de netto-baat groter is dan 0, dat er op dat moment financiering voor handen zal zijn om het project op te starten. Na uitwerking van de base case, kan er ook een onzeker verloop van de financieringsopbouw doorheen de tijd in het model ingebouwd worden. De beschikbaarheid aan financiering wordt dan naast een positieve netto-baat een bijkomende randvoorwaarde om een project op te starten op een bepaald tijdstip. Daarnaast kan er ook onderzocht worden hoe het gebruik van andere beslissingsregels (andere dan 'hoogste netto-baat') de fasering van de projecten kan beïnvloeden.*

Deliverables:

- **D2.1.** Conceptnota alternatieve financiering voor deelprojecten uit het toekomstverbond, gebaseerd op alternatieve financieringsmodellen
- **D2.2.** Overzicht van de opbouw van kansdichtheidsfuncties voor de verschillende stromen aan kosten, baten, en financiering en de daarbij gebruikte aannames
- **D2.3.** Document waarin de modelaannames m.b.t. gebruikte beslissingsregels voor opeenvolging van projecten, kosten, baten, en mogelijke financieringsstructuur opgelijst zijn

Meetings

Ter voorbereiding en bespreking van de taken en deliverables worden minstens twee Werkbanken georganiseerd.

Werkpakket 3: Testen van het model en interpretatie van de modelresultaten – input voor besluitvorming

- **Spoor A:**
 - **taak 3.1.** Evaluatie van de businesscases, risico's en randvoorwaarden. De businesscases worden afgetoetst bij investeerders en financiële instellingen.
- **Spoor B:**
 - **Taak 3.2.** Er zal inzicht verkregen worden in/over:

- Welke scenario's het minst/meest waarschijnlijk gerealiseerd zal worden binnen een bepaalde tijdspanne gegeven onzekerheid in kosten en baten (base case);
- De economische, sociale en milieuraandvoorwaarden die de waarschijnlijkheid van deze scenario's beïnvloeden;
- De timing van de opstart van de scenario's die geselecteerd worden en eventueel (afhankelijk van het gekozen scenario) de timing van de verschillende fases;
- De balans tussen risico's en verwachte baten;
- Hoe verschillende financieringsstructuren de waarschijnlijkheid van mogelijke scenario's beïnvloeden (sensitiviteitsanalyse op soort van mogelijke financieringsstructuren).

Deliverables

- **D3.1.** De verschillende modelresultaten: scenario's die meest/minst waarschijnlijk opgestart worden, gegeven de verschillende bronnen van onzekerheid, en de vooropgestelde beslissingsregels. Resultaten sensitiviteitsanalyse en algemene inzichten die daaruit voortvloeien. Algemene inzichten die volgen uit de modellering
- **D3.2.** Business cases voor geselecteerde projecten binnen het Toekomstverbond
- **D3.3.** Handleiding alternatieve financiering voor investeringsprojecten: deze handleiding bestaat uit de inventaris van alternatieve financieringsmodellen, cases en uitgewerkte voorbeelden uit het Toekomstverbond.
Deze handleiding dient te kunnen opgesteld worden voor projecten van andere overheden en stakeholders.
- **D3.4.** Handleiding Methodologisch kader MKBA met reële opties; deze handleiding geeft aan hoe de reële optiebenadering kan ingezet worden voor MKBA-studies.
Deze handleiding dient te kunnen opgesteld worden voor projecten van andere overheden en stakeholders.

Meetings

Ter voorbereiding en bespreking van de taken en deliverables worden minstens drie Werkbanken georganiseerd.

Bij afronding van elk Werkpakket worden de resultaten en deliverables gerapporteerd aan het Stappenoverleg (en/of ander orgaan).

Artikel 4 – Kostenverdeling

De kosten die de UA Antwerpen maakt in het kader van deze Samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de Werkbank Financiering worden verdeeld volgens volgende sleutel:

- Departement MOW : 40% van de kosten;
- Lantis: 40% van de kosten;
- Stad Antwerpen: 10% van de kosten;
- Burgerbewegingen: 10% van de kosten.

De kosten van bovenvermelde prestaties bedragen :

1. Werkpakket 1: 79.326,00 euro excl. BTW;
2. Werkpakket 2: 58.968,00 euro excl. BTW;
3. Werkpakket 3: 114.426,00 euro excl. BTW

Artikel 5 – Organisatie van de Werkbank Financiering

De Werkbank Financiering sluit aan bij de reeds bestaande organisatievormen en vormt een transversale werkbank die relaties heeft met de lopende werkbanken binnen het Toekomstverbond.

5.1 De samenstelling van de Werkbank Financiering

De kernwerkbank vervult de rol van een studiesyndicaat en heeft de volgende samenstelling:

- Afgevaardigden van het Departement MOW
- Afgevaardigden van Lantis
- Afgevaardigden van de groep Stad Antwerpen
- Afgevaardigden van de burgerbewegingen
- Het studieteam en externe experts

Naast deze vaste vertegenwoordiging van de Partijen kunnen ook andere partners deelnemen aan de uitgebreide werkbank, zoals afgevaardigden van het Departement Financiën en Begroting, De Lijn, AWW, team intendant, Europese Commissie (DG Move), Provincie Antwerpen, de Vervoerregio Antwerpen... Deze stakeholders worden uitgenodigd of kunnen deelnemen op vraag of volgens de agenda.

De afgevaardigden zijn experts en ambtenaren, vertrouwd met het financiële beheer en de financiering van de verschillende deelprojecten in het Toekomstverbond. De afgevaardigden sluiten aan naargelang de noodzaak. De werkbank kan waar nodig aangevuld worden met andere afgevaardigden, op afroep en in functie van specifieke vraagstukken.

Het studieteam bestaat uit experts gespecialiseerd in publieke financiën, planning en besluitvorming onder onzekerheid en (transport)economie. De externe experts zullen op afroep deelnemen en in functie van specifieke onderzoeksvraagstukken.

5.2 Werking en organisatie

De afgevaardigden in de Werkbank brengen alle kennis, expertise, documentatie noodzakelijk voor realisatie van de doelstellingen van de Werkbank in.

Het studieteam staat in voor de voorbereiding, organisatie en verslaggeving van de bijeenkomsten van de werkbank. Er wordt gestreefd naar een 8-tal bijeenkomsten, gespreid over 24 maanden.

5.3 Aansturing en rapportering

Er wordt een Stuurgroep Werkbank Financiering opgericht, met daarin telkens een vertegenwoordiger van elke Partij van deze Samenwerkingsovereenkomst. Deze Stuurgroep staat in voor voorbereiding en aansturing van de Werkbank. De Stuurgroep staat in voor beleidsvoorbereiding en escalatie naar het Stappenoverleg, Politiek Stuurcomité, Vlaamse Regering en/of andere relevante beslissingsorganen.

Artikel 6 – Planning en looptijd

De totale looptijd van de studie bedraagt 24 maanden, volgens volgende indicatieve inschatting van werkplanning:

- Werkpakket 1: maand 1 tot en met maand 12
- Werkpakket 2: maand 9 tot en met maand 18
- Werkpakket 3: maand 15 tot en met maand 24

Artikel 7 – Overmaken facturen en uitbetaling per afgerond Werkpakket

De dienstverlener UAntwerpen maakt telkens na oplevering van een Werkpakket de facturen over aan de Partijen. Indien er opmerkingen zijn, treden Partijen in overleg. De kosten per Werkpakket worden verdeeld conform de in onderhavige samenwerkingsovereenkomst vastgelegde kostenverdeling.

Alle Partijen engageren zich voor de cofinanciering van deze samenwerkingsovereenkomst. Ze verbinden zich ertoe om de budgetten tijdig op te nemen in hun begroting en deze tijdig vast te leggen.

Elke Partij staat in voor de tijdige betaling van de rechtstreeks door de dienstverlener aan hem gerichte facturen, volgens het betalingsschema in bijlage.

De in dit artikel bedoelde facturen worden door de Partij aan wie de facturen werden gericht betaald door overschrijving op het rekeningnummer zoals vermeld op de factuur, hetzij op rekeningnummer 735-0079972-32 (IBAN: BE90 7350 0799 7232) hetzij op rekeningnummer 735-0079976-36 (IBAN: BE46735007997636) van de UAntwerpen, met vermelding van de op de factuur weergegeven gestructureerde mededeling. De betalingen geschieden binnen de dertig (30) dagen na factuurdatum.

Wanneer de betrokken Partij niet betaalt binnen de hierboven bedoelde betalingstermijn, zullen interesten van rechtswege verschuldigd zijn zonder ingebrekestelling. De toepasselijke interestvoet is deze zoals voorzien in de Wet van 2 augustus 2002 betreffende de bestrijding van de betalingsachterstand bij handelstransacties (Belgisch Staatsblad 7 augustus 2002), met name in handelsbetrekkingen tussen ondernemingen of tussen ondernemingen en aanbestedende overheden. De interestvoet is deze van de samengestelde interest en zoals halfjaarlijks (telkens in januari en in juli) geactualiseerd (een overzicht van de interestvoeten is raadpleegbaar op de website van de Belgische Federale Overheidsdienst Financiën (afdeling Financiële Markten & Diensten) op volgende locatie http://treasury.fgov.be/rente_nl.htm.

In geval van laattijdige betaling, staat elke Partij zelf in voor de betaling van eventuele schadevergoedingen of interesten.

Artikel 8 - Waarborgen

8.1 De UAntwerpen zal de nodige redelijke inspanningen leveren om de haar toebedeelde opdracht uit te voeren volgens de gebruikelijke standaarden van zorg en voorzichtigheid zoals die gehanteerd worden door universiteiten of onderzoekers die gelijkaardige opdrachten uitvoeren.

8.2 De UAntwerpen neemt geen enkele verplichting op voor wat betreft het bereiken van welbepaalde resultaten.

8.3 De UAntwerpen geeft geen enkele garantie, noch uitdrukkelijk noch stilzwijgend, met betrekking tot de Resultaten noch aangaande haar achtergrondkennis, waaronder maar niet beperkt tot enige uitdrukkelijke of stilzwijgende garantie van volledigheid, nauwkeurigheid, gebruik, toepasselijkheid of uitvoering, verhandelbaarheid, geschiktheid voor een welbepaald doel, afwezigheid van zichtbare of verborgen gebreken, afwezigheid van inbreuk op intellectuele eigendomsrechten van derde partijen.

Artikel 9 – Aansprakelijkheid

9.1 De UAntwerpen is in geen enkel geval aansprakelijk voor de schade die rechtstreeks of onrechtstreeks zou voortvloeien uit het gebruik door de andere Partijen van de resultaten welke voortvloeien uit de werkzaamheden uitgevoerd door UAntwerpen in de Werkpakketten 1, 2 en 3 (hierna “Resultaten”) en/of de achtergrondkennis van de UAntwerpen. De andere Partijen nemen de volledige verantwoordelijkheid voor het gebruik, misbruik of ongeschiktheid tot gebruik van de Resultaten op zich en UAntwerpen zal in geen geval aansprakelijk zijn voor schade ontstaan in hoofde van één van de Partijen in dat verband.

9.2 De overige Partijen zijn ertoe gehouden de UAntwerpen te vrijwaren tegen en schadeloos te stellen voor alle schade, kosten en vorderingen van derden naar aanleiding van het gebruik welke zij maken van de Resultaten.

9.3 Geen enkele Partij zal aansprakelijk zijn voor indirecte schade of gevolgschade, met inbegrip van maar niet beperkt tot de gederfde winsten, contracten en opportuniteiten.

9.4 In geval van een toerekenbare tekortkoming van de UAntwerpen in de uitvoering van de middels huidige Overeenkomst toevertrouwde taak aan UAntwerpen en rekening houdend met de hierboven vermelde uitsluitingen, zal de totale aansprakelijkheid van de UAntwerpen nooit het maximum bedrag overschrijden zoals voorzien in artikel 4.

Artikel 10 – Intellectuele eigendomsrechten

10.1 De resultaten voortvloeiend uit de uitvoering van de Opdracht en zoals opgenomen in het definitief rapport (hierna genoemd de “Resultaten”) zullen in gedeelde eigendom van UAntwerpen en de overige Partijen toebehoren ieder voor een gelijk deel (50/50). Tussen de overige Partijen wordt dit gedeeld eigendomsrecht opgesplitst in verhouding tot hun aandeel in de financiering van de door UAntwerpen gedragen kosten in de uitvoering van de taken welke haar middels huidige Overeenkomst worden toevertrouwd.

10.2 De achtergrondkennis van de UAntwerpen blijft te allen tijde eigendom van de UAntwerpen.

10.3 Iedere mede eigenaar kan de Resultaten zonder voorafgaandelijke toestemming en zonder enige vergoedingsplicht als volgt verder aanwenden:

UAntwerpen voor gelijk welk doel zonder enige beperking;

De Overige Partijen enkel voor interne onderzoeks- en werkingsdoeleinden en beleidsondersteuning.

Artikel 11 – Vertrouwelijkheid

In het kader van de uitvoering van de Overeenkomst kunnen de Partijen informatie aan elkaar bekendmaken. Deze informatie kan wetenschappelijke, technische, financiële, commerciële en andere informatie in geschreven, elektronische of eender welke andere vorm en materialen omvatten.

Met Vertrouwelijke Informatie wordt de informatie bedoeld die door de Bekendmakende Partij als ‘vertrouwelijk’ wordt aangemerkt. Mondeling bekend gemaakte informatie zal slechts als Vertrouwelijke Informatie beschouwd worden indien ze door de Bekendmakende Partij binnen de dertig (30) dagen schriftelijk vastgelegd en aan de Ontvangende Partij overgemaakt wordt. De niet als ‘vertrouwelijke’ aangemerkte informatie of mondelinge informatie zal door de Ontvangende Partij toch als Vertrouwelijke Informatie behandeld worden, indien de Ontvangende Partij op de hoogte is of zou moeten zijn van het geheim en vertrouwelijk karakter van dergelijke informatie of als uit haar aard duidelijk blijkt dat zij als geheim en vertrouwelijk moet worden beschouwd en behandeld. Materialen die als Vertrouwelijke Informatie dienen behandeld te worden, zullen vergezeld zijn van een mededeling die hen als zodanig kwalificeert.

De Ontvangende Partij verbindt zich er toe Vertrouwelijke Informatie confidentieel te houden, niet zonder voorafgaande geschreven toestemming van de Bekendmakende Partij aan derden bekend te maken en voor geen andere doeleinden te gebruiken dan het volbrengen van de Opdracht. De Ontvangende Partij zal de Vertrouwelijke Informatie van de Bekendmakende partij met dezelfde zorg behandelen en beschermen als haar eigen vertrouwelijke informatie en op zijn minst met een redelijke maat van zorg.

De Ontvangende Partij zal Vertrouwelijke Informatie enkel bekendmaken aan zijn werknemers, personeelsleden, lasthebbers, en aangestelden die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de Opdracht.

Vertrouwelijke Informatie bevat niet de informatie waarvan de Ontvangende Partij op rechtmatige wijze kan aantonen dat

- de informatie op het ogenblik van haar bekendmaking door de Bekendmakende Partij tot het publiek domein behoort;
- de informatie na het ogenblik van haar bekendmaking door de Bekendmakende Partij publiek bekend wordt zonder directe of indirecte tussenkomst, ongeoorloofde daad of nalatigheid van de Ontvangende Partij;
- de informatie na het ogenblik van de bekendmaking door de Bekendmakende Partij op rechtmatige wijze door derden aan de Ontvangende Partij bekend gemaakt wordt;

- de informatie op het ogenblik van de bekendmaking door de Bekendmakende Partij reeds in het bezit is van de Ontvangende Partij;
- de informatie door de Ontvangende Partij onafhankelijk van de informatie van de Bekendmakende Partij gegenereerd werd door personen die geen toegang hadden tot de informatie van de Bekendmakende Partij.

Vertrouwelijke Informatie blijft eigendom van de Bekendmakende Partij. Binnen de dertig (30) dagen na de schriftelijke vraag van de Bekendmakende Partij of ten laatste binnen dertig (30) dagen na de beëindiging of het einde van deze Overeenkomst zal de Ontvangende Partij de Vertrouwelijke Informatie van de Bekendmakende Partij aan de Bekendmakende Partij terugbezorgen.

De hierboven vermelde verplichting tot geheimhouding blijft gelden tot vijf (5) jaar na de beëindiging van de Overeenkomst.

Artikel 12 – Publicatie – Gebruik voor academisch onderzoek en onderwijs

De UAntwerpen en haar onderzoekers behouden te allen tijde het recht om de Resultaten te gebruiken voor doeleinden van academische en educatieve aard.

De UAntwerpen en haar onderzoekers behouden te allen tijde het recht om de Resultaten te publiceren of op andere wijze publiek bekend te maken mits voorafgaandelijk een ontwerp van publicatie voor te leggen aan de overige Partijen. De overige Partijen beschikken over een termijn van 14 kalenderdagen om hun opmerkingen op dit ontwerp van publicatie aan UAntwerpen te bezorgen. Indien deze opmerkingen niet tijdig worden bezorgd, worden de overige Partijen geacht met het ontwerp van publicatie akkoord te gaan. De opmerkingen die de overige Partijen kunnen maken betreffen mogelijks een inhoudelijke bijsturing of bezwaren indien UAntwerpen in haar ontwerp van publicatie mogelijks vertrouwelijke informatie zoals bedoeld in art. 15 zou hebben verwerkt. UAntwerpen verbindt zich ertoe deze opmerkingen te implementeren in het finaal ontwerp van publicatie.

De Partijen erkennen echter dat indien een publicatie over de Resultaten wordt geïnitieerd door een doctoraatsbursaal, dat de publicatie van de Resultaten essentieel is voor de betrokken doctoraal onderzoeker. Niettegenstaande een tijdige mededeling van opmerkingen uitgaande van de overige Partijen, zal de betrokken doctoraal onderzoeker het recht hebben om zijn doctoraatsverhandeling (thesis) te verdedigen in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving, examenreglementen en voorschriften. Ingeval van opmerkingen uitgaande van de overige Partijen zullen UAntwerpen en de overige Partijen onverwijld overleg plegen om hiervoor de gepaste maatregelen te treffen opdat aan het vrij en ongebonden onderzoek van de doctoraal onderzoeker geen afbreuk wordt gedaan.

Artikel 13 – Toepasselijk recht – Bevoegde rechtbanken – Tussenkomst

De Overeenkomst wordt beheerst door en dient te worden geïnterpreteerd overeenkomstig het Belgische recht.

Elk geschil waartoe de Overeenkomst tussen Partijen aanleiding zou geven, behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen, afdeling Antwerpen.

Artikel 14 – Deelbaarheid

De nietigheid, ongeldigheid of onuitvoerbaarheid van een bepaling in de Overeenkomst zal geenszins de nietigheid, ongeldigheid of onuitvoerbaarheid van de overige bepalingen van de Overeenkomst of van de Overeenkomst zelf met zich meebrengen. Dergelijke nietige, ongeldige of onuitvoerbare bepaling zal voor ongeschreven worden gehouden en geacht worden geen deel uit te maken van deze Overeenkomst zonder evenwel de overige bepalingen van deze Overeenkomst aan te tasten. De Partijen zullen, in voorkomend geval, de nietige, ongeldige of onuitvoerbare bepaling vervangen door een werkbare en geldige bepaling met een praktisch en economisch gelijkaardig resultaat.

Evenzo zullen Partijen te goeder trouw onderhandelen ten einde een voor iedere Partij aanvaardbare oplossing te vinden indien zich een situatie of omstandigheid zou voordoen die niet is voorzien in de Overeenkomst doch die gevolgen heeft ten aanzien van de uitvoering ervan.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de artikelen van deze overeenkomst en de bijlagen zullen de bepalingen bevat in de overeenkomst voorrang hebben op deze bevat in de bijlagen.

Artikel 15 – Overige bepalingen

Het is een Partij niet toegestaan de naam van de andere Partij of diens personeelsleden of de merken van laatstgenoemde Partij te gebruiken in een persmededeling of voor commerciële doeleinden, behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van laatstgenoemde Partij.

Deze Overeenkomst mag niet zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere Partij aan een derde overgedragen worden.

Artikel 16 – Aanvang, duur en beëindiging van de Overeenkomst

Deze Overeenkomst gaat in op 1 juni 2021 en wordt afgesloten voor 24 maanden, zoals vermeld in Artikel 6, of tot beëindiging van het voorwerp van de overeenkomst. Dit is voor zover de bursalen door de UAntwerpen op het project kunnen ingezet worden (uiterlijk op 1 september 2021). Indien de bursalen op een later tijdstip worden ingezet, dient te duurtijd van de Overeenkomst te worden verlengd tot 27 maanden.

Deze Overeenkomst kan op ieder moment worden beëindigd middels een onderling, schriftelijk akkoord tussen de Partijen.

Elke Partij kan aanpassingen of aanvullingen aan de huidige Overeenkomst vragen. Eventuele wijzigingen aan de Overeenkomst treden pas in werking na goedkeuring en ondertekening door de Partijen.

Bijlagen

- I. Eindrapport UAntwerpen verkenningfase Werkbank Financiering Toekomstverbond
- II. Betalingsschema en wijze van factureren

Opgemaakt te Antwerpen op 2021 in zeven (7) originele exemplaren; iedere partij erkent één exemplaar te hebben ontvangen.

Namens de **Vlaamse Overheid, Departement MOW**

Filip Boelaert

Secretaris-Generaal

Namens **Lantis**,

David Van Herreweghe,
Voorzitter Raad van Bestuur

Wivina Demeester,
Bestuurder

Voor de **Stad**

Namens de gemeenteraad

Bart De Wever
Voorzitter gemeenteraad

Sven Cauwelier
Algemeen Directeur

Namens burgerbewegingen **Ringland, StRaten-generaal, Ademloos**

Manu Claeys

Voorzitter Straatengo vzw (StRaten-Generaal)

Paul Van Steenvoort

Voorzitter Het Ring Genootschap vzw (Ringland)

Peter Vermeulen

Secretaris Het Ring Genootschap vzw

Wim Van Hees

Voorzitter Ademloos vzw

Namens de **Universiteit Antwerpen**

Prof. Dr. R. Blust,

Vice rector onderzoek

Prof. Dr. T. Compernelle

Promotor

Prof. Dr. T. Coppens

Co-Promotor

BIJLAGE I: EINDRAPPORT UANTWERPEN VERKENNINGSFASE WERKBANK FINANCIERING

BIJLAGE II: BETALINGSSCHEMA EN WIJZE VAN FACTURERENINDICATIEF BETALINGSSCHEMA

Werkpakket 1: uitbetaling na maand 12 (XX/XX/2022)**	€ 79.326,00
DMOW	€ 31.730,40
Lantis	€ 31.730,40
Stad Antwerpen	€ 7.932,60
Burgerbeweging Ringland	€ 2.644,20
Burgerbeweging StRaten-Generaal	€ 2.644,20
Burgerbeweging Ademloos	€ 2.644,20
Werkpakket 2: uitbetaling na maand 18 (XX/XX/2022)**	€ 58.968,00
DMOW	€ 23.587,20
Lantis	€ 23.587,20
Stad Antwerpen	€ 5.896,80
Burgerbeweging Ringland	€ 1.965,60
Burgerbeweging StRaten-Generaal	€ 1.965,60
Burgerbeweging Ademloos	€ 1.965,60
Werkpakket 3: uitbetaling na maand 24 (XX/XX/2024)**	€ 114.426,00
DMOW	€ 45.770,40
Lantis	€ 45.770,40
Stad Antwerpen	€ 11.442,60
Burgerbeweging Ringland	€ 3.814,20
Burgerbeweging StRaten-Generaal	€ 3.814,20
Burgerbeweging Ademloos	€ 3.814,20

Alle bedragen zijn excl. BTW, incl. overhead

**Onder voorbehoud van aanvaarding van oplevering van het Werkpakket (met deliverables) door de Partijen

WIJZE VAN FACTUREREN EN INHOUD VAN DE ELEKTRONISCHE FACTUUR, VAN TOEPASSING OP DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De factuur moet ingediend worden via elektronische facturatie. Elektronische facturatie (e-invoicing) is sinds 1 januari 2017 de standaard werkwijze voor de ontvangst van facturen binnen de Vlaamse overheid.

Met e-invoicing wordt bedoeld: geen PDF-factuur, maar een e-factuur in een gestructureerd XML-formaat, die verstuurd werd via het Europese afsprakenkader Peppol, of via het Mercuriusplatform. Facturen die ingediend werden in een ander formaat of op een andere manier, worden niet aanvaard. Voor meer informatie, zie <https://overheid.vlaanderen.be/e-invoicing-voor-leveranciers>

De elektronische factuur dient, naast de gegevens die verplicht zijn overeenkomstig het BTW-wetboek, zeker en vast volgende gegevens te bevatten die essentieel zijn voor de verwerking ervan:

- *KBO-nummer van de aanbestedende overheid: 0316.380.841*
Opm.: bij gebruik van het Mercuriusportaal dient u de klant te selecteren uit een keuzelijst. Selecteer 'Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap'.
- *Inkooporder: dit nummer wordt medegedeeld bij sluiting van de opdracht, of in het aanvangsbevel of op de factuuraanvraag.*

De bovenvermelde gegevens dienen ingevuld te worden overeenkomstig de business afspraken van de Vlaamse overheid: <https://overheid.vlaanderen.be/e-invoicing-voor-leveranciers#business-afspraken>