



Samenstelling: de heer Patrick Janssens, burgemeester; de heren Robert Voorhamme, Philip Heylen, Ludo Van Campenhout, mevrouw Leen Verbist, de heren Marc Van Peel; Luc Bungeneers, Guy Lauwers, mevrouw Monica De Coninck, schepenen; de heer Roel Verhaert, stadssecretaris.

Zitting van maandag 4 oktober 2010

Georganiseerd onder de vorm van een digitaal college

Iedereen aanwezig.

**Bestuurszaken**

**A-Punt**

**1 Bestuurszaken. Masterplan 2020. Voorstel Vlaamse regering. Goedkeuring. (Jaarnummer 12314)**

Auteur: Jan Verhaert

**Motivering**

**Voorgeschiedenis**

Met het dubbelbesluit van 30 maart 2010 sprak de Vlaamse regering zijn voorkeur uit voor de ondertunnelde sluiting van de Antwerpse Ring volgens het BAM-tracé. Slechts indien die ondertunnelde oplossing technisch onhaalbaar, tijdrovender of duurder zou blijken, zou alsnog voor de viaductoplossing met DAM 3-variant gekozen worden.

De voorbije maanden werkte de projectleider (in nauwe samenwerking tussen tv SAM en de Stad Antwerpen, onder supervisie van nv Eurostation) de tunneloplossing verder uit in functie van een vergelijking naar technische haalbaarheid, kostprijs en timing. Begin september werd het eindrapport gepresenteerd aan de Stuurgroep Masterplan 2020, vertegenwoordigd door leden van de Vlaamse regering en van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen. Eveneens werd daar de peer review voorgesteld, opgemaakt door Eurostation.

In dit eindrapport werden twee tunneloplossingen uitgewerkt, waarbij de ene variant een boortunneloplossing is en de andere variant gebouwd wordt met zinktunnels (cut&covertunnels). Deze beide tunneloplossingen werden vergeleken met de viaductvariant, de Lange Wapper met een deels ondertunnelde aansluiting ter hoogte van Schijnpoort (zgn. DAM 3 oplossing).

Deze drie varianten werden allemaal technisch haalbaar bevonden, elk met eigen aandachtspunten. De tunnelautoriteiten gaven een gunstig advies. De timing van ontwikkeling, aanbesteding en bouw is voor de drie varianten gelijklopend, met een oplevering van het totaalwerk tegen eind 2020. Wat kostprijs betreft hebben beide tunneloplossingen een hogere kostprijs dan de brugvariant.

De Vlaamse regering bereikte een akkoord op 22 september 2010 om de Antwerpse ring te sluiten met twee tunnelcomplexen: een eerste zinktunnel onder de Schelde met 2X3 rijstroken en een tweede cut&covertunnel onder het noorden van de stad met 4 X 2 rijstroken. Beide tunnels





worden verbonden door het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen. Daarbij werd gevraagd of het kostprijsverschil kan worden gecompenseerd door een aantal investeringen van het Antwerpse stadsbestuur en het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen.

De tussenkomst vanwege het gemeentelijk havenbedrijf zou inhouden:

- deel van de kadewerken, versteviging kaaimuren en noodzakelijke scheepvaartmaatregelen (realisatiekost DBFM €84,0 mio , bouwkost €52,5 mio );
- kosten voor het bouwdok (realisatiekost DBFM €88,0 mio , bouwkost €55,0 mio);

De financiële tussenkomst vanwege de stad zou inhouden:

- het verplaatsen van de nutsleidingen aan Schijnpoort (realisatiekost DBFM €84,8 mio , bouwkost €53,0 mio );
- de aanleg van een nieuw stadsplein over de nieuwe ring ter hoogte van het Sportpaleis (realisatiekost DBFM €13,52 mio, bouwkost €8,45 mio );
- het derven van €10 mio inkomsten uit onteigening (ter beschikking om niet) voor de bouw- en werfzones (die achteraf terug naar de stad kunnen komen), een bedrag dat nooit gebudgetteerd werd;
- het Mexico-eiland zal de stad kunnen ontwikkelen volgens de principes van de cadix-wijk, wat een netto-opbrengst zal opleveren van €70 mio (€90 mio opbrengst verminderd met €20 mio infrastructuurwerken), wat tot heden toe niet gebudgetteerd werd.

In zitting van 22 september 2010 (jaarnummer...) stemde het college na stemming in om onderstaande meerkost samen met het gemeentelijk havenbedrijf voor hun rekening te nemen.

WERKEN	TOTAAL
deel van de kadewerken en versteviging kaaimuren	84.000.000 €
bouwdok	88.000.000 €
plein Sportpaleis	13.520.000 €
nutsleidingen Schijnpoort	84.800.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>270.320.000 €</b>
<b>INBRENG PATRIMONIUM</b>	<b>TOTAAL</b>
Mexico-eiland (opbrengst)	70.000.000 €
Marnex, Zand, Burchtseweel en Noordkasteel	10.000.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>80.000.000 €</b>
<b>INBRENG STAD ANTWERPEN</b>	<b>350.320.000 €</b>

## Feiten en context

De Vlaamse regering bekrachtigde in zitting van 24 september 2010 het akkoord van 22 september 2010 om de Antwerpse ring te sluiten met de ondertunnelde oplossing. De Vlaamse regering stelde een hogere kostprijs vast voor dit tunneltracé ten opzichte van de aangepaste Lange Wapper, met name 352,8 mio €, bestaande uit 337 mio € hogere bouwkost (DBFM-kost), vermeerderd met 14,5 mio € verschil in onteigeningen en 1,3 mio € met betrekking tot de vergoeding voor Noriant. De voormelde inbreng van stad en haven komen neer op het dragen van kosten voor 350,3 mio €

Het saldo van 2,5 mio € wordt gerealiseerd door de overdracht van de gewestwegen binnen de ring, waarbij de Vlaamse regering de bestaande convenanten zal uitvoeren, inclusief het project



Brabo 2 (heraanleg Leien 2<sup>de</sup> fase en tramlijnen Eilandje en Ekeren tot aan de ‘Mieren’). Met betrekking tot deze overdracht zal nog verder bilateraal overleg volgen tussen het stadsbestuur en de bevoegde minister.

Wat de te dragen meerkost van 350 mio € voor Antwerpen betreft gaat de Vlaamse regering uit van de optie om de Ooterweelverbinding te realiseren via een PPS-constructie. Om die reden wordt er gerekend en vergeleken met realisatiekost en niet met bouwkost. Dat is dus een vergelijking van de bouwkost (gebaseerd op een meetstaat en geactualiseerde en geïndexeerde eenheidsprijzen) die vermenigvuldigd wordt met een aantal ophoogfactoren.

Deze ophoogfactoren zijn als volgt opgebouwd:

<b>directe bouwkost</b>	X	1 X		
nadere detaillering	0,10 X			voor de raming op basis van concept ontwerp
<b>directe kosten</b>	Y	1,10 X		
eenmalige kosten	0,03 Y	0,03 Y		
uitvoeringskosten	0,13 Y	0,13 Y		
<b>bouwkost</b>	Z	1,16 Y	1,28 X	
kwaliteitsborging	0,01 Z			
AK W&R	0,13 Z			
<b>totale bouwkost</b>	V	1,14 Z	1,3224 Y	1,45 X
conditonerig	0,0085 V			
tender	0,015 V			
engineering + arch	0,043 V			
<b>project kost</b>	W	1,0665 V	1,21581 Z	1,4103396 Y
projectberheersing	0,03 W			
<b>totaal aan aannemer</b>	K	1,03 W	1,098495 V	1,2522843 Z
				1,452649788 Y
				1,60 X

Indien stad en/of haven opteren om deze werken zelf uit te voeren en niet in een pps-constructie te realiseren, dan moet de bouwkost inzichtelijk worden gemaakt om de reële uitgave te kunnen inschatten.

WERKEN	BOUWKOST	DBFM	TOTAAL
deel van de kadewerken en versteviging kaaimuren	52.500.000 €	x 1,6	84.000.000 €
bouwdok	55.000.000 €	x 1,6	88.000.000 €
plein Sportpaleis	8.450.000 €	x 1,6	13.520.000 €
nutsleidingen Schijnpoort	53.000.000 €	x 1,6	84.800.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>168.950.000 €</b>		<b>270.320.000 €</b>
<b>INBRENG PATRIMONIUM</b>	<b>SCHATTING</b>		<b>TOTAAL</b>
Mexico-eiland (opbrengst)	70.000.000 €		70.000.000 €
Marnex, Zand, Burchtseweel en Noordkasteel	10.000.000 €		10.000.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>80.000.000 €</b>		<b>80.000.000 €</b>
<b>INBRENG STAD ANTWERPEN</b>	<b>248.950.000 €</b>		<b>350.320.000 €</b>



De uitgave voor de stad Antwerpen en Gemeentelijk Havenbedrijf wordt dan herleid na deling met de ophoogfactor 1,6 tot een uitgave van 248,95 mio €, waarbij het stadsbestuur dit meent te kunnen betalen door op een verantwoorde manier de verschillende onderdelen van haar bestuur hierin te laten bijdragen.

Daarbij wordt voorgesteld dat de tussenkomst vanwege het gemeentelijk havenbedrijf zou inhouden:

- deel van de kadewerken, versteviging kaaimuren en noodzakelijke scheepvaartmaatregelen (realisatiekost DBFM €84,0 mio , bouwkost €52,5 mio );
- kosten voor het bouwdok (realisatiekost DBFM €88,0 mio , bouwkost €55,0 mio);

Daarnaast is de tussenkomst van de Stad Antwerpen niet enkel vertaald in bouwwerken, maar wordt een deel van de inbreng van het stadsbestuur via gemeentelijk patrimonium gerealiseerd.

WERKEN	BOUWKOST	DBFM	TOTAAL
deel van de kadewerken, versteviging kaaimuren en noodzakelijke scheepvaartmaatregeler	52.500.000 €	84.000.000 €	84.000.000 €
bouwdok	55.000.000 €	88.000.000 €	88.000.000 €
<i>totaal havenbedrijf</i>	<i>107.500.000 €</i>		<i>172.000.000 €</i>
plein Sportpaleis	8.450.000 €	13.520.000 €	13.520.000 €
nutsleidingen Schijnpoort	53.000.000 €	84.800.000 €	84.800.000 €
<i>totaal stadsbestuur (exclusief inbreng patrimonium)</i>	<i>61.450.000 €</i>		<i>98.320.000 €</i>
<b>TOTAAL</b>	<b>168.950.000 €</b>		<b>270.320.000 €</b>
<b>INBRENG PATRIMONIUM</b>	<b>SCHATTING</b>		<b>TOTAAL</b>
Mexico-eiland (opbrengst)	90.000.000 €		90.000.000 €
kosten infrastructuur Mexico-eiland	-20.000.000 €		-20.000.000 €
Marnex, Zand, Burchtseweel en Noordkasteel	10.000.000 €		10.000.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>80.000.000 €</b>		<b>80.000.000 €</b>
<b>INBRENG STADSBESTUUR EN HAVENBEDRIJF ANTWERPEN</b>	<b>248.950.000 €</b>		<b>350.320.000 €</b>

Daardoor zal de stedelijke (meerjaren)begroting in effectieve wegeniswerken tussen vandaag en eind 2020 moeten voorzien in 61.450.000 €

## Argumentatie

Het stadsbestuur en het Gemeentelijk Havenbedrijf zijn bereid hiervoor hun verantwoordelijkheid op te nemen om te komen tot een gedragen oplossing. Het Antwerpse stadsbestuur is immers opgetogen over de plannen die TV SAM in nauw overleg met haar dienst stadsplanning voor de tunneloplossing uitwerkte. De concretisering van de laatste maanden heeft de initiële ideeën zodanig geoptimaliseerd dat de aanvankelijke voordelen nog werden vergroot :

- er blijft het belangrijkste voordeel dat de ondertunnelde oplossing de ontwikkelingskansen ten noorden van de stad niet negatief hypothekeert;
- de vooropgestelde afbraak van de viaduct van Merksem aan het Schijnpoort blijkt haalbaar, inclusief een goede oplossing voor het op- en afrittencomplex;
- de oplossing aan het Schijnpoort levert via een overkapping een nieuw stedelijk plein op voor het Sportpaleis;



- ook de viaduct aan de Luchtbal verdwijnt en maakt plaats voor een ingegraven verderzetting van de Ring zoals op de rest van het tracé;
- de Oosterweelknoop spaart een veel groter stuk van het Noordkasteel dan bij het viaduct.

Wie vandaag de tunneloplossing gezien heeft, merkt duidelijk dat met deze plannen een antwoord wordt gegeven op de bemerkingen van het stadsbestuur, omwonenden en actiegroepen op de Lange Wapper. En deze verbeteringen voor de stad gaan niet ten koste van de mobiliteitsambities die het Masterplan met het Lange Wapperviaduct had.

Maar de indruk kan ontstaan dat het Masterplan in zijn totaliteit weliswaar een algemeen Vlaams mobiliteitsprobleem moet oplossen, maar dat de bijkomende kosten voor een oplossing die stedenbouwkundig beter is en een groter draagvlak heeft, vooral de stad Antwerpen en haar inwoners ten goede komen. Ermee rekening houdend dat al deze voordelen van de tunneloplossing exclusief Antwerpen ten goede komen terwijl de bijkomende kosten op het totale project zouden afgewenteld worden, wil het stadsbestuur haar verantwoordelijkheid nemen door het kostenverschil dat vandaag werd vastgesteld op 352,8 mio € voor haar rekening te nemen.

De vraag stelt zich nu of deze meerkost maatschappelijk aanvaardbaar en budgettair haalbaar is. Die vraag stelt zich tegen de achtergrond van een moeilijke budgettaire situatie door de historische schuldenberg en met veel behoeften in andere beleidsdomeinen. Deze achtergrond plaatst het stadsbestuur voor een dilemma dat niet eenvoudig op te lossen is.

Het stadsbestuur wil dit doen zonder zijn inwoners hiervoor extra te belasten door op een verantwoorde manier de verschillende onderdelen van haar bestuur hierin te laten bijdragen.

Deze bereidheid wordt daarom voorgesteld om als volgt geconcretiseerd te worden:

1. een voostel van lijst investeringen en inbreng patrimonium opgesteld met het oog op een financieel voorstel dat de stedelijke (meerjaren)begroting sluitend moet houden.

A. Het gemeentelijk havenbedrijf zou voorstellen volgende investeringen uit te voeren:

- deel van de kadewerken, versteviging kaaimuren en noodzakelijke scheepvaartmaatregelen (realisatiekosten DBFM €84,0 mio, bouwkosten €52,5 mio);
- kosten voor het bouwdok (realisatiekosten DBFM €88,0 mio, bouwkosten €55,0 mio);

B. De Stad Antwerpen wil dit doen zodanig dat die kosten die het meest aan Antwerpen toewijsbaar zijn ook door haar worden gedragen én door de baten (of vermeden waardevermindering) mee in rekening te brengen. Volgende onderdelen worden bijgedragen door de Stad:

- het verplaatsen van de nutsleidingen aan Schijnpoort (realisatiekosten DBFM €84,8 mio, bouwkosten €53,0 mio);
- de aanleg van een nieuw stadsplein over de nieuwe ring ter hoogte van het Sportpaleis (realisatiekosten DBFM €13,52 mio, bouwkosten €8,45 mio);
- het derven van €10 mio inkomsten uit onteigening (tijdelijke of definitieve ter beschikking om niet) voor de bouw- en werfzones (die achteraf deels terug naar de stad kunnen komen), een bedrag dat nooit gebudgetteerd werd;



- het Mexico-eiland zal de stad kunnen ontwikkelen volgens de principes van de cadix-wijk, wat een netto-opbrengst zal opleveren van €70 mio (€90 mio opbrengst verminderd met €20 mio infrastructuurwerken), wat tot heden toe niet gebudgetteerd werd.
2. de ondertunnelde oplossing biedt een meerwaarde inzake stadsontwikkeling. Dit genereert in het beste geval een directe (meer)opbrengst voor de eigendommen van de stad en een indirecte opbrengst voor het stadsbestuur op alle ontwikkelingen langsheen het tunneltracé.

Want naast de potenties voor de bestaande wijken zoals de Damwijk, Luchtbal en delen van Deurne Noord en Merksem die vandaag in belangrijke mate gedomineerd worden door de aanwezige infrastructuur en bedreigd door de geplande uitbreiding ervan, biedt de tunneloplossing potenties voor nieuwe stadsontwikkeling (zie bijlage).

Circa 750 000m<sup>2</sup> nieuwe ontwikkelingen rondom de infrastructuur krijgen een meerwaarde wanneer bij het sluiten van de Ring geopteerd wordt voor een tunneloplossing. Sommige ontwikkelingskansen ontstaan rechtstreeks door het wegvallen van de Wapperviaduct: zoals wonen langsheen het Straatsburgdok of op het Mexico-eiland. Andere projecten krijgen een belangrijke upgrade: zoals bvb wonen op de Slachthuissite met zicht op het water ipv het viaduct.

Als we inzoomen op de deelgebieden langsheen het tunneltracé geeft het volgende zones met ontwikkelingsperspectief:

- geen Wapperviaduct
  - ontwikkeling Eilandje met Mexico-Eiland
  - ontwikkeling contactzone Noorderlaan met waterfront Straatsburgdok
- geen viaduct van Merksem
  - ontwikkeling Slachthuis en Noordschippersdok
  - ontwikkeling Ijzerlaanbrug
  - ontwikkeling binnenbocht Albertkanaal
- geen viaduct aan Groendaallaan
  - verdichting Luchtbal
  - ontwikkeling kantoorlocatie Luchtbalstation

Maar het tunneltracé biedt niet enkel mogelijkheden inzake ontwikkelingen, maar ook voor de grote open ruimtestructuren rond de stad. Het Schijnvalleipark, Laaglandpark en het Havenpark krijgen nieuwe perspectieven.

Van Eilandje tot Schijnpoort wordt het Albertkanaal, met Straatsburgdok en Lobroekdok, één langgerekt kadefront met mogelijkheden aan beide oevers voor kwalitatieve publieke ruimten, en niet langer een knelpunt met grote open ruimten in de schaduw van viaducten.

Door de Ring in een verzonken wegbedding onder het maaiveld en met tunnels te realiseren ontstaat er een visuele en fysieke verbinding tussen het Noordkasteel en het geplande Droogdokkenpark enerzijds en tussen het Laaglandpark (dat vanaf het Fort van Merksem kan doorgroeien tot aan de oevers van het Albertkanaal) en het Rivierenhof via het nieuwe kadelandschap langs het Albertkanaal en de parkzone ter hoogte van Ten Eeckhove anderzijds.



Als we inzoomen op de deelgebieden langsheen het tunneltracé geeft het volgende zones met nieuwe perspectieven voor open ruimte:

- geen Wapperviaduct:
  - kwaliteit Droogdokkenpark
- geen viaduct van Merksem
  - kwaliteit Slachthuislaan en Lobroekdok
  - Kadelandschap langs Albertkanaal
  - Herinrichting Schijnpoortweg en plein over Ring
  - Schijnvallei ter hoogte van Ten Eekhove
- Geen viaduct aan Groendaallaan
  - Vergroting en kwaliteitsverbetering Laaglandpark
  - Herinrichting Groenendaallaan
- Geen bovengrondse Oosterweelknoop
  - Behoud Noordkasteelvijver en bastion met kazemattenstructuur

## Besluit

### Artikel 1

Het college beslist akkoord te gaan met de beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010, waarbij wordt gekozen voor een tunneloplossing voor de sluiting van de Antwerpse Ring in plaats van de viaductvariant. Dit betekent het verdwijnen van het viaduct te Merksem, waarbij er een groot plein in de plaats komt en het verdwijnen van het viaduct aan de Groenendaallaan, waar de ring onder het maaiveld zal doorgaan. Ter hoogte van de Oosterweelknoop wordt een groter deel van de Noordkasteelsite gespaard dan aanvankelijk gepland was.

### Artikel 2

Het college neemt bovendien kennis van de beslissing van de Vlaamse regering dat prioritair een ondertunnelde verbinding wordt gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 zuid (Craeybeckxtunnel) waardoor de Antwerpse Ring niet zal ont dubbeld worden in een doorgaande en stedelijke ringweg en bijgevolg niet verbreed zal worden.

### Artikel 3

Het college onderschrijft de kwaliteitssprong die kan gemaakt worden in harde en zachte ontwikkelingen op en rond het tunneltracé zoals weergegeven in bijlage. Het sluiten van de Ring met een tunneloplossing biedt immers volgende potenties:

- 2 viaducten minder ipv 1 viaduct meer
- verbetering leefbaarheid voor de huidige 72 000 inwoners
- meerwaarde voor circa 750 000m<sup>2</sup> ontwikkeling en mogelijks 11 500 toekomstige inwoners
- nieuwe kansen voor (meer en betere) open ruimte



## Artikel 4

Het college neemt akte van de totale meerprijs van het project van 352,8 mio € (binnen de DBFM-formule) voor deze tunneloplossing. Het college wil deze meerkost dragen zonder zijn inwoners hiervoor extra te belasten door op een verantwoorde manier de verschillende onderdelen van haar bestuur hierin te laten bijdragen.

## Artikel 5

De meerprijs wordt geraamd op 352,5 mio euro (realisatiekosten) en wordt voorgesteld te compenseren door investeringen van de Stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf. De compensatie wordt dan gedragen door enerzijds onderstaande investeringen en anderzijds de overdracht van gewestwegen binnen de (kleine) ring.

WERKEN	BOUWKOST	DBFM	TOTAAL
deel van de kadewerken, versteviging kaaimuren en noodzakelijke scheepvaartmaatregelen	52.500.000 €	84.000.000 €	84.000.000 €
bouwdok	55.000.000 €	88.000.000 €	88.000.000 €
<i>totaal havenbedrijf</i>	<i>107.500.000 €</i>		<i>172.000.000 €</i>
plein Sportpaleis	8.450.000 €	13.520.000 €	13.520.000 €
nutsleidingen Schijnpoort	53.000.000 €	84.800.000 €	84.800.000 €
<i>totaal stadsbestuur (exclusief inbreng patrimonium)</i>	<i>61.450.000 €</i>		<i>98.320.000 €</i>
<b>TOTAAL</b>	<b>168.950.000 €</b>		<b>270.320.000 €</b>
<b>INBRENG PATRIMONIUM</b>	<b>SCHATTING</b>		<b>TOTAAL</b>
Mexico-eiland (opbrengst)	90.000.000 €		90.000.000 €
kosten infrastructuur Mexico-eiland	-20.000.000 €		-20.000.000 €
Marnex, Zand, Burchtseweel en Noordkasteel	10.000.000 €		10.000.000 €
<b>TOTAAL</b>	<b>80.000.000 €</b>		<b>80.000.000 €</b>
<b>INBRENG STADSBESTUUR EN HAVENBEDRIJF ANTWERPEN</b>	<b>248.950.000 €</b>		<b>350.320.000 €</b>

## Artikel 6

Dit besluit heeft in principe voor de stad geen financiële gevolgen. De financiële gevolgen zullen later gebudgetteerd worden.

Afschrift: 17 exemplaren

Aan:	Aantal:	Actie:
alle kabinetten	9	voor kennisneming
SW	1	voor kennisneming
SW/BEL/GPC	1	voor gevolg
IF	1	voor kennisneming
WNE	1	voor kennisneming
SW/BEZ	1	voor kennisneming
SW/SBM	1	voor kennisneming
MC	1	voor gevolg
SW/SD/SEC	1	voor kennisneming