

Identificatie Document

BAM NV

OWL1-WBS-BAM-NOT-0250-ALG-Projectdefinitie Ringpark West-1.1-ECO

Infrastructuurwerken Linkeroever

Projectcluster Ringpark West

Projectdefinitie

Auteur	Gecontroleerd	Goedgekeurd
Thomas Timmermans	Roland van Driel	Bart Van Camp
Revisiebeheer		
Revisie	Revisiedatum	Wijzigingen
1.1	09/10/2019	Finale versie
0.3	26/09/2019	Derde uitgave na verwerking politieke stakeholders
0.2	16/09/2019	Tweede uitgave na verwerking stakeholders ABG
0.1	13/08/2019	Eerste uitgave

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Geselecteerde Ringprojecten	6
3	Ambitie en visie	7
3.1	Voltooien fietsnetwerk	7
3.2	Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever	8
4	Scope	9
4.1	Voltooien fietsnetwerk	9
4.2	Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever	14
5	Taakstellend budget	19
5.1	Algemeen	19
5.2	Herverdeling taakstellende deelbudgetten	20
5.3	Demarcatie tussen taakstellende deelbudgetten	21
5.4	Ramingsmethodiek SSK	22
5.5	Value engineering	23
5.6	Erelon vervolgstudie	24
6	Tijds kader vervolgstudie	25
7	Opgave vervolgstudie	27
7.1	Algemeen	27
7.2	Beoordelingscommissie	28
7.3	Organisatie- en overlegstructuur	28
7.3.1	Inleiding	28
7.3.2	Projectteam	29
7.3.3	Kernteam Over de Ring	30
7.3.4	Werkbanken Over de Ring	31
7.3.5	Besluitvorming	31
7.3.6	Bredere aanpak	32
7.4	Ontwerpopgave vervolgstudie	32
7.4.1	Mate van inzet	32
7.4.2	Noodzakelijke expertises	34

- 7.4.3 Gefaseerde uitvoering..... 35
- 7.4.4 Referentieontwerp..... 36
- 7.4.5 Projectcontour 36
- 7.4.6 Ontwerpvrijheden..... 37
- 7.4.7 Onderzoeksvragen 39

1 Inleiding

Deze projectdefinitie voor de leefbaarheidsprojecten in Antwerpen Linkeroever en in Zwijndrecht, hierna Ringpark West genoemd, wordt opgemaakt met de bedoeling om het algemene kader en de scope van dit project te duiden, in het bijzonder met het oog op de studie in voorbereiding van één of meerdere omgevingsvergunningaanvragen en aanbestedingsdossiers. Lantis zal als trekker optreden in deze studie en zal daarbij intensief ondersteund worden door één van de ontwerpteams die in kader van het raamcontract 'Ontwerpen Over De Ring' door de Intendant geselecteerd werden. Wanneer hierna 'de ontwerper' wordt vermeld, kunnen dit ontwerpers zijn van zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer. We noemen het ontwerpteam dat geselecteerd wordt voor de ondersteunende opdracht hierna 'de opdrachtnemer'.

Op 25 juni 2018 heeft het politiek stuurcomité 3 leefbaarheidsprojecten in (stadsdeel) Linkeroever en in Zwijndrecht geselecteerd. Deze leefbaarheidsprojecten werden in overleg met de betrokken stakeholders verder geconcretiseerd, o.a. volgende partijen hebben de huidige scope voor het Ringpark West op die manier mee vormgegeven:

- Stad Antwerpen
- Gemeente Zwijndrecht
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Natuurpunt
- Ringland
- Ademloos
- Provincie Antwerpen
- Team Intendant
- Lantis

Voorliggende scope van het Ringpark West is tot stand gekomen na intensief stakeholderoverleg, voortbouwend op het eerder gevoerde participatieproces van Ontwerpteam West in kader van Ontwerpen Over De Ring. Waar nodig werd het conceptontwerp bijgestuurd om tot een vergunbaar project te komen. De huidige scope voor het Ringpark West moet in zijn totaliteit als een evenwichtig en gedragen voorstel gezien worden en wordt in die zin als één en ondeelbaar beschouwd. Op 5 juli 2019 heeft de stuurgroep Oosterweelverbinding deze scope voor het Ringpark West op hoofdlijnen vastgeklikt, na advies vanuit deze stakeholders. Met voorliggende projectdefinitie wordt de scope voor het Ringpark West verder in detail omschreven.

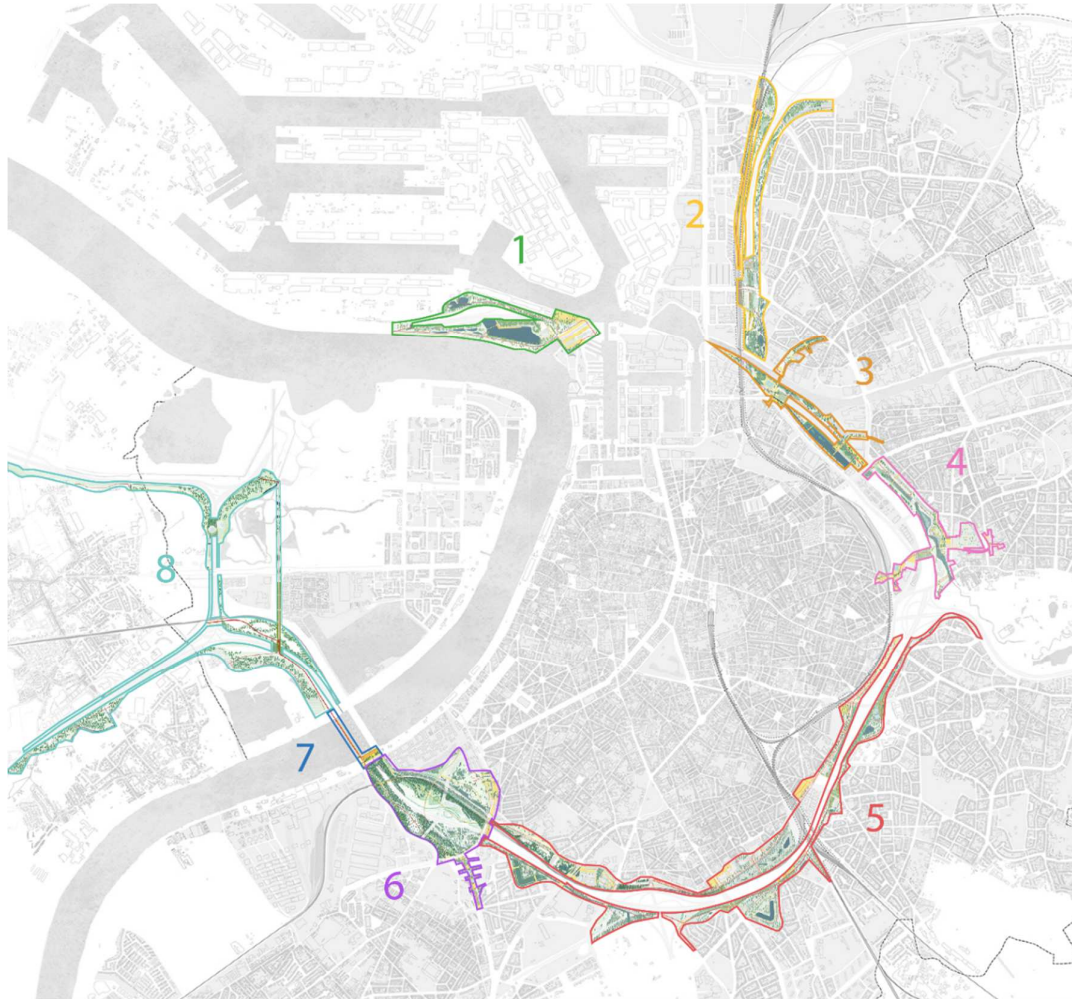
In de projectdefinitie wordt tevens een samenvatting gemaakt van de gemaakte afspraken die tijdens het stakeholderoverleg zijn vastgelegd met het oog op de vervolgstudie. In die zin worden de

ontwerpvrijheden in de studie enigszins beperkt; de ontwerpvoorstellen die vanuit de opdrachtnemer worden voorgesteld, mogen geen afbreuk doen aan dit draagvlak en moeten uiteraard passen binnen het door de stuurgroep Oosterweelverbinding goedgekeurde kader. Daarnaast werden tijdens het stakeholderoverleg een aantal concrete onderzoeksvragen gedefinieerd dewelke beantwoord moeten worden in deze studie.

De projectdefinitie vormt een leidraad voor de betrokken partijen bij de invulling van de studie. Voor de ondersteuning vanuit de ontwerpteams in deze studie zal Lantis een bijkomende bestelling binnen het raamcontract 'Ontwerpen Over De Ring' plaatsen. De Vlaamse Regering treedt daarbij op als opdrachtcentrale, Lantis als opdrachtgever/aanbestedende overheid.

2 Geselecteerde Ringprojecten

Op 25 juni 2018 heeft het politiek stuurcomité 18 overkappings- en leefbaarheidsprojecten voor de Antwerpse Ringzone geselecteerd. Voor deze eerste fase werd een investeringsbudget van 1,25 miljard euro vrijgemaakt. De 18 overkappings- en leefbaarheidsprojecten werden onderverdeeld in 8 projectclusters, zoals weergegeven op onderstaande figuur.



Figuur 1 - Overzicht projectclusters geselecteerd overkappings- en leefbaarheidsprojecten

De projectcluster 'Ringpark West', aangeduid met nummer 8 op bovenstaande figuur 1, groepeert 3 leefbaarheidsprojecten op de linkeroever die zowel op het grondgebied van de stad Antwerpen als dat van de gemeente Zwijndrecht gerealiseerd zullen worden:

- Vultooien fietsnetwerk (28);
- Stille Bermen Zwijndrecht (30);
- Stille Bermen Linkeroever (31).

Het totale taakstellende budget voor deze drie leefbaarheidsprojecten bedraagt 110,5 miljoen €.

3 Ambitie en visie

De ambities van de Intendant en team West voor de projectcluster 'Ringpark West' worden beschreven in onderstaande documenten welke zijn terug te vinden op www.overdering.be.

- De ambitiesnota 'Over de Ring' van de intendant;
- De ruimtelijk-stedenbouwkundige principes in de 'Finale aanbevelingen' van de intendant;
- De visienota van team West.

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 grondbermen, 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.

Deze ambities worden hierna verder geconcretiseerd voor elke geselecteerd leefbaarheidsproject.

3.1 Voltooien fietsnetwerk

De heraanleg van de snelweginfrastructuur biedt een ideale gelegenheid om het bestaande fietsnetwerk op te waarderen. Er bestaan nog een heel aantal gevaarlijke punten en missing links in het fietsnetwerk op Linkeroever en Zwijndrecht. Een veilig en goed verbonden fietsnetwerk is essentieel om meer mensen te laten fietsen. Door onder andere het fietsnetwerk te optimaliseren wordt een stap in de richting van de modal split 50/50 voor de Antwerpse regio gezet.

De ambitie is om het fietsnetwerk even intuïtief en functioneel als de auto-infrastructuur te maken. Daarvoor worden nieuwe fietsverbindingen getrokken langs en over de snelwegen. De realisatie van het Ringfietspad als fietssnelweg tussen de nieuwe fietsbrug over de Schelde (leefbaarheidsproject 29 "Scheldebrug") en de fietskoker in de nieuwe Scheldetunnel aan Sint-Anna geldt daarbij als prioritair te realiseren doelstelling. Er is een hoog ambitieniveau op vlak van functionaliteit vooropgesteld, waarbij ongelijkvloerse kruisingen met overige lijninfrastructuur en natuurverbindingen, alsook een verharde breedte van 6m als doelstelling voor nieuwe fietssnelwegen werden vastgelegd. Bovendien is het de ambitie van de stakeholders om de impact van de investeringen, binnen de beperkingen van het taakstellend budget, zo groot mogelijk te maken. Aldus zijn nog een aantal secundaire en tertiaire doelstellingen in de scope van het leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk' opgenomen. Ook deze secundaire en tertiaire doelstellingen maken deel uit van het gedragen voorstel en aldus van de te realiseren scope van het Ringpark West.

3.2 Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever

Het voorgestelde bermen- en schermenlandschap slaagt er volgens de simulaties in het geluidsklimaat in de directe omgeving van de snelwegen substantieel te verbeteren. De blootstelling aan geluidsoverlast van de woonwijken in Zwijndrecht verlaagt ten opzichte van het referentiescenario (= vergunde toestand volgens stedenbouwkundige vergunning voor project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'). Voor grondgebied Linkeroever is het belangrijkste effect van de bermen en schermen een verlaging van de geluidsblootstelling in de groene ruimtes: het geluidsproject is cruciaal voor het verminderen van de geluidsdruk op o.a. het Vlietbos en Het Rot en verhoogt zo de kwaliteit voor natuur en recreant.

De geluidsprojecten zoals ontworpen door team West hadden reeds een breed draagvlak vanuit het gelopen participatieproces. Het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht' geeft bovendien invulling aan de engagementen die de gemeente Zwijndrecht en Lantis aangegaan zijn in het geluidsprotocol ('protocol van het iteratief ontwerpproces ter uitvoering van het Samenwerkingsakkoord – Zwijndrecht, luik Geluidsproject'). In dit protocol wordt een resultaatsverbintenis aangegaan met het oog op de vooropgestelde geluidsreductie van 10dB en gekoppeld aan de landschappelijke inpassing van de aanhorige geluidsmaatregelen. Op basis van de doorrekeningen in het geluidsmodel (SRM II) zijn geluidsmaatregelen (schermen en/of bermen) met een minimale hoogte van 8,00m boven het peil van de snelweg noodzakelijk om deze geluidsreductie van 10dB te realiseren. Dit betekent dat een aantal geluidsmaatregelen die voorzien zijn in het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' aangepast (verhoogd tot min. 8,50m boven de afvoergoot van de snelweg) moeten worden om deze doelstelling te realiseren.

De projecten worden als noodzakelijk bevonden, met bovendien een erg hoge urgentie daar de infrastructuurwerken voor Oosterweel op Linkeroever reeds gestart zijn. De realisatie van deze geluidsprojecten worden waar mogelijk geïntegreerd in de lopende uitvoering van dit infrastructuurproject of worden aansluitend uitgevoerd. Gezien deze leefbaarheidsprojecten aanpassingen vergen in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' zullen vanuit de uitvoeringsplanning voor deze werken een aantal milestones in de studie vastgelegd worden om deze aanpassingen mogelijk te maken zonder dat de uitvoeringsplanning verstoord wordt. Tegelijkertijd zal voor de aanleg van deze geluidsbermen en in het bijzonder de landschappelijke inpassing ervan, ruimte ingenomen moeten worden. De geluidsbermen mogen geen bijkomende natuurwaarden innemen; de huidige vergunde toestand geldt daarbij als referentietoestand. Eventuele negatieve impact op natuurwaarde moet tijdens de vervolgstudie in kaart gebracht worden en moet zo veel mogelijk vermeden of zo snel mogelijk (zo mogelijks voorafgaand) gemilderd of gecompenseerd worden.

Naast de duidelijke doelstelling om een bepaalde geluidsreductie te bereiken en een functioneel fietsnetwerk te creëren, streven we ernaar een samenhangend, groen en ecologisch landschap met hoge beeldkwaliteit waar te maken.

4 Scope

In deze projectdefinitie voor de projectcluster 'Ringpark West' worden de scopeonderdelen van dit project verder gedefinieerd.

Het is belangrijk te vermelden dat de scope voor de projectcluster 'Ringpark West' sterk geëvolueerd is na de beslissing van het politiek stuurcomité dd. 25 juni 2018 met betrekking tot de selectie van de 3 betrokken leefbaarheidsprojecten op Linkeroever. Deze evolutie, vertrekkende vanuit het conceptontwerp dat door Team West (De Urbanisten, Omgeving, COBE) bij de Intendant is neergelegd in kader van de ontwerpopdracht 'Ontwerpen over de Ring', is het gevolg van een intensieve samenwerking tussen de betrokken stakeholders in de periode tussen september 2018 en juni 2019. Er was vanuit Lantis immers nood aan een verder gedetailleerd (voor)ontwerp om de raakvlakken en interferenties met het project in uitvoering 'Infrastructuurwerken Linkeroever' in kaart te kunnen brengen en de uitvoering ervan waar mogelijk of noodzakelijk tijdig te kunnen bijsturen. Om de scope op het daartoe gewenste detailniveau te krijgen was doorgedreven overleg met de stakeholders noodzakelijk.

Het beheer van raakvlakken tussen de scope van de leefbaarheidsproject en de uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' zal vanuit het projectteam nauw opgevolgd worden door Lantis en team Intendant. Dit kunnen fysieke raakvlakken zijn, maar evengoed tijds- of procesgebonden raakvlakken waarbij de uitvoeringsplanning van het infrastructuurproject bepalend zal zijn voor de timing van/prioriteiten in de vervolgstudie.

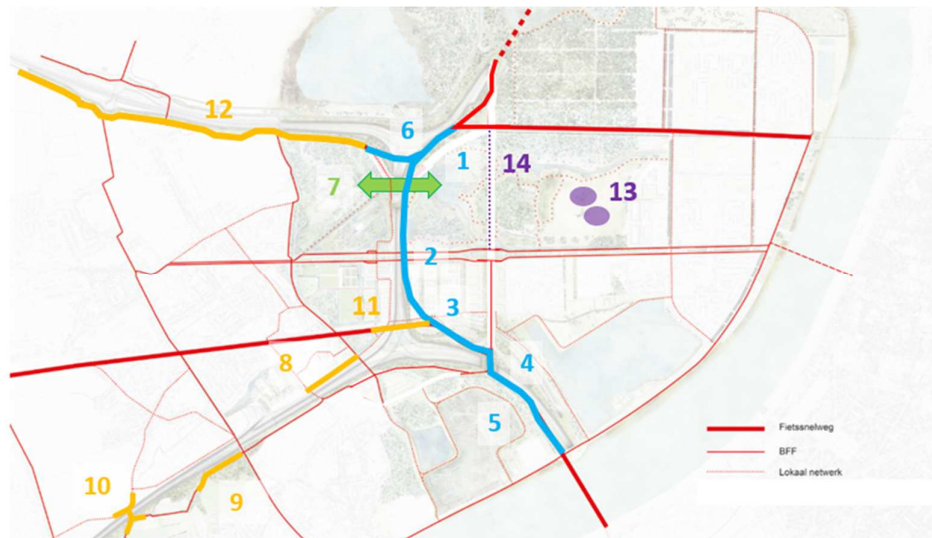
Op 20 juni 2019 werd in de ambtelijke begeleidingsgroep een akkoord bereikt over de scope voor de drie geselecteerde leefbaarheidsprojecten, welk als een advies tot beslissing werd voorgelegd aan de stuurgroep Oosterweelverbinding. Op 5 juli 2019 heeft de stuurgroep Oosterweelverbinding dit advies integraal bevestigd. Met deze beslissing is een kader geschapen om de verdere uitwerking van de projectcluster 'Ringpark West' in gang te zetten.

4.1 Voltooien fietsnetwerk

Het leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk' wordt onderverdeeld in 14 projectonderdelen dewelke samen de scope voor dit leefbaarheidsproject bepalen. De rangorde (primair, secundair en tertiair) die hierna wordt vermeld is louter bedoeld om inzicht te bieden in welke volgorde (in de tijd) deze scope in de ambtelijke begeleidingsgroep tot stand is gekomen en impliceert dus geen oordeel over de waardeverhoudingen tussen de betreffende projectonderdelen.

De projectonderdelen 1 tem 5 (zie onderstaande figuur) betreffen de realisatie van de fietssnelweg 'Ringfietspad' tussen de nieuwe fietsbrug over de Schelde en de aansluiting op de nieuwe fietskoker onder de Schelde (ten noorden van de Charles De Costerlaan) dat als prioritair te realiseren onderdeel van het fietsnetwerk werd gedefinieerd in de beslissing van het politiek stuurcomité dd. juni 2018. Vanuit het participatieproces worden ook de projectonderdelen 6 (nieuwe fietsverbinding tussen Ringfietspad en fietssnelweg F41) en 7 (herinrichting vergunde eco/fietsverbinding over R1 tot volwaardige ecoverbinding van circa 30m breed) opgenomen in het prioritair te realiseren onderdeel van het fietsnetwerk. Voor de projectonderdelen 1 t.e.m. 6 werd vanuit het

stakeholderoverleg de duidelijke ambitie uitgesproken om deze fietsverbindingen met een minimale breedte van 6m te realiseren.



Figuur 2 - Overzicht scope leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk'

In het participatieproces na juni 2018 werden ook secundaire doelstellingen vooropgesteld om de impact van het investeringsbudget op het volledige fietsnetwerk (dus niet enkel het Ringfietspad) te maximaliseren. Zo werd in dit participatieproces de ambitie gesteld om een aantal missing links in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en het lokaal netwerk weg te werken (projectonderdelen 8 t.e.m. 10). Daarnaast werd het ambitieniveau gesteld om de reeds vergunde hoofd fietspaden binnen het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever', t.t.z. projectonderdelen 11 en 12, op te waarderen conform het ambitieniveau voor het Ringfietspad (6,0m breedte). De huidige inrichtingseisen voor fietssnelwegen (4,5m breedte) worden daarbij als absolute ondergrens beschouwd. Tot slot werden nog twee tertiair te realiseren doelstellingen opgenomen in de scope voor deze projectcluster, met name de aanleg van twee hondenzwemvijvers op Middenvijver (projectonderdeel 13) en de opwaardering van de bestaande recreatieve verbinding (deels bestaand en halfverhard wandelpad, deels 'indianenpaadje') door Het Rot langs het tracé van de aangelegde Fluxysleiding (projectonderdeel 14).

Verdere omschrijving van de projectonderdelen:

1. Ringfietspad tussen Charles De Costerlaan en Blancefloerlaan

Deze fietssnelweg wordt aangelegd met een in roodbruine asfalt verharde vrije breedte van 6m en met functionele verlichting. Dit tracé loopt enerzijds langs de geluidsberm langs de snelweg en anderzijds langs/door het natuurgebied en beschermd landschap van Het Rot waardoor er vanuit het stakeholderoverleg een aantal specifieke onderzoeksvragen aan de landschappelijke/ecologische inpassing worden gekoppeld (bv. impact verlichting op fauna). Er dient enerzijds aandacht te zijn voor de integratie van het fietspad in het bermenlandschap, anderzijds dient langs dit tracé onderzocht te worden hoe de belevingswaarde van deze fietssnelweg langs het natuurgebied kan versterkt worden. De functionaliteit van deze fietssnelweg dient daarbij te allen tijde gegarandeerd te blijven.

2. Ringfietspad onder de bestaande bruggen van de Blancefloerlaan

Om de ongelijkvloerse kruising van het Ringfietspad met de Blancefloerlaan (weg-, fiets- en tramverkeer) te realiseren wordt gebruikt gemaakt van de beschikbare ruimte tussen de R1 en het oostelijke landhoofd van 3 'Blancefloerbruggen' over de R1. Zo nodig wordt deze ruimte vergroot door vernageling van het oostelijke landhoofd. Deze fietsverbinding met een in asfalt verharde breedte van 6m en met functionele verlichting dient gecombineerd te worden met een ecologische noord-zuidverbinding. De inrichting van deze ecologische verbinding zoals beschreven in de stedenbouwkundige vergunning voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' moet minimaal functioneel gehandhaafd en zo mogelijks versterkt worden. Kruisingen tussen de fietsinfrastructuur en het ecologisch netwerken dienen bij voorkeur ongelijkvloers gerealiseerd te worden. Daarnaast dienen in deze zone ook de impact op de Katwilgweg (bv. een beperkte tracéwijziging of een aangepaste verkeerssituatie) en een bijkomende verknoping tussen het Ringfietspad en het BFF langs de Blancefloerlaan onderzocht én uitgewerkt te worden.

3. Ringfietspad tussen Blancefloerlaan en nieuwe parkpassage 'Kennedy' over de E17

Deze fietssnelweg wordt aangelegd met een in asfalt verharde breedte van 6m en met functionele verlichting en loopt over de bestaande snelwegbrug over spoorlijn 59 (afrit 'Antwerpen West' richting E34 komende van de Kennedytunnel). Ook langsheen dit traject dient de fietsverbinding gecombineerd te worden met een ecologische noord-zuidverbinding. Kruisingen tussen de fietsinfrastructuur en het ecologisch netwerken dienen bij voorkeur ongelijkvloers gerealiseerd te worden. Bijzonder aandachtspunt is de impact van het Ringfietspad op de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein in kader van het RUP Katwilgweg.

4. Ringfietspad over E17/R1 – parkpassage 'Kennedy'

De ongelijkvloerse kruising van het ringfietspad over de E17/R1 tussen de Kennedytunnel en de verkeerswisselaar loopt over een nieuw te realiseren kunstwerk met een constructiebreedte van 60m. De fietssnelweg over dit brugdek wordt aangelegd met een in asfalt verharde breedte van 6m en met functionele verlichting. De fietsverbinding wordt landschappelijk ingepast binnen een ruimere recreatieve parkverbinding, doch moet fysiek gescheiden worden van de ecologische noord-zuidverbinding (40m breed) die eveneens over dit nieuwe kunstwerk wordt doorgetrokken. Kruisingen tussen de fietsinfrastructuur en het ecologisch netwerk worden bij voorkeur ongelijkvloers gerealiseerd.

5. Ringfietspad tussen parkpassage 'Kennedy' en nieuwe fietsbrug over de Schelde

Met dit projectonderdeel wordt de fietssnelweg tussen de nieuwe kunstwerken 'parkpassage Kennedy' en 'fietsbrug Schelde' bedoeld. Deze fietssnelweg wordt aangelegd met een in asfalt verharde breedte van 6m en met functionele verlichting en loopt over de in het kader van het bermenlandschap te realiseren berm langs de noordoostzijde van Burchtse Weel. Het projectonderdeel loopt van voeg tot voeg en bevat dus geen constructieve elementen van deze kunstwerken. Het ontwerp van dit projectonderdeel zal afgestemd worden op de lopende studie van de 'fietsbrug Schelde'. Ook langsheen dit fietstraject moeten de kruisingen met de ecologische noord-zuidverbinding bij voorkeur ongelijkvloers gerealiseerd worden.

6. Fietssnelweg F41 over R1 en aansluiting op het Ringfietspad

Met de realisatie van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de R1 kan de fietssnelweg F41 verknoopt worden met het Ringfietspad ten oosten van R1. Deze fietssnelweg wordt aangelegd met een in asfalt verharde breedte van minimaal 6,0m en met functionele verlichting. De fietsverbinding wordt gecombineerd met een voetgangersverbinding, gescheiden van het fietsverkeer, tussen de recreatieve paden in het Vlietbos en Het Rot waarbij naar een totale breedte van 8 à 10m wordt gestreefd.

7. Herinrichting ecoduct over R1

Door de realisatie van een nieuwe en afzonderlijke fietsverbinding over de R1 (zie projectonderdeel 6) kan de vergunde fietsverbinding over het reeds vergunde ecoduct over de R1 geschrapt worden. Hierdoor kan de volledige constructiebreedte van circa 30m benut worden om als ecoverbinding in te richten. Dit maakt dat de vergunde inrichting bovenop het ecoduct moet aangepast worden, onder andere de westelijke fietsbrug moet verlengd worden. De herinrichting van het vergunde ecoduct wordt uitgebreid met de realisatie van een bijkomende fietsbrug met hierop een fietspad met een breedte van 6m verhard in asfalt aan de oostzijde van de vergunde constructie die de ongelijkvloerse kruising tussen de (oostelijke aanloophelling van de) ecopassage met het Ringfietspad (zie projectonderdeel 1) mogelijk moet maken zonder de functionaliteit ervan in het gedrang te brengen (behoud vleermuisbunker, paddenpoelen, etc.)

8. Lokale fietsverbinding tussen BFF Laarbeek en Antwerpsesteenweg

Deze fietsverbinding werd als missing link in het lokale fietsnetwerk gedefinieerd en werd vervolgens opgenomen in de scope van het leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk'. Deze lokale verbinding wordt ingericht als een in asfalt verhard tweerichtingsfietspad met een breedte van 3m en met functionele verlichting.

9. Bovenlokale fietsverbinding tussen BFF Hoefijzersingel en BFF Boomgaardstraat

Deze fietsverbinding werd als missing link in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs de zuidzijde (kant Burcht) van de E17 gedefinieerd en werd vervolgens opgenomen in de scope van het leefbaarheidsproject. Deze bijkomende fietsverbinding in het BFF loopt vanaf de Pastoor Coplaan en moet een aansluiting op de nieuwe lokale fietsbrug (zie projectonderdeel 10) mogelijk maken. Deze bovenlokale verbinding wordt ingericht als een in asfalt verhard tweerichtingsfietspad met een breedte van 4m en met functionele verlichting. Ter hoogte van de Pastoor Coplaan wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising; de herinrichting van deze fietsoversteekplaats maakt geen deel uit van de scope en wordt vervat in de studie naar het project 'Herinrichting Pastoor Coplaan'.

10. Lokale fietsverbinding tussen BFF Boomgaardstraat en Lindenstraat – nieuwe lokale fietsbrug

Met de aanleg van een nieuwe lokale fietsbrug en de bijhorende aanloophellingen tussen het BFF langs de Boomgaardstraat aan de zuidzijde en de Lindenstraat aan de noordzijde wordt een lokale fietsverbinding van 3m breed met functionele verlichting over de E17 gerealiseerd. Op die manier wordt de historische 'trage' verbinding tussen Zwijndrecht en Kruikeke hersteld; deze verbinding realiseert een veiliger alternatief voor de fietsverbinding langsheen de Krijgsbaan alwaar de op- en afritten van de E17 gelijkvloers kruisen met de fietspaden.

11. Verbreding fietssnelweg F4

Met dit projectonderdeel wordt de verbreding van de fietssnelweg F4 (langs spoorlijn 59) bedoeld. Enkel het tracé vanaf de projectgrens van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' tot aan de aansluiting op het Ringfietspad wordt hierbij in beschouwing genomen. Het betreft de verbreding van een vergund, op heden nog niet gerealiseerd fietspad. Daarbij wordt de ambitie gesteld om ook deze fietsverbinding te verbreden tot 6m.

12. Verbreding fietssnelweg F41

Met dit projectonderdeel wordt de verbreding van de fietssnelweg F41 (langs zuidzijde E34) bedoeld. Enkel het tracé vanaf de projectgrens van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' tot aan de aansluiting op het Ringfietspad, t.t.z. de nieuwe fietsbrug over R1 (zie projectonderdeel 6), wordt daarbij in beschouwing genomen. Het betreft de verbreding van een vergund, op heden nog niet gerealiseerd fietspad. Daarbij wordt de ambitie gesteld om ook deze fietsverbinding te verbreden tot 6m. Dit tracé loopt enerzijds langs de nieuwe parallelweg en anderzijds langs het natuurgebied Vlietbos waardoor er vanuit het stakeholderoverleg een aantal specifieke onderzoeksvragen aan de landschappelijke/ecologische inpassing worden gekoppeld (bv. impact verlichting op fauna). Vanuit het standpunt van de fietser dient langs dit tracé onderzocht te worden hoe de belevingswaarde van deze fietssnelweg langs het natuurgebied kan versterkt worden. Daarnaast dient een ontwerp oplossing uitgewerkt te worden voor de aanleg van de fietssnelweg parallel aan Smoutpot (beperkte ruimte voor gecombineerde aanleg van lokale wegenis en fietssnelweg F41).

13. Aanleg hondenzwemvijvers Middenvijver

De realisatie van twee hondenzwemvijvers op Middenvijver wordt opgenomen in de scope van het leefbaarheidsproject 'Voltoeien fietsnetwerk' als milderende maatregel voor de aanleg van een bijkomende fietssnelweg (verharding) in het beschermde natuurgebied en geklasseerd landschap Het Rot. Met de aanleg van deze hondenzwemvijvers wordt in eerste instantie een verlaagde recreatiedruk op de waterpartijen in Het Rot beoogd (vermindering van de verstoring van broedplaatsen). Daarnaast zullen de hondenzwemvijvers mogelijks dienst doen als bluswatervoorziening voor het evenemententerrein.

Voor de realisatie van de hondenzwemvijver wordt een plafondbedrag van 100.000 € gereserveerd binnen het taakstellend deelbudget voor het leefbaarheidsproject 'Voltoeien fietsnetwerk'. Daarnaast zullen ook de stad Antwerpen en de exploitant deelnemen in de kosten. Lantis zal als trekker optreden voor de opmaak van het ontwerp en de omgevingsvergunningsaanvraag (al dan niet als onderdeel van de omgevingsvergunningsaanvraag Ringpark West). De stad Antwerpen zal optreden als aanbestedende overheid voor het uitvoeringsdossier. Er wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen de stad Antwerpen, Lantis, ANB, de Vlaamse Waterweg en de concessiehouder van het (festival)terrein Middenvijver.

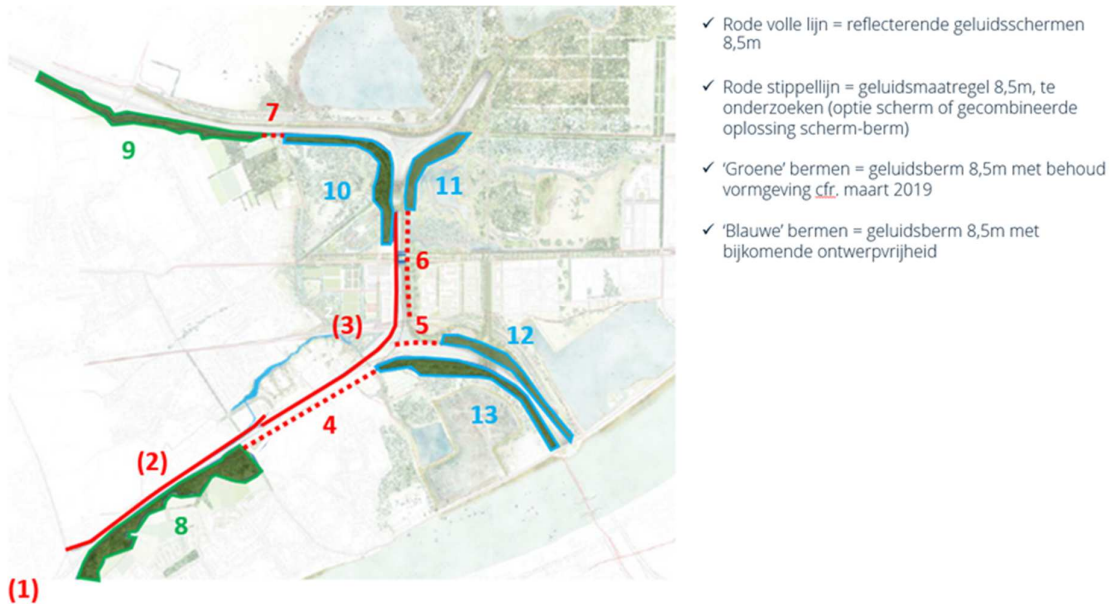
14. Recreatieve verbinding rechtdoor Het Rot

De functionele fietsverbinding van het Ringfietspad rechtdoor Het Rot (waaraan specifieke eisen met betrekken tot breedte, verharding en verlichting voor verschillende stakeholders niet verzoenbaar bleken met de natuurlijke doelstellingen en erfgoedwaarde) wordt verlaten en vervangen door een tracé dat maximaal gebundeld wordt met de snelweginfrastructuur. Wel wordt het tracé rechtdoor Het Rot behouden als recreatieve verbinding. Afstemming met het inrichtingsplan 'Groenpool Linkeroever' dat in opdracht van ANB zal worden opgemaakt is nodig zodat deze recreatieve verbinding in het ruimere recreatieve netwerk past. De route brengt een rechtdoorzee figuur in het park, die qua schaal en belang competitief is met de snelweg, maar een heldere orde schept vanuit het landschap zelf, los van de infrastructuur. Ze zet ook de modernistische erfenis van Linkeroever in de verf en biedt een efficiënte manier voor de stadsbewoner om het grote park te doorkruisen.

4.2 Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever

De projectdefinitie voor de leefbaarheidsprojecten 'Stille Bermen Zwijndrecht' en 'Stille Bermen Linkeroever' omvat 13 projectonderdelen dewelke samen de scope voor dit leefbaarheidsproject bepalen. Algemeen kan gesteld worden dat voor elk projectonderdeel de keuze tussen de toepassing van een geluidsberm of een absorberend/reflecterend geluidsschermb is vastgelegd binnen het door de stuurgroep Oosterweel geschapen kader voor deze leefbaarheidsprojecten. Enkel voor de projectonderdelen 4 t.e.m. 7 zal via ontwerpelijk onderzoek tot een aangepaste oplossing moeten gekomen worden. Voor deze projectonderdelen wordt de keuze tussen een geluidsschermb of -berm dus niet strikt vastgelegd en kunnen gecombineerde en/of innovatieve ontwerpvoorstellen geformuleerd worden.

Daarnaast dient ook onderscheid gemaakt te worden in de ontwerpogave voor de groene en blauwe geluidsbermen op figuur 3. Voor de groen ingekleurde bermen (projectonderdelen 8 en 9, zie figuur 3 hieronder) is de helling (70°) en positie van het talud aan de snelwegzijde, t.t.z. de horizontale afstand tussen de top van de geluidsberm en de afwateringsgoot van de snelweg/parallelweg (haaks gemeten op de goot), strikt vastgelegd in het referentieontwerp met het oog op de vooropgestelde geluidsreductie in de nabije woongebieden (bestaand of gepland) en de door team West beoogde vormgeving van het bermenlandschap. Voor deze projectonderdelen worden de ruimtelijke ontwerprijheden dus sterk beperkt om de initiële ontwerpvisie te bewaken. Voor de blauw ingekleurde geluidsbermen (projectonderdelen 10 t.e.m. 13, zie figuur 3 hieronder) wordt meer ontwerprijheid toegestaan. De vormgeving van deze projectonderdelen wordt minder strikt bepaald in deze projectdefinitie om een kostenefficiënte oplossing, in lijn met de initiële ontwerpvisie, mogelijk te maken. De impact van een afwijkende vormgeving voor dit bermenlandschap op de vooropgestelde geluidsreductie moet steeds aantoonbaar onderzocht worden. Alle projectonderdelen samen moeten één coherent geheel vormen, dit geldt ook voor de fietspaden die parallel aan de bermen/schermen lopen. Hiermee wordt niet enkel het ruimtelijk ontwerp van de geluidsbermen bedoeld, ook ter hoogte van zones met geluidsschermen moet de landschappelijke inpassing optimaal verzorgd worden.



Figuur 3 - Overzicht scope leefbaarheidsprojecten 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever'

De concrete onderzoeksvragen en vrijheidsgraden (of de beperking daarvan) bij het ontwerpend onderzoek in kader van deze geluidsbermen en -schermen worden verderop in deze projectdefinitie nader omschreven.

Verdere omschrijving van de projectonderdelen:

1. Geluidsmaatregelen afrit Kruibeke, buiten projectzone 'Infrastructuurwerken Linkeroever'

Deze geluidsmaatregelen omvatten de aanleg van een absorberend geluidsscherm met een relatieve hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17 (enkel rijrichting Antwerpen) en een lengte van 500m, gemeten vanaf de brug van de Krijgsbaan over E17 richting Gent in combinatie met de aanleg van een geluidsarm wegdek op de E17 over diezelfde lengte. De realisatie van de geluidsschermen wordt gefinancierd vanuit het taakstellend budget voor leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht'. Het aanbrengen van een geluidsarme toplaag zal voor rekening van AWV Oost-Vlaanderen meegenomen worden bij uitvoering van het eerstvolgende structureel onderhoud in deze zone. Lantis en AWV zullen hiervoor afspraken vastleggen.

2. Reflecterende geluidsschermen tussen Krijgsbaan en Pastoor Coplaan

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van reflecterende geluidsschermen aan de noordzijde van de E17 tussen de Krijgsbaan tot voorbij de Pastoor Coplaan. Deze transparante geluidsschermen worden geplaatst onder een helling van 80° en met een relatieve hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17. Dit betekent dat de absolute hoogte van deze geluidsschermen kan variëren langs de op- en afritten. Lantis heeft de verdere uitwerking en uitvoering van dit projectonderdeel reeds opgenomen in de scope van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever', dit projectonderdeel maakt derhalve geen voorwerp uit van de vervolgstudie.

3. Reflecterende geluidsschermen tussen Pastoor Coplaan en Blancefloerlaan

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van reflecterende geluidsschermen aan de noordzijde van de E17. Dit scherm wordt in de berm tussen de E17/R1 en de nieuwe parallelweg voorzien, vanaf de Pastoor Coplaan tot ongeveer 300m voorbij de Blancefloerlaan. Deze transparante geluidsschermen worden geplaatst onder een helling van 80° tot 90° (i.f.v. van het vrije ruimteprofiel op de parallelweg) en met een relatieve hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17/R1.

Lantis heeft de verdere uitwerking en uitvoering van dit projectonderdeel reeds opgenomen in de scope van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever', dit projectonderdeel maakt derhalve geen voorwerp uit van de vervolgstudie.

4. Absorberende geluidsmaatregel tussen Pastoor Coplaan en Antwerpen-West

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een absorberende geluidsmaatregel met een hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17. In deze zone kan omwille van de beperkte bermbreedte tussen E17 en Hoefijzersingel geen volwaardig bermenlandschap gerealiseerd worden (zoals in projectonderdeel 8). De ontwerpkeuze tussen een berm of een scherm, een combinatie van beiden of andere innovatieve oplossingen maakt voorwerp uit van de vervolgstudie. Er wordt gestreefd naar maximale coherentie tussen projectonderdelen 4 en 8, waarbij ook de landschappelijke inpassing van projectonderdeel 4 als specifiek aandachtspunt geldt.

5. Absorberende geluidsmaatregel in het verlengde van geluidsbem 'Galgenweel'

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een absorberende geluidsmaatregel met een hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17/R1 in het verlengde van de geluidsbem 'Galgenweel' (= projectonderdeel 12). De ontwerpkeuze tussen een berm of een scherm, een combinatie van beiden of andere innovatieve oplossingen maakt voorwerp uit van de vervolgstudie. Daarbij dient evenwel rekening gehouden te worden met de beperkte ruimte tussen R1/E17 en de vergunde bufferbekkens en pijlers voor de fly-overs in de verkeerswisselaar Antwerpen-West. Daarnaast dient ook de effectiviteit van deze geluidsmaatregelen met het oog op de vooropgestelde geluidsreductie verder onderzocht te worden.

6. Absorberende geluidsmaatregel tussen Antwerpen-West en geluidsbem 'Het Rot'

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een absorberende geluidsmaatregel met een hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg R1 tussen het geluidsscherm op de fly-over van de verkeerswisselaar Antwerpen-West en de aansluiting op de geluidsbem 'Het Rot' (= projectonderdeel 12). De ontwerpkeuze tussen een berm of een scherm, een combinatie van beiden of andere innovatieve oplossingen maakt voorwerp uit van de vervolgstudie. Daarbij dient evenwel rekening gehouden te worden met de beperkte bermzone tussen R1 en het natuurgebied 'Het Rot' waar naast de geluidsmaatregelen ook het tracé voor het Ringfietspad en de vergunde ecologische verbinding moeten gerealiseerd worden.

7. Absorberende geluidsmaatregel tussen E34/parallelweg en Smoutpot

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een absorberende geluidsmaatregel met een hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E34 over een beperkte lengte tussen de geluidsbermen 'Neerstraat' (projectonderdeel 9) en 'Vlietbos' (projectonderdeel 10). De ontwerpkeuze tussen een berm of een scherm, een combinatie van beide of andere innovatieve oplossingen maakt voorwerp uit van de vervolgstudie. Daarbij dient evenwel rekening gehouden te worden met de beperkte bermbreedte tussen de nieuwe parallelweg langs de E34 en de lokale wegenis Smoutpot in combinatie met de (gescheiden) aanleg van fietssnelweg F41.

8. Geluidsberm 'Burcht' – zuidoostzijde E17 tussen Krijgsbaan en Pastoor Coplaan

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de snelweg E17 tussen de Krijgsbaan en de Pastoor Coplaan. Dit betekent dat de absolute hoogte van deze geluidsberm kan variëren langs de oprit Kruikeke. Ter hoogte van de aansluiting op de nieuwe fietsbrug over de E17 kan een plaatselijke verhoging van de geluidsberm noodzakelijk zijn. Er dient bemerkt dat de vormgeving van de geluidsberm 'Burcht' sterk zal bepaald worden door de grondverwervingen die noodzakelijk zijn om deze geluidsberm te realiseren. De finale projectcontour ligt in deze zone dus nog niet vast. Als basis voor het grondverwervingsdossier wordt tot nader order uitgegaan van volledige verwerving van de door het bermenlandschap (conform referentieontwerp) aangesneden percelen (maximale variant).

9. Geluidsberm 'Neerstraat' – zuidzijde E34 vanaf Smoutpot tem kluifrotonde

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van minimaal 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de E34. Dit betekent dat de absolute hoogte van dit geluidsberm kan variëren langs de oostelijke aanloophelling van/naar de kluifrotonde over de E34. De vrijheidsgraden in het ontwerp van deze geluidsberm zijn beperkt, zo is de hoogte zoals vastgelegd in het referentieontwerp als bindend te beschouwen. Voor de realisatie van deze geluidsberm moet het tracé van de Neerstraat (en de aanwezige riolerings- en nutsvoorzieningen) lokaal verlegd worden. Daarnaast moet ook het bufferbekken voor de afwatering van de snelweg (cfr. de stedenbouwkundige vergunning voorzien in open profiel) ondergronds gebracht worden.

10. Geluidsberm 'Vlietbos' – langs parallelweg E34/R1 tussen Polderstraat en Blancefloerlaan

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van minimaal 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de nieuwe parallelweg langs de E34/R1. Ter hoogte van de aansluiting op de nieuwe fietsbrug over de R1 kan een plaatselijke verhoging van de geluidsberm noodzakelijk zijn. De geluidsberm in de zone mag geen bijkomend ruimtebeslag op het natuurgebied leggen; de huidig vergunde toestand geldt daarbij als referentietoestand.

11. Geluidsberm 'Het Rot' – vanaf Charles De Costerlaan tot aansluiting op projectonderdeel 6

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van minimaal 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de nieuwe parallelweg langs de R1. Ter hoogte van de aansluiting op de nieuwe fietsbrug over de R1 kan een plaatselijke verhoging van de geluidsberm noodzakelijk zijn. De geluidsberm in de zone mag geen bijkomend ruimtebeslag op het natuurgebied leggen; de huidig vergunde toestand geldt daarbij als referentietoestand. Daarnaast dient bemerkt dat deze geluidsberm moet overgaan in de geluidsberm langs de oostelijke zijde van de tunnelmond van de nieuwe Scheldetunnel.

12. Geluidsberm 'Galgenweel' – vanaf Kennedytunnel tot aansluiting op projectonderdeel 5

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van minimaal 8,50m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van R1/E17. Deze hoogte kan variëren in functie van de fietsverbinding die aansluit op deze geluidsberm ter hoogte van de nieuwe parkpassage over R1/E17. Daarnaast dient het ontwerp van deze geluidsberm ook afgestemd te worden op de instandhouding van de nabijgelegen spoorlijn 59 en Kennedytunnel en aanhorige constructies.

13. Geluidsberm 'Burchtseweel' – vanaf Kennedytunnel tot aansluiting op projectonderdeel 4

Dit projectonderdeel betreft de realisatie van een geluidsberm met een relatieve hoogte van minimaal 12,00m ten opzichte van het peil van afwateringsgoot van de R1/E17. Deze hoogte kan variëren in functie van de fietsverbinding die in combinatie met deze geluidsberm wordt aangelegd, in het bijzonder m.b.t. de aansluiting op de nieuwe parkpassage over R1/E17. Deze berm is hoger dan de overige geluidsbermen in het project omdat deze naast een geluidsreductie ook een beperking van de fijn stofhinder aan de school 'De Leerexpert' beoogt. Daarnaast dient het ontwerp van deze geluidsberm ook afgestemd te worden op de instandhouding van de nabijgelegen Kennedytunnel en aanhorige constructies. Tevens moet rekening gehouden worden met de aansluiting op de nieuwe fietsbrug over de Schelde, dit raakvlak wordt eveneens verderop in deze projectdefinitie beschreven.

5 Taakstellend budget

5.1 Algemeen

Bij de beslissing van het politiek stuurcomité omtrent de selectie van de overkappings- en leefbaarheidsprojecten dd. 26 juni 2018 werd een taakstellend budget van 110,5 miljoen euro (prijspeil januari 2018) gereserveerd uit het totale investeringsbudget van 1,25 miljard euro voor de Antwerpse regio. Deze bedragen zijn inclusief BTW en omvatten naast de zuivere bouwkosten ook alle andere kosten (ereloon ontwerpteams en andere studiekosten zoals bijkomende terreinopmetingen, grondmechanisch of archeologisch onderzoek, reservering voor onvoorziene kosten, etc.). Het ereloon van Lantis valt buiten het taakstellend budget van de leefbaarheidsprojecten.

De scope van het Ringpark West zoals goedgekeurd door de stuurgroep Oosterweelverbinding op 5 juli 2019 wordt in zijn totaliteit als een gegarandeerd pakket van maatregelen beschouwd waarvan de definitieve invulling zal vastgelegd worden in de vervolgstudie. Deze scope kan in geen geval beperkt worden louter uit budgettaire overwegingen. De betrokken partijen engageren zich wel om constructief samen te werken aan een kostenefficiënte invulling van de huidige scope, rekening houdend met de ontwerpvrijheden (of de beperking daarvan) zoals vastgelegd in deze projectdefinitie. Daarnaast worden in deze projectdefinitie werkafspraken vastgelegd over de manier waarop het budgettair kader zal worden bewaakt en hoe desgevallend zal worden omgegaan met een eventuele overschrijding van het taakstellend (deel)budget.

Het taakstellend budget voor het Ringpark West werd als volgt verdeeld over de drie geselecteerde leefbaarheidsprojecten:

- Voltooiën fietsnetwerk (28) – 26,5 miljoen euro
- Stille Bermen Zwijndrecht (30) – 48 miljoen euro
- Stille Bermen Linkeroever (31) – 36 miljoen euro

5.2 Herverdeling taakstellende deelbudgetten

De oorspronkelijke budgetverdeling dd. juni 2018 is vastgelegd op basis van de conceptontwerpen die Team West bij de Intendant heeft neergelegd. Zoals hierboven reeds aangehaald zijn er in de loop van het stakeholderoverleg met de stakeholders tussen september 2018 en heden een aantal belangrijke afwijkingen t.o.v. deze conceptontwerpen tot stand gekomen, dewelke tevens hun weerslag hebben op de verdeling van het taakstellend budget over de 3 leefbaarheidsprojecten.

Op basis van de huidige scope voor het Ringpark West (zoals goedgekeurd door de stuurgroep Oosterweelverbinding) worden daarbij volgende relevante aanpassingen vermeld:

a) Tracé fietssnelweg F41 en bermenlandschap noordzijde E34

In het door Team West voorgestelde fietsnetwerk lag het tracé voor de fietssnelweg F41 aan de noordzijde van de E34, in combinatie met een (t.o.v. de stedenbouwkundige vergunning voor de Infrastructuurwerken Linkeroever) verhoogd bermenlandschap. Tijdens het participatieproces is duidelijk geworden dat de functionele inrichting van deze fietssnelweg bovenop een verhoogde geluidsberm een negatieve impact zou hebben op het natuureservaat Blokkersdijk, hetgeen i.k.v. het beschermingsstatuut niet aanvaardbaar werd geacht. Daarom werd beslist om het tracé van de fietssnelweg aan de zuidzijde van de E34 te realiseren en ook de bermen aan de noordzijde van de E34 ongewijzigd te behouden zoals voorzien binnen de stedenbouwkundige vergunning voor de infrastructuurwerken Linkeroever. De geluidsbermen aan de noordzijde van de E34 worden aldus geschrapt uit de scope van het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Linkeroever'; het vrijgekomen investeringsbedrag van 8,5 miljoen euro wordt toegevoegd aan het taakstellend budget voor het leefbaarheidsproject 'Voltoeien fietsnetwerk' om de impact ervan te vergroten met het oog op het verhoogde ambitieniveau en een aantal secundaire/tertiaire doelstellingen die aan dit fietspadproject gekoppeld worden.

b) Bermenlandschap rond de tunnelmond Linkeroever van de nieuwe Scheldetunnel

Door het behoud van de vergunde toestand aan de noordzijde van de E34 vervalt de landschappelijke samenhang met het bermenlandschap aan de westzijde van tunnelmond van de nieuwe Scheldetunnel; dit bermenlandschap werd met akkoord van de ambtelijke begeleidingsgroep geschrapt uit de scope van leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Linkeroever'. Het resterende bermenlandschap zowel aan de westzijde als aan de oostzijde van de tunnelmond wordt daarenboven volledig geïntegreerd in het basisontwerp van de nieuwe Scheldetunnel. Het vrijgekomen investeringsbedrag van 6,7 miljoen euro wordt binnen het taakstellend budget voor het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen' gehouden ter compensatie van de verwachte meerkosten in de resterende delen van het bermenlandschap i.k.v. zettingsbeperkende maatregelen.

c) Alternatief tracé Ringfietspad (bundeling met snelweginfrastructuur)

Tijdens het participatieproces is een alternatief voor het door Team West voorziene Ringfietspadtracé door Het Rot tot stand gekomen. Het vrijgekomen budget door het wegvallen van de gecontextualiseerde inrichting van het oorspronkelijke rechtdoortracé door Het Rot (3,0 miljoen euro) wordt binnen het taakstellend budget voor het leefbaarheidsproject 'Voltooiën fietsnetwerk' gehouden om het alternatieve tracé voor het Ringfietspad (maximaal gebundeld aan de snelweginfrastructuur) te realiseren en de impact van het fietspadproject te vergroten met het oog op het verhoogde ambitieniveau en een aantal secundaire/tertiaire doelstellingen die aan dit fietspadproject gekoppeld worden.

d) Versmalde constructiebreedte parkpassage 'Kennedy' over E17/R1

In het oorspronkelijke conceptplan van Team West was de parkpassage 'Kennedy' voorzien met een constructiebreedte van 100m. In de loop van het participatieproces is deze constructiebreedte bijgesteld tot 60m, hetgeen binnen de schoot van de ambtelijke begeleidingsgroep aanvaardbaar wordt geacht om zowel de functionele fietsverbinding, de recreatieve parkverbinding als de fysiek gescheiden ecologische verbinding van circa 40m over deze nieuwe brug te realiseren. Het vrijgekomen budget volgend uit deze versmalde constructiebreedte (7,4 miljoen euro) wordt binnen het taakstellend budget voor het leefbaarheidsproject 'Voltooiën fietsnetwerk' gehouden en zal aangewend worden om de gecombineerde inrichting van de geplande fietsinfrastructuur en het ecologisch netwerk langs deze infrastructuur te versterken (zowel ecologisch als landschappelijk) en het draagvlak voor dit fietspadproject aldus te vergroten.

Bovenvermelde resulteert in een herschikking van de taakstellende deelbudgetten voor twee resterende leefbaarheidsprojecten dewelke als nieuw uitgangspunt geldt voor het budgettair kader dat doorheen het vervolgproces dient bewaakt te worden bij de integrale realisatie van de scope.

- Voltooiën fietsnetwerk (28) – 35,0 miljoen euro
- Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever (30+31) – 75,5 miljoen euro

5.3 Demarcatie tussen taakstellende deelbudgetten

De taakstellende deelbudgetten van de twee leefbaarheidsprojecten worden afzonderlijk bewaakt. Het projectteam kan in geen geval verdere verschuivingen initiëren zonder voorafgaandelijk akkoord vanuit de stuurgroep (zie ook hoofdstuk 7.2 Organisatie- en overlegstructuur). Deze insteek vraagt om een heldere demarcatie tussen de scope van het leefbaarheidsproject 'Voltooiën fietsnetwerk' enerzijds en de scope van het leefbaarheidsprojecten 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' anderzijds, met name in de zones waar de uitvoering van de fietsinfrastructuur ruimtelijk gekoppeld wordt aan het bermenlandschap (aanleg van fietsinfrastructuur op geluidsbermen, langs geluidsschermen, etc.).

In voorkomend geval is het uitgangspunt dat het taakstellend budget voor het leefbaarheidsproject 'Voltooiën fietsnetwerk' zich beperkt tot de realisatie van de fietsinfrastructuur (fietspaden incl.

fundering, verlichting, afwatering, etc.) en de bouw en inrichting van de nieuwe kunstwerken (brugdekken, landhoofden incl. fundering, vlotplaten) die als projectonderdeel binnen dit leefbaarheidsproject gedefinieerd zijn. In geval van onduidelijkheid zullen de Intendant en/of Lantis deze demarcatie geval per geval verder verfijnen.

Deze demarcatie moet doorgetrokken worden in het ontwerp en de aanhorige kostenramingen. Hiertoe wordt de methodiek van system engineering toegepast, waarbij de Work Breakdown Structure (objectenboom) dusdanig zal verfijnd worden zodat de demarcatie tussen de taakstellende deelbudgetten inzichtelijk en beheersbaar wordt.

Dezelfde benadering geldt voor de raakvlakken met andere projecten die verderop in deze projectdefinitie beschreven worden (zie hoofdstuk X). Ingeval van onduidelijkheid zullen de Intendant en/of Lantis deze demarcatie geval per geval verder verfijnen.

5.4 Ramingsmethodiek SSK

Alle ramingen die Lantis heeft opgemaakt in kader van de leefbaarheidsprojecten Linkeroever, en bij uitbreiding van alle andere onderdelen van het Oosterweelproject, zijn opgemaakt volgens de internationaal erkende 'Standaard Systematiek Kostenramingen', kortweg 'SSK'. De ramingen die Lantis heeft opgemaakt op basis van de huidige stand van zaken van het referentieontwerp worden in bijlage bij het studiebestek gevoegd en gelden als uitgangspunt voor de vervolgstudie (= actueel budgettair kader per leefbaarheidsproject).

Het beheer van het taakstellend budget, t.t.z. de dagdagelijkse bewaking van het taakstellend budget en het afwegen van ontwerpvoorstellen, is een taak die Lantis en de Intendant in eerste lijn vanuit het projectteam zullen opnemen. Voor elk uitgewerkt ontwerpvoorstel zal Lantis een ontwerpraming volgens SSK-methodiek opmaken. Lantis zal elke raming, door haar onafhankelijke ramingsdeskundigen, auditen en indien nodig laten bijsturen. Hun advies en aanbevelingen zijn bindend. Het projectteam dient deze raming formeel goed te keuren alvorens een leefbaarheidsproject naar een volgende fase (bv. van voorontwerp naar detailontwerp) gaat.

Lantis volgt de budgetten voor de hoofdwerken 'Infrastructuurwerken Linkeroever' en het Ringpark West gescheiden op. Lantis betaalt geen BTW voor de hoofdwerken maar wel voor hun deel van de leefbaarheidsprojecten (en overkappingen).

Wanneer er budget van de hoofdwerken naar de leefbaarheidsprojecten verschuift (bijv. groenaanleg die oorspronkelijk was voorzien), dan dient rekening te worden gehouden dat dit bedrag voor de leefbaarheidsprojecten inclusief BTW wordt.

De taakstellende deelbudgetten voor de leefbaarheidsprojecten 'Voltooien fietsnetwerk' en 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' bedragen respectievelijk 35 en 75,5 miljoen euro, incl. BTW. Conform de SSK worden kostenramingen opgebouwd vanuit de directe bouwkosten, meerbepaald manuren, materieel, materiaal, etc. waarvan de hoeveelheden en eenheidsprijzen traceerbaar zijn. Daarnaast omvat het taakstellend budget ook nog de 'nader te detailleren directe bouwkosten' (kosten waarvan hoeveelheden niet traceerbaar zijn) en de 'indirecte bouwkosten' (algemene bv. onkosten, winst, engineering, risicoreserveringen, procesvoering, communicatie, etc.).

De nader te detailleren directe bouwkosten en indirecte bouwkosten, alsook de BTW, worden als een ophoogfactor op de direct benoemde bouwkosten uitgedrukt. Deze ophoogfactor wordt in huidige conceptfase door de onafhankelijke ramingsdeskundigen van Lantis vastgelegd op 2,19. Hun advies en aanbevelingen zijn bindend; de ophoogfactor kan m.a.w. enkel op aangeven van de onafhankelijke ramingsdeskundigen bijgesteld worden en kan niet ter discussie gesteld worden door andere betrokken partijen.

Tot slot dient uitdrukkelijk te worden vermeld dat alle kosten voor de realisatie van de noodzakelijke grondverwervingen in kader van het 'Bermenlandschap Burcht' (projectonderdeel 8 uit de scope van het Leefbaarheidsproject 'Stille bermen Zwijndrecht en Linkeroever') eveneens binnen het taakstellend deelbudget voor dit leefbaarheidsproject vallen. Deze grondverwervingen worden als afzonderlijk projectonderdeel opgenomen in de projectraming; er wordt een bedrag van 2,5 miljoen euro voor gereserveerd.

5.5 Value engineering

Lantis heeft op basis van het huidige referentieontwerp een kostenraming (conform SSK) opgemaakt. Daarbij dienden een aantal aannames gemaakt te worden, daar de huidige detailgraad van het referentieontwerp voor het Ringpark West nog niet toe laat alle directe bouwkosten exact te begroten. Bij deze aannames wordt telkens uitgegaan van een worst case scenario. Het cumulatieve effect van deze worst case scenario maakt dat de kostenraming op heden het taakstellend budget overschrijdt. Op basis van de kostenraming dd. augustus 2019:

- Voltooien fietsnetwerk (28)
 - Taakstellend budget: 35,0 miljoen euro
 - Geraamde totaalcost: 36,2 miljoen euro (+3%)
- Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever (30+31)
 - Taakstellend budget: 75,5 miljoen euro
 - Geraamde totaalcost: 88,4 miljoen euro (+17%)

Met name voor het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' is de overschrijding van het taakstellend budget significant. Daarbij dient geduid dat het onwaarschijnlijk is dat de cumul van worst case scenario's zich zal voordoen in het uiteindelijke uitvoeringsontwerp. Bij het streven naar een kostenefficiënte invulling van de scope voor het Ringpark West kan nooit louter de kostprijs in overweging genomen, ook alle andere randvoorwaarden dienen te worden afgetoetst (bv. impact op natuurwaarde, landschappelijke kwaliteit, etc). Elke ontwerpbeslissing zal daarbij onderbouwd moeten worden door een raming (conform SSK) teneinde de impact op het taakstellend deelbudget te kunnen afwegen. Het wordt haalbaar geacht om met het uiteindelijk uitvoeringsontwerp binnen het taakstellend (deel)budget te landen. Er zijn voldoende vrijheidsgraden, opportuniteiten en ontwerpmatige/uitvoeringstechnische optimalisatiemogelijkheden om deze doelstelling te bewerkstelligen. Daarnaast is ook een risicoreservering inbegrepen in het taakstellend budget om alnog eventuele budgettaire tegenvallers te ondervangen.

5.6 Ereloon vervolgstudie

Zoals hierboven vermeld zijn de kosten voor engineering, procesvoering en communicatie inbegrepen in het taakstellende budget voor de leefbaarheidsprojecten. Voor de projectonderdelen van de leefbaarheidsprojecten die deel uitmaken van voorliggende projectdefinitie voor de vervolgstudie én die door Lantis worden uitgewerkt, zal het betrokken ereloon buiten de scope en het taakstellend budget van de leefbaarheidsprojecten worden gehouden. Het ereloon van de vervolgstudie dat binnen het taakstellend budget valt is louter voorzien voor de taken van de opdrachtnemer (ontwerpteam uit het raamcontract 'ontwerpen over de ring').

Lantis zal optreden als trekker voor de vervolgstudie waarbij het intensieve ondersteuning verwacht vanuit een nog aan te stellen ontwerpteam uit de minicompetitie van de Intendant. Omdat deze ondersteuning vooral moet zorgen voor extra creativiteit, capaciteit en flexibiliteit (eerder dan de invulling van een concreet en afgelijnd takenpakket) in de vervolgstudie wordt een opdracht op basis van regietarieven voorgesteld.

Lantis zal de administratieve en technische bepalingen voor de ondersteunde opdracht verder vastleggen in het studiebestek voor de bijkomende opdracht.

6 Tijds kader vervolgstudie

Het tijds kader voor het Ringpark West, in het bijzonder voor de vervolgstudie in aanloop naar één of meerdere omgevingsvergunningsaanvragen en/of aanbestedingsdossier, wordt sterk bepaald door de uitvoeringsplanning die het aannemersconsortium Rinkoniën heeft opgesteld voor de realisatie van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. Aan de realisatie van alle deelprojecten van het Ringpark West wordt als randvoorwaarde gesteld dat zij in geen geval mag leiden tot onaanvaardbare inefficiëntie/vertraging in de uitvoering van dit infrastructuurproject. De realisatie van de leefbaarheidsprojecten worden, indien mogelijk, gelijktijdig of ten laatste aansluitend aan de infrastructuurwerken Linkeroever uitgevoerd. Daarnaast dient gesteld dat Lantis zich ten overstaan van de gemeente Zwijndrecht heeft geëngageerd om alle projectonderdelen van het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht' op te leveren uiterlijk gelijktijdig met de oplevering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

Vanuit de optiek dat de uitvoeringsplanning voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' niet verstoord mag worden door de uitvoering van het Ringpark West, kan op basis van de vigerende uitvoeringsplanning gesteld worden dat een aantal projectonderdelen van het Ringpark West (die deel uitmaken van de projectdefinitie voor de vervolgopdracht) ten vroegste uitgevoerd kunnen worden na het zomerverlof van 2022, wanneer de eerste werfzones in de projectzone van Rinkoniën (voornamelijk langs E17 en E34) vrijgegeven worden. Om deze werken zo snel mogelijk te kunnen starten, moeten alle vergunningsplichtige projectonderdelen van het Ringpark West vervat zitten in één of meerdere omgevingsvergunningsaanvragen die uiterlijk in januari 2022 worden ingediend. Rekening houdend met een termijn van 6 maanden voor opmaak van de omgevingsvergunningsaanvraag voorafgaand aan de indiening en 7 maanden voor het doorlopen van de procedure wordt de deadline voor finale oplevering van het detailontwerp (DO) vastgelegd op juli 2021. Na deze datum zijn geen aanpassingen aan het detailontwerp meer mogelijk en zal de studie zich hoofdzakelijk richten op het validatieproces voor de technische uitvoeringsdocumenten en de voorbereiding van de vergunnings- en aanbestedingsprocedures.

Bovenvermeld tijdspad is indicatief. Het projectteam zal onderzoeken of/welke projectonderdelen (al dan niet vergunningsplichtig) vervroegd tot uitvoering gebracht worden en zal desgevallend zijn vergunningenstrategie hierop aanpassen, telkens in overleg met het Departement Omgeving.

Belangrijke noot: sommige projectonderdelen van het Ringpark West zijn onlosmakelijk gekoppeld aan objecten van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' en impliceren een afwijking op de uitvoering ervan. Voor deze (niet vergunningsplichtige) projectonderdelen zal Lantis een vervroegde deadline voor oplevering van het technisch dossier opnemen in de planning van de vervolgstudie.

Hierna wordt een indicatieve planning voor het verloop van de plaatsingsprocedure voor de ondersteunende opdracht voor de ontwerpteams van de Intendant weergegeven. Lantis acht zich evenwel op generlei wijze gebonden door deze planning, dewelke bijgestuurd kan worden op basis van wijzigende inzichten. De vermelde termijnen kunnen slechts als streeftermijnen worden beschouwd.

De planning van de plaatsingsprocedure is indicatief samengevat als volgt:

Fase	Activiteit	Indicatieve planning
Gunningsfase	Uitnodiging gunningsfase en verzending Opdrachtdocumenten	18 oktober 2019
	Informatiemoment (optioneel)	25 oktober 2019
	Schriftelijke vragen	30 oktober 2019
	Antwoorden	6 november 2019
	Indiening eerste Offertes	12 november 2019
	Beoordeling van de Offertes	19 november 2019
	Gunningsbeslissing	22 november 2019

Op basis van bovenstaande planning voor de plaatsingsprocedure bij deze ondersteunende opdracht voor de ontwerpteam wordt de aanvang van ervan voorzien in december 2020. Het einde van de werkzaamheden (= validatie/verificatie van het programma van eisen en oplevering van finaal detailontwerp voor start opmaak OVA) wordt gepland in juli 2021.

De opdracht van de opdrachtnemer stopt evenwel niet in juli 2021. Na juli 2021 zal de opdrachtnemer ondersteuning bieden bij de opmaak van één of meerdere aanbestedingsdossiers (technisch gedeelte) voor alle onderdelen van het Ringpark West, dat klaar moet zijn in januari 2022 (= start aanbestedingsprocedure). In die periode zal de opdrachtnemer tevens ondersteuning bieden bij de opmaak van de omgevingsvergunningaanvraag.

De opdrachtnemer zal tevens instaan voor ondersteuning tijdens de werfopvolging bij de uitvoering van het Ringpark West. In die zin moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat het Ringpark West in verschillende deelprojecten zal aanbesteed en uitgevoerd worden. Daarbij ontstaat mogelijk een tijdssprong. Het einde van de opdracht van de opdrachtnemer kan op heden dus nog niet eenduidig vastgelegd worden. Om te anticiperen op een mogelijke tijdssprong (en stilstand in de opdracht) wordt aangenomen dat de voorlopige oplevering van de laatste onderdelen van het Ringpark West, en daaraan gekoppeld het einde van de opdracht voor de opdrachtnemer, uiterlijk in december 2026 zal plaatsvinden.

7 Opgave vervolgstudie

7.1 Algemeen

Hierna wordt de opgave voor de vervolgstudie in kader van het Ringpark West op hoofdlijnen omschreven. In deze vervolgstudie zal Lantis optreden als trekker en zal één van de ontwerpteams ondersteuning bieden. Voor de verdeling van het volledige takenpakket van A tot Z wordt een verdeelsleutel van 65/35 (Lantis/opdrachtnemer) aangehouden.

Een meer gedetailleerde omschrijving van de ondersteunende opdracht van de ontwerpteams wordt opgenomen in een afzonderlijk studiebestek. Daarbij wordt er uitdrukkelijk op gewezen dat deze opdracht een vervolgoopdracht is op de eerdere studieopdracht van de Intendant ('Ontwerpen over de Ring', bestek nr. JD/A/015399). In deze initiële raamovereenkomst is voorzien dat latere bestellingen, zoals de vervolgstudie voor het Ringpark West, middels een minicompetitie kunnen toegewezen worden aan één van de geselecteerde deelnemers van de raamovereenkomst. Dit heeft dan ook tot gevolg dat het mogelijk is dat een inschrijver aan de raamovereenkomst die niet in stond voor de eerste ontwerpfase van het segment 'West', toch zal kunnen instaan voor de realisatie van de vervolgstudie voor het Ringpark West.

Het Vlaams Gewest treedt daarbij op als opdrachtcentrale in de zin van artikel 2, 4° van de Wet Overheidsopdrachten ten behoeve van het Agentschap Wegen en Verkeer, Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, de Werkvennootschap nv, de NV Beheersmaatschappij Antwerpen mobiel (nu opererend onder de naam Lantis), de provincie Antwerpen, de stad Antwerpen (met inbegrip van haar verzelfstandigde bedrijven), de gemeente Zwijndrecht (met inbegrip van haar verzelfstandigde bedrijven) die desgevallend bestellingen kunnen plaatsen in het kader van de raamovereenkomst (zonder daartoe verplicht te zijn). Deze werkwijze voor toewijzing van de vervolgstudie impliceert dat de oorspronkelijke gunningscriteria ongewijzigd overgenomen moeten worden uit het initiële studiebestek 'Ontwerp over de Ring'. De gunningscriteria zijn, samen met het hen toegekende gewicht:

- criterium 1: ruimtelijke visie / lezing van de opgave (40 op 100 punten)
- criterium 2: plan van aanpak / methodologie (25 op 100 punten)
- criterium 3: prijs (35 op 100 punten)

De opdracht tot ondersteuning van de vervolgstudie betreft een zeer complexe en grootschalige opdracht met een verregaande reikwijdte waarbij de precieze diensten die zullen moeten geleverd worden thans nog niet volledig bepaald kunnen worden. Om die reden wordt geopteerd voor een opdracht in regie.

7.2 Beoordelingscommissie

Voor het beoordelen van de offertes wordt een beoordelingscommissie samengesteld waarin alle leden van de stuurgroep 'Leefbaarheidsprojecten Linkeroever' vertegenwoordigd worden:

- De intendant (tevens voorzitter)
- 1 vertegenwoordiger van de stad Antwerpen
- 1 vertegenwoordiger van de gemeente Zwijndrecht
- 1 vertegenwoordiger van Lantis
- 1 vertegenwoordiger van AWV

In geval van afwezigheid kunnen de leden van de beoordelingscommissie een schriftelijk advies uitbrengen overmaken aan de voorzitter. Zij kunnen echter geen schriftelijke stem uitbrengen, en ook niet op afstand stemmen. Ze mogen wel vertegenwoordigd zijn door een medewerker, maar die volgt alleen de debatten als observator. Daarnaast zal een waarnemer van MOW aanwezig zijn.

De beoordelingscommissie kan op vraag van de voorzitter ook geadviseerd worden door volgende instanties:

- Stad Antwerpen en AG Vespa, de gemeente Zwijndrecht, Lantis, AWV, departement Omgeving, MOW, Routeplan, ANB;
- De projectleiders van de specifieke opdrachten vanuit administraties;
- Burgerbewegingen, belangenverenigingen.

Met deze samenstelling geven we plaats aan een advies van alle stakeholders, indien dit advies als relevant en/of onderscheidend bij de beoordeling van de offertes wordt beschouwd. Op deze manier moet de beoordelingscommissie in staat zijn op basis van de dossiers en adviezen tot een geïntegreerd besluit te komen. Om alle juridische risico's te vermijden, zullen zowel de leden van de begeleidingscommissie als adviseurs een vertrouwelijkheidsclausule ondertekenen.

7.3 Organisatie- en overlegstructuur

7.3.1 Inleiding

Naast de standaardprocedures die elk ontwerp moet doorlopen binnen de stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht en Vlaanderen, maakt dit project ook deel uit van het proces 'over de ring'. In tegenstelling tot de eerste gegarandeerde opdracht binnen het raamcontract is de totale planning nu minder strak geregisseerd en zullen de opdrachten meer uiteenlopen qua timing. Toch wordt er gezocht naar een vast kader van 'werkbanken' en 'projectteams', naast een meer flexibele bilaterale afstemming met stakeholders en de intendant.

De belangrijkste taken van het team van de intendant zijn de volgende:

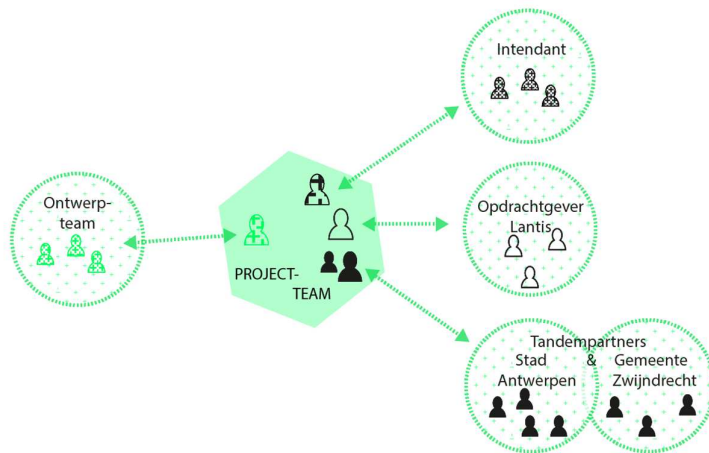
- Kwaliteitsborging: bewaken van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van alle projecten in de ringzone voor openbaar domein en infrastructuur.
- Kanaliseren van het co-creatief proces: organisatie van werkbanken en inhoudelijk voorbereiden publieksmomenten.

- Afstemming en coördinatie van de verschillende leefbaarheidsprojecten en van de verschillende administraties en stakeholders met het oog op kwaliteit, planning en budget.

De intendant is dus een soort ‘bouwmeester’ van de ringzone. Om deze rol waar te maken werd onderstaande organisatiestructuur opgezet.

7.3.2 Projectteam

De projectleiders van Lantis (als opdrachtgever), de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht (als partner) en team Intendant vormen samen met de opdrachtnemer “het projectteam”, en zullen onderling afspraken maken over werk-, terugkoppel- en begeleidingsmomenten. De verantwoordelijkheid voor organisatie hiervan komt bij de projectleider van de opdrachtgever Lantis te liggen. Idealiter vindt het projectteam ongeveer elke maand plaats. In de startfase van de opdracht kan dit ook tweewekelijks zijn.



Figuur 4 - Samenstelling projectteam Ringpark West

Het projectteam gaat over planning, risico's, issues, budget, ontwerp ... voor zover deze binnen de door de stuurgroep Oosterweelverbinding vastgelegde kaders blijven en bepaalt de inhoudelijke richting waarin de vervolgstudie verder gaat - rekening houdend met de input uit werkbanken en ander overleg. Ook ontwerpend onderhandelen over de projectonderdelen van het Ringpark West die impact hebben op de scope en de uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' gebeurt binnen het projectteam.

Projectgebonden overleg zoals bilateraal overleg, thematische werkgroepen,... wordt door Lantis georganiseerd in overleg met het projectteam. In het voortraject tussen de selectie van projecten en de huidige projectdefinitie werd gerekend op een frequentie van 2 thematische werkgroepen per maand.

De projectleiders van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht vormen de link met de verschillende afdelingen van de administraties: hij of zij kan de ontwerpteams in contact brengen met de juiste mensen binnen de administraties, of zelf bepaalde vragen vanuit de diensten

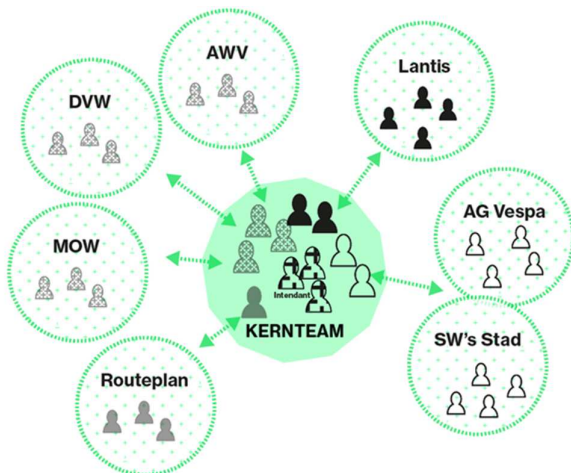
doorgeven. De projectleider van Lantis zal op gelijkaardige manier een link vormen naar de mensen van Lantis en het contact vormen met de aannemer van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever', zijnde het consortium Rinkoniën. Het is de opdrachtnemer in geen geval toegestaan om buiten de projectleider van Lantis om contact op te nemen met Rinkoniën.

Omwille van de gedeelde opgave in de vervolgstudie voor Ringpark West wordt verwacht dat er intensiever samengewerkt zal worden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer dan gewoonlijk. Daarom wordt een geïntegreerd ontwerpteam voorgesteld.

7.3.3 Kernteam Over de Ring

Het kernteam Over De Ring komt tweewekelijks samen en zorgt voor concrete afstemming tussen projecten en studies onderling en administraties onderling. In het kernteam zijn de verschillende betrokken administraties en Lantis vertegenwoordigd:

- Stad en AG Vespa
- Lantis (programmamanagers LO en RO)
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- De Vlaamse Waterweg (DVW)
- Departement Omgeving
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Team intendant



Figuur 5 - Samenstelling kernteam 'Over De Ring'

De hoofdtaken van het kernteam zijn procesmatig:

- De voortgang van het geheel van leefbaarheidsprojecten bewaken, afstemmen.
- Eventuele tegenstrijdigheden tussen leefbaarheidsprojecten en -studies onderling of tussen leefbaarheidsprojecten en -studies en het beleid of het grotere geheel opsporen en beslissen hoe deze op te lossen.

- Externe en overkoepelende risico's en kansen voor de leefbaarheidsprojecten tijdig detecteren en oplossen.
- Voorbereiden van de werkbanken.
- Samenbrengen van conclusies van de werkbanken en advies aan de overheden (escalatieniveaus) voorbereiden.
- Afstemmen van de noodzakelijke procedures vanuit stad, gewest...
- Het praktisch organiseren van de samenwerking.

Het ontwerpteam heeft geen plaats binnen het kernteam Over De Ring. Afstemming en opvolging van de projecten gebeurt hier via de projectleiders en team intendant.

7.3.4 Werkbanken Over de Ring

Het begrip 'werkbank' werd in het leven geroepen met het Toekomstverbond van maart 2017. De werkbank verwerkelijk het concept van een 'werkgemeenschap' waarin experts, administraties en burgers samenwerken. Een werkbank is dus een samenwerkingsinstrument met elk van deze groepen.

De grote verschillen met het kernteam zijn de ruimere samenstelling (burgers en burgerbewegingen, externe experts alsook andere administraties) en de meer inhoudelijke aanpak (i.t.t. procesmatige).

Het team van de intendant zal deze werkbanken organiseren en de agenda bepalen. De ontwerpteam zullen hier wel input voor moeten leveren. De werkbank leefbaarheidsprojecten heeft twee functies: informatiedoorstroming (wat is er gebeurd, hoe evolueren projecten), en ophalen van input/ kritiek/commentaar over de projecten en processen.

Deze vindt 6 tot 8 keer per jaar plaats. De formats kunnen wijzigen, zolang de kerntaken van de werkbank – informatiedoorstroming en het ophalen van de kritieke input tijdens het proces - gegarandeerd blijven.

Er zijn twee types werkbanken:

- De werkbank als klankbord: een grote groep stakeholders krijgt een presentatie van de stand van zaken van een projectcluster en geeft hier input op. We blijven dit de werkbank noemen.
- De specifieke werksessies: een kleinere specifieke groep reflecteert en werkt op een specifiek thema, doet eventueel huiswerk en koppelt terug.

Op de klankbordgroep werkbank zal niet elk project elke keer gepresenteerd worden. We rekenen op een bijdrage en aanwezigheid van de teams op maximaal 5 van deze werkbanken per jaar.

7.3.5 Besluitvorming

De besluitvormingsprocedure en hogere overlegstructuren zullen in een latere fase verder uitgewerkt worden. Bovenstaande overlegorganen (projectteam, kernteam en werkbank) kunnen geen beslissingen nemen, zij werken enkel beleidsvoorbereidend en adviserend.

In kader van het Ringpark West zal een specifieke stuurgroep opgericht worden waarbij de Intendant zal optreden als voorzitter. Naast een afvaardiging van Lantis zullen ook de politieke niveaus binnen de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht in deze stuurgroep vertegenwoordigd worden.

De intendant zal als voorzitter van de stuurgroep steeds een gecoördineerd advies formuleren naar de hogere organen toe, ook wanneer de stakeholders het onderling niet eens zijn. Vanuit de stuurgroep kan een advies geformuleerd worden aan het Politiek Stuurcomité voor Vlaanderen en het College van Burgemeester en Schepenen voor de stad Antwerpen en/of de gemeente Zwijndrecht, afhankelijk van de relevantie per onderwerp. Enkel de politieke niveaus kunnen finale beslissingen nemen.

In principe moeten de ontwerpteams niet aanwezig zijn bij overlegorganen zoals de stuurgroep, een taskforce of coördinatieteam, maar minimaal 1x per jaar of bij afronding van een fase kan een toelichting of presentatie van het ontwerpteam gevraagd worden.

7.3.6 Bredere aanpak

Deelname aan en organisatie van grotere events en participatiemomenten wordt beschreven in de nota communicatie en participatie, dewelke aan het studiebestek van de vervolgstudie zal worden toegevoegd. Het plan van aanpak van de ontwerpteams moet naast die beschrijving ook rekening houden met bovenstaande organisatie.

7.4 Ontwerppogave vervolgstudie

7.4.1 Mate van inzet

De ontwerppogave vraagt vier types van inzet, dewelke verdeeld/gedeeld worden onder/door Lantis en de opdrachtnemer.

(1) Volledige studieopdracht van A tot Z: de vervolgstudie voor “het Ringpark West” betreft een opdracht van ontwerp tot en met uitvoering van de geplande infrastructuur / het landschap binnen de projectcontour. De studieopdracht vertrekt van het voorliggend referentieontwerp en loopt tot en met definitieve oplevering van de werken.

- Niet alle projectonderdelen van het Ringpark West zullen binnen de lopende uitvoering van het project ‘Infrastructuurwerken Linkeroever’ gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor ontstaat binnen deze studieopdracht een tijdssprong tussen het uitwerken van het ontwerp en de uitvoering ervan. De opdrachtnemer dient hiermee rekening te houden (zie ook hoofdstuk 6).
- Wel zal tijdens de ontwerpfasen voorafgaand aan de tijdssprong gezocht worden naar deelprojecten die op korte termijn, onafhankelijk van het project Infrastructuurwerken Linkeroever, kunnen worden uitgevoerd, waarbij deze tijdssprong zich dan ook niet aandient. Het is echter nog onzeker of dergelijke korte termijn deelprojecten gedefinieerd kunnen worden.

(2) Uitvoeringsgebonden ontwerpen: de vervolgstudie voor het Ringpark West wordt gekenmerkt door de interactie van een aantal projectonderdelen met het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' en de lopende uitvoering ervan. Daarbij wordt als uitgangspunt aangenomen dat het ontwerp en de uitvoering van het Ringpark West geen onaanvaardbare verstoring/inefficiëntie mag veroorzaken in de uitvoering van het infrastructuurproject, zowel uitvoeringstechnisch als op het vlak van uitvoeringsplanning- en fasering. De opdrachtnemer wordt aldus verondersteld om hiermee rekening te houden bij het uitwerken van ontwerpvoorstellen en moet er zich bewust van zijn dat deze interactie mogelijk een beperkend effect heeft op de ontwerprijheid en op de prioritering in zijn opdracht.

Lantis zal op objectniveau van het infrastructuurproject een 'point of no return' definiëren, waarbij dit tijdstip zijn aanpassingen vanuit het Ringpark West aan het (uitvoerings)ontwerp niet langer bespreekbaar daar deze een niet te verantwoorden verstoring van de uitvoering van het infrastructuurproject zouden veroorzaken. Voorbij het 'point of no return' zal het ontwerp voor het Ringpark West derhalve aangepast moeten worden aan de vergunde toestand van het infrastructuurproject.

De opdrachtnemer kan op basis van ontwerp schetsen en visualisaties, vragen of voorstellen tot aanpassingen en wijzigingen aan de scope van dit infrastructuurproject voorleggen en dit binnen de marges en vrijheidsgraden die Lantis daarvoor aangeeft. Deze ontwerpvoorstellen moeten uiteraard invulling geven aan de in deze projectdefinitie geformuleerde onderzoeksvragen en voldoen aan alle vigerende eisen en richtlijnen. Alle ontwerpvoorstellen van de opdrachtnemer zullen in eerste lijn behandeld worden binnen het projectteam. Ontwerpvoorstellen voor projectonderdelen met impact op het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' zullen na akkoord van het projectteam ter goedkeuring worden voorgelegd aan de studiedienst van Lantis, waar finaal zal geoordeeld worden of deze ontwerpvoorstellen (uitvoeringstechnisch en qua uitvoeringsplanning- en fasering) verenigbaar zijn met de lopende uitvoering van het infrastructuurproject. De technische beoordeling van de ontwerpvoorstellen door Lantis is bindend.

(3) Afstemming en wisselwerking: met parallel lopende studies, onderzoeken en uitvoeringen, door voldoende overleg en interactie met de opdrachtgevers en opdrachtnemers van deze parallele studies en/of projecten (niet limitatief):

- Project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' (opdrachtgever Lantis);
- Project 'Scheldetunnel' (opdrachtgever Lantis);
- Project 'Herinrichting Pastoor Coplaan' (opdrachtgever Lantis);
- Ringstudie water/energie naar keuzes op systeemniveau en naar concrete eisen op gebiedsniveau (opdrachtgever Stad Antwerpen, en binnen het 'over de ring'-traject);
- Deelproject grondverwervingen in functie van het bermenlandschap Burcht;
- Studie inrichtingsplan 'Groenpool Linkeroever' (opdrachtgever Agentschap Natuur en Bos);
- Ringproject Scheldebrug (opdrachtgever De Vlaamse Waterweg, in samenwerking met de stad Antwerpen en binnen het 'over de ring'-traject);

(4) Reflectie:

- Op stedenbouwkundig vlak tav het conceptontwerp en de studie(s) voor de zones van bijkomende vastgoedontwikkeling, ifv aanbevelingen en richtlijnen voor een eventueel toekomstig op te maken RUP en/of stadsontwerp en aan de toekomstige architecten van deze ontwikkelingen, gelegen buiten de projectcontour maar in de invloedssfeer.
- Op vlak van beheer van toekomstige infrastructuren en landschappen binnen de projectcontour in functie van aanbevelingen voor en aan de latere beheerders en in voorbereiding van één of meerdere beheersovereenkomsten.
- Op vlak van minder hinder met betrekking tot uitvoering van het Ringpark West. De opdrachtnemer wordt gevraagd om na te denken over maatregelen die de maatschappelijke hinder als gevolg van de uitvoering van het Ringpark West kunnen beperken. Daarbij wordt bijvoorbeeld gewezen op de aanzienlijke impact van de grondtransporten over het wegennet voor de aanleg van het bermenlandschap.
- Met betrekking tot de risicobeheersing. Hoewel de risicobeheersing een kerntaak van de opdrachtgever is (ondersteunde rol voor de opdrachtnemer) wordt van de opdrachtnemer weldegelijk bewustzijn, inzicht en reflectie op het vlak van risicomanagement verondersteld.

7.4.2 Noodzakelijke expertises

De opgave vraagt vijf expertises dewelke hieronder op hoofdlijnen beschouwd worden. Een meer gedetailleerde omschrijving van de expertises, dewelke de opdrachtnemer minimaal in zijn ontwerpteam dient te integreren, wordt opgenomen in het studiebestek voor de vervolgoopdracht in kader van het Ringpark West.

(1) Infrastructuurontwerp van A tot Z - ontwerp en uitvoering volgens BIM: de opdracht omvat het ontwerp A tot Z van alle projectonderdelen die deel uitmaken van de projectdefinitie voor de vervolgstudie. Daarbij wordt het noodzakelijk geacht dat het projectteam minimaal volgende expertises samen brengt: projectmanagement, procesvoering, civiele techniek (geotechniek en ontwerp nieuwe kunstwerken), geluidsmodellering, landschapsontwerp, BIM-modellering/3D-tekenaar en een deskundige fauna en flora. De opdrachtnemer zal bij opmaak van zijn offerte gevraagd worden om een aantal van deze expertises in te vullen en de opdracht te screenen op eventueel bijkomende expertises die hij noodzakelijk acht. De aan te leveren expertise zal aantoonbaar gemaakt moeten worden door het aanleveren van de CV's van de voorgestelde experten en hun mate van inzet/beschikbaarheid met betrekking tot deze opdracht. Met het oog op de toetsing van ontwerpvoorstellen op het vlak van geluid wordt erop gewezen dat de finale modellering zal gebeuren binnen het raamcontract dat MOW zal afsluiten voor de volledige Ringzone.

(2) System Engineering: de beheersing van de vele raakvlakken, in het bijzonder deze met de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever', vereist een methodologische aanpak van de opdracht waarbij het ontwerpteam zich laat leiden door de principes die in de norm ISO 15288 "Systems engineering – System Life Cycle processes", ISO 21500 "Guidance on project management" en ISO 9001 "Quality management systems" zijn vervat. Lantis zal in samenwerking

met de opdrachtnemer een programma van eisen opstellen dat aan een voldoende verfijnd objectniveau wordt gekoppeld. Daarbij wordt verplicht gebruik gemaakt van het platform Relatics dat door Lantis zal ingericht worden. .

(3) Cost Management volgens SSK: hoewel het cost management een kerntaak is van Lantis (en bij uitbreiding van het kernteam 'Over De Ring') wordt van de opdrachtnemer verwacht dat al zijn ontwerpvoorstellen passend kaderen binnen het taakstellend (deel)budget voor het Ringpark West. Dit iteratief proces van value engineering waarbij voor elke ontwerpoplossing of aanpassing daarvan een kostenraming conform SSK wordt voorgelegd aan het projectteam dient ondersteund te worden door opdrachtnemer tot aan de oplevering van de werken.

(4) Stakeholdermanagement – communicatie en participatie: De vereisten voor communicatie en participatie worden in een aparte bijlage bij het studiebestek gevoegd.

(5) Geïntegreerd ontwerp, Landschap en Ecologie: hoewel het project voornamelijk infrastructuureel lijkt te zijn, is een geïntegreerd ontwerp noodzakelijk waarbij zowel de fietspaden als geluidsschermen en -bermen landschappelijk ingebed dienen te zijn en er gezocht wordt naar ecologische verbindingen met meerwaarde. Gezien de opeenvolging van groene ruimtes, waaronder ook beschermde landschappen, dient het projectteam voldoende sterk te staan op vlak van zowel landschapsontworp als ecologische expertise, in combinatie met een algemeen ruimtelijk inzicht.

7.4.3 Gefaseerde uitvoering

De vervolgstudie met betrekking tot het Ringpark West verloopt in vier fasen.

(1) In de eerste zeer intense ontwerpfasen wordt in eerste instantie het referentieontwerp verder uitgewerkt tot een **gecoördineerd voorontwerp (GVO)** waarvan het detailniveau dusdanig moet zijn dat alle raakvlakken tussen bestaande en geplande infrastructuur (zowel van project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' als van het Ringpark West) binnen en op de rand van de projectcontour op objectniveau kunnen geïnventariseerd worden. De fase GVO wordt tevens gekenmerkt door intensief overleg met de stakeholders. Het moet de bedoeling zijn om in deze fase tot gedragen ontwerpoplossingen te komen voor de onderzoeksvragen die in deze projectdefinitie worden opgenomen. Daarnaast zullen in de fase GVO alle noodzakelijke stappen geïnventariseerd worden om tot een vergunbaar project te komen (bv. projectvergadering); op basis van dit processchema worden alle processtappen (bv. projectstuurgroep, MER-screening, opstart proevenprogramma, coördinatie nutsleidingen) geïnitieerd.

(2) Wanneer het GVO en de aanhorige raming wordt aanvaard op het niveau van het projectteam 'Over De Ring' en de stuurgroep kan de studie overgaan naar de tweede fase van de vervolgstudie, het **definitief ontwerp (DO)**. In deze fase wordt het voorontwerp verder uitgewerkt tot een volledig uitgewerkt technisch dossier dat alle nodige informatie omvat voor de opmaak van de omgevingsvergunningaanvraag voor het Ringpark West en één of meerdere aanbestedingsdossiers (of scopewijzigingen in het geval een of meerdere deelopdrachten worden toegevoegd aan de scope van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'). De fase DO zal afgesloten worden met een uitgebreid validatieproces waarbij het programma van eisen voor het Ringpark West gefinaliseerd en geverifieerd wordt.

(3) In de derde fase van de vervolgstudie zullen de **procedures**, t.t.z. de omgevingsvergunningsaanvraag en de aanbestedingsdossier/scopewijzigingen opgemaakt en ingediend worden op basis van het goedgekeurde DO. Het ontwerp voor het Ringpark West wordt in deze fase bevroren, tenzij er in deze fase nog onvolledigheden/onvolkomenheden aan het licht komen die verder studiewerk en ontwerp wijzigingen noodzakelijk maken.

Met betrekking tot de omgevingsvergunningsaanvraag krijgt de opdrachtnemer een ondersteunde rol toebedeeld. Ook in kader van de aanbestedingsprocedure (technisch gedeelte van het aanbestedingsdossier) zal de opdrachtnemer wel ondersteunend optreden.

(4) De vierde fase start bij **aanvang van de werken** in kader van het Ringpark West, dus nadat de omgevingsvergunning is afgeleverd en de procedures met betrekking tot de aanbestedingen/scopewijzigingen zijn afgerond. De opdrachtnemer zal in deze fase een ondersteunende rol opnemen bij de **opvolging van de uitvoering van de werken** t.e.m. definitieve oplevering.

Voor de fasen 1 tot en met 3 wordt een doorlooptijd van 2 jaar voorzien (van januari 2020 tot januari 2022). Tussen de derde en vierde fase kan een tijdssprong ontstaan; er moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat het Ringpark West in verschillende deelprojecten zal aanbesteed en uitgevoerd worden. Om te anticiperen op een mogelijke tijdssprong (en stilstand in de opdracht van de opdrachtnemer) wordt voorlopig aangenomen dat de voorlopige oplevering van de laatste onderdelen van het Ringpark West uiterlijk in december 2026 zal plaatsvinden.

7.4.4 Referentieontwerp

In de loop van het participatieproces (september 2018 tot juli 2019) heeft Lantis een referentieontwerp uitgewerkt voor het Ringpark West. Het betreft een 3D-ontwerp voor zowel de bermenlandschappen en geluidsschermen als voor de geplande fietsinfrastructuur. Dit referentieontwerp is opgemaakt om een haalbaarheidstoets, zowel technisch als juridisch, te kunnen uitvoeren. Daarnaast is het referentieontwerp gebruikt voor de opmaak van de kostenramingen voor het Ringpark West (traceerbaar opgemeten hoeveelheden in kader van de directe bouwkosten).

Het referentieontwerp dient door de opdrachtnemer als een doorvertaling van het conceptontwerp van Team West beschouwd te worden en kan in geenszins beschouwd worden als een volledig afgewerkt voorontwerp. Het referentieontwerp wordt dan ook ter informatie bij het studiebestek voor de vervolgoopdracht gevoegd. Bij aanvang van de opdracht wordt verondersteld dat het voorontwerp voor het Ringpark West 'from scratch' opnieuw opgebouwd wordt volgens de principes van BIM en vertrekkende vanuit de methodiek van system engineering.

7.4.5 Projectcontour

De projectcontour is het projectgebied waarbinnen het Ringpark West dient gerealiseerd te worden. De hieronder beschreven projectcontour is een contourvoorstel waarbinnen meerdere deelprojecten van het Ringpark West gedefinieerd kunnen worden. De projectcontour voor het Ringpark West is m.a.w. ruimer dan het projectgebied voor de projectonderdelen van het Ringpark West die inbegrepen zijn in de projectdefinitie van de vervolgstudie. Ook de projectonderdelen die

buiten de scope van de vervolgo opdracht gepland worden, worden binnen de projectcontour gerealiseerd. Er moet gestreefd worden om alle compenserende en mitigerende maatregelen maximaal binnen deze projectcontour te realiseren.

De projectcontour voor het Ringpark West is op heden nog geen vaststaand gegeven. Hoewel deze grotendeels samenvalt met de projectgrens van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' moet de projectcontour voor bepaalde projectonderdelen van het Ringpark West nog uitgebreid en/of vastgelegd worden. Voor het leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk' gaat het om de projectonderdelen 13 (aanleg hondenzwemvijvers Middenvijver) en 14 (recreatieve verbinding rechtdoor Het Rot), voor het leefbaarheidsproject 'Stille bermen Zwijndrecht' om de projectonderdelen 1 (geluidsmaatregelen buiten de projectzone 'Infrastructuurwerken Linkeroever') en 8 (Bermenlandschap 'Burcht').

Een voorlopige projectcontour wordt opgenomen in het referentieontwerp. Lantis tracht de projectcontour voor het Ringpark West voor aanvang van de vervolgo opdracht zo eenduidig mogelijk vast te leggen. Voor wat betreft de realisatie van het bermenlandschap Burcht is de projectcontour afhankelijk van de uitkomst van de grondverwervingsprocedure.

Ook in de loop van de vervolgo opdracht kan de projectcontour voor het Ringpark West nog bijgesteld worden. Op basis van gefundeerde voorstellen mag het ontwerpteam afwijken van de projectcontour. De contour kan hierdoor lokaal groter of kleiner worden, bijvoorbeeld wanneer er geen ruimtelijke ontwerp oplossing voor de projectonderdelen en eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen binnen de vigerende projectcontour mogelijk is. In voorkomend geval zal Lantis onderzoeken of de projectcontour moet/kan aangepast worden, dan wel de eisen aan het ontwerp voor het Ringpark West dienen aangepast te worden om (lokaal) een ontwerp oplossing binnen de projectcontour mogelijk te maken.

7.4.6 Ontwerpvrijheden

De vervolgstudie wordt gekenmerkt door een aantal ontwerpvrijheden en de beperking ervan. Dit als resultaat van het participatietraject met de stakeholders (na juni 2018) waarin een aantal minimale eisen aan het ontwerp van het Ringpark West zijn vastgelegd. De ontwerpvrijheden en de beperking ervan maken aldus onlosmakelijk deel uit van de projectdefinitie voor de vervolgstudie en worden hierna thematisch opgelijst. Zij zullen nader omschreven worden in het studiebestek voor de vervolgstudie.

(1) Randvoorwaarden vanuit projectcontour

De ontwerpvrijheid wordt beperkt door de grenzen van de projectcontour, alle ontwerpvoorstellen dienen binnen deze projectcontour te vallen. Slechts wanneer de ontwerper kan aantonen dat er geen sluitende oplossing binnen de projectcontour mogelijk is, kan een uitbreiding van de projectcontour (bijkomende grondverwingen!) verder onderzocht worden, na overleg in het projectteam.

(2) Randvoorwaarden vanuit vooropgestelde geluidsreductie

De minimale doelstelling op het vlak van geluidsreductie wordt vastgelegd in de geluidscontourenkaart die als bijlage bij het studiebestek zal gevoegd worden. Enkel bij het ontwerp

van de projectonderdelen 10 t.e.m. 13 van het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' kan afgeweken worden van deze minimale doelstelling met die beperking dat de ontwerpvoorstellen voor deze projectonderdelen niet tot een verminderde geluidsreductie ter hoogte van de bewoning mogen veroorzaken zoals vastgelegd in voormelde geluidscontourenkaart. Voor de projectonderdelen 4 t.e.m. 7 van het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' kan de opdrachtnemer zelf een ontwerpvoorstel doen (geen verplichte toepassing van geluidsberm en/of -scherm) in lijn met de initiële ontwerpvisie van een bermenlandschap, doch daarbij wordt uitdrukkelijk gesteld dat deze in geen enkel geval mogen leiden tot een verminderde geluidsreductie ten opzichte van de gewenste toestand die is vastgelegd in de geluidscontourenkaart bij het protocol voor het geluidsproject.

(3) Randvoorwaarden m.b.t. planologische bestemmingsplannen

De opdrachtnemer kan enkel ontwerpvoorstellen formuleren die passen binnen de vigerende bestemmingsplannen. In het vastgelegde tijds kader voor zijn opdracht is immers geen tijdsvenster beschikbaar voor het doorlopen van een procedure tot bestemmingswijziging.

(4) Randvoorwaarden m.b.t. vormgeving van het bermenlandschap

Voor de projectonderdelen 8 en 9 van het leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever' wordt de ontwerprijheid voor de ontwerper beperkt. De vormgeving (in 3D) van deze geluidsbermen moet overgenomen worden uit het referentieontwerp. Voor deze projectonderdelen beperkt de ontwerpopdracht van de opdrachtnemer zich tot het verder detailleren van het huidige ontwerp. In voorkomend geval dat uit deze detaillering (bv. in functie van een oplossing i.k.v. de onderzoeksvragen uit het participatieproces) alsnog een afwijking van deze vastgelegde vormgeving volgt, moet de ontwerper via ontwerpend onderhandelen tot een ontwerpvoorstel komen dat gedragen wordt door de stakeholders, in het bijzonder door de gemeente Zwijndrecht.

Voor de projectonderdelen 10, 11 en 13 van leefbaarheidsproject 'Stille Bermen Zwijndrecht en Linkeroever', de geluidsbermen langs respectievelijk het Vlietbos, Het Rot en de Burchtse Weel wordt de ontwerprijheid voor het ruimtelijk ontwerp van het bermenlandschap in die zin beperkt dat de voetafdruk van deze bermen, t.t.z. de ruimte die deze bermen van teen tot teen in beslag nemen, niet groter mag zijn dan de voetafdruk van de bermen volgens de vergunde toestand teneinde een verdere ruimtelijke beslagname op waardevolle natuur te voorkomen.

(5) Randvoorwaarden m.b.t. tracé Ringfietspad

Het in het referentieontwerp vastgelegde tracé voor het Ringfietspad (projectonderdelen 1 t.e.m. 5 van het leefbaarheidsproject 'Voltooien fietsnetwerk') is tot stand gekomen na uitvoerig stakeholderoverleg. Dit tracé gaat uit van een maximale bundeling tussen de snelweginfrastructuur, het Ringfietspad en de ecologische verbinding (zoals beschreven in de stedenbouwkundige vergunning voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. Deze maximale bundeling van de feitelijke fietssnelweg wordt als minimale randvoorwaarde beschouwd, ontwerpvarianten die hiervan afwijken kunnen niet weerhouden worden.

Er wordt tevens bemerkt dat uit het stakeholderoverleg nog bijkomende ontwerprijheden (of beperkingen daarvan) kunnen opgelegd worden.

7.4.7 Onderzoeksvragen

De vervolgstudie wordt gekenmerkt door een aantal onderzoeksvragen die beantwoord moeten worden in de loop van de fase voorontwerp. De vervolgstudie kan niet evolueren naar de fase detailontwerp alvorens deze onderzoeksvragen zijn opgelost en de antwoorden onderbouwd zijn bij wijze van een omstandige voorontwerpnota. Onderstaande onderzoeksvragen werden gecapteerd uit het participatietraject met de stakeholders (na juni 2018) en maken aldus onlosmakelijk deel uit van de projectdefinitie voor de vervolgstudie.

Onderstaande oplijsting dient als niet limitatief beschouwd te worden. Aangezien het participatietraject in de loop van de vervolgstudie wordt verder gezet, kunnen de stakeholders tijdens de voorontwerpfase nog bijkomende onderzoeksvragen opwerpen die mogelijk in de vervolgstudie behandeld moeten worden. De onderzoeksvragen worden hierna thematisch opgelijst en zullen nader omschreven worden in het studiebestek voor de vervolgstudie.

(1) Algemeen – vergunbaarheid

Lantis heeft een juridische toets uitgevoerd waarin de vergunbaarheid van het Ringpark West op basis van het referentieontwerp in zijn huidige vorm werd onderzocht. Daarbij werden geen niet te verantwoorden afwijkingen op de bestemmingsplannen opgemerkt die de vergunbaarheid van het Ringpark West in het gedrang brengen. Wel werden enkele ontwerpbeslissingen opgemerkt die een omstandige motivatie vragen om de vergunbaarheid te verzekeren. Deze juridische toets dient herhaald te worden bij elk ontwerpvoorstel dat wordt ingediend en dient waar nodig bijgestuurd te worden in functie van de vigerende bestemmingsplannen. De juridische toets zal per ontwerpvoorstel, en op het einde van de elke fase van de studie (CVO/DO) integraal, bijgewerkt moeten worden en wordt derhalve als een continu en iteratief proces beschouwd.

(2) Algemeen - toetsing m.e.r.-plicht

Bij elk ontwerpvoorstel dient de m.e.r.-plicht getoetst te worden. Onder andere de drempelwaarden van ontbossing en de aanleg van verharde wegen in een bijzonder beschermd gebied zijn een aandachtspunt.

(3) Algemeen – natuurtoets en compenserende maatregelen

In de vervolgstudie dient bij wijze van een natuurtoets nagegaan te worden welke effecten (ten gevolge van afwijking t.o.v. de vergunde toestand) verwacht worden op het vlak van natuur en landschap bij realisatie van het Ringpark West. Dit om te bepalen of de veroorzaakte schade vermijdbaar of herstelbaar is. Deze natuurtoets geeft ook een aanzet tot mogelijke compenserende en milderende maatregelen om ongunstige effecten (bv. verstoring door verlichting van de fietsinfrastructuur) uit te sluiten in een ecologische zin om te buigen of te beperken. De natuurtoets dient bij elk ontwerpvoorstel herhaald te worden; waar nodig wordt het ontwerpvoorstel bijgestuurd om de impact ervan te vermijden en/of te milderen. De natuurtoets zal per ontwerpvoorstel, en op het einde van de elke fase van de studie (CVO/DO) integraal, bijgewerkt moeten worden en wordt derhalve als een continu en iteratief proces beschouwd.

(4) Algemeen – onthardingstoets

Om de aanleg van bijkomende (fiets)verhardingen zo mogelijk te milderen dient onderzocht te worden of er binnen de projectcontour bestaande verhardingen kunnen opgebroken worden. Deze zoekzone kan in overleg met het projectteam nog uitgebreid worden naar het openbaar domein dat binnen de invloedzone van het Ringpark West gelegen is.

(5) Algemeen – boscompensatie

Voor de aanleg van de infrastructuurwerken op Linkeroever is/was ontbossing nodig. Er werd een boscompensatievoorstel bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning gevoegd en goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos. De afgeleverde stedenbouwkundige vergunning Infrastructuurwerken Linkeroever bevat een voorwaarde van rechtswege in de zin van artikel 90bis van het Bosdecreet. De compenserende bebossing in kader van deze vergunning wordt volledig uitgevoerd in natura. Binnen het projectgebied wordt ruim 34 hectare herbebost. 10 hectare wordt gecompenseerd buiten het projectgebied. Voor de voorziene herbebossing binnen het projectgebied van het infrastructuurproject dient op basis van het huidige referentieontwerp gesteld dat deze niet in zijn geheel zal kunnen gerealiseerd worden. In de vervolgstudie zal, rekening houdend met de wettelijke compensatiemaatregelen en in overleg met ANB tot een bijgesteld voorstel van boscompensatie binnen de projectcontour van het Ringpark West moeten gekomen worden. De voorkeur geniet om minstens gelijkwaardig (in aantal en vorm) bos aan te planten zoals deze voorzien is in de vergunning Infrastructuurwerken Linkeroever. Er dient maximaal bebost te worden binnen het projectgebied.

Het projectteam zal per ontwerpfase de drempelwaarde zoals geformuleerd in bijlage II, cat. 1 d) van het MER-besluit aftoetsen.

(6) Algemeen – landschap en ecologie

Een goed landschapontwerp voor de ringzone is een slim ontwerp. Het streeft er niet naar om door middel van tabula rasa nieuwe landschappelijke systemen te introduceren, maar vertrekt vanuit de bestaande potenties van het aanwezige landschap dat al een zekere variëteit en ook ecologische waarde in zich draagt. Dit is een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerpen van geluidsbermen met een zekere breedte.

Voor natuur is vertrekken vanuit de bestaande toestand in veel gevallen gunstiger om snel ecologisch interessante resultaten te boeken. Tegelijk moet de afweging gemaakt worden of het volledig rooien van het bestaande groen in bepaalde omstandigheden niet de beste toekomstgerichte keuze is.

Specifiek in het kader van deze opdracht, die zich situeert te midden van bestaand waardevol groen, zal het belangrijk zijn het landschap goed af te stemmen met de betrokken stakeholders, en met de ontwerpers die in opdracht van ANB zullen werken aan een inrichtingsplan 'Groenpool Linkeroever' (zie parallelle studies). Van de opdrachtnemer wordt verwacht hiervoor een helder beargumenteerde visie te ontwikkelen waarbij ook het aspect van versnippering moet behandeld worden.

In kader van zijn opdracht voor het Ringpark West dient de opdrachtnemer ook te onderzoeken op welke manier de ecologische verbindingen (zoals beschreven in de stedenbouwkundige vergunning voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever') minimaal in stand en waar mogelijk nog verder versterkt kunnen worden door een weloverwogen natuurtechnische inrichting. Een ecologische verbinding heeft ruimte en continuïteit nodig. De effectiviteit van het landschap op temperatuur en biodiversiteit zal toenemen naarmate grote aaneengesloten ecologische corridors behouden/gecreëerd worden. De crux van de ecologische verbinding zal in deze opdracht liggen in het goed ontwerpen van de onderdoorgangen waarbij fietspaden en ecologie gecombineerd worden; in het waar mogelijk maximaal ongelijkvloers inrichten van kruisingen tussen de ecologische netwerken en het tracé van het Ringfietspad; in de inrichting bovenop de nieuwe ecoducten en de geleiding er naartoe; maar ook in het evenwicht zoeken tussen bestaand en nieuw landschap en reliëf.

(7) Algemeen – Doorkijk naar reserveprojecten

Naast de drie geselecteerde leefbaarheidsprojecten op Linkeroever is tevens een projectvoorstel van team West weerhouden als reserveproject. Het betreft de parkpassage Middenvijver, een brede overkapping van de R1 tussen Vlietbos en Het Rot. Dit project werd weerhouden als reserveproject, en kan in aanmerking komen als er bij de realisatie van de geselecteerde projecten budgettaire ruimte ontstaat. De ontwerper dient er in zijn ontwerp voor te zorgen dat de toekomstige realisatie van dit reserveproject niet onmogelijk wordt gemaakt.

(8) Algemeen – onderhoud en beheer

Een slim ontwerp vertaalt zich ook in beheer en onderhoud, dat hoofdzakelijk via extensief, duurzaam en kostenefficiënt beheer in stand wordt gehouden. De opmaak van het landschapsontwerp gaat samen met nadenken over de beheermaatregelen. Ook ruimte bieden aan spontane natuurlijke processen biedt aan heel wat organismen mogelijkheden en leidt tot belangrijke kostenbesparing op aanplantingen en het onderhoud daarvan.

Specifiek in het kader van een toekomstig 'landschapspark West' (voorlopige benaming), maar ook gezien de reeds aanwezige beheersvormen van de verschillende groengebieden, zal het belangrijk zijn het landschap goed af te stemmen met de betrokken stakeholders, en met de ontwerpers die in opdracht van ANB zullen werken aan een inrichtingsplan 'Groenpool Linkeroever' (zie parallelle studies).

Bermen en andere infrastructuur (zoals geluidsschermen) dienen onderhouden te worden op een duurzame en (kosten)efficiënte manier. Hiervoor zijn de nodige voorzieningen te treffen (dienstpaden, toegangen) die een landschappelijke integratie vragen. Het ontwerpteam dient van bij aanvang van haar opdracht, parallel met het ontwerptraject, steeds te bewaken dat alle infrastructuur op een duurzame en (kosten)efficiënte wijze kan betreden en onderhouden worden. Het ontwerpteam integreert de voorzieningen die hiervoor nodig zijn in het bermenlandschap op een ruimtelijk verantwoorde wijze. Het ontwerpteam doet dit in samenspraak met de verschillende diensten die later instaan voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur.

(9) Algemeen – Geluidsreductie

Tijdens het ontwerpproces wordt er iteratief gewerkt, niet enkel met een actieve terugkoppeling met bewoners, maar ook tussen de ontwerpers en de deskundigen geluid en luchtkwaliteit in functie van een kwalitatief ruimtelijk ontwerp met maximale omgevingskwaliteit. De voorgestelde maatregelen lucht en geluid in het ontwerp worden getoetst door middel van experts opinion, metingen of modelmatige doorrekeningen, waardoor het ontwerp verfijnd kan worden. Hiervoor zal een raamcontract ter beschikking zijn met een team van deskundigen geluid en luchtkwaliteit, waar het ontwerpteam van voorliggende opdracht, in samenspraak met de intendant en de opdrachtgever, en steeds na het inschakelen van de eigen geluidsexpert van de opdrachtnemer, gebruik van kan maken (zie parallelle onderzoeken).

Daarnaast verwachten we ook van het team om te leren uit de lessen van andere Ringprojecten en geluidsexperten. Waar bijvoorbeeld voor geluidsschermen gekozen wordt in plaats van bermen, omwille van randvoorwaarden of andere redenen, moet ook hier nagedacht worden over de landschappelijkheid en vergroening. Onderzoek heeft al uitgewezen dat een groen scherm in de perceptie van bewoners meer opbrengt dan een gelijkaardig niet-groen scherm. Ook voor de beleving van de aangrenzende natuur biedt een landschappelijk ingebed ontwerp meerwaarde ten opzichte van een puur infrastructurele oplossing.

(10) Fietsnetwerk - Verknoping tussen het Ringfietspad en BFF Blancefloerlaan;

Een goede verknoping tussen alle routes is essentieel voor een vlot werkend fietsroutenetwerk. Een vlotte verbinding tussen het Ringfietspad en de kernroute uit het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs de Blancefloerlaan is daarbij van belang. Aan de opdrachtnemer wordt gevraagd om te bekijken op welke manier beide fietspaden het best verknoot kunnen worden zodat fietsers de Blancefloerlaan niet moeten oversteken. Dit rekening houdend met maximale hellingspercentages, minimale bochtstralen,...

(11) Fietsnetwerk - Ontwerpoplossing voor Ringfietspad t.h.v. Katwilgweg

De ruimte tussen de Katwilgweg en de snelweg is zeer beperkt. In deze zone moet zowel een geluidsberm/scherm als het ringfietspad een plaats krijgen. Dit betekent dat het profiel en mogelijk ook de as van de Katwilgweg zal gewijzigd moeten worden. De opdrachtnemer zal tot een creatieve oplossing moeten komen om dit kwalitatief en verkeerskundig correct in te richten en de drie ruimtevragen met elkaar te combineren.

(12) Fietsnetwerk - Maximaliseren van belevingswaarde langs de fietsverbinding;

Zoals eerder in deze projectdefinitie vermeld is de ligging van het ringfietspad verschoven van het tracé recht door Middenvijver naar het tracé langs de snelweg. Hierdoor dient er bijzondere aandacht uit te gaan naar het maximaliseren van de belevingswaarde langs dit fietspad. Een goede integratie van het fietspad en de geluidsberm/scherm is noodzakelijk.

(13) Fietsnetwerk - ontwerp oplossing voor de fietssnelweg F41 t.h.v. Smoutpot

De ruimte tussen de Neerstraat/Smoutpot en de nieuwe parallelweg is zeer beperkt. In deze zone moet zowel een geluidsscherm als het de fietssnelweg F41 een plaats krijgen; ook de verbinding voor lokaal verkeer moet in stand gehouden worden. Dit betekent dat het profiel en mogelijk ook de as van de Neerstraat/Smoutpot zal gewijzigd moeten worden. De opdrachtnemer zal tot een creatieve oplossing moeten komen om dit kwalitatief en verkeerskundig correct in te richten en de drie ruimtevragen met elkaar te combineren.

(14) Geluidsmaatregelen – evacuatiemogelijkheden en interventieopritten.

Het in stand houden van evacuatiemogelijkheden en interventiewegen voor hulpdiensten zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' zal onderzocht moeten worden in de vervolgstudie. Met betrekking tot deze ontwerp vraag zal nauw overleg met de hulpdiensten moeten gepleegd worden;

Naast bovenstaande onderzoeksvragen kunnen in het studiebestek nog een aantal bijkomende, eerder ontwerptechnische onderzoeksvragen geformuleerd worden.