

## 12 km nieuwe autostrade in West-Vlaanderen

# A11: een missing link van 674 miljoen euro

Nick Vanderheyden • freelance journalist

West-Vlaanderen krijgt er na vele jaren een heuse nieuwe autosnelweg bij. De **A11** legt de link tussen de verkeersaders N31 in Brugge en N49 in Westkapelle. In totaal wordt in een termijn van 42 maanden over 12 km een nieuwe snelweg met 2 x 2 rijstroken aangelegd. Die moet de haven van Zeebrugge vlotter verbinden met het binnenland. Opmerkelijk is de manier van werken: met een BDFM-overeenkomst (Build-Design-Finance-Maintain) wordt het totaalbedrag van 674 miljoen euro hoofdzakelijk via een private projectvennootschap opgehoest.

De realisatie van een nieuwe autosnelweg aan de Oostkust is anno 2016 het grootste en meest omvangrijke investeringsproject in West-Vlaanderen. In september 2017 zou het nieuwe traject al in gebruik moeten zijn.

De A11 is als een van de missing links in het Vlaamse wegennet opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De betrachting is om het havenverkeer te scheiden van het lokale verkeer. Dat verhoogt niet enkel de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio, maar wil bovenal de haven laten doorgroeien als speerpunt in de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Deze nieuwe verbindings-snelweg vormt ook een oplossing voor het recreatieve verkeer richting Oostkust, dat voordien via gewestwegen verliep. Het traject komt tot stand via de formule van de publiek-private

Samenwerking (PPS) onder de naam: **Via A11 nv**. Dat is een alliantie tussen Via Invest (Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)), de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) en het regionaal verankerd consortium **Via Brugge nv**. Laatstgenoemd consortium bundelt de private operatoren Jan De Nul NV, Algemene Aannemingen Van Laere, Franki Construct, Aswebo, Aclagro en DG Infra en Inframan (het infrastructuurfonds beheerd door Gimv en Belfius).

### Build Design Finance Maintain

De projectvennootschap Via A11 is het grootste BDFM-wegenistraject tot nog toe in Vlaanderen. Daarbovenop geniet de opmerkelijke constructie internationale aandacht omwille van het financieringsaspect.

**Koen Thys projectleider van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV):**

“De factor ‘finance’ onderscheidt deze werken van andere belangrijke structurele aanpassingen in Vlaanderen, zoals Diabolo Zaventem en Noord-Zuid Kempen. Deze besteding was noodzakelijk aangezien de overheid niet over voldoende kapitaal beschikt om de A11 gelijktijdig met andere ingrijpende werken uit te voeren.”

Concreet houdt deze samenwerking in dat de private partners circa 450 miljoen euro als naakte bouwkost inbrengen. Daarnaast geldt circa 200 miljoen euro als financieringskost en droeg elke partij ook nog eens in totaal 83 miljoen euro bij in de vorm van risicokapitaal (het consortium 51 miljoen euro, de Vlaamse overheid 32 miljoen euro).

**Koen Thys:** “Het is om deze reden dat naast aannemers, zoals gebruikelijk in dergelijke constructies, ook investeringsmaatschappijen intekenden. Zij haalden



foto: ©AWV

via projectobligaties, voornamelijk opgekocht door Allianz Global Investors en de Europese Investeringsbank, 591 miljoen euro aan werkkapitaal op.”

### Eerste en enige in haar soort

Wat zijn de voordelen van een PPS-formule? Enerzijds zijn er minder administratieve besloemingen ten opzichte van een openbare aanbesteding, anderzijds heeft het consortium zowat carte blanche, waardoor nieuwe technieken makkelijker kunnen worden aangewend. Niettemin resulteerden belangrijke neveneffecten erin dat Europa een dergelijk pact in de toekomst niet meer toelaat. Het betreft immers een terugbetaling over dertig jaar die **niet** is opgenomen in de **begroting** van de Vlaamse regering. De A11 wordt dus een West-Vlaams unicum in de historie van de grote Vlaamse infrastructuurinvesteringen.

### Deels ondergronds

De uitgestrekte werf omvat achttien zones waarmee de snelweg wordt gekoppeld aan het bestaande netwerk en waarmee het bestaande landschap fundamenteel wordt omgeploegd en tegelijk versterkt. Via Brugge nv benaderde het ontwerp vanuit de logica van het landschap en vanuit de beleving van de weggebruikers. Van West naar Oost zijn volgende werkzaamheden het meest ingrijpend.

In het zuidwesten zal de A11 via een verkeerswisselaar aansluiten op de N31 richting Brugge en Zeebrugge, ten westen van het Boudewijnkanaal wordt een nieuw op- en afrittencomplex vlakbij de Blauwe Toren in Brugge aangelegd, waarmee de snelweg aan de N31 wordt gehecht. Over het Boudewijnkanaal moet een dubbele beweegbare brug de doorgang van grote schepen toelaten. Nabij het Leopold- en Schipdonkkanaal wordt de A11 verbonden met het oostelijk deel van de haven door een op- en afrittencomplex en wordt de lokale weg richting Heist aangesloten. Aan de polder van Westkapelle, ten oosten van laatstgenoemde kanaal, wordt de snelweg ondergronds aangelegd om de lokale wegen te kruisen. Bovendien blijven, dankzij deze ondertunneling, het open polderlandschap en het vogelrichtgebied onaangetast. Een nieuwe verkeerswisselaar nabij Westkapelle omarmt de verbinding met de N49, die op zijn beurt als toegangspoort naar de kust wordt vernieuwd. In Westkapelle laat een verhoogde rotonde de handhaving van het landschap en de creatie van nieuwe fietsroutes toe.

### Naadloos viaduct

Als meest markante constructie loopt een viaduct als abstracte lijn doorheen het landschap. Opvallend is dat het hier om een quasi naadloze boogbrug gaat.

“We spreken over een integraal viaduct over een lengte van 1,2 km”, verduidelijkt Thys. “Enkel voor de aansluiting op het wegennet en de verbinding tussen twee verschillende constructiemethoden worden voegen gebruikt. We hanteren beide methodes, aangezien een gedeelte circa 400 meter spoorwegen bevat, dit in tegenstelling tot het aansluitend stuk met een lengte van 600 à 700 meter. We maken ook gebruik van een betonsamenstelling uit de prefabindustrie die nooit eerder ter plaatse is gestort op dergelijke schaal.”

Een andere primeur is het gebruik van residu uit de papierindustrie om de wegenissen te versterken. “Voor dergelijke stabiliteitswerken worden voornamelijk cement of kalk ingefreesd, afhankelijk van de grondsamenstelling. Maar na uitvoerige labotesten van het residu, waarvan de assen een bepaald percentage kalk bevatten, ging het consortium met dit product aan de slag. Eerder werd dit afvalproduct toegepast bij onder meer Noord-Zuid Kempen, maar nooit op dergelijke grote schaal. Het geeft toch aan dat een PPS heel wat technische mogelijkheden biedt”, besluit Thys. ■

► Een overzicht van alle deelwerken vind je op:

[www.A11verbindt.be](http://www.A11verbindt.be)

