

Annexe 7 à l'arrêté royal du 12 juillet 2019 déterminant les armoiries de la Maison Royale et de ses membres.

Article 7

Bijlage 7 bij het koninklijk besluit van 12 juli 2019 houdende vaststelling van het wapen van het Koninklijk Huis en van zijn leden.

Artikel 7



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 juillet 2019 déterminant les armoiries de la Maison Royale et de ses membres.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre, Ministre des Affaires Étrangères
et Affaires Européennes et Ministre de la Défense,
D. REYNDEERS

Gezien om te worden toegevoegd bij Ons besluit van 12 juli 2019 houdende vaststelling van het wapen van het Koninklijk Huis en van zijn leden.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken
en Europese Zaken en Minister van Defensie,
D. REYNDEERS

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/13445]

5 OCTOBRE 2018. — Accord de coopération d'exécution entre l'Etat fédéral et la Région flamande relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis ;

Vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, l'article 2, §§ 2 et 4 ;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3 de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, qui a reçu l'assentiment des Parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis ;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/13445]

5 OKTOBER 2018. — Uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, artikel 2, §§ 2 en 4;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken Parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

L'État belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi rue Ernest Blérot 1, à 1070 Bruxelles ;

La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Geert BOURGEOIS, Ministre-président du Gouvernement flamand, établi place des Martyrs 19, à 1000 Bruxelles et Ben WEYTS, Ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics, établi Place des Martyrs 7, à 1000 Bruxelles ;

ci-après appelés les parties contractantes,

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Le présent accord est établi sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 2. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1° « Les projets ferroviaires prioritaires » : les projets ferroviaires, en dehors du projet RER, dont la réalisation est rendue possible au moyen du plan stratégique pluriannuel d'investissement. Ils sont constitués d'une part des projets prioritaires régionaux et d'autre part des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions ;

2° « Les projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions » : les projets ferroviaires prioritaires, en dehors du projet RER, réalisés exclusivement au moyen du financement fédéral ;

3° « Le plan stratégique pluriannuel d'investissement » : la programmation des investissements financés pour l'essentiel au moyen des moyens complémentaires par rapport aux dotations d'investissements d'Infrabel et de la SNCB mises à leur disposition par l'Etat fédéral afin d'achever le projet RER et d'investir dans des projets ferroviaires prioritaires.

CHAPITRE 2. — *Liste et planning des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande*

Art. 3. La liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande, et leurs budgets fédéraux, prévus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement, est jointe en annexe 1^{re}.

Les fiches avec les détails complémentaires (scope, planning, sources de financement, risques) par projet, figurant dans la liste en annexe 1^{re}, sont jointes en annexe 2.

La Région flamande s'engage, dans la mesure du possible, à faciliter l'obtention des permis requis dans le respect de la législation.

CHAPITRE 3. — *Dispositions finales*

Art. 4. Le présent accord lie les parties le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, le 5 octobre 2018.

Le Premier Ministre,
Ch. MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre-président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,
de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal,
B. WEYTS

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Geert BOURGEOIS, Minister-president van de Vlaamse Regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Ben WEYTS, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 7.

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 2. In het kader van dit akkoord, wordt verstaan onder :

1° "De prioritaire spoorwegprojecten": de spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, waarvan de realisatie mogelijk gemaakt wordt middels het strategisch meerjareninvesteringsplan. Deze zijn samengesteld uit enerzijds de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten en anderzijds de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten;

2° "De strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten": de prioritaire spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, uitsluitend uitgevoerd middels de federale financiering;

3° "Het strategisch meerjareninvesteringsplan": de programmering van de investeringen die voornamelijk gefinancierd worden middels de bijkomende middelen t.o.v. de investeringsdotaties van Infrabel en van de NMBS die door de federale Staat ter beschikking worden gesteld teneinde het GEN-project te voltooien en te investeren in prioritaire spoorwegprojecten.

HOOFDSTUK 2. — *Lijst en planning van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest*

Art. 3. De gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, en hun federale budgetten, voorzien in het strategisch meerjareninvesteringsplan, is gevoegd als bijlage 1.

De fiches met de bijkomende details (scope, planning, financieringsbronnen, risico's) per project, vermeld in de lijst in bijlage 1, zijn gevoegd als bijlage 2.

Het Vlaamse Gewest engageert zich, voor zover mogelijk, om, met naleving van de wetgeving, de verkrijging van de vereiste vergunningen te vergemakkelijken.

HOOFDSTUK 3. — *Slotbepalingen*

Art. 4. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Opgemaakt te Brussel, in vier exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op 5 oktober 2018.

De Eerste Minister,
Ch. MICHEL

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister-president van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
B. WEYTS

Annexe 2 de l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral et la Région flamande
relatif à la définition et au financement des projets ferroviaires stratégiques
au égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande
Fiches projet

INFRABEL
Right On Track

***L50A – Bruxelles – Ostende :
aménagement d'une 3^e et d'une
4^e voies entre Gand et Bruges :
travaux partiels***

Priorités flamandes : fiche 10





1. Objectifs et justification

Dans le tronçon de la ligne ferroviaire 50A entre Gand et Bruges, deux flux de trafic importants convergent : d'une part, le trafic marchandises qui va du port de Zeebruges via Bruges et Gand-Saint-Pierre vers Merelbeke et, d'autre part, le trafic voyageurs de l'axe Ostende-Bruges-Gand-Saint-Pierre-Bruxelles. Les jours de pointe, plus de 300 trains circulent quotidiennement entre les gares de Gand-Saint-Pierre et Bruges.

Afin de répondre à la forte croissance du transport de voyageurs et de marchandises, une extension de capacité est nécessaire sur la L50A existante.

2. Scope et approche

- Aménagement d'une 3^e et d'une 4^e voies entre Gand et Bruges. Une nouvelle voie sera ajoutée de chaque côté des deux voies existantes. Le trafic voyageurs rapide empruntera les deux voies centrales, tandis que les trains de marchandises ou les trains omnibus emprunteront les deux voies extérieures
- Ponts ferroviaires sur le Ringvaart et la R4 (réalisés) ;
- Une bifurcation à niveaux séparés à hauteur du Snepbrug sur la Lys (réalisée).
- Suppression de 11 passages à niveau, à remplacer par des passages supérieurs ou inférieurs et/ou des voiries longitudinales qui viendront se greffer sur des passages existants (réalisé, à l'exception du passage à niveau 23 à Hansbeke).

Maturité ●

Les études sont bien avancées et les principaux permis ont été obtenus.

3. Timing

Le planning proposé est le planning le plus rapidement réalisable physiquement avec les conditions spéciales principales suivantes :

- démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1^{er} janvier 2018,
- une décision du Raad Voor Vergunningsbetwistingen (Conseil pour les contestations de permis) concernant le permis de bâtir pour la construction de la rocade de Hansbeke au premier semestre de 2018 et en faveur d'Infrabel,
- l'absence de contraintes budgétaires (voir point 4)

Sur la base de ces hypothèses et sans préjudice des conditions générales, la mise à quatre voies totale entre Gand et Bruges pourrait être achevée d'ici fin 2024.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GENT-LANDEGEM								
Aanleg spooruitrusting								
LANDEGEM-AALTER								
Bekomen vergunning Hansbeke								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								
AALTER-BEERNEM								
Bekomen vergunning Beernem								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								
BEERNEM-OOSTKAMP								
Bekomen vergunning Oostkamp								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								

◆ = indienststelling

Les conditions générales s'appliquent intégralement.

4. Budget

En millions d'€ ₂₀₁₇	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAL
Coût global	25,90	8,40	22,30	19,10	43,70	31,60	30,70	25,30	207,00
Sources de financement									
Infrabel									
- PPI	25,90	4,10	22,00	16,70	-	-	-	-	68,70
- PSPI - Contribution fédérale	-	4,30	0,30	2,40	43,70	31,06	-	-	81,76
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Solde à financer	-	-	-	-	-	0,54	30,70	25,30	56,55
Sources de financement de la SNCB	Voir fiche 14.								

En millions d'€ _{courant}	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAL
Coût global	25,90	8,42	22,80	19,92	46,48	34,29	33,98	28,56	220,35
Sources de financement									
Infrabel									
- PPI	25,90	4,11	22,49	17,42	-	-	-	-	69,92
- PSPI - Contribution fédérale	-	4,31	0,31	2,50	46,48	33,70	-	-	87,30
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Solde à financer	-	-	-	-	-	0,59	33,98	28,56	63,13
Sources de financement de la SNCB	Voir fiche 14.								

Le solde à financer est la part du coût total pour laquelle aucun financement n'est encore fixé. Comme décrit à l'article 3 des conditions générales, pour la pleine réalisation de ce



projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités ou des tiers.

5. Risques

- La plus grande difficulté pour la réalisation d'une 3^e et d'une 4^e voies est la suppression du passage à niveau 23 à Hansbeke par la construction d'une rocade. Ce passage à niveau entrave la réalisation du tronçon Landegem - Aalter. Une plainte concernant le permis de bâtir lié à l'aménagement de la rocade a été déposée auprès du Raad Voor Vergunningsbetwistingen (Conseil pour les contestations de permis).

INFRABEL
Right On Track

Adaptation des corridors de fret aux normes européennes (750 m, etc.)

Priorités flamandes : fiche 11



Fiche 11



1. Objectifs et justification

Afin d'optimiser l'exploitation ferroviaire et en particulier l'intégration de trains de marchandises de 750 m dans le trafic sur les corridors de fret, des possibilités d'évitement d'une longueur utile de 750 m ou plus doivent être créées.

En cas de problèmes techniques ou opérationnels, une voie d'évitement est ainsi disponible, ce qui favorise la ponctualité. Ces travaux sont importants pour intégrer les ports belges dans le réseau européen de transport des marchandises d'ici 2030.

2. Scope et approche

Des possibilités d'évitement pour les longs trains de marchandises peuvent être créées en prolongeant les possibilités d'évitement existantes, en aménageant de nouvelles voies d'évitement ou en intervenant sur le système de signalisation de manière à pouvoir regrouper certains tronçons de signalisation.

● Maturité :

Infrabel est occupée à actualiser les besoins de l'entreprise ferroviaire. Les mesures concrètes à prendre seront déterminées sur la base de cette analyse, le budget disponible étant une condition-cadre.

3. Timing

Le planning proposé repose sur les conditions spéciales suivantes :

- démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1^{er} janvier 2018,
- absence de contraintes budgétaires (voir point 4),

L'analyse des besoins concrets est en cours. Sur la base des hypothèses ci-dessus et sans préjudice des conditions générales, les études de cahiers des charges pourraient débuter à partir du premier semestre de 2019 pour que les premiers travaux puissent démarrer fin 2019.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Behoeftenanalyse	■										
Bestekstudies		■	■	■	■	■	■	■	■		
Werken		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Les conditions générales s'appliquent intégralement.



4. Budget

Le budget prévu pour adapter les corridors de fret à la norme s'élève à 14 millions €_{courant}. On part du principe que le projet sera étalé dans le temps en fonction des équipements de travail disponibles.

En millions d'€ ₂₀₁₇	19	20	21	22	23	TOTAL
Coût global	0,50	2,00	2,00	5,53	2,96	12,99
Sources de financement Infrabel						
- PPI	-	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	0,50	2,00	2,00	5,53	2,96	12,99
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB	Non applicable.					

En millions d'€ _{courant}	19	20	21	22	23	TOTAL
Coût global	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
Sources de financement Infrabel						
- PPI	-	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB	Non applicable.					

5. Risques

- Étant donné que le scope concret dépend d'une analyse encore en cours, il existe un risque que le planning ne puisse pas être respecté.
- Le risque de rencontrer des problèmes avec les permis est faible, car aucun permis n'est requis, ou seulement des permis locaux.

INFR/ABEL
Right On Track

Adaptation du port de Gand aux normes européennes (750 m)

Priorités flamandes : fiche 12



Fiche 12



1. Objectifs et justification

Cf. Fiche 11.

Ce programme s'inscrit dans le cadre du développement de l'infrastructure ferroviaire nécessaire dans le port de Gand dans le but de soutenir le développement et le fonctionnement du port et de renforcer la part de marché du transport ferroviaire.

2. Scope et approche

Le projet Gand-Maritime (travaux ferroviaires, travaux caténaire et signalisation) comprend la réalisation de 4 longues voies dans le faisceau D, ainsi que le prolongement du couloir de service sous voies, le déplacement des chemins de service et le déblaiement de l'ancien quai de service.

● **Maturité :**

Une solution a déjà été conçue et ébauchée. La demande d'autorisation pourrait donc être introduite dans un délai relativement court.

3. Timing

Le planning proposé est le planning le plus rapidement réalisable physiquement, compte tenu de l'occupation des services d'étude et des conditions spéciales principales suivantes :

- démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1^{er} janvier 2018,
- absence de contraintes budgétaires (voir point 4),

Sur la base de ces hypothèses et sans préjudice des conditions générales, les travaux pourraient être achevés d'ici fin 2021.

	2018	2019	2020	2021
Vergunningsprocedure				
Bestekstudies				
Werken				



4. Budget

L'estimation s'élève à 4,6 millions d'€₂₀₁₇ et comprend le coût d'entreprises externes, la fourniture des matériaux, les coûts d'étude et de personnel.

En millions d'€ ₂₀₁₇	18	19	20	21	TOTAL
Coût global	0,30	0,30	2,20	1,80	4,58
Sources de financement					
Infrabel					
- PPI	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	0,30	0,30	2,20	1,80	4,58
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB	Non applicable.				

En millions d'€ _{courant}	18	19	20	21	TOTAL
Coût global	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
Sources de financement					
Infrabel					
- PPI	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
- Financement complémentaire de la Région flamande					
Sources de financement de la SNCB	Non applicable.				

Les conditions générales s'appliquent intégralement.

5. Risques

- Un permis de bâtir doit être obtenu. L'obtention des permis implique un risque pour le planning, en particulier en cas de plaintes auprès du Raad Voor Vergunningsbetwistingen (Conseil pour les contestations de permis). Comme il s'agit d'un permis local, le risque est limité.

INFRABEL
Right On Track

Focus sur le client en dehors de la mobilité combinée : gares de la L50A

*Points d'arrêt Hansbeke, Bellem, Aalter, Maria-Aalter, Beernem et
Oostkamp*

Priorités flamandes : fiche 14



Fiche 14



1. Objectifs et justification

L'approche des points d'arrêt s'inscrit dans le cadre de l'extension de la capacité de la L50A existante.

Les points d'arrêt seront renouvelés, rénovés et le confort des passagers sera amélioré.

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

	À la charge de
<ul style="list-style-type: none"> Renouvellement du passage souterrain, accès aux quais et à l'espace public, rehaussement des quais... 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Ajout de rampes d'accès à l'espace public et aux quais 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Placement d'auvents, de nouveaux abris de quai, de nouveau mobilier, ... 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Construction d'un espace public autour du point d'arrêt 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Rénovation des parkings et des dépôts pour vélos 	SNCB

Maturité ●

Les études détaillées pour Oostkamp et Beernem sont bien avancées et serviront de base pour les autres points d'arrêt.

3. Timing

Le planning proposé est le planning le plus rapidement réalisable physiquement avec les conditions spéciales principales suivantes :

- démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1^{er} janvier 2018,
- absence de contraintes budgétaires (voir point 4),
- absence de plainte contre les permis restant à obtenir,

Sur la base de ces hypothèses et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est proposé.



	2018	2019	2020	2021	2022
Oostkamp					
Beernem					
Maria-Aalter					
Aalter					
Bellem					
Hansbeke					

Les conditions générales s'appliquent intégralement.

4. Budget

En millions d'€ ₂₀₁₇	18	19	20	21	TOTAL
Coût global	1,90	7,00	10,70	2,50	22,10
Sources de financement					
Infrabel					
- PPI	1,90	4,70	3,60	0,10	10,30
- PSPI - Contribution fédérale	-	-	-	-	-
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB					
- PPI	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	-	2,30	7,10	2,40	11,80
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-

En millions d'€ _{courant}	18	19	20	21	TOTAL
Coût global	1,90	7,16	11,16	2,66	22,88
Sources de financement					
- PPI	1,90	4,81	3,75	0,11	10,57
- PSPI - Contribution fédérale	-	-	-	-	-
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB					
- PPI	-	-	-	-	-
- PSPI - Contribution fédérale	-	2,35	7,40	2,55	12,31
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-



À titre indicatif, l'estimation des dépenses par point d'arrêt est jointe en annexe. Selon l'avancement des études, la répartition des ressources entre les différents points d'arrêt peut changer.

5. Risques

- Point d'arrêt Hansbeke : la plus grande difficulté pour la réalisation du point d'arrêt Hansbeke rénové est la suppression du passage à niveau 23 à Hansbeke. Tant que le passage à niveau n'est pas remplacé par le tunnel de contournement, le point d'arrêt ne peut pas être rénové.
La décision du Raad van Vergunningsbetwistingen (Conseil pour les contestations de permis) relative au permis de bâtir est déterminante à cet égard.



Annexe : estimation indicative des dépenses par point d'arrêt

in mio €₂₀₁₇

Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019	2020	2021
Hansbeke	Infrabel	3.50	-	0.50	3.00	-
	NMBS	2.40	-	-	0.40	2.00
Bellem	Infrabel	1.80	-	1.60	0.20	-
	NMBS	1.80	-	-	1.80	-
Aalter	Infrabel	0.60	-	0.10	0.40	0.10
	NMBS	1.60	-	0.20	1.00	0.40
Maria-Aalter	Infrabel	0.80	0.10	0.70	-	-
	NMBS	1.50	-	0.30	1.20	-
Beernem	Infrabel	1.80	0.20	1.60	-	-
	NMBS	2.30	-	0.20	2.10	-
Oostkamp	Infrabel	1.80	1.60	0.20	-	-
	NMBS	2.20	-	1.60	0.60	-
TOTAAL	Infrabel	10.30	1.90	4.70	3.60	0.10
	NMBS	11.80	-	2.30	7.10	2.40

in mio €_{courant}

Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019	2020	2021
Hansbeke	Infrabel	3.64	-	0.51	3.13	-
	NMBS	2.54	-	-	0.42	2.13
Bellem	Infrabel	1.84	-	1.64	0.21	-
	NMBS	1.88	-	-	1.88	-
Aalter	Infrabel	0.63	-	0.10	0.42	0.11
	NMBS	1.67	-	0.20	1.04	0.43
Maria-Aalter	Infrabel	0.82	0.10	0.72	-	-
	NMBS	1.56	-	0.31	1.25	-
Beernem	Infrabel	1.84	0.20	1.64	-	-
	NMBS	2.39	-	0.20	2.19	-
Oostkamp	Infrabel	1.81	1.60	0.20	-	-
	NMBS	2.26	-	1.64	0.63	-
TOTAAL	Infrabel	10.57	1.90	4.81	3.75	0.11
	NMBS	12.31	-	2.35	7.40	2.55



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VG15.1
Quais de Grammont



GRAMMONT

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (OVL)	Project:	P-08-3033	Progr.:	2391 - 10.000+ NW	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NW	Geraardsbergen - SG en -omgeving					
Localisatie:	GERAARDSBERGEN	# pl. autos:	234	Alg. staat ?		Capaciteit ?	
# reizig. / week:	15.760	Klass.:	53/549	# pl. fietsen:	192		

2. Objectifs et justification

La gare de Grammont est une gare de départ et d'arrivée importante dans le RER et la plus grande gare dans la région avec des liaisons vers Gand, Denderleeuw, Enghien, Schaerbeek et Tournai.

La capacité de parking est répartie sur 11 terrains appartenant à la SNCB, à Infrabel et à la ville. La capacité totale est d'environ 440 places de stationnement dont environ ¼ payantes. Le taux de saturation est supérieur à 90 %.

L'infrastructure existante des quais est vétuste et en mauvais état. La gare dispose toutefois de quais hauts.

L'objectif général du projet consiste à développer le site en un nœud multimodal à part entière.

Les objectifs spécifiques de la partie « quais » du projet sont la réalisation de l'accessibilité intégrale, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, l'accroissement de la sécurité sur les quais et la facilitation des possibilités de correspondance. Le projet prévoit la modernisation de l'infrastructure de quai obsolète (renouvellement des quais et des abris) et la réalisation d'une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs.

L'objectif de la partie « parking » du projet est l'ajustement de la capacité de stationnement à la demande et la concentration de la capacité de stationnement en un seul lieu proche de la gare.

Ces parties de projets s'inscrivent dans la vision d'aménagement du territoire développée dans le masterplan de décembre 2014.

3. Scope et approche

- Renouvellement des quais de 28 cm à 75 cm : 3 quais en îlot
- Nouvelles marquises : à déterminer
- Nouveaux abris : 12 abris ouverts
- Nouvel équipement de quai (paravents, sièges, communication, éclairage, etc.)
- Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs
- Nombre d'ascenseurs : 5
- Réalisation d'un bâtiment de parking de 500 à 600 pl.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares - Quais de Grammont



- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel

4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- l'obtention des mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.

- Quais :
 - o Demande de permis d'urbanisme : 2022
 - o Dossier d'adjudication prêt : 2022
 - o Attribution du marché : 2023
 - o Exécution des travaux : 2024-2027

- Bâtiment de parking :
 - o Demande de permis d'urbanisme : 2020
 - o Dossier d'adjudication prêt : 2021
 - o Attribution du marché : 2022
 - o Exécution des travaux : 2022-2025

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.



5. Budget

Grammont - Quais									en M€ ₂₀₁₇
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total	11,07				0,60	3,40	3,00	2,84	1,23
SNCB	8,30				0,45	2,55	2,25	2,13	0,92
INFRABEL	2,77				0,15	0,85	0,75	0,71	0,31

Grammont - Quais									en M€ _{courant}
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total	12,76	0,00	0,00	0,00	0,66	3,84	3,45	3,34	1,47
SNCB	9,57				0,50	2,88	2,59	2,50	1,10
INFRABEL	3,19				0,17	0,96	0,86	0,83	0,37

Grammont - Bâtiment de parking									en M€ ₂₀₁₇
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total	11,75	1,09	0,54	2,00	4,16	2,40	1,56	0,00	0,00
SNCB	11,75	1,09	0,54	2,00	4,16	2,40	1,56		
INFRABEL	0,00								

Grammont - Bâtiment de parking									en M€ _{courant}
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total	12,99	1,13	0,57	2,17	4,60	2,71	1,80	0,00	0,00
SNCB	12,99	1,13	0,57	2,17	4,60	2,71	1,80		
INFRABEL	0,00								

■ PPI
 PPI MARGE
 Sol de à financer
 PSPI - Contribution fédérale

6. Risques

- L'implantation du bâtiment de parking doit rester combinable avec l'antenne logistique d'Infrabel (CLI) : une solution stable pour cet aspect est nécessaire avant de pouvoir demander le permis environnemental
- Capacité du bâtiment de parking à évaluer après l'introduction du parking payant
- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel : les travaux de quai sont planifiés à partir de 2023 pour cette raison.
- Impact sur l'horaire
- Obtention du permis d'urbanisme.

Focus sur le client en dehors de la combinabilité : autres gares - Quais de Grammont



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL 15.2
Plateformes élévatrices



PLATEFORMES ELEVATRICES



1. Objectifs et justification

Dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité intégrale, il s'agit d'une plateforme électrique installée sur les escaliers fixes accédant aux quais et ajustable aux configurations d'escaliers les plus courantes. La capacité de charge est suffisamment élevée pour que les clients en chaise roulante électrique puissent également en faire usage.

La commande s'effectue toujours avec l'assistance du personnel SNCB.

2. Scope et approche

Un projet-pilote sera réalisé dans les gares d'Arlon et de Libramont. Si cette solution peut être implémentée avec succès, le programme sera étendu à l'ensemble du réseau. La liste des sites qui entrent en ligne de compte sera établie lors de l'évaluation du projet-pilote. Cela concerne dès lors des gares où aucune autre solution n'est présente, c'est-à-dire non équipées de rampes ou d'ascenseurs.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares - Plateformes élévatrices



3. Timing et budget

Installation prévue à partir de 2020, après la phase de test en 2017-2019. Le budget total s'élève à 1,8M€₂₀₁₇ (env. 50 plateformes élévatrices).

Plateformes élévatrices							en M€ ₂₀₁₇
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	1,80				0,60	0,60	0,60
SNCB	1,80				0,60	0,60	0,60
INFRABEL	0,00						

Plateformes élévatrices							en M€ _{courant}
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	1,91				0,63	0,64	0,65
SNCB	1,91				0,63	0,64	0,65
INFRABEL	0,00						

PPI
 PPI MARGE
 Solde à financer
 PSPI - Contribution fédérale

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

4. Risques

Le projet dépend de l'évaluation de la phase de test en 2017-2019.

***Focus sur le client en dehors de
la combimobilité : autres gares***

Fiche priorités flamande VL15.3
Parking Bourg-Léopold

Proj. : **p. -13-2022**

Progr. : **2293 - PANG NO**

Rubr. : **Parking**

VL15.3 Parking Bourg-Léopold

Scope

extension du parking (+24pl.) et couverture des abris à vélos existants

Objectifs du projet

- ajuster la capacité de parking au besoin
- upgrade qualité abris à vélos grâce à une couverture

Timing

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

Phase actuelle : **faisabilité** Réalisation : **Q1.2022-Q4.2022**

Issues / Risques / Points d'attention

- **Permis d'urbanisme**
- **En fonction de la capacité disponible et de l'emploi du temps, la réalisation est planifiée en 2022**

Données AS IS

Région (Prov.) : **FL (LIM)
BOURG-LÉOPOLD**
 RER / Angelic : **-**
 Classement : **255/549**
 # park. autos : **238**
 # park. vélos : **316**
 Quais : **2L**
 Accessibilité PMR : **Y**

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares — Parking Bourg-Léopold

Proj. : **P-13-2022** Progr. : **2293 - PANG NO** Rubr. : **Parking**

VL15.3 Leopoldsburg - Parking

Aspect financier

Bourg-Léopold - Nouveau parking					en M€ ₂₀₁₇	
	Total	2018	2019	2020	2021	2022
Total	0,50					0,50
SNCB	0,50					0,50
INFRABEL	0,00					

Bourg-Léopold - Nouveau parking					en M€ _{courant}	
	Total	2018	2019	2020	2021	2022
Total	0,54					0,54
SNCB	0,54					0,54
INFRABEL	0,00					

 PPI
  PPI MARGE
  Solde à financer
  PSPF - Contribution fédérale

Impact OPEX Stations : - possibilité d'implémenter un parking payant
 - réduction des frais d'entretien

Focus sur le client en dehors de la combi-mobilité : autres gares - Parking Bourg-Léopold



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL15.4

Quais de Denderleeuw - travaux Infrabel



DENDERLEEUEW

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (OVL)	Project:	P-14-3011	Progr.:	2303 - Denderleeuw	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NW	Denderleeuw - Perrons (ex-Infrabel)					
Localisatie:	DENDERLEEUEW			# pl. autos:	1.123	Alg. staat ?	●
# reizig./week:	51.873	Klass.:	16/549	# pl. fietsen:	883	Capaciteit ?	●

2. Objectifs et justification

Ce projet partiel s'inscrit dans l'objectif général visant à renforcer le nœud intermodal de Denderleeuw. Les objectifs spécifiques du projet partiel sont la réalisation de l'accessibilité intégrale, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, l'accroissement de la sécurité sur les quais et la facilitation des possibilités de correspondance. Le projet prévoit la modernisation de l'infrastructure de quai vétuste (rehaussement des quais, nouvelles marquises), l'installation d'ascenseurs et la modernisation des couloirs sous-voies vétustes.

La gare de Denderleeuw est la principale gare RER dans la province de Flandre orientale, avec des liaisons vers Gand, Bruxelles, Grammont et Courtrai.

D'autres projets partiels sur le site de Denderleeuw s'inscrivent également dans l'objectif général :

- L'organisation des modes de transport selon le principe STOP
- L'ajustement de la capacité de stationnement à la demande croissante, le compactage et la construction d'un nouveau bâtiment de parking le plus près possible du réseau de transport supralocal
- La modernisation du bâtiment de la gare (ajustement aux besoins actuels et réduction de la consommation d'énergie)

Les concepts et les points de départ reposent sur le masterplan bi-pool Denderleeuw, mais le projet peut être réalisé de manière autonome et fonctionner indépendamment de ce masterplan.

3. Scope et approche

- Relèvement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Nouvelles marquises : longueur 150 m
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts, 5 abris fermés
- Modernisation des couloirs sous-voies existants et des accès aux quais :
- Remplacement des escaliers mécaniques existants : 5
- Extension du couloir sous-voies « Est » avec 5 ascenseurs

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Quais de Denderleeuw - travaux Infrabel



- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel
- Entreprises associées : travaux d'infrastructure ferroviaire par Infrabel

4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'urbanisme : 02.2018
- Dossier d'adjudication prêt : 02.2018
- Attribution du marché : CA 11.2018
- Exécution des travaux : 01.2019-12.2023

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Quais de Denderleeuw - travaux Infrabel



5. Budget

Denderleeuw - Quais								en M€ ₂₀₁₇
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	20,62	0,10	1,15	3,76	3,61	3,74	4,05	4,21
SNCB	14,45	0,10	0,25	2,35	2,50	2,75	3,10	3,40
INFRABEL	6,17		0,90	1,41	1,11	0,99	0,95	0,81

Denderleeuw - Quais								en M€ _{courant}
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	21,89	0,10	1,15	3,84	3,77	3,98	4,39	4,66
SNCB	15,41	0,10	0,25	2,40	2,61	2,83	3,36	3,76
INFRABEL	6,48		0,90	1,44	1,16	1,05	1,03	0,90

PPI
 PPI MARGE
 Solde à financer
 PSPI - Contribution fédérale

6. Risques

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur l'horaire.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Quais de Denderleeuw - travaux Infrabel



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL 15.5
Quais de Termonde



TERMONDE

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (OVL)	Project:	P-08-3021	Progr.:	2304 - Dendermonde	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NW	Dendermonde - SG,SO, fietsgebouw					
Localisatie:	DENDERMONDE		# pl. autos:	825	Alg. staat ?	●	
# reizig. / week:	32.408	Klass.:	28/549	# pl. fietsen:	951	Capaciteit ?	●

2. Objectifs et justification

L'infrastructure de quai existante est très vétuste et en mauvais état : les quais, les marquises et le couloir sous-voies sont dégradés. Le couloir sous-voies présente des défauts graves, notamment des infiltrations d'eau.

Les objectifs du projet sont la réalisation de l'accessibilité intégrale, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, l'accroissement de la sécurité sur les quais et la facilitation des possibilités de correspondance.

La gare de Termonde est un nœud important dans le RER avec des liaisons vers Bruxelles, Gand et Malines.

3. Scope et approche

- Relèvement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Nouvelles marquises : longueur 150 m
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts, 5 abris fermés
- Accessibilité complète via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs et d'escaliers fixes
- Le couloir sous-voies est mis hors service.
- Nombre d'ascenseurs : 6
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : ISNCB et Infrabel
- Entreprises associées : travaux d'infrastructure ferroviaire par Infrabel

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares - Quais de Termonde



4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.





- Demande de permis d'urbanisme : 2019
- Dossier d'adjudication prêt : 2019
- Attribution du marché : 2020
- Exécution des travaux : 2020-2025

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

5. Budget

Termonde - Quais											en M€ ₂₀₁₇	
	Total	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Total	24,59	14,70	0,01	0,46	0,46	1,59	1,50	1,50	1,50	1,80	1,09	
SNCB	17,46	14,70	0,01	0,15	0,15	0,55	0,25	0,25	0,25	0,55	0,60	
INFRABEL	7,13			0,31	0,31	1,04	1,25	1,25	1,25	1,25	0,49	

Termonde - Quais											en M€ _{courant}	
	Total	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Total	25,45	14,70	0,01	0,46	0,47	1,66	1,59	1,62	1,66	2,03	1,26	
SNCB	17,71	14,70	0,01	0,15	0,15	0,57	0,27	0,27	0,28	0,62	0,69	
INFRABEL	7,74			0,31	0,31	1,09	1,33	1,35	1,38	1,41	0,56	

 PPI	 PPI MARGE	 Solde à financer	 PSPI - Contribution fédérale
---	---	--	--

Étant donné qu'Infrabel ne dispose d'aucun moyen durant la période 2017-2020 et n'a aucune vue sur ses moyens pour la période suivante, les dépenses prévues durant la période 2017-2021 sont intégrées dans le plan d'investissement pluriannuel stratégique (2,91M€₂₀₁₇). Pour garantir l'achèvement des travaux, d'autres sources de financement doivent être trouvées à partir de 2022. En effet, Infrabel limitera l'exécution des travaux au montant prévu au sein du plan stratégique pluriannuel d'investissement, à savoir 2,91M€₂₀₁₇.

6. Risques

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur l'horaire
- Obtention du permis d'urbanisme
- Financement Infrabel à partir de 2022.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares - Quais de Termonde



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL15.6

Landen BV + quais + passerelle piétons - travaux Infrabel



LANDEN

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (VLB)	Project:	P-16-2021	Progr.:	2210 - Landen	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NO	Landen - Perrons - Passerelle					
Localisatie:	LANDEN			# pl. autos:	759	Alg. staat?	●
# reizig./week:	20.027	Klass.:	45/549	# pl. fietsen:	231	Capaciteit?	●

2. Objectifs et justification

L'infrastructure de quai existante est vétuste et le quai latéral est encore un quai bas.

Les objectifs du projet sont la réalisation de l'accessibilité intégrale et l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs. Cela doit permettre une augmentation du nombre de voyageurs et contribuer au modal shift des autoroutes vers le train.

3. Scope et approche

- Relèvement et renouvellement du quai latéral encore bas et renouvellement des 2 quais en filot
- Nouvelles marquises : longueur 150 m
- Nouveaux abris : 6 abris ouverts
- Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs
- Nombre d'ascenseurs : 4
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : Infrabel et SNCB

4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Landen BV + quais + passerelle piétons – travaux Infrabel



Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'urbanisme : 2018
- Dossier d'adjudication prêt : 2018
- Attribution du marché : 2019
- Exécution des travaux : 2019-2021

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

5. Budget

- Rem. : dans les tableaux du PPI, ce budget est encore réparti entre le parking et les quais. La totalité du budget sera toutefois utilisée pour le projet quais. Il n'existe aucune nécessité immédiate d'étendre encore les parkings existants. Le parking payant doit tout d'abord être mis en place.

Landen - BV + quais + passerelle							en M€ ₂₀₁₇
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	10,13	0,02	0,51	1,43	3,60	4,58	
SNCB	6,75	0,02	0,33	0,95	2,40	3,05	
INFRABEL	3,38		0,18	0,48	1,20	1,53	

Landen - BV + quais + passerelle							en M€ _{courant}
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	10,60	0,02	0,51	1,46	3,75	4,87	
SNCB	7,07	0,02	0,33	0,97	2,50	3,24	
INFRABEL	3,53		0,18	0,49	1,25	1,62	

PPI
 PPI MARGE
 Solde à financer
 PSPI - Contribution fédérale

6. Risques

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur l'horaire
- Obtention du permis d'urbanisme.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Landen BV + quais + passerelle piétons – travaux Infrabel



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL15.7

Quais d'Hasselt + accès - travaux Infrabel



HASSELT

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (LIM)	Project:	P-15-2057	Progr.:	2204 - Hasselt	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NO	Hasselt - Luifels, perrons, liften					
Localisatie:	HASSELT	# pl. autos:	1.191	Alg. staat?	●		
# reizig./week:	42.123	Klass.:	19/549	# pl. fietsen:	1.400	Capaciteit?	●

2. Objectifs et justification

L'infrastructure de quai existante est vétuste et se compose de quais bas. Les quais ne sont pas accessibles pour les moins mobiles.

Les objectifs du projet sont la réalisation de l'accessibilité intégrale, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, l'accroissement de la sécurité sur les quais et la facilitation des possibilités de correspondance.

La gare d'Hasselt est le principal nœud ferroviaire dans la province du Limbourg.

3. Scope et approche

- Relèvement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Rénovation des marquises existantes
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts
- Modernisation du couloir sous-voies existant et des accès aux quais :
- Nouveaux escaliers mécaniques : 5
- Extension du couloir sous-voies avec 6 ascenseurs

4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Quais d'Hasselt + accès - travaux Infrabel



Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'urbanisme : 2018
- Dossier d'adjudication prêt : 2018
- Attribution du marché : 2019
- Exécution des travaux : 2019-2023

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

5. Budget

Hasselt - Auvents, ascenseurs, quais									
	Total	<2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	18,34	7,57	0,03	0,28	1,33	1,33	1,33	3,24	3,24
SNCB	13,01	7,57	0,03	0,05	0,31	0,31	0,31	2,21	2,21
INFRABEL	5,33			0,23	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02

en M€₂₀₁₇

Hasselt - Auvents, ascenseurs, quais									
	Total	<2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	19,14	7,57	0,03	0,28	1,36	1,39	1,42	3,51	3,58
SNCB	13,48	7,57	0,03	0,05	0,32	0,33	0,33	2,40	2,45
INFRABEL	5,66			0,23	1,04	1,06	1,09	1,11	1,13

en M€_{courant}

■ PPI
 ■ PPI MARGE
 ■ Solde à financer
 ■ PSPI - Contribution fédérale

6. Risques

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur l'horaire
- Obtention du permis d'urbanisme.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Quais d'Hasselt + accès - travaux Infrabel



Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL15.8

Diest quais et accès - travaux Infrabel



DIEST

1. Données générales

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (VLB)	Project:	P-14-2032	Progr.:	2291 - 10.000+ NO	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NO	Diest - Passerelle, liften en perrons					
Localisatie:	DIEST	# pl. autos:	1.055	Alg. staat?	●		
# reizig./week:	14.392	Klass.:	56/549	# pl. fietsen:	532	Capaciteit?	●

2. Objectifs et justification

L'infrastructure existante des quais est vétuste et en mauvais état.

Les objectifs du projet sont la réalisation de l'accessibilité intégrale et l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs.

3. Scope et approche

- Relèvement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 1 quai en îlot
- Nouvelles marquises : longueur 50 m
- Nouveaux abris : 4 abris ouverts
- Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs
- Nombre d'ascenseurs : 2
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel

4. Timing

Le planning proposé est le planning physiquement réalisable « le plus rapidement possible » avec comme principales conditions particulières :

- démarrage du plan d'investissement pluriannuel stratégique le 1^{er} janvier 2018,
- aucune plainte envers les permis encore à obtenir,
- mises hors service par Infrabel,
- pas d'imprévu ni force majeure.

Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, le planning des travaux suivant est prévu.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Diest quais et accès - travaux Infrabel



- Demande de permis d'urbanisme : 2019
- Dossier d'adjudication prêt : 2019
- Attribution du marché : 2020
- Exécution des travaux : 2020-2023

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

5. Budget

Diest - Passerelle, ascenseurs et quais								en M€ ₂₀₁₇
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	4,13	0,02	0,16	0,15	1,35	1,35	0,90	0,20
SNCB	3,12	0,02	0,10	0,10	0,90	0,90	0,90	0,20
INFRABEL	1,01		0,06	0,05	0,45	0,45		

Diest - Passerelle, ascenseurs et quais								en M€ _{courant}
	Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total	4,38	0,02	0,16	0,15	1,41	1,44	0,98	0,22
SNCB	3,32	0,02	0,10	0,10	0,94	0,96	0,98	0,22
INFRABEL	1,06		0,06	0,05	0,47	0,48		

PPI
 PPI MARGE
 Solde à financer
 PSPI - Contribution fédérale

6. Risques

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur l'horaire
- Obtention du permis d'urbanisme.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares
Diest quais et accès - travaux Infrabel

INFRABEL
Right On Track

Focus sur le client en dehors de la mobilité combinée : autres gares

*Rehaussement des quais à Asse, Turnhout, Saint-Trond, Ypres,
Lierde*

Priorités flamandes : fiches 15.9 à 15.13



Fiches 15.9 à 15.13



1. Objectifs et justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la revalorisation de l'infrastructure des quais existante, de l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs au niveau des quais, de l'adaptation de l'infrastructure à la réglementation actuelle et de la réduction des coûts d'entretien.

2. Scope et approche

Le projet prévoit le rehaussement des quais, la rénovation des panneaux de quai, la finition des quais et l'équipement à Asse, Ypres, Lierde, Turnhout et Saint-Trond.

Maturité ●

3. Timing

Le planning proposé repose sur les hypothèses suivantes :

- démarrage du pacte d'investissement le 1^{er} janvier 2018,
- absence de contraintes budgétaires (voir point 4),

Sur la base de ces hypothèses et sans préjudice des conditions générales, les 5 projets pourraient être achevés à la mi-2019.

4. Budget

En millions d'€ ₂₀₁₇	18	19	TOTAL
Coût global	3,40	2,20	5,60
Sources de financement			
Infrabel			
- PPI	2,20	-	2,20
- Contribution fédérale	-	-	-
- Cofinancement Flamand	-	-	-
Sources de financement de la SNCB			
- PPI	-	-	-
- Contribution fédérale	1,20	2,19	3,39
- Pacte d'investissement	-	-	-

En millions d'€ _{courant}	18	19	TOTAL
Coût global	3,41	2,25	5,66
Sources de financement			
Infrabel			
- PPI	2,21	-	2,21
- Contribution fédérale	-	-	-
- Cofinancement Flamand	-	-	-
Sources de financement de la SNCB			
- PPI	-	-	-



- Contribution fédérale	1,20	2,24	3,45
- Pacte d'investissement	-	-	-

Les conditions générales s'appliquent intégralement.

À titre indicatif, l'estimation des dépenses par site est jointe en annexe. Selon l'avancement des études, la répartition des ressources entre les différents sites peut changer.

5. Risques

- Des coupures de lignes temporaires sont nécessaires pour certains travaux sur les quais, par exemple pour l'installation de nouveaux panneaux de quai. Ces coupures de lignes temporaires peuvent avoir un impact important sur le trafic ferroviaire. En fonction d'autres travaux plus prioritaires, il est possible que les équipements nécessaires ne puissent pas être obtenus.



Annexe : estimation indicative des dépenses par site

in mio €₂₀₁₇

Fiche	Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019
15.9	Asse	Infrabel	0.60	0.60	-
		NMBS	0.60	-	0.60
15.1	Turnhout	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.80	-	0.80
15.11	Sint-Truiden	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.80	-	0.80
15.12	leper	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
15.13	Lierde	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
TOTAAL		Infrabel	2.20	2.20	-
		NMBS	3.40	1.20	2.20

in mio €, in mio €_{courant}

Fiche	Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019
15.9	Asse	Infrabel	0.60	0.60	-
		NMBS	0.61	-	0.61
15.1	Turnhout	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.82	-	0.82
15.11	Sint-Truiden	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.82	-	0.82
15.12	leper	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
15.13	Lierde	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
TOTAAL		Infrabel	2.21	2.21	-
		NMBS	3.45	1.20	2.25

Bijlage 2 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale staat en het Vlaamse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest
Projectfiches

INFRABEL
Right On Track

L50A – Gent-Brugge 3de en 4de spoor

Vlaamse prioriteiten: fiche 10



Fiche 10



1. Objectieven en rechtvaardiging

In het baanvak van spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge komen twee belangrijke trafieken samen: enerzijds de goederentrafiek die van de Zeebrugse haven over Brugge en Gent-Sint-Pieters richting Merelbeke gaat, anderzijds de reizigerstrafiek van de as Oostende-Brugge-Gent-Sint-Pieters-Brussel. Op piekdagen sporen ruim 300 treinen per dag tussen de stations Gent-Sint-Pieters en Brugge.

Om tegemoet te komen aan de groei van het goederen- en reizigersverkeer is een capaciteitsuitbreiding op de bestaande L50A Gent en Brugge noodzakelijk.

2. Scope en aanpak

- De aanleg van een 3e en 4e spoor tussen Gent en Brugge. Langs weerszijden van de twee bestaande sporen komt er één nieuw spoor bij. Het snelle reizigersverkeer zal gebruik maken van de twee centrale sporen, terwijl goederentreinen of stoptreinen de twee buitenste sporen zullen innemen
- Spoorwegbruggen over de ringvaart en de R4 (uitgevoerd)
- Een ongelijkgrondse vertakking ter hoogte van de Snepbrug over de Leie (is uitgevoerd).
- Afschaffen van 11 overwegen, te vervangen door over- of onderbruggingen en/of door langswegen die aansluiten op bestaande overgangen (uitgevoerde met uitzondering van overweg 23 te Hansbeke)

Maturiteit ●

De studies zijn vergevorderd en de belangrijkste vergunningen werden bekomen.

3. Timing

De voorgestelde planning is de snelst mogelijke fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen:

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- een uitspraak door de Raad Voor Vergunningsbetwistingen met betrekking tot de bouwvergunning voor de bouw van de Rondweg te Hansbeke in de eerste helft van 2018 én in het voordeel van Infrabel,
- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4)

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden, zou de volledige viersporigheid van Gent tot Brugge afgewerkt kunnen worden tegen eind 2024.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GENT-LANDEGEM								
Aanleg spooruitrusting								
LANDEGEM-AALTER								
Bekomen vergunning Hansbeke								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								
AALTER-BEERNEM								
Bekomen vergunning Beernem								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								
BEERNEM-OOSTKAMP								
Bekomen vergunning Oostkamp								
Bouwkunde								
Aanleg spooruitrusting								

◆ = indienststelling

4. Budget

In mio€ ₂₀₁₇	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAAL
Totale kost	25,90	8,40	22,30	19,10	43,70	31,60	30,70	25,30	207,00
Financieringsbronnen Infrabel									
- MIP	25,90	4,10	22,00	16,70	-	-	-	-	68,70
- Federale bijdrage	-	4,30	0,30	2,40	43,70	31,06	-	-	81,76
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Te financieren saldo	-	-	-	-	-	0,54	30,70	25,30	56,55
Financieringsbronnen NMBS	Zie fiche 14.								

In mio€ _{courant}	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAAL
Totale kost	25,90	8,42	22,80	19,92	46,48	34,29	33,98	28,56	220,35
Financieringsbronnen Infrabel									
- MIP	25,90	4,11	22,49	17,42	-	-	-	-	69,92
- Federale bijdrage	-	4,31	0,31	2,50	46,48	33,70	-	-	87,30
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Te financieren saldo	-	-	-	-	-	0,59	33,98	28,56	63,13
Financieringsbronnen NMBS	Zie fiche 14.								

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

Het te financieren saldo is het deel van de totale kost waarvoor nog geen financiering vastligt. Zoals beschreven in artikel 3 van de algemene voorwaarden dient voor de volledige uitvoering van dit project, de financiering van dit saldo te worden verzekerd door de Belgische Staat, één of meerdere Gewesten, één of meerdere andere overheden of derden.



5. Risico's

- Het grootste knelpunt voor de verwezenlijking van een 3^e en 4^e spoor is het afschaffen van overweg 23 te Hansbeke door de aanleg van een rondweg. Deze overweg belemmert de verwezenlijking van het baanvak Landegem – Aalter. Tegen de bouwvergunning voor de aanleg van de rondweg werd een klacht ingediend bij de Raad Voor Vergunningsbetwistingen.

INFRABEL
Right On Track

Aanpassing goederencorridors aan de Europese normen (750m, ...)

Vlaamse prioriteiten: fiche 11



Fiche 11



1. Objectieven en rechtvaardiging

Ter optimalisatie spoorwegexploitatie en meer bepaald de integratie van goederentreinen van 750m in het verkeer op de goederencorridors, moeten uitwijkmogelijkheden gecreëerd worden met een nuttige lengte van 750m of meer.

Bij technische of operationele problemen kan dan uitgeweken worden wat de stiptheid bevordert. Deze werken zijn belangrijk om de Belgische havens te integreren in het Europees netwerk voor goederenvervoer tegen 2030.

2. Scope en aanpak

Uitwijkmogelijkheden voor lange goederentreinen kunnen gecreëerd worden door het verlengen van bestaande uitwijkmogelijkheden, door de aanleg van nieuwe uitwijksporen of door ingrepen op de seininrichting waarbij bepaalde seinsecties samengenomen kunnen worden.

● Maturiteit:

Een actualisatie van de behoeften van de spoorwegonderneming door Infrabel is bezig. De concreet te nemen maatregelen zullen in functie van deze analyse bepaald worden met het beschikbare budget als randvoorwaarde.

3. Timing

De voorgestelde planning gaat uit van volgende hypothesen:

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4),

De analyse van de concrete behoefte is lopende. Uitgaande van de hierboven vermelde veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden, zouden de bestekstudies kunnen starten vanaf de 1^{ste} helft van 2019 zodat de eerste werken zouden kunnen starten eind 2019.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Behoeftenanalyse											
Bestekstudies											
Werken											



4. Budget

Het voorziene budget bedraagt 14 mio€_{courant} voor de aanpassing van de goederencorridors aan de norm. Er wordt uitgegaan van een spreiding in de tijd in functie van beschikbare werkfaciliteiten.

In mio€ ₂₀₁₇	19	20	21	22	23	TOTAAL
Totale kost	0,50	2,00	2,00	5,53	2,96	12,99
Financieringsbronnen Infrabel						
- MIP	-	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	0,50	2,00	2,00	5,53	2,96	12,99
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.					

In mio€ _{courant}	19	20	21	22	23	TOTAAL
Totale kost	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
Financieringsbronnen Infrabel						
- MIP	-	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.					

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

5. Risico's

- Gezien de concrete scope functie is van een nog lopende analyse is er een risico dat de planning niet aangehouden kan worden.
- Het risico op problemen met de vergunningen is laag aangezien er geen of enkel lokale vergunningen nodig zijn.

INFRABEL
Right On Track

Aanpassing van de haven van Gent aan de Europese normen (750m)

Vlaamse prioriteiten: fiche 12



Fiche 12



1. Objectieven en rechtvaardiging

Cfr. Fiche 11.

Dit program kadert in het de ontwikkeling van de nodige spoorinfrastructuur in de haven van Gent met als doel de ontwikkeling en de werking van de haven te ondersteunen en het marktaandeel van het spoorvervoer te versterken.

2. Scope en aanpak

Het project Gent-Zeehaven (spoorwerken, werken bovenleiding en seininrichting) omhelst de realisatie van 4 lange sporen in bundel D, alsook de verlenging van de dienstonderdoorgang, de verlegging van de dienstpaden en de afgraving van het oude dienstperron.

● Maturiteit:

Er werd al een oplossing ontworpen en uitgetekend. De vergunningsaanvraag zou dus op relatief korte termijn ingediend kunnen worden.

3. Timing

De voorgestelde planning is de snelst mogelijke fysiek realiseerbare planning rekening houdend met de bezetting van de studiediensten en met als belangrijkste hypothesen:

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4),

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden zouden de werken afgerond kunnen worden tegen eind 2021.

	2018	2019	2020	2021
Vergunningsprocedure				
Bestekstudies				
Werken				



4. Budget

De raming bedraagt 4,6 mio €2017 en omvat de aanneming, de levering van materialen, de studie- en de personeelskosten.

In mio€ ₂₀₁₇	18	19	20	21	TOTAAL
Totale kost	0,30	0,30	2,20	1,80	4,58
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	0,30	0,30	2,20	1,80	4,58
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.				

In mio€ _{courant}	18	19	20	21	TOTAAL
Totale kost	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.				

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

5. Risico's

- Er dient een bouwvergunningen bekomen te worden. Het bekomen van de vergunningen houdt een risico in voor de planning, vooral in geval van klachten bij de Raad Voor Vergunningsbetwistingen. Gezien het om een lokale vergunning gaat, is het risico beperkt.

INFRABEL
Right On Track

Focus op de klant buiten combi- mobiliteit : stations van L50A

***Stopplaatsen Hansbeke, Bellem, Aalter, Maria-Aalter, Beernem en
Oostkamp***

Vlaamse prioriteiten: fiche 14



Fiche 14



1. Objectieven en rechtvaardiging

De aanpak van de stopplaatsen kadert in de capaciteitsuitbreiding op bestaande lijn L50A.

De stopplaatsen worden vernieuwd, gerenoveerd en het comfort van de reizigers wordt verbeterd.

2. Scope en aanpak

De werken omvatten:

	Ten laste van
<ul style="list-style-type: none"> Vernieuwen onderdoorgang, toegang tot perrons en publieke ruimte, verhogen perrons, ... 	Infrabel/NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Toevoegen van toegangshellingen naar publieke ruimte en perrons 	Infrabel/NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Plaatsen luifels, nieuw wachthuisjes, nieuw meubilair, ... 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Aanleg van publieke ruimte rond stopplaats 	Infrabel/NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Vernieuwen parkings en fietsenstallingen 	NMBS

Maturiteit ●

De detailstudies voor Oostkamp en Beernem zijn vergevorderd en zullen als basis dienen voor de andere stopplaatsen.

3. Timing

De voorgestelde planning is de snelst mogelijke fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen:

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4),
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.



	2018	2019	2020	2021	2022
Oostkamp					
Beernem					
Maria-Aalter					
Aalter					
Bellem					
Hansbeke					

4. Budget

In mio€ ₂₀₁₇	18	19	20	21	TOTAAL
Totale kost	1,90	7,00	10,70	2,50	22,10
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	1,90	4,70	3,60	0,10	10,30
- Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS					
- MIP	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	-	2,30	7,10	2,40	11,80
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-

In mio€ _{courant}	18	19	20	21	TOTAAL
Totale kost	1,90	7,16	11,16	2,66	22,88
Financieringsbronnen					
- MIP	1,90	4,81	3,75	0,11	10,57
- Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS					
- MIP	-	-	-	-	-
- Federale bijdrage	-	2,35	7,40	2,55	12,31
- Co-financiering VL	-	-	-	-	-

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

Ten indicatieve titel wordt in bijlage de raming van de uitgaven per stopplaats toegevoegd. In functie van de vooruitgang van de studies kan de verdeling van de middelen tussen de verschillende stopplaatsen wijzigen.



5. Risico's

- Stopplaats Hansbeke: het grootste knelpunt voor de verwezenlijking van de vernieuwde stopplaats Hansbeke is het afschaffen van overweg 23 te Hansbeke. Zolang de overweg niet vervangen is door de rondwegtunnel, kan de stopplaats niet worden vernieuwd.
De beslissing door de Raad van Vergunningsbeslissing over de bouwvergunning, is bepalend hierin.



Bijlage: indicatieve raming van de uitgaven per stopplaats

in mio €₂₀₁₇

Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019	2020	2021
Hansbeke	Infrabel	3.50	-	0.50	3.00	-
	NMBS	2.40	-	-	0.40	2.00
Bellem	Infrabel	1.80	-	1.60	0.20	-
	NMBS	1.80	-	-	1.80	-
Aalter	Infrabel	0.60	-	0.10	0.40	0.10
	NMBS	1.60	-	0.20	1.00	0.40
Maria-Aalter	Infrabel	0.80	0.10	0.70	-	-
	NMBS	1.50	-	0.30	1.20	-
Beernem	Infrabel	1.80	0.20	1.60	-	-
	NMBS	2.30	-	0.20	2.10	-
Oostkamp	Infrabel	1.80	1.60	0.20	-	-
	NMBS	2.20	-	1.60	0.60	-
TOTAAL	Infrabel	10.30	1.90	4.70	3.60	0.10
	NMBS	11.80	-	2.30	7.10	2.40

in mio €_{courant}

Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019	2020	2021
Hansbeke	Infrabel	3.64	-	0.51	3.13	-
	NMBS	2.54	-	-	0.42	2.13
Bellem	Infrabel	1.84	-	1.64	0.21	-
	NMBS	1.88	-	-	1.88	-
Aalter	Infrabel	0.63	-	0.10	0.42	0.11
	NMBS	1.67	-	0.20	1.04	0.43
Maria-Aalter	Infrabel	0.82	0.10	0.72	-	-
	NMBS	1.56	-	0.31	1.25	-
Beernem	Infrabel	1.84	0.20	1.64	-	-
	NMBS	2.39	-	0.20	2.19	-
Oostkamp	Infrabel	1.81	1.60	0.20	-	-
	NMBS	2.26	-	1.64	0.63	-
TOTAAL	Infrabel	10.57	1.90	4.81	3.75	0.11
	NMBS	12.31	-	2.35	7.40	2.55



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VG15.1
Geraardsbergen perrons



GERAARDSBERGEN

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.) :	VL (OVL)	Project :	P-08-3033	Progr. :	2391 - 10.000+ NW	Rubr. :	Perrons & Toeg.
Area :	NW	Geraardsbergen - SG en -omgeving					
Localisatie :	GERAARDSBERGEN	# pl. autos :	234	Alg. staat ?		Capaciteit ?	
# reizig. / week :	15.760	Klass. :	53/549	# pl. fietsen :	192		

2. Objectieven en rechtvaardiging

Het station Geraardsbergen is een belangrijk vertrek- en eindstation in het GEN en het grootste station in de regio met verbindingen naar Gent, Denderleeuw, Edingen, Schaarbeek en Doornik.

De parkeercapaciteit is verspreid over 11 terreinen in eigendom van NMBS, Infrabel en de stad. In totaal is er een capaciteit van ca. 440 parkeerplaatsen beschikbaar waarvan ca. ¼ betalend. De verzadigingsgraad bedraagt meer dan 90%.

De bestaande perroninfrastructuur is verouderd en in slechte staat. Het station beschikt wel over hoge perrons.

De algemene doelstelling van het project is de site uit te bouwen tot een volwaardig multimodaal knooppunt.

Specifieke doelstellingen van het deelproject perrons zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het faciliteren van de overstapmogelijkheden. Het project voorziet de modernisering van de verouderde perroninfrastructuur (vernieuwen perrons en luifels), de realisatie van een voetgangersbrug met liften.

De doelstelling van het deelproject parking is het afstemmen van de parkeercapaciteit op de vraag en het concentreren van de parkeercapaciteit op 1 plaats dicht bij het station.

De deelprojecten passen in de ruimtelijke visie ontwikkeld in het masterplan van december 2014.

3. Scope en aanpak

- Vernieuwen van de perrons van 28cm naar 75cm: 3 eilandperrons
- Nieuwe luifels: TBD
- Nieuwe schuilhuisjes: 12 open schuilhuisjes
- Nieuwe perronuitrusting (windschermen, zitjes, communicatie, verlichting...)
- Nieuwe toegang tot de perrons via een voetgangersbrug uitgerust met liften
- Aantal liften: 5
- Realisatie van een parkeergebouw van 500 tot 600 pl.



- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: NMBS en Infrabel

4. Timing

De voorgestelde planning is de “snelst mogelijke” fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste bijzondere voorwaarden :

- start van het strategisch meerjareninvesteringsplan op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienstelingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Perrons:
 - o Aanvraag omgevingsvergunning: 2022
 - o Aanbestedingsdossier klaar: 2022
 - o Gunning:2023
 - o Uitvoering van de werken: 2024-2027

- Parkeergebouw:
 - o Aanvraag omgevingsvergunning: 2020
 - o Aanbestedingsdossier klaar: 2021
 - o Gunning:2022
 - o Uitvoering van de werken: 2022-2025

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.



5. Budget

Geraardsbergen - Perrons									
	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	11,07				0,60	3,40	3,00	2,84	1,23
NMBS	8,30				0,45	2,55	2,25	2,13	0,92
INFRABEL	2,77				0,15	0,85	0,75	0,71	0,31

Geraardsbergen - Perrons									
	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	12,76	0,00	0,00	0,00	0,66	3,84	3,45	3,34	1,47
NMBS	9,57				0,50	2,88	2,59	2,50	1,10
INFRABEL	3,19				0,17	0,96	0,86	0,83	0,37

Geraardsbergen - Parkeergebouw									
	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	11,75	1,09	0,54	2,00	4,16	2,40	1,56	0,00	0,00
NMBS	11,75	1,09	0,54	2,00	4,16	2,40	1,56		
INFRABEL	0,00								

Geraardsbergen - Parkeergebouw									
	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	12,99	1,13	0,57	2,17	4,60	2,71	1,80	0,00	0,00
NMBS	12,99	1,13	0,57	2,17	4,60	2,71	1,80		
INFRABEL	0,00								

■ MIP
 MIP MARGE
 Te financieren saldo
 SMIP - Federale Bijdrage

6. Risico's

- Inplanting parkeergebouw moet combineerbaar blijven met de logistieke antenne van Infrabel (LCI): een stabiele oplossing voor dit aspect is nodig alvorens de omgevingsvergunning kan aangevraagd worden
- Capaciteit parkeergebouw te evalueren na invoeren van betalend parkeren
- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel: om die reden zijn de perronwerken gepland vanaf 2023
- Impact op dienstregeling
- Bekomen van omgevingsvergunning.

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations - Geraardsbergen perrons

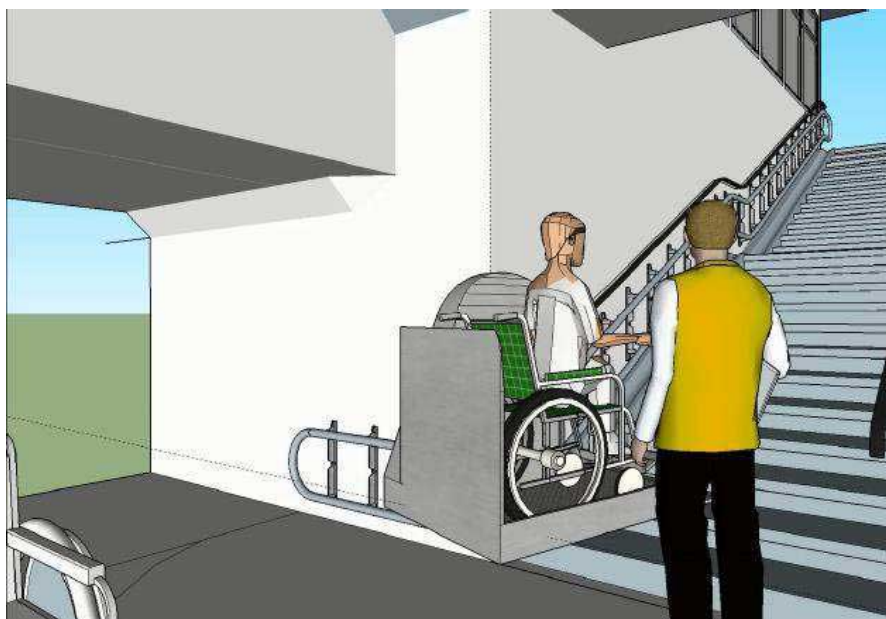


Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.2 Platform-liften



PLATFORM-LIFTEN



1. Objectieven en rechtvaardiging

In kader van de verbetering van de integrale Het betreft een elektrisch platform dat wordt geïnstalleerd op de vaste trappen naar de perrons, aanpasbaar aan de meest voorkomende trapconfiguraties. Het laadvermogen is voldoende hoog zodat ook de klanten met een elektrische rolstoel er gebruik van kunnen maken.

De bediening gebeurt steeds onder assistentie door NMBS-personeel.

2. Scope en aanpak

Een proefproject wordt uitgevoerd in de stations Aarlen en Libramont. Indien deze oplossing succesvol kan ingezet worden wordt het programma uitgebreid naar het volledige net. De lijst van sites die in aanmerking komen wordt opgesteld bij de evaluatie van het proefproject. Het betreft dan stations waar geen andere oplossing aanwezig is, d.i. niet uitgerust zijn met hellingen of liften.



3. Timing en Budget

Installatie is voorzien vanaf 2020, na de testfase in 2017-2019. Het totale budget bedraagt 1,8M€₂₀₁₇ (ca. 50 platform-liften).

Mobiele hellingen plateau liften							in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	1,80				0,60	0,60	0,60
NMBS	1,80				0,60	0,60	0,60
INFRABEL	0,00						

Mobiele hellingen plateau liften							in M€ _{courant}
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	1,91				0,63	0,64	0,65
NMBS	1,91				0,63	0,64	0,65
INFRABEL	0,00						

FOD PPI
 FOD MARGE
 TBD
 1G€

4. Risico's

Het project is afhankelijk van de evaluatie van de testfase in 2017-2019.

PPT_CAT_2

Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.3 Leopoldsburg

Proj. : **P-13-2022**

Progr. : **2293 - PANG NO**

Rubr. : **Parking**

VL15.3 Leopoldsburg - Nieuwe parking

Scope

uitbreiding parking (+24pl.) en overkappen bestaande fietsenstallingen

Doelstellingen van het project

- parkeercapaciteit aanpassen aan de behoefte
- upgrade kwaliteit fietsenstallingen door overkapping

Timing

Phase actuele : **haalbaarheid** Réalisation : **Q1.2022-Q4.2022**

Issues / Risico's / Aandachtspunten

- **Omgevingsvergunning**
- **In functie van de beschikbare capaciteit en de werkbezetting is de realisatie gepland in 2022**

Gegevens AS/IS

Gewest (Prov.) : **VL (LIM)**
 Localisatie : **LEOPOLDSEBURG**
 GEN / Angelic : **-**
 Rankschikking : **255/549**
 # park. autos : **238**
 # park. vélos : **316**
 Perrons : **2L**
 PBM toegankel. : **Y**

09/10/2017

Catalogus MIP — Fiche n° **2293 - P-13-2022 - PK00**

2

PRC (ex-PRC)

Proj. : **P-13-2022**

Progr. : **2293 - PANG NO**

Rubr. :

Parking

VL15.3 Leopoldsburg - Nieuwe parking

Financieel

Leopoldsburg - Nieuwe parking						
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	0,50					0,50
NMBS	0,50					0,50
INFRABEL	0,00					

Leopoldsburg - Nieuwe parking						
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	0,54					0,54
NMBS	0,54					0,54
INFRABEL	0,00					



Impact OPEX Stations : - mogelijkheid tot invoeren betalend parkeren
 - reductie onderhoudskost

09/10/2017

Catalogus MIP — Fiche n° **2293 - P-13-2022 - PK00**

3
 PRC (ex-PRC)



Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.4 Denderleeuw



DENDERLEEUEW

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (OVL)	Project:	P-14-3011	Progr.:	2303 - Denderleeuw	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NW	Denderleeuw - Perrons (ex-Infrabel)					
Localisatie:	DENDERLEEUEW			# pl.autos:	1.123	Alg. staat ?	●
# reizig. / week:	51.873	Klass.:	16/549	# pl.fietsen:	883	Capaciteit ?	●

2. Objectieven en rechtvaardiging

Dit deelproject kadert in de algemene doelstelling om het intermodaal knooppunt Denderleeuw te versterken. Specifiek heeft het deelproject tot doel het realiseren van integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het faciliteren van de overstapmogelijkheden. Het project voorziet de modernisering van de verouderde perroninfrastructuur (verhogen perrons, nieuwe luifels), het plaatsen van liften en het moderniseren van de verouderde onderdoorgangen.

Het station Denderleeuw is het belangrijkste GEN-station in de provincie Oost-Vlaanderen, met verbindingen naar Gent, Brussel, Geraardsbergen en Kortrijk.

Andere deelprojecten op de site Denderleeuw die kaderen in de algemene doelstelling zijn:

- De organisatie van de vervoersmodi volgens het STOP-principe
- Het afstemmen van de parkeercapaciteit op de toenemende vraag, verdichten en bouw nieuw parkeergebouw zo dicht mogelijk bij bovenlokaal verkeersnet
- Het moderniseren van het stationsgebouw (afstemmen op de huidige noden en verminderen van het energieverbruik)

De concepten en uitgangspunten steunen op het masterplan bi-pool Denderleeuw, maar het project kan zelfstandig gerealiseerd worden en functioneren los van dit masterplan.

3. Scope en aanpak

- Verhogen van de perrons van 28cm naar 75cm: 1 zijperron, 4 eilandperrons
- Nieuwe luifels: lengte 150 m
- Nieuwe schuilhuisjes: 10 open schuilhuisjes, 5 gesloten schuilhuisjes
- Moderniseren van de bestaande onderdoorgangen en toegangen tot de perrons:
- Vervangen van de bestaande roltrappen: 5
- Uitbreiden van de onderdoorgang 'Oost' met 5 liften



- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: NMBS en Infrabel
- Nevenaannemingen: spoorinfrastructuurwerken door Infrabel

4. Timing

De voorgestelde planning is de "snelst mogelijke" fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen :

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienststellingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 02.2018
- Aanbestedingsdossier klaar: 02.2018
- Gunning: RVB 11.2018
- Uitvoering van de werken: 01.2019-12.2023

5. Budget

Denderleeuw - Perrons								in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	20,62	0,10	1,15	3,76	3,61	3,74	4,05	4,21
NMBS	14,45	0,10	0,25	2,35	2,50	2,75	3,10	3,40
INFRABEL	6,17		0,90	1,41	1,11	0,99	0,95	0,81

Denderleeuw - Perrons								in M€ _{courant}
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	21,89	0,10	1,15	3,84	3,77	3,98	4,39	4,66
NMBS	15,41	0,10	0,25	2,40	2,61	2,93	3,36	3,76
INFRABEL	6,48		0,90	1,44	1,16	1,05	1,03	0,90

FOD PPI
 FOD MARGE
 TBD
 1G€



6. Risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling.



Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.5 Dendermonde



DENDERMONDE

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.):	VL (OVL)	Project:	P-08-3021	Progr.:	2304 - Dendermonde	Rubr.:	Perrons & Toeg.
Area:	NW	Dendermonde - SG,SO, fietsgebouw					
Localisatie:	DENDERMONDE		# pl. autos:	825	Alg. staat?	●	
# reizig./week:	32.408	Klass.:	28/549	# pl. fietsen:	951	Capaciteit?	●

2. Objectieven en rechtvaardiging

De bestaande perroninfrastructuur is sterk verouderd en in slechte staat: zowel de perrons, luifels als de onderdoorgang zijn gedegradeerd. De onderdoorgang vertoont ernstige gebreken, in bijzonder waterinfiltratie.

De doelstellingen van het project zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het faciliteren van de overstapmogelijkheden.

Het station Dendermonde is een belangrijk knooppunt in het GEN met verbindingen naar Brussel, Gent en Mechelen.

3. Scope en aanpak

- Verhogen van de perrons van 28cm naar 75cm: 1 zijperron, 4 eilandperrons
- Nieuwe luifels: lengte 150 m
- Nieuwe schuilhuisjes: 10 open schuilhuisjes, 5 gesloten schuilhuisjes
- Integrale toegankelijkheid via een voetgangersbrug uitgerust met liften en vaste trappen
- De bestaande onderdoorgang wordt buiten dienst gesteld
- Aantal liften: 6
- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: NMBS en Infrabel
- Nevenaannemingen: spoorinfrastructuurwerken door Infrabel



4. Timing

De voorgestelde planning is de “snelst mogelijke” fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen :

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienststellingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2019
- Aanbestedingsdossier klaar: 2019
- Gunning: 2020
- Uitvoering van de werken: 2020-2025

5. Budget

Dendermonde - Perrons											in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal	24,59	14,70	0,01	0,46	0,46	1,59	1,50	1,50	1,50	1,80	1,09
NMBS	17,46	14,70	0,01	0,15	0,15	0,55	0,25	0,25	0,25	0,55	0,60
INFRABEL	7,13			0,31	0,31	1,04	1,25	1,25	1,25	1,25	0,49

Dendermonde - Perrons											in M€ _{courant}
	Totaal	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal	25,45	14,70	0,01	0,46	0,47	1,66	1,59	1,62	1,66	2,03	1,26
NMBS	17,71	14,70	0,01	0,15	0,15	0,57	0,27	0,27	0,28	0,62	0,69
INFRABEL	7,74			0,31	0,31	1,09	1,33	1,35	1,38	1,41	0,56

■ FOD PPI ■ FOD MARGE ■ TBD ■ 1G€

Aangezien Infrabel geen middelen beschikbaar heeft in de periode 2017-2020 en geen zicht heeft op haar middelen voor de volgende periode zijn de voorziene uitgaven in de periode 2017-2021 opgenomen in het budget van het investeringspact (2,91M€₂₀₁₇). Om de afronding van de werken te waarborgen dienen vanaf 2022 andere financieringsbronnen gevonden te worden. En effet, Infrabel limitera l'exécution des travaux au montant prévu au sein du pacte d'investissement ferroviaire, à savoir 2,91M€₂₀₁₇.

6. Risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling
- Bekomen van omgevingsvergunning
- Financiering Infrabel vanaf 2022.



Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.6 Landen



LANDEN

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.) :	VL (VLB)	Project :	P-16-2021	Progr. :	2210 - Landen	Rubr. :	Perrons & Toeg.
Area :	NO	Landen - Perrons - Passerelle					
Localisatie :	LANDEN			# pl. autos :	759	Alg. staat ?	
# reizig. / week :	20.027	Klass. :	45/549	# pl. fietsen :	231	Capaciteit ?	

2. Objectieven en rechtvaardiging

De bestaande perroninfrastructuur is verouderd en het zijperron is nog een laag perron.

De doelstellingen van het project zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid en het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers. Dit moet leiden tot een toename van het aantal reizigers en bijdragen tot de modal shift van autosnelweg naar trein.

3. Scope en aanpak

- Verhogen en vernieuwen van het nog lage zijperron en vernieuwen van de 2 eilandperrons
- Nieuwe luifels: lengte 150 m
- Nieuwe schuilhuisjes: 6 open schuilhuisjes
- Nieuwe toegang tot de perrons via een voetgangersbrug uitgerust met liften
- Aantal liften 4
- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: Infrabel en NMBS

4. Timing

De voorgestelde planning is de "snelst mogelijke" fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen :

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienstelingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2018
- Aanbestedingsdossier klaar: 2018
- Gunning: 2019
- Uitvoering van de werken: 2019-2021.

5. Budget

- Opm : in de tabellen van het PPI is dit budget nog verdeeld over parking en perrons. Het volledige budget zal echter aangewend worden voor het project perrons. Er zijn geen onmiddellijke noden om de bestaande parkeerterreinen nog uit te breiden. In eerste instantie wordt betalend parkeren ingevoerd.

Landen - SG + perrons + passerelle							in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	10,13	0,02	0,51	1,43	3,60	4,58	
NMBS	6,75	0,02	0,33	0,95	2,40	3,05	
INFRABEL	3,38		0,18	0,48	1,20	1,53	

Landen - SG + perrons + passerelle							in M€ _{courant}
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	10,60	0,02	0,51	1,46	3,75	4,87	
NMBS	7,07	0,02	0,33	0,97	2,50	3,24	
INFRABEL	3,53		0,18	0,49	1,25	1,62	

FOD PPI
 FOD MARGE
 TBD
 1G€

6. Risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling
- Bekomen van omgevingsvergunning.



Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.7 Hasselt



HASSELT

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.) :	VL (LIM)	Project :	P-15-2057	Progr. :	2204 - Hasselt	Rubr. :	Perrons & Toeg.
Area :	NO	Hasselt - Luifels, perrons, liften					
Localisatie :	HASSELT			# pl. autos :	1.191	Alg. staat ?	
# reizig./week :	42.123	Klass. :	19/549	# pl. fietsen :	1.400	Capaciteit ?	

2. Objectieven en rechtvaardiging

De bestaande perroninfrastructuur is verouderd en bestaat uit lage perrons. De perrons zijn niet toegankelijk voor minder mobiele.

De doelstellingen van het project zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het faciliteren van de overstapmogelijkheden.

Het station Hasselt is het belangrijkste spoorwegknooppunt in de provincie Limburg.

3. Scope en aanpak

- Verhogen van de perrons van 28cm naar 75cm: 1 zijperron, 4 eilandperrons
- Renovatie van de bestaande luifels
- Nieuwe schuilhuisjes: 10 open schuilhuisjes
- Moderniseren van de bestaande onderdoorgang en toegangen tot de perrons:
- Nieuwe roltrappen: 5
- Uitbreiden van de onderdoorgang met 6 liften

4. Timing

De voorgestelde planning is de "snelst mogelijke" fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen :

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienststellingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2018
- Aanbestedingsdossier klaar: 2018
- Gunning: 2019
- Uitvoering van de werken: 2019-2023

5. Budget

Hasselt - Luifels, liften, perrons									in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	<2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	18,34	7,57	0,03	0,28	1,33	1,33	1,33	3,24	3,24
NMBS	13,01	7,57	0,03	0,05	0,31	0,31	0,31	2,21	2,21
INFRABEL	5,33			0,23	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02

Hasselt - Luifels, liften, perrons									in M€ _{courant}
	Totaal	<2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	19,14	7,57	0,03	0,28	1,36	1,39	1,42	3,51	3,58
NMBS	13,48	7,57	0,03	0,05	0,32	0,33	0,33	2,40	2,45
INFRABEL	5,66			0,23	1,04	1,06	1,09	1,11	1,13

FOD PPI
 FOD MARGE
 TBD
 1G€

6. Risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling
- Bekomen van omgevingsvergunning.



Harmonisering Stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.8 Diest



DIEST

1. Algemene gegevens

Gegevens							
Gewest (Prov.) :	VL (VLB)	Project :	P-14-2032	Progr. :	2291 - 10.000+ NO	Rubr. :	Perrons & Toeg.
Area :	NO	Diest - Passerelle, liften en perrons					
Localisatie :	DIEST			# pl. autos :	1.055	Alg. staat ?	
# reizig./week :	14.392	Klass. :	56/549	# pl. fietsen :	532	Capaciteit ?	

2. Objectieven en rechtvaardiging

De bestaande perroninfrastructuur is verouderd en in slechte staat.

De doelstellingen van het project zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid en het verbeteren van de kwaliteit van het onthaal reizigers.

3. Scope en aanpak

- Verhogen van de perrons van 28cm naar 75cm: 1 zijperron, 1 eilandperron
- Nieuwe luifels: lengte 50 m
- Nieuwe schuilhuisjes: 4 open schuilhuisjes
- Nieuwe toegang tot de perrons via een voetgangersbrug uitgerust met liften
- Aantal liften: 2
- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: NMBS en Infrabel

4. Timing

De voorgestelde planning is de "snelst mogelijke" fysiek realiseerbare planning met als belangrijkste hypothesen :

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienststellingen door Infrabel,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden wordt volgende planning der werken vooropgesteld.



- Aanvraag omgevingsvergunning: 2019
- Aanbestedingsdossier klaar: 2019
- Gunning: 2020
- Uitvoering van de werken: 2020-2023

5. Budget

Diest - Passerelle, liften en perrons								in M€ ₂₀₁₇
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	4,13	0,02	0,16	0,15	1,35	1,35	0,90	0,20
NMBS	3,12	0,02	0,10	0,10	0,90	0,90	0,90	0,20
INFRABEL	1,01		0,06	0,05	0,45	0,45		

Diest - Passerelle, liften en perrons								in M€ _{courant}
	Totaal	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	4,38	0,02	0,16	0,15	1,41	1,44	0,98	0,22
NMBS	3,32	0,02	0,10	0,10	0,94	0,96	0,98	0,22
INFRABEL	1,06		0,06	0,05	0,47	0,48		

FOD PPI
 FOD MARGE
 TBD
 1G€

6. Risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling
- Bekomen van omgevingsvergunning.

INFRABEL
Right On Track

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Verhogen perrons in Asse, Turnhout, Sint-Truiden, Ieper, Lierde

Vlaamse prioriteiten: fiches 15.9 tot 15.13



Fiches 15.9 tot 15.13



1. Objectieven en rechtvaardiging

Dit project kadert in de opwaardering van de bestaande perroninfrastructuur, de verbetering van de kwaliteit van het onthaal van de reizigers op perronniveau, het aanpassen van de infrastructuur aan de huidige reglementering en de reductie van de onderhoudskosten.

2. Scope en aanpak

Het project voorziet in de ophoging van de perrons, de vernieuwing van de perronboorden, de perronafwerking en de uitrusting in Asse, Ieper, Lierde, Turnhout en Sint-Truiden.

Maturiteit ●

3. Timing

De voorgestelde planning gaat uit van volgende hypothesen:

- start van het investeringspact op 1 januari 2018,
- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4),

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden zouden de 5 projecten afgewerkt kunnen worden tegen midden 2019.

4. Budget

In mio€ ₂₀₁₇	18	19	TOTAAL
Totale kost	3,40	2,19	5,59
Financieringsbronnen Infrabel			
- MIP	2,20	-	2,20
- Federale bijdrage			
- Co-financiering VL	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS			
- MIP	-	-	-
- Federale bijdrage	1,20	2,19	3,39
- Co-financiering VL	-	-	-

In mio€ _{courant}	18	19	TOTAAL
Totale kost	3,41	2,25	5,66
Financieringsbronnen			
- MIP	2,21	-	2,21
- Federale bijdrage			
- Co-financiering VL	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS			
- MIP	-	-	-
- Federale bijdrage	1,20	2,24	3,45
- Co-financiering VL	-	-	-



De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

Ten indicatieve titel wordt in bijlage de raming van de uitgaven per locatie toegevoegd. In functie van de vooruitgang van de studies kan de verdeling van de middelen tussen de verschillende locaties wijzigen.

5. Risico's

- Voor bepaalde werken aan de perrons zoals bijvoorbeeld het plaatsen van nieuwe perronboorden, zijn tijdelijke lijnonderbrekingen nodig. Deze tijdelijke lijnonderbrekingen kunnen een aanzienlijke impact hebben op het treinverkeer. Afhankelijk van andere, meer prioritaire werken, is het mogelijk dat de nodige faciliteiten niet bekomen kunnen worden.



Bijlage: indicatieve raming van de uitgaven per locatie

in mio €₂₀₁₇

Fiche	Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019
15.9	Asse	Infrabel	0.60	0.60	-
		NMBS	0.59	-	0.59
15.1	Turnhout	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.80	-	0.80
15.11	Sint-Truiden	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.80	-	0.80
15.12	Ieper	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
15.13	Lierde	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
TOTAAL		Infrabel	2.20	2.20	-
		NMBS	3.39	1.20	2.19

in mio €_{courant}

Fiche	Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019
15.9	Asse	Infrabel	0.60	0.60	-
		NMBS	0.61	-	0.61
15.1	Turnhout	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.82	-	0.82
15.11	Sint-Truiden	Infrabel	0.80	0.80	-
		NMBS	0.82	-	0.82
15.12	Ieper	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
15.13	Lierde	Infrabel	-	-	-
		NMBS	0.60	0.60	-
TOTAAL		Infrabel	2.21	2.21	-
		NMBS	3.45	1.20	2.24