

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2024/004759]

24 APRIL 2024. — Bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis, ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 ;

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, artikelen 2, 3, 8, 10 en 11 ;

Gelet op het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken ;

Gelet op het Bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 1 februari 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken ;

Overwegende dat er significante wijzigingen zijn tussen de initiële en de nieuwe budgettaire schattingen en tussen de initiële en de nieuwe planningen in het kader van de actualisatie opgesteld door Infrabel en de NMBS voor de projecten van de strategische meerjareninvesteringsplannen 2018-2031, waaronder de GEN-werken ;

Overwegende dat artikel 10, § 4 van 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 vermeldt dat er een bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord moet worden afgesloten in geval van significante afwijkingen ten opzichte van de prognoses, om de beoogde doelstellingen, met eerbiediging van de gewestelijke enveloppes en een spoedige realisatie van de werken maximaal te vrijwaren ;

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Alexander DE CROO, Eerste Minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en Georges GILKINET, Minister van Mobiliteit, gevestigd te 1000 Brussel, Kruidtuinlaan 50 ;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Jan JAMBON, Minister-president van de Vlaamse Regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Lydia PEETERS, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1000 Brussel, Koning Albert II-laan 20 ;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Elio DI RUPO, Minister-president van de Waalse Regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Philippe HENRY, Waals Minister van Klimaat, Energie en Mobiliteit, gevestigd te 5000 Namen, Harscampstraat 22 ;

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Rudi VERVOORT, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gevestigd te 1000 Brussel, Hertogsstraat 7-9 en Elke VAN DEN BRANDT, Brusselse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, gevestigd te 1210 Brussel, Sint-Lazaruslaan 10.

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

Artikel 1. De GEN-fiche, die als bijlage 1 is opgenomen in het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken, wordt vervangen door bijlage 1 bij dit akkoord.

Art. 2. De gedetailleerde fiches van de uit te voeren NMBS-werken per station/stopplaats op het grondgebied van het Waalse Gewest, opgenomen in de bijlage 2 bij dit akkoord, worden toegevoegd als bijlage 1 bij de GEN-Fiche.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2024/004759]

24 AVRIL 2024. — Accord de coopération d'exécution complémentaire entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014 ;

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, articles 2, 3, 8, 10 et 11 ;

Vu l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER ;

Vu l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 1^{er} février 2019 entre l'Etat fédéral et la Région wallonne adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER ;

Considérant qu'il y a des écarts significatifs entre les estimations budgétaires initiales et nouvelles et entre les plans initiaux et nouveaux dans le cadre de l'actualisation établie par Infrabel et la SNCB des projets issus des plans stratégiques pluriannuels d'investissement 2018-2031, dont les travaux RER ;

Considérant que l'article 10, § 4 de 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 stipule qu'en cas d'apparition d'écarts significatifs par rapport aux prévisions, un accord de coopération d'exécution complémentaire doit être conclu de façon à préserver au maximum les objectifs visés dans le respect des enveloppes régionales et une prompte réalisation des travaux ;

L'Etat belge, représenté par son gouvernement en la personne de Alexander DE CROO, Premier Ministre, établi rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et Georges GILKINET, Ministre de la Mobilité, établi boulevard du Jardin Botanique 50 à 1000 Bruxelles ;

La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Jan JAMBON, Ministre-président du Gouvernement flamand, établi place des Martyrs 19 à 1000 Bruxelles et Lydia PEETERS, Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics, établie Boulevard Roi Albert II 20 à 1000 Bruxelles ;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Elio DI RUPO, Ministre-président du Gouvernement wallon, établi rue Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Philippe HENRY, Ministre wallon du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, établi rue d'Harscamp, 22 à 5000 Namur ;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement en la personne de Rudi VERVOORT, Ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, établi rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles et Elke VAN DEN BRANDT, Ministre bruxelloise de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, établie boulevard Saint-Lazare 10 à 1210 Bruxelles.

ci-après appelés les parties contractantes,

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

Article 1^{er}. La fiche RER, qui figure comme annexe 1^{re} à l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER est remplacée par l'annexe 1^{re} du présent accord.

Art. 2. Les fiches détaillées des travaux SNCB à réaliser par gare/point d'arrêt sur le territoire de la Région wallonne, reprises à l'annexe 2 du présent accord, sont ajoutées comme annexe 1^{re} à la Fiche RER.

Art. 3. Het globaal overzicht van de financiële tabellen, opgenomen als bijlage 3 bij dit akkoord, wordt toegevoegd als bijlage 2 bij de GEN-Fiche.

Art. 4. De methodologie inzake toezicht en reporting betreffende de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten die als bijlage 3 is opgenomen in het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken wordt vervangen door de bijlage 4 bij dit akkoord.

Art. 5. 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 24 april 2024.

De Eerste Minister,
A. DE CROO

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON

De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
L. PEETERS

De Minister-president van de Waalse Regering,
E. DI RUPO

De Waalse Minister van Klimaat, Energie en
Mobiliteit en Infrastructuur,
Ph. HENRY

De Minister-President van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De Brusselse Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
E. VAN DEN BRANDT

—————
Bijlagen :

- Bijlage 1 : GEN-fiche
- Bijlage 2 : Gedetailleerde fiches Waalse stations
- Bijlage 3 : Globaal overzicht van de financiële tabellen
- Bijlage 4 : Rapportering en opvolging

Art. 3. La vue globale de l'ensemble des tableaux financiers, reprise à l'annexe 3 du présent accord, est ajoutée comme annexe 2 à la Fiche RER.

Art. 4. La méthodologie de supervision et de reporting concernant les projets ferroviaires prioritaires régionaux qui figure comme annexe 3 de l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER est remplacée par l'annexe 4 du présent accord.

Art. 5. 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 24 avril 2024.

Le Premier Ministre,
A. DE CROO

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

Le Ministre-président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
L. PEETERS

Le Ministre-président du Gouvernement wallon,
E. DI RUPO

Le Ministre wallon du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des
Infrastructures,
Ph. HENRY

Le Ministre-Président du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

La Ministre bruxelloise de la Mobilité,
des Travaux publics et de la Sécurité routière,
E. VAN DEN BRANDT

—————
Annexes :

- Annexe 1^{re}: Fiche RER
- Annexe 2 : Fiches détaillées gares wallonnes
- Annexe 3 : Vue globale de l'ensemble des tableaux financiers
- Annexe 4 : Reporting et suivi

Annexe 1 à l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER (FICHE RER)

RER-GEN :

Liaison Watermael-Schuman-Josaphat

L50A Brussel-Denderleeuw

L124 Uccle-Nivelles

L161 Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Mise à jour 01.04.2023

1. Objectifs généraux et justification

La Région de Bruxelles-Capitale, notamment grande pourvoyeuse d'emplois et de centres d'enseignement, est confrontée à une saturation croissante de son accessibilité tant ferroviaire que routière. L'augmentation de la capacité ferroviaire des lignes assurant la liaison de et vers Bruxelles est dès lors une priorité pour développer la part du marché ferroviaire en participant au transfert modal indispensable pour contrecarrer la quasi-paralysie routière aux heures de pointe.

Cette augmentation de la capacité infrastructurelle est destinée à l'accueil d'un plus grand nombre de trains en provenance des grandes villes du pays, et aussi à la création d'une offre de type RER (Réseau Express Régional) dans un rayon de 30 km autour de la Capitale.

La présente annexe concerne plus spécifiquement l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A entre Bruxelles Midi et la bifurcation Sint--Katherina--Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Ces travaux s'accompagnent de la création de nouveaux points d'arrêt et/ou la rénovation des points d'arrêt/gares existants.

Les voies additionnelles vont permettre une extension de capacité conséquente, qui offrira une nouvelle liaison dans le quartier européen et des voies dédiées au trafic suburbain (S) sans interférer avec le trafic intérieur vers Liedekerke, Ottignies/Louvain-la-Neuve et Nivelles. L'offre S pourra ainsi être grandement améliorée par l'augmentation du nombre de trains, par un cadencement régulier des horaires et par des arrêts des trains S à toutes les haltes.

2. Objectifs techniques et approche

En ce qui concerne le programme de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat, les mises en service des différents tronçons de ligne et des nouveaux points d'arrêt, Gerموir et Arcades, ont été réalisées. Seuls des travaux de parachèvement et de finition sont en cours.

- **En ce qui concerne la ligne 50A**, les mises en service des 3^{ème} et 4^{ème} voies et du nouveau point d'arrêt Anderlecht ont été réalisées.
- **En ce qui concerne la ligne 161**, les grands travaux de génie civil avant le déplacement des voies sont quasi-terminés tout du long de la ligne.
- Les demandes de permis, les études et les travaux sont relancés à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le cadre d'une approche par tronçon.
- Le solde des travaux à réaliser dans les années prochaines dans le cadre du financement complémentaire comprend :
- la mise à 4 voies entre Watermael et Bakenbos (9 km, Bruxelles et Flandre)
- la mise à 4 voies entre Bakenbos et Ottignies (10 km, Wallonie)

- l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire d'Ottignies (1km, Wallonie) y compris les faisceaux de garage et les lignes 139 et 140 et l'adaptation des infrastructures d'accueil définies au point 5.2.9.
- la mise à 4 voies entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve (2 km, Wallonie) y compris le grill sud de la gare d'Ottignies.
- Les mises à 4 voies entre Watermael et Bakenbos et entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve permettront une amélioration de l'offre S sur la ligne 161 dès 2025. Avec cette première mise à disposition de nouvelles infrastructures, la SNCB prévoit, pour l'offre S, un espacement optimal des trains (15 minutes en pointe) et une desserte de tous les arrêts.

En ce qui concerne les gares et points d'arrêt sur la ligne 161, les niveaux d'achèvement des différentes haltes sont variables et la fin des travaux les concernant dépend des chantiers d'infrastructure.

Les travaux d'accueil à charge de la SNCB portent sur les quais et leurs équipements (à l'exception de la sonorisation et de l'affichage dynamique), les accès aux quais (hors structure portante), les investissements en infrastructures d'accueil aux voyageurs en tenant compte des potentiels de voyageurs et de leurs besoins (éventuels rénovation/construction des bâtiments voyageurs, parkings auto, vélo, kiss and ride, ...) – Voir descriptif au point 5.

En ce qui concerne la ligne 124, les grands travaux de génie civil avant le déplacement des voies sont réalisés partiellement en Région Wallonne (+/- 7 km sur les 16 km). Ils n'ont pas encore commencé en Région Flamande (+/- 6 km). Ils sont terminés en Région Bruxelloise (+/- 1 km). Des travaux complémentaires doivent encore être réalisés pour commencer le déplacement des voies.

- Les demandes de permis, les études et les travaux sont relancés à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le cadre d'une approche par tronçon.
- Le solde des travaux à réaliser dans les années prochaines dans le cadre du financement complémentaire comprend :
- la création d'un point d'arrêt permettant la correspondance entre le trafic des lignes 124 et 26 à Uccle Moensberg et une mise à 4 voies sur la ligne 124 (1 km, Bruxelles)
- la mise à 4 voies entre Linkebeek et De Hoek (6 km, Flandre)
- la mise à 4 voies entre Waterloo et Braine-Alliance (6 km Wallonie)
- la mise à 4 voies entre Braine-Alliance et Nivelles (8 km, Wallonie).

La réalisation du point d'arrêt à Uccle Moensberg, la mise à 4 voies entre Waterloo et Braine-Alliance et la mise en service de deux nouvelles voies à quai à Nivelles permettront une amélioration de l'offre S sur la ligne 124 dès 2025 qui tendra vers une desserte au quart d'heure pour un maximum de gares. Avec cette mise à disposition de nouvelles infrastructures, la SNCB prévoit, pour l'offre S, l'ouverture des 2 nouveaux points d'arrêt (Uccle Moensberg L124/26 et Braine-Alliance) et une desserte de tous les arrêts entre Bruxelles et Nivelles.

En ce qui concerne les gares et points d'arrêt sur la ligne 124, les niveaux d'achèvement des différentes haltes sont variables. Certains quais de la gare de Waterloo et des nouveaux points d'arrêt ont été construits (Uccle Moensberg et Braine-Alliance), un quai en gare de Braine-l'Alleud, les quais des voies I et II en gare de Nivelles et les nouveaux parkings de Nivelles et

de Braine-l'Alleud ont été mis en service. Les autres travaux liés aux gares et points d'arrêt doivent encore être réalisés et leur fin dépend du phasage des travaux de mise à 4 voies.

Parmi ceux-ci, les travaux à charge de la SNCB portent sur les quais et leurs équipements (à l'exception de la sonorisation et de l'affichage dynamique), les accès aux quais (hors structure portante), les investissements en infrastructures d'accueil voyageurs en tenant compte des potentiels de voyageurs et de leurs besoins (éventuels rénovation/construction des bâtiments voyageurs, parkings auto, vélo, kiss and ride...) – Voir descriptif au point 5.

3. Planning

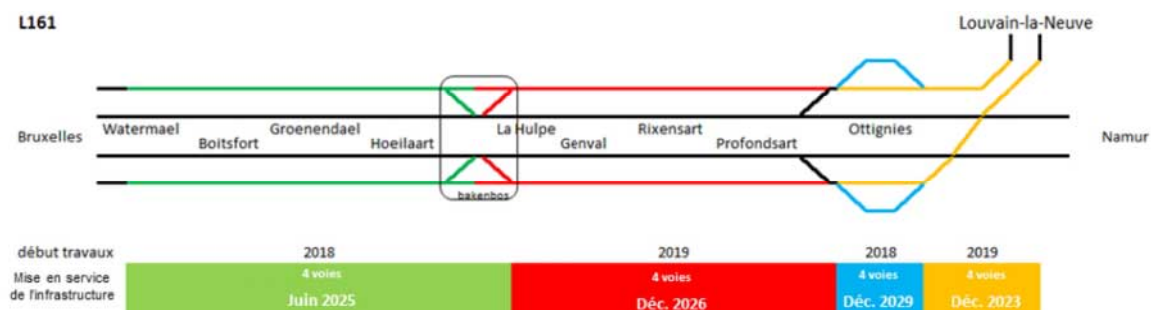
Le planning ci-dessous tient compte d'une série de conditions particulières :

- le permis de mise à 4 voies de la ligne 124 en région bruxelloise est obtenu en 2 ans (libre de recours) ;
- la modification du GRUP (Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen) et le permis de mise à 4 voies de la ligne 124 en région flamande sont obtenus en 3 ans (libre de recours) ;
- les délivrances des permis complémentaires aux permis de mise à 4 voies n'impacteront pas le planning (les infrastructures d'accueil voyageurs à Ottignies, les équipements de sécurité de la tranchée couverte de Boitsfort, la gare de Nivelles, la gare de Waterloo, la gare de Lillois et la halte de Braine Alliance).
- l'implémentation de l'ETCS ne générera pas ou peu d'impact sur le planning et le phasage de la mise à 4 voies des lignes.

Les autres travaux d'amélioration de l'accueil voyageur (parking, bâtiments voyageurs, équipement des quais) seront réalisés en fonction de l'avancement des travaux de mises à 4 voies.

En ce qui concerne la ligne 50A, les mises en service des 3^{ème} et 4^{ème} voies et du nouveau point d'arrêt Anderlecht ont été réalisées.

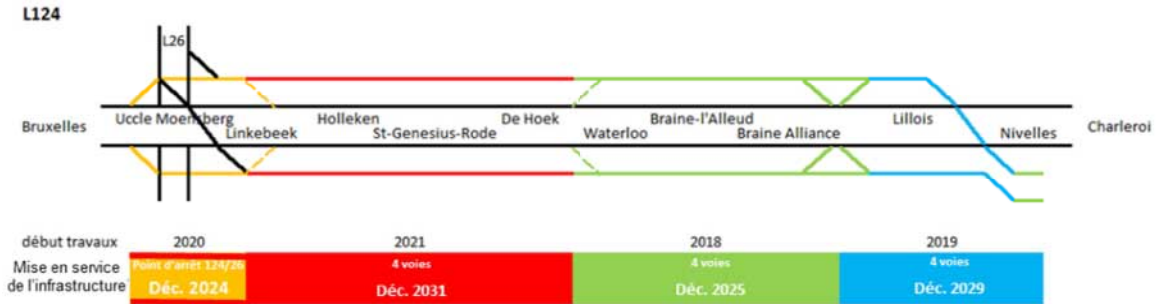
Planning global des lignes et gares



Lijn	Baanvak	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
L163	Watermael																	
	Vergunning toegang																	
	Uitvoering																	
	Boisfort																	
	Vergunning Verbetering van de beveiliging van de overdekte sifur																	
	Vergunning Inrichting van de omgeving en toegangen																	
	Uitvoering																	
	Groenedaal																	
	Vergunning parking																	
	Uitvoering																	
	Remulpen																	
	Vergunning Reizigersonthaal (ingang en onderdoorgang)																	
	Wijzigingsvergunning Uitrusting perron																	
	Uitvoering																	
	Sivensaart																	
	Vergunning Reizigersonthaal (stationsgebouw, luifels)																	
	Uitvoering																	
	Profondoort																	
	Uitvoering																	
	Wijzigingsvergunning Toegankelijkheid voor PBM (toegangshellingen + lift)																	
Ottignies																		
Vergunning Reizigersonthaal (passerelle, gbr, parvis)																		
Vergunning Reizigersonthaal (parking)																		
Vergunning Afschaffing van de overweg L340 en bouw onderdoorgang																		
Uitvoering																		
Soubin-la-Neuve																		
Vergunning uitbreiding perrons																		
Uitvoering																		

Le planning initial reste inchangé à l'exception de :

- **Watermael - Ottignies** : le retard administratif pris dans l'attribution du permis d'aménagement de la tranchée couverte de Boisfort impacte la finalisation du tronçon Watermael – Bakenbos in. Il y a un risque de retard de 6 mois concernant la mise en service de ce tronçon (en décembre 2025 au lieu de juin 2025).
- **Ottignies** : La capacité limitée des coupures de voie sur le site d'Ottignies engendre un risque de retard concernant la mise en service de toutes les voies en gare d'Ottignies.



- **Linkebeek – Sint-Genesius-Rode** : le retard administratif pris pour l'approbation du GRUP par le Gouvernement Flamand postpose la fin des travaux et la mise en service du RER de la ligne 124 de 2 ans, soit de déc. 2031 à déc. 2033.

Lijn	Baanvak	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
L124	Op 4 sporen brengen in het Brussels Gewest																	
	Vergunning Infrastructuur Onthaal reiziger																	
	Uitvoering																	
	Op 8 sporen brengen in het Waalse Gewest																	
	Vergunning met een aanpassing van het GRUP																	
	Uitvoering																	
	Sint-Genesius-Rode																	
	Vergunning parking																	
	Uitvoering																	
	Waterloo																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Sigendstaal																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Braine-Alliance																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Lillois																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
Uitvoering																		
Nivelles																		
Vergunning reizigersonthaal																		
Uitvoering																		

4. Budget

Les tableaux ci-dessous donnent la répartition des budgets SNCB et INFRABEL pour achever le RER par année et par source de financement, par région, et également par tronçon.

Actualisation au 01/04/2023

	En M€																	Total 17-33	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		2033
INFRABEL	52,81	27,97	52,87	55,64	86,41	100,66	135,08	126,82	111,16	121,51	96,72	60,07	30,29	24,91	13,42	1,66	1,66	1,90	1096,18
Travaux RER - Fonds RER	53,19	26,38	54,38	53,51	7,20	7,91	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,37
PPI 2016-2020	53,19	26,38	38,41	13,25	7,20	9,39	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94,62
A charge de la clé	-	-	15,97	40,27	0,00	-1,48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,76
Travaux RER - Préfinancement RER en Wallonie*	-	-	-	-	28,15	72,37	61,80	48,80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	231,12
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	52,99	20,38	53,28	77,81	101,02	24,67	53,09	25,89	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	462,78
Travaux RER - Autres financements (SPF & EU)	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	-	-	-	10,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,42
Travaux RER - Solde à financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96,85	45,63	34,18	0,30	7,21	2,62	0,70	0,01	-	196,49
SNCB	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	12,48	9,35	22,87	37,58	23,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	153,75
Travaux RER - Fonds RER	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,15
PPI 2016-2020	0,90	2,92	-1,12	0,26	-0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,97
A charge de la clé	-	-	3,30	3,23	8,79	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,18
Travaux RER - Préfinancement Louvain-La-Neuve	-	-	-	-	-	-	8,13	11,47	22,40	16,00	-	-	-	-	-	-	-	-	58,00
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	11,62	1,21	11,40	15,18	7,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	-	77,60
Travaux RER - Solde à financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Travaux RER	53,71	30,89	55,04	57,13	97,12	113,14	144,42	149,49	148,74	145,08	106,08	63,66	33,75	28,54	18,80	5,60	3,39	3,08	1203,93

* Par Préfinancement RER en Wallonie, il faut entendre la réorientation pour les travaux RER en Wallonie du préfinancement initialement prévu pour la réalisation de la liaison ferroviaire vers l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (Gosselies) décidé dans le cadre de l'Accord du Comité de concertation du 7 décembre 2005.

La quote-part de la SNCB se décompose comme suit par région et source de financement :

Actualisation au 01/04/2023 :

En M€ cour.	ACTUALS		BUDGET																	Total 17-33
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		
Financement par milliard (PSP)						11,62	1,21	11,40	15,18	7,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	77,60	
dont Région WA						10,03	0,00	0,00	1,16	1,22	2,85	1,16	1,64	1,43	1,37	-	-	-	20,88	
dont Région VL						0,55	0,61	3,00	5,19	1,01	4,31	2,44	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58	32,34	
dont Région BR						1,04	0,60	8,40	8,83	5,32	0,20	-	-	-	-	-	-	-	24,39	
Solde fonds RER		2,92	2,17	3,49	8,71	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,05	
PPI 2016-2020	0,90	2,92	-1,12	0,26	-0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,97	
PSP 2018-2031			3,30	3,23	8,79	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,18	
dont Région WA	1,21	1,79	1,48	2,28	-4,87	0,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,92	
PPI 2016-2020	1,21	1,79	-0,09	0,00	-0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,68	
PSP 2018-2031			1,56	2,28	4,89	0,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,24	
dont Région VL	-0,28	-0,03	0,06	0,26	0,24	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,55	
PPI 2016-2020	-0,28	-0,03	0,06	0,26	-0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,22	
PSP 2018-2031			0,01	0,30	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,33	
dont Région BR	-0,05	1,16	0,63	0,96	3,60	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,67	
PPI 2016-2020	-0,05	1,16	-1,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,07	
PSP 2018-2031			1,72	0,96	3,60	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,60	
Utilisation Préfin. Wallon							8,13	11,47	22,40	16,00	-	-	-	-	-	-	-	-	58,00	
Travaux RER	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	12,48	9,35	22,87	37,58	23,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	153,75	

La quote-part d'Infrabel se décompose comme suit par région et source de financement :

Actualisation au 01/04/2023 :

En M€ cour.	2016 Act	2017 Act	2018 Act	2019 Act	2020 Act	2021 Act	2022 Act	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total 16-33
Financement par milliard (PSPI)					52,99	20,38	53,28	77,81	101,02	24,67	53,09	25,89	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	462,78
dont Région VL					0,47	3,15	2,93	11,88	17,21	3,40	2,09	1,99							43,12
dont Région Déloc VL					7,94	5,60	3,74			21,26	51,00	23,90	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	167,10
dont Région WA					33,14	0,77	23,82	37,19	76,13	0,00	0,00	0,00	0,00						171,06
dont Région BR					11,44	10,86	22,79	28,74	7,68										81,50
Salde fonds RER	53,19	26,38	54,38	53,51	7,20	7,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	202,56
PPI 2016-2020	53,19	26,38	38,41	13,25	7,20	9,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147,80
PSPI 2018-2031	0,00	0,00	15,97	40,27	0,00	-1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54,76
dont Région VL	2,11	3,87	9,40	0,98	0,06	-0,13													16,30
PPI 2016-2020	2,11	3,87	8,57	0,83	0,06	0,36													15,80
PSPI 2018-2031			0,83	0,15		-0,49													0,50
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep	1,50	7,04	9,76	5,16	0,08	2,75	0,00												26,27
PPI 2016-2020	1,50	7,04	3,33	0,60	0,40	2,75	0,00												15,61
PSPI 2018-2031			6,42	4,56	-0,32	0,00													10,66
dont Région WA	10,14	0,74	9,35	27,68	0,81	0,00													48,74
PPI 2016-2020	10,14	0,74	3,40	4,35	0,81	0,30													19,75
PSPI 2018-2031			5,95	23,33	0,00	-0,30													28,98
dont Région BR	39,44	14,74	25,86	19,68	6,25	5,29	0,00												111,26
PPI 2016-2020	39,44	14,74	23,10	7,46	5,93	5,98	0,00												96,64
PSPI 2018-2031			2,76	12,22	0,32	-0,69													14,61
Cofinancement wallon																			0,00
Préfinancement RER wallon					28,15	72,37	81,80	48,80											231,12
Autres financements (Dotation SPF & UE)	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,09
dont Région VL		-0,08																	-0,08
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep	-0,44	0,03	0,00																-0,42
dont Région WA			0,01																0,01
dont Région BR	0,07	1,64	-1,51	0,12	0,07														0,39
Solution à trouver par Infrabel dans budget 2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14
dont Région VL																			
dont Région Déloc VL																			
dont Région WA									10,14										10,14
dont Région BR																			
Salde à financer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,85	45,63	34,18	9,30	7,21	2,62	0,70	0,01	0,00	196,49
dont Région VL																			
dont Région Déloc VL																			
dont Région WA										90,64	44,23	33,10	8,24	6,49	1,97	0,60	0,01		185,27
dont Région BR										6,20	1,40	1,08	1,06	0,72	0,65	0,10	0,00		11,21
Travaux RER	52,81	27,97	52,87	53,64	88,41	100,66	135,08	126,62	111,16	121,51	98,72	60,07	30,29	24,93	13,42	1,66	1,66	1,50	1.109,99

Note: Le solde à financer sera couvert par l'emprunt

La SNCB procède, en collaboration avec Infrabel, à une actualisation des projets gare par gare. **Pour le PSPI**, cette revue mène à la répartition suivante par tronçon de ligne, s'inscrivant dans les plannings prévus au point 3 ci-avant :

Actualisation au 01/04/2023

L50A - Région BR	2,2
Equipement complém. BR	5,2
L124 - Uccle-Moensberg	5,7
L124 - Linkebeek-de Hoek	27,2
L124 - Waterloo-Br.-Alliance	19,0
L124 - Br.-Alliance-Nivelles	12,0
L161 - Watermael-Boitsfort	15,0
L161 - Groenendael-Bakenbos	5,5
L161 - Bakenbos-Ottignies	9,1
L161 - Ottignies	47,5
L161D - Ottignies-Louvain-La-N.	0,6
L36 - Région BR	2,9
TOTAL	151,8

Pour Infrabel, le planning d'exécution des travaux tel que retenu dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissement induit la répartition suivante entre les différentes infrastructures :

Actualisation au 01/04/2023

En M€ cour.	2016-2022	2023-2033
RER L50A: Connection faisceau Bruxelles-midi	42,10	0,07
L124 Uccle - Nivelles: 3ième & 4ième voies	189,93	424,62
L161 4V: Watermael - Boistfort - Louvain-La-Neuve	197,70	164,75
L50A: Brussel - Denderleeuw: 3de & 4de spoor	43,17	2,12
Watermaal - Schuman - Josaphat: Tunnel + voies supplémentaires	38,53	
Total	511,44	591,55

Le surcoût pour le RER par rapport à l'Accord de coopération est estimé à 201,1 M€.

Ce surcoût résulte principalement de 7 facteurs :

- Conjoncture favorable aux entrepreneurs (48,3 M€) ;
- Indexation 2018-2019 supérieure à 2% (15 M€) et 2023-2024 (93,3 M€) ;
- Augmentation due aux mises hors service de la ligne 50A (9 M€) ;
- Conséquences des retards pour obtenir les permis nécessaires à la réalisation du scope, tel qu'expliqué au cabinet du ministre de tutelle ainsi qu'aux cabinets des ministres régionaux compétents lors de la réunion du 7 juillet 2021 relative à l'Accord de coopération d'exécution du RER et également par courrier le 21 septembre 2021 (14,4 M€) ;
- Imprévus en phase d'exécution (13,2 M€) ;
- Nouveaux développements techniques/technologiques imposés à la signalisation sur portique (4,9 M€) ;
- Compensation de la surévaluation du fond RER lors de la relance en 2017 (3 M€).

Ces éléments s'alignent avec les conditions générales reprises dans les Accords de coopération.

Les services opérationnels ne disposent d'aucun moyen pour supprimer ou limiter l'évolution des facteurs nommés ci-dessus. Par conséquent, la contribution fédérale du PSPI pour le RER prévue dans les accords de coopération ne permet plus d'exécuter la totalité du scope du projet sans que des moyens financiers supplémentaires ne soient mis à la disposition d'Infrabel.

Le reforecast actuel est dès lors de 1103 M€ (budget initial de 902 M€ augmenté du solde à financer de 201 M€).

5. Travaux SNCB à réaliser par gare/point d'arrêt

5.1. Ligne 50A Bruxelles Midi-Denderleeuw

5.1.1. Anderlecht

Les nouveaux quais du point d'arrêt Anderlecht ont été construits et partiellement parachevés. Les derniers équipements ont été placés et la mise en service du point d'arrêt a eu lieu le 13 décembre 2020.

5.2. Ligne 161 Watermael-Ottignies

5.2.1. Watermael

Avant la relance, les 2 nouveaux quais latéraux du point d'arrêt de Watermael étaient réalisés dont 1 quai équipé.

Depuis la relance, le 2e quai est équipé. Les déplacements des voies ont permis la démolition des anciens quais et de l'ancien couloir sous voies et permettront l'achèvement du nouveau couloir sous voie et de ses accès ainsi que la mise en service définitive du dernier quai.

Les équipements des quais ont subi du vandalisme après la fin des premiers travaux. Une remise en état a été réalisée avant la mise en service définitive du quai .

L'ancienne cour à marchandises doit être encore aménagée en parking auto (50 places) et kiss&ride.

PSPI (extension de scope)

Le projet intègre un abri vélos sécurisé de 50 emplacements.

5.2.2. Boitsfort

Avant la relance, une partie de la tranchée couverte a été réalisée. Le point d'arrêt existant de Boitsfort est toujours en service, un nouveau quai a été construit. Depuis la relance, ce nouveau quai a été équipé et mis en service. Les déplacements des voies ont permis la démolition des anciens quais et permettront la construction des 2 nouveaux quais manquants. Des ascenseurs doivent être placés.

Le long de la rue des Archives, il est prévu un habillage du mur de la tranchée couverte ainsi qu'un escalier.

Conformément au nouveau permis d'urbanisme délivré en novembre 2022, un système de désenfumage naturel, les sorties de secours et les locaux techniques y afférant de la tranchée pour assurer la sécurité des utilisateurs du point d'arrêt et la finalisation de la tranchée couverte intégrant les infrastructures d'accueil (*dont des abris vélos de 96 emplacements*) sont également prévus.

Hors PSPI (scope initial)

Un nouveau parking voitures sera construit par un Tiers, à ses frais, et équipé par la SNCB. Un bail est prévu pour la SNCB (50 places).

Hors PSPI (extension de scope)

Les abris vélos seront partiellement sécurisés. La fermeture de la gare et les ascenseurs seront automatisés à distance.

5.2.3. Groenendaal

A Groenendaal, les anciens quais étaient encore utilisés par les voyageurs, les nouveaux quais avaient été partiellement construits avant la relance.

Depuis la relance, les quais latéraux ont été mis en service en Q4 2021. L'achèvement du génie civil et des finitions des quais et accès est actuellement planifié pour Q4 2024 et la mise en service complète à 4 voies pour juin 2025.

En ce qui concerne le parking, les travaux ont démarré en novembre 2022 et s'achèveront en Q4 2024. Celui-ci a fait l'objet d'une convention multipartite (Agentschap Voor Natuur en Bos, Gemeente Hoeilaart en De Lijn).

5.2.4. Hoeilaart

A Hoeilaart, les nouveaux quais sont en service et accessibles PMR via des rampes d'accès, le parking (40 places) a été construit et mis en service. Le point d'arrêt est totalement terminé.

5.2.5. La Hulpe (travaux de 2018 à 2026) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

A La Hulpe, le parking (386 places) est en service. La construction de la façade du parking a débuté au mois d'août 2017. Deux nouveaux quais avaient été construits avant la relance. La mise en service du quai latéral Est s'est effectuée en Q2 2023, le quai latéral Ouest, quant-à-lui, sera mise en service en Q2 2024. Les déplacements des voies permettront la démolition des anciens quais, la construction du quai central manquant.

Depuis la relance, des ascenseurs ont été placés et mise en service en octobre 2022.

Hors PSPI (extension de scope)

Le projet intègre un abri vélos sécurisé de 96 emplacements (par phases).

5.2.6. Genval (travaux de 2019 à 2026) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

A Genval, deux nouveaux quais avaient été construits avant la relance.

Depuis la relance, un quai latéral et un demi-quai central ont été mis en service respectivement en 2020 et 2021. Les anciens quais ont été démolis et le génie civil des nouveaux quais et accès s'est achevé en 2022. Les 3 ascenseurs sont posés mais pas encore en service.

La mise en service quai 1 est prévu à Pâques 2024; la mise en service quai 2 est prévue en décembre 2026.

Le parking (540 places) est en service.

5.2.7. Rixensart (travaux de 2018 à 2026) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

A Rixensart, les nouveaux quais ainsi que deux parkings étaient en service et des accès PMR vers les quais avaient été aménagés provisoirement avant la relance.

Depuis la relance, des ascenseurs ont été mis en service en février 2022. Les chemins d'évacuation de secours des quais sont en cours d'études.

Les travaux d'infrastructure d'accueil sur la dalle (auvent + bâtiment des voyageurs) sont en cours et s'achèveront pour Q2 2024.

Hors PSPI (extension de scope)

L'extension de scope correspondant aux adaptations de l'avant-projet en vue de l'obtention de permis est prévue hors PSPI

5.2.8. Profondsart (travaux de 2018 à 2026) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

A Profondsart, le point d'arrêt avait été déplacé vers Bruxelles. Il est équipé de quais hauts provisoires. Seul un nouveau quai avait été construit avant la relance, mais il n'est pas encore en service. Les déplacements des voies permettront la construction des quais manquants. Le parking accueille 80 véhicules.

Seuls des aménagements temporaires avaient été réalisés en vue d'améliorer provisoirement l'accessibilité, en attendant la réalisation du quai central et de son accès ainsi que l'achèvement des travaux de la halte.

Depuis la relance, l'autre quai latéral a été construit mais pas encore en service. Les quais ne sont actuellement pas accessibles aux PMR.

Hors PSPI (scope initial)

La partie de scope correspondant aux équipements des quais (partiellement – quai central) et à l'accessibilité PMR de la gare est actuellement prévue hors PSPI.

5.2.9. Ottignies (travaux de 2018 à 2030*) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

A Ottignies, le renouvellement des quais, des passerelles, des infrastructures d'accueil, ainsi que la rénovation et l'extension des parkings n'ont pas encore débuté, à l'exception du parking des Droits de l'Homme construit en 2007 (377 places).

En mars 2019, une passerelle provisoire équipée d'ascenseurs a été mise en service. Ces nouveaux accès rendent la gare d'Ottignies accessible PMR, à l'exception des voies 10 et 11. Cette passerelle fera également partie des dispositifs provisoires d'accès aux quais pendant toute la durée des travaux.

Les accès définitifs aux quais seront assurés par une passerelle principale et une passerelle secondaire, équipées, chacune, d'escaliers et d'ascenseurs. La passerelle principale sera également munie d'escalators.

**. La mise en service des quais est actuellement planifiée pour Q4 2030. Néanmoins, il subsiste un risque avéré d'un report de la fin des travaux en fonction du nouveau phasage en cours d'évaluation.*

5.2.10. Extension des quais de Louvain La Neuve (travaux de 2020 à 2022) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Les quais existants seront prolongés de manière à assurer une connexion au parking existant. Le projet prévoit le revêtement, l'équipement des quais et des accès ainsi qu'un renforcement de l'accessibilité depuis le parking via une rampe accessible PMR.

Hors PSPI (extension de scope)

Les finitions et les équipements de la partie existante des quais sont également prévus (*Hors PSPI*). Les travaux sont en cours et s'achèveront en Q4 2023.

5.3. Ligne 124 Uccle Moensberg-Nivelles

5.3.1. Uccle Moensberg

Uccle Moensberg est une halte existante située le long de la L26. Le projet du RER prévoit le déplacement de cette halte au croisement des L124 et L26.

Les anciens quais sont actuellement utilisés par les voyageurs sur la L26. Avant la relance, deux nouveaux quais avaient été construits le long de la L124 au futur point d'arrêt d'Uccle Moensberg ainsi qu'un escalier d'accès. Ceux-ci ne sont pas encore en service. Les déplacements des voies permettront le renouvellement du pont ferroviaire situé au croisement des L26 et L124, ainsi que la construction des parties manquantes des nouveaux quais. Des ascenseurs seront placés ainsi que des rampes et escaliers d'accès.

Les travaux d'achèvement du génie civil des quais et accès sont en cours.

Un parking voitures d'une capacité de 98 places doit être construit en deux phases ainsi qu'un parking vélos sécurisé muni de 96 emplacements.

5.3.2. Linkebeek

Le bâtiment des voyageurs a été démoli.

La commune d'Uccle s'est engagée, via une convention Commune/Infrabel/SNCB, à construire, à ses frais, le parking de 79 places sur la tranchée couverte déjà construite.

Seuls deux quais latéraux seront construits et équipés.

Côté Godhuizenlaan, l'esplanade sur la tranchée couverte de nouveaux escaliers et deux rampes doivent être aménagés. Côté Kleiveldstraat, des accès via deux escaliers depuis la future fietsnelweg seront aménagés

Un abri vélos de 60 emplacements sera aménagé.

5.3.3. Holleken

Les quais de la halte de Holleken seront déplacés vers le sud et de nouveaux accès seront réalisés.

La halte de Holleken sera constituée de deux quais latéraux et d'un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers depuis l'esplanade du nouveau pont de l'Hollebeekstraat.

Pour améliorer les accès aux PMR, des rampes sont prévues vers les quais latéraux et un ascenseur vers le quai central. Des places de parking et un Kiss&ride en voirie seront aménagés.

Un abri vélos de 48 emplacements sera aménagé.

5.3.4. Sint-Genesius-Rode

La gare de Rhode-Saint-Genèse sera constituée de deux quais latéraux et d'un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers ainsi que des ascenseurs depuis un nouveau couloir sous voies. Pour améliorer les accès aux PMR, des rampes sont prévues vers les quais latéraux du côté de l'avenue de la Forêt de Soignes et de l'autre côté de l'ancien bâtiment voyageurs par des ascenseurs depuis le couloir sous voies mentionné ci-dessous.

Un nouveau parking voiture, mieux organisé, doit être construit sur le site déjà occupé actuellement par du parcage automobile. La capacité est en cours d'évaluation sur base de l'analyse des besoins et du potentiel.

Le bâtiment des voyageurs existant est un bâtiment classé. Il sera conservé et il est prévu de le réaffecter à une autre fonction.

Une zone de dépose minute et un parking vélos sont prévus à proximité des infrastructures d'accueil.

5.3.5. De Hoek

La halte de De Hoek sera constituée de deux quais latéraux et d'un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers depuis l'esplanade du nouveau pont. Pour améliorer les accès aux PMR, des rampes sont prévues vers les quais latéraux et un ascenseur vers le quai central.

Un kiss&ride en voirie sera aménagé.

Un abri vélos de 48 emplacements sera aménagé.

5.3.6. Waterloo (travaux de 2018 à 2025) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Le bâtiment des voyageurs existant ainsi que le parking existant ont été démolis dans la première phase des travaux puisqu'ils se situaient dans l'emprise des futures voies sur un tronçon prioritaire. Ceux-ci ont été remplacés par un nouveau bâtiment des voyageurs (*mis en service en décembre 2020*) et par un nouveau parking à ciel ouvert : le parking « Fastrez » côté Est comprenant 138 places (*mis en service en août 2019*).

La gare de Waterloo sera, à terme, constituée d'un quai central et de deux quais latéraux. Ce quai central, qui ne servira qu'en situation « perturbée », sera également accessible aux PMR via le placement d'un ascenseur.

Le projet comprend également des auvents, abris voyageurs et autres équipements de quai ainsi que des abris vélos sécurisés.

Depuis la relance, le nouveau bâtiment des voyageurs, le parking Fastrez, un quai latéral, un demi-quai central partiel, un nouveau couloir sous voies et deux rampes d'accès PMR aux quais latéraux ont été construits. Ces quais seront mis en service en avril 2023.

5.3.7. Braine-l'Alleud (travaux de 2019 à 2026) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Avant la relance, deux parkings avaient été construits en gare de Braine-l'Alleud : un semi-enterré de 483 places et un enterré de 445 places. Un nouveau couloir sous voies avait été construit à l'extrémité sud des quais ainsi que deux nouveaux abris vélos.

Les quais de Braine-l'Alleud seront renouvelés et légèrement déplacés vers le nord jusque sous la tranchée couverte existante.

La dalle Pont Courbe abritera le Kiss & Ride, des emplacements PMR, un abri vélos de 96 emplacements ainsi que les dessertes aux quais prolongés (ascenseurs + escaliers).

Hors PSPI (extension de scope)

Le couloir sous voies existant (*au droit du BV*) et ses accès seront rénovés. Au sein du parking Nord, une rationalisation des emplacements PMR et les cheminements PMR nécessaires seront prévus.

Le bâtiment des voyageurs existant a été rénové et mis en service en Q2 2021.

5.3.8. Braine-Alliance (travaux de 2019 à 2026*) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Avant la relance, les 3 quais de la halte de Braine-Alliance avaient été posés partiellement. Ceux-ci ne sont pas en service et doivent encore être équipés. Un couloir sous voies avait été prolongé ainsi que 3 escaliers vers les quais.

Un parking à ciel ouvert de 232 places sera construit. La zone de ce parking a été partiellement aménagée et sert pour le moment de zone de stockage.

Depuis la relance, un permis modificatif relatif à l'accessibilité PMR de la gare a été introduit en mars 2022. Ce permis ayant été refusé, l'accessibilité PMR de cette gare doit être réexaminée.

Hors PSPI (scope initial)

Un parking vélos sécurisé de +/- 50 emplacements et un parking voitures provisoire de 25 places seront également construits.

** Depuis l'actualisation du PSPI en décembre 2022), il a été confirmé que les travaux ne se termineraient finalement qu'en 2028 avec la construction du parking. La mise en service des quais et leurs accès est actuellement planifiée pour Q4 2025*

5.3.9. Lillois (travaux de 2018 à 2028*) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Le bâtiment des voyageurs existant (non utilisé) a été démoli en 2018.

La halte de Lillois sera constituée de deux quais latéraux et un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers depuis un nouveau couloir sous voies et le passage inférieur de la rue du Berger. Les deux quais latéraux seront également accessibles par des rampes PMR ; la desserte PMR du quai central sera, quant-à-elle, assurée par un ascenseur.

Un parking d'environ 75 places sera construit.

Hors PSPI (scope initial)

La partie de scope correspondant à l'accessibilité PMR de la gare, au parking voitures et à l'abri vélos est actuellement prévue hors PSPI.

** Depuis l'actualisation du PSPI en décembre 2022), il a été confirmé que les travaux ne se termineraient finalement qu'en 2029. La finalisation des travaux de génie civil des quais est actuellement planifiée pour Q4 2028 et la mise en service à 4 voies pour Q4 2029.*

5.3.10. Nivelles (travaux de 2018 à 2029) (voir annexe 1 - fiche détaillée)

Avant la relance, un parking de 739 places avait été construit ainsi qu'un couloir sous voies connectant le parking et le quai des voies C et 1. Ce couloir sous voies sera prolongé sous la voie 3 pour permettre un accès depuis la nouvelle voirie réalisée récemment dans le cadre d'un nouveau lotissement.

Un couloir sous voies « principal » avait également été construit à l'extrémité sud du parking. Ce couloir sous voies donne accès aux deux quais existants par des escaliers.

La gare de Nivelles sera constituée de trois quais centraux.

Depuis la relance, un nouveau quai latéral sur la toiture du parking et un nouveau bâtiment des voyageurs ont été mis en service respectivement en février 2022 et en avril 2022. Un ascenseur connecte le bâtiment au nouveau quai construit.

D'autres ascenseurs seront construits en gare de Nivelles en vue de desservir les quais depuis le couloir sous voies « principal ».

Hors PSPI (extension de scope)

Le scope sera étendu de manière à desservir les quais via des ascenseurs depuis le couloir sous voies connectant le parking.

5.4. Ligne 36

5.4.1. Haren-Sud

Lors des travaux de la ligne 36, les quais de Haren-Sud n'ont pas été équipés. Depuis la relance, les travaux de parachèvement ont été réalisés: revêtements et équipement des quais, y compris les abris.

Hors PSPI (extension de scope)

Des ascenseurs doivent encore être aménagés pour rendre la gare accessible PMR.

Annexe 2 à l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

ANNEXE 1 à la fiche RER : Gares wallonnes (fiches détaillées)

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L124 ***Uccle-Nivelles***

Actualisation 11.04.2023

NIVELLES



Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 21.060

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 124 ont été en grande partie délivrés en Wallonie, à l'exception, sur le site de Nivelles du prolongement du couloir sous voies secondaire depuis le parking.

Le projet du nouveau bâtiment des voyageurs et de ses abords a fait l'objet d'une demande de permis qui a été délivré en janvier 2020.

Le parking (739 pl.), la gare des bus et leurs abords sont terminés et en service. Les deux couloirs sous voies sont en service mais non achevés : le couloir sous voies (CSV) secondaire du parking n'est actuellement en connexion qu'avec un seul quai ; le couloir sous voies (CSV) principal de la future gare n'est pas parachevé. Les gaines pour les futurs ascenseurs sont réalisées.

La gare de Nivelles sera constituée de trois quais centraux. La toiture du parking accueillera les deux futures voies du RER.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés à Nivelles concernent :

- les travaux d'amélioration de l'accessibilité PMR (rectification des passages pour piétons de la gare) ;
- la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs sécurisé ;
- une zone couverte pour les deux-roues à répartir sur le site (capacité 272 râteliers vélos et des barres motos pour 16 motos/véломoteurs) ;
- les abords directs de la gare et les raccords aux voiries et cheminements existants ;
- les accès (ascenseurs) et les parachèvements du couloir sous voies principal ;
- la construction des nouveaux quais 5 et 6 sur la toiture du parking et ses accès (génie civil) ;
- le prolongement du couloir sous voies secondaire et ses accès (génie civil),
- les finitions des accès et les parachèvements de l'extension du couloir sous voies secondaire, au droit du bâtiment parking ;
- les finitions et équipements des quais 5 et 6 (auvents, abris, signalétique, etc.) et leurs accès (escaliers : finitions ; ascenseurs) ;
- le réaménagement et la prolongation des quais 1, 2, 3 et 4 ;
- la pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.), par phases ;
- la finition et les équipements des quais réaménagés, par phases.

Hors PSPI (Extension de scope) :

- la desserte PMR du couloir sous voies secondaire (3 ascenseurs).

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 124. L'offre S pourra ainsi être améliorée. Ils vont, en outre, permettre :

- le renforcement de l'accessibilité de la gare, pour les valides et les moins valides ;
- l'optimisation des infrastructures d'accueil et des transferts modaux (voiture-trains-bus ;
- l'accroissement de la fluidité sur les quais ;
- l'encouragement de l'utilisation des modes doux ;
- le renforcement de la sécurité par le placement de caméras de surveillance ;
- le renforcement de l'attractivité de la gare ;
- un environnement de travail répondant aux normes techniques, sanitaires et sécuritaires pour les agents de la SNCB ;
- la réduction des coûts d'exploitation.

2. Scope et approche

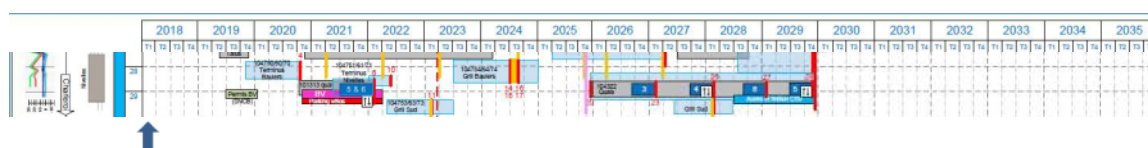
Les travaux comprennent :

• Travaux d'amélioration de l'accessibilité PMR	SNCB
• Nouveau bâtiment des voyageurs, abords directs et abris vélos/motos	SNCB
• Extension du couloir sous voies secondaire et accès (génie civil)	INFRABEL
• Accès aux quais (ascenseurs + escaliers finitions) et parachèvements des deux CSV	SNCB
• Construction des nouveaux quais 5 et 6 (génie civil)	INFRABEL
• Réaménagement et prolongation des quais 1,2,3 et 4	INFRABEL
• Finitions et équipements des quais (par phases)	SNCB
• Pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc. ; par phases),	INFRABEL

3. Timing

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Planning d'exécution : Q1 2018 - Q4 2029 se déroulant comme suit :

- *Travaux d'amélioration de l'accessibilité PMR (réalisé en 2018) ;*
- *Nouveau bâtiment des voyageurs et abords directs y.c. parkings vélos (272 pl.) et motos (16pl.) (en avril 2022) ;*
- *Construction des nouveaux quais 5 et 6 et accès (génie civil) (Q4 2020 – Q4 2021) ;*
- *Equipements et mise en service du nouveau quai 5-6 (Q2 2021 – Q1 2022) ;*
- *Réaménagement et prolongation des quais 1, 2, 3 et 4 (Q1 2026 – Q4 2029) ;*
- *Extension du couloir sous voies secondaire et Construction des accès manquants du CSV secondaire (génie civil ; par phases) (Q1 2026 – Q4 2029) ;*
- *Finitions et équipements des quais 1-2 et 3-4 (par phases) (Q3 2026 – Q4 2029) ;*
- *Accès aux quais 1-2/3-4 (ascenseurs + escaliers finitions) et parachèvements des deux CSV, par phases (Q3 2026 – Q4 2029) ;*
- *Pose de nouvelles voies et toutes sujétions, par phases (portiques, signalisation, etc.) (Q4 2019 – Q4 2029).*

Comme mentionné dans le planning général de la fiche RER, le grill d'entrée de Nivelles et les voies permettront aux trains S de rejoindre les quais 5 et 6 dès décembre 2025 pour exploiter le tronçon entre Waterloo et Braine-Alliance.

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Nivelles															
PPI 23-32 M€ courant	0,12	0,20	0,14	1,74	2,94		0,06	0,10	1,11	1,14	0,88	1,43	0,29		10,15

L'accessibilité PMR du CSV secondaire estimée à 1,68 M€_{cour.} est prévue hors PSPI.

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

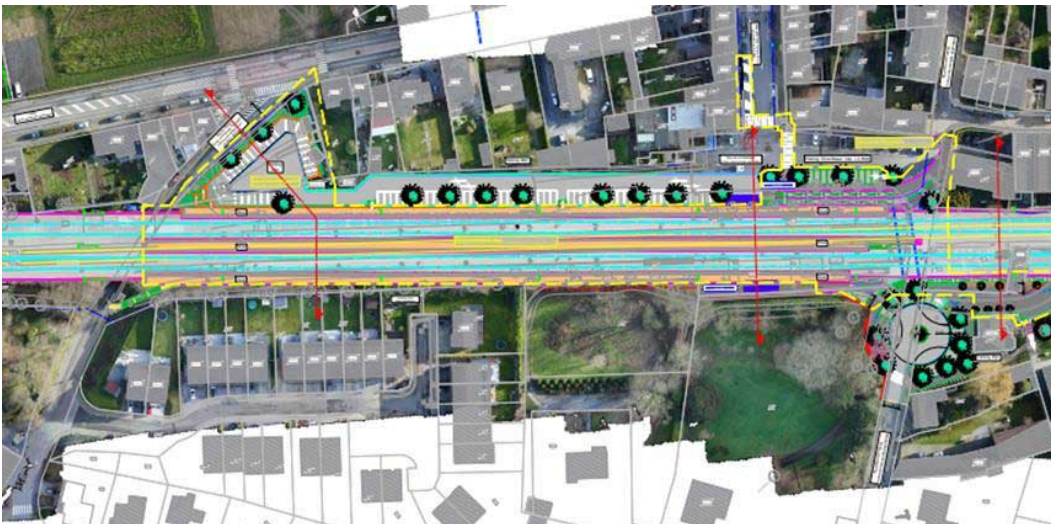
- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB (excepté pour le bâtiment des voyageurs) ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L124 ***Uccle-Nivelles***

Actualisation 11.04.2023

LILLOIS



Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 3.931

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

La halte de Lillois sera constituée de deux quais latéraux et d'un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers depuis un nouveau couloir sous voies ; les deux quais latéraux seront également accessibles par des rampes PMR ; la desserte PMR du quai central sera, quant-à-elle, assurée par un ascenseur.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 124 ont été en grande partie délivrés en Wallonie. Une demande de permis modificatif a été sollicité pour le site de Lillois (demande introduite en Q3 2021), notamment pour les éléments d'infrastructure qui ont fait l'objet d'un refus dans le permis délivré, l'adaptation du tracé des voies et des quais, l'ensemble des cheminements et dessertes PMR ainsi que la réorganisation des parkings (voitures/vélos).

Le projet comprend essentiellement :

- la démolition du bâtiment des voyageurs ;
- le renouvellement des quais (2 quais latéraux et un quai central de 250 m) ;
- un nouveau couloir sous voies construit sous le passage à niveau existant (rue René Franck) ;
- la construction des accès aux quais (escaliers) et des accès PMR (rampes, ascenseurs) depuis le nouveau couloir sous voies et depuis le pont de la rue Berger ;
- un parking sur terre-plein de +/- 75 emplacements et d'un abri vélos de +/- 20 râteliers et ses abords ;
- l'ensemble des cheminements PMR aux abords de la gare.

Le projet global est financé en partie via la dotation classique pour les composants SNCB (*voir point 4 ci-après*).

La démolition du bâtiment des voyageurs existant désaffecté a été réalisée en Q3 2018.

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 124. L'offre S pourra ainsi être améliorée. Ils vont, en outre, permettre l'optimisation des infrastructures d'accueil pour des transferts modaux plus rapides (voiture-trains), le renforcement de la sécurité (*suppression du PN*) et la réduction des coûts d'exploitation.

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

• Démolition du bâtiment des voyageurs désaffecté	SNCB
• Construction d'un nouveau couloir sous voies (génie civil) et suppression du passage à niveau	INFRABEL
• Démolition des anciens quais et construction de 3 nouveaux quais (génie civil), par phases	INFRABEL
• Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases	INFRABEL
• Finitions et équipements des quais, du couloir sous voies et des accès aux quais (escaliers, rampes, ascenseur), par phases	SNCB
• Construction d'un parking voiture d'une capacité de +/- 75 emplacements et d'un abri vélo couvrant +/- 20 râteliers et abords + cheminements PMR	SNCB

3. Timing

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Obtention du permis modificatif ;
- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Mise en service des quais prévu pour Q2 2028

Planning d'exécution : Q2 2018 - Q4 2029 se déroulant comme suit :

- Démolition du bâtiment des voyageurs désaffecté (*réalisé en 2018*) ;
- Travaux connexes et travaux préparatoires à l'élargissement de plateforme au sud de la gare de Lillois : (*Q3 2022 – Q4 2024*) ;
- Démolition des anciens quais et construction de 3 nouveaux quais (génie civil), par phases (*Q2 2025 – Q4 2028*) ;
- Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases (*Q2 2025 – Q4 2029*) ;
- Finitions et équipements des quais, du couloir sous voies et des accès aux quais (escaliers, rampes, ascenseur), par phases (*Q4 2026 – Q4 2029*) ;
- Construction d'un parking voiture d'une capacité de ± 75 emplacements et d'un abri vélo couvrant +/- 20 râteliers et abords (*Q2 2026 – Q4 2026*).

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Lillois															
PPI 23-32 M€ courant	0,002	0,04	-0,005	0,004	0,02	0,01	0,03	0,48	0,46	0,02	0,76				1,81

Les index réels des années 2019 et 2020 (supérieurs à l'index de référence) et les charges du passé ont conduit à réduire considérablement le budget de cette gare et ce, en vue de rester dans les limites de l'enveloppe allouée au RER Wallon.

La partie de scope correspondant au parking voitures, à l'abri vélos et à l'accessibilité PMR de la gare ne peut être couverte par ce budget réduit. La part du budget correspondant à cette partie de scope est estimée à 1,97 M€_{cour.}

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie ;
- liés à l'obtention du permis d'urbanisme modificatif ;
- liés au manque de moyens financiers pour couvrir l'entièreté du scope.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L124
Uccle-Nivelles

Actualisation 11.04.2023

BRAINE-ALLIANCE



*Nombre de voyageurs par semaine (2022) : -
(pas en service)*

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les 3 quais de la halte de Braine-Alliance ont été posés. Ceux-ci ne sont pas en service et doivent encore être équipés. Un couloir sous voies a été prolongé ainsi que 3 escaliers vers les quais.

Un parking à ciel ouvert de 232 places sera construit. La zone de ce parking a été partiellement aménagée et sert pour le moment de zone de stockage.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 124 ont été délivrés en grande partie en Wallonie.

A Braine-Alliance, une demande de permis modificatif a été sollicité pour l'allongement du quai central (*respect des nouvelles normes de sécurité*), l'ensemble des cheminements et dessertes PMR ainsi que pour un abri vélos couvrant 50 râteliers. Ce permis a fait l'objet d'un refus. Un nouvel avant-projet est en cours d'études en concertation avec Infrabel (TUC RAIL).

Le scope relatif au parking « voitures » fera l'objet d'une valorisation ou d'un partenariat Privé-Public. Un nouveau permis, intégrant ce futur parking, sera donc à solliciter dans le cadre du nouveau programme.

Le projet comprend essentiellement :

- la pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.), par phases ;
- la finition et les équipements des nouveaux quais construits, du couloir sous voies ainsi que de leurs accès (escaliers : finitions), par phases.
- le génie-civil, les finitions et équipements des accès PMR aux quais ;

Hors PSPI (Scope initial) :

- un abri vélos sécurisé de +/- 50 râteliers ;
- un parking voitures provisoire de +/- 25 pl. et abords ;
- les finitions et équipements d'un parking voitures de +/- 232 emplacements et ses voiries d'accès.

La mise en service de cette nouvelle halte contribuera à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 124. L'offre S pourra ainsi être grandement améliorée. La halte de « Braine-Alliance » sera certainement un atout important pour cette zone en pleine expansion et un avantage non négligeable pour les nombreux travailleurs qui seront amenés à s'y rendre. Cette halte constituera donc un nouveau pôle intermodal (voiture-train).

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

• Allongement du quai central et génie civil des accès PMR	INFRABEL
• Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases	INFRABEL
• Finitions et équipements des quais, du couloir sous voies et des accès aux quais (escaliers, rampes , ascenseur), par phases	SNCB
• Abri vélos couvrant +/- 50 ateliers	SNCB
• Parking voitures provisoire de +/- 25 pl.et abords	SNCB
• Finitions et équipements d'un parking voitures d'une capacité de +/- 232 emplacements	SNCB-Tiers

3. Timing

Sans préjudice des conditions générales, le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Obtention du permis modificatif ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Planning d'exécution : Q3 2019 - Q4 2028 se déroulant comme suit :

- *Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases (fin Q2 2020 – Q4 2025) ;*
- *Allongement du quai central(génie civil), Finitions et équipements des quais, du couloir sous voies et des accès aux quais (escaliers, rampes, ascenseur), par phases (Q4 2024 – Q4 2025) ;*
- *Finitions et équipements d'un parking vélos couvrant +/- 50 râteliers, d'un parking voitures provisoire de 25 emplacements et ses cheminements : (Q1 2025 – Q4 2025)*
- *Parking voitures d'une capacité de +/- 232 emplacements et accès :*
 - *2^{ème} phase (Q1 2026 – Q4 2028) ;*

Comme mentionné dans le planning général de la fiche RER, la halte de Braine-Alliance sera exploitée dès décembre 2025.

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Braine-Alliance															
PPI 23-32 M€ courant				0,02	0,07	0,66	1,16	0,65							2,56

La partie de scope correspondant au parking vélos sécurisé et au parking voitures provisoire est actuellement prévue hors PSPI pour un budget de 0,20 M€_{cour.}

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings de travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'obtention du permis modificatif ;
- liés à la probabilité d'un manque de moyens financiers pour couvrir l'entièreté du scope.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L124

Uccle-Nivelles

Actualisation 11.04.2023

BRAINE-L'ALLEUD



Vue d'ensemble



Quai 4



Parking Nord



Gare des bus



Intérieur parking Sud

Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 31.675

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 124 ont été en grande partie délivrés en Wallonie.

A Braine-l'Alleud, une demande de permis a été introduite pour amender le permis existant en ce qui concerne les travaux relatifs à la démolition de l'auvent existant du quai 2/3, à la construction d'auvents sur les quais 1, 2/3 et 4, à l'aménagement de la dalle existante de la tranchée couverte comprenant une zone de parking réservée aux PMR (5 *emplacements*), une zone de Kiss & Ride (6 *emplacements*), un parking fermé pour 96 vélos et la création de nouveaux accès (*ascenseurs + escaliers*) aux quais avec une couverture de liaison.

Cette demande de permis a été introduite fin mars 2022 et est toujours en attente d'une décision des Autorités compétentes.

Les travaux réalisés pour la gare de Braine-l'Alleud regroupent les constructions suivantes :

- un parking semi-enterré de 483 places (Nord) ;
- un parking enterré de 445 places (Sud) ;
- un nouveau couloir sous voies a été construit à l'extrémité sud des quais ainsi que deux nouveaux abris vélos ;
- des aménagements de surface aux abords des parkings ainsi que la gare des bus.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés à Braine-l'Alleud concernent :

- les aménagements sur la dalle de la tranchée couverte (*Kiss&Ride, parkings, abri vélos*) et les nouveaux accès aux quais (*ascenseurs + escaliers*) ;
- la réorganisation du parking Nord et cheminement PMR vers le quai latéral (Quai 1) prolongé ;
- les finitions et les équipements des nouveaux quais. (*Les quais de Braine-l'Alleud seront renouvelés et légèrement déplacés vers le nord jusque sous la tranchée couverte existante*) ;

Hors PSPI (Extension de scope) :

- la rénovation du CSV principal et de ses accès existants.

Le bâtiment des voyageurs existant a été rénové¹

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 124. L'offre S pourra ainsi être améliorée.

2. Scope

• Renouvellement et déplacement des quais	INFRABEL
• Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases	INFRABEL
• Équipements (mobilier, éclairage, ...) et finitions des quais rénovés	SNCB
• Rénovation du CSV et des accès existants	SNCB
• Aménagement en surface de la dalle de la tranchée couverte et accès (escaliers ; ascenseurs)	SNCB
• Réorganisation du parking Nord et cheminement PMR vers le quai latéral (Quai 1) prolongé.	SNCB

3. Timing prévisionnel

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Obtention du permis modificatif ;
- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



La rénovation du bâtiment des voyageurs s'est achevée en Q2 2021.

Travaux de renouvellement des quais (Infrabel) :

- Quai latéral 4 : (Q3 2020 – Q1 2022) ;
- Quais (autres) : (Q4 2023 – Q4 2025).

Les travaux SNCB d'équipements des quais interviendront suivant l'avancement des travaux de construction/déplacement.

¹ Travaux financés hors budget RER.

Accès PMR (ascenseurs), aménagement de la dalle de la TC (Kiss & Ride + abris vélos sécurisés) : (Q4 2023 - Q4 2025) ;

Équipements du quai latéral 4 et mise en service : (Q4 2021 - Q2 2022) ;

Finitions et équipements du CSV Ppl (Hors PSPI): (Q4 2023 - Q4 2025) ;

Finitions et équipements des autres quais (par phases) : (Q4 2023 - Q4 2025) ;

Réorganisation partielle du parking Nord (emplacements PMR) et connexion PMR vers le quai 1 prolongé : (Q3 2024 – Q4 2025).

Dans le schéma directeur, Braine-l'Alleud est concerné par la mise en service des 4 voies en décembre 2025.

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Braine-L'Alleud															
PPI 23-32 M€ courant			0,03	0,25	0,15	0,90	2,29	1,86	0,43						5,91

La partie de scope correspondant à la rénovation du couloir sous voies et ses équipements est actuellement prévue hors PSPI pour un budget de 0,59 M€_{cour.}

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Étant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie ;
- liés à l'obtention des permis nécessaires ;
- liés à la probabilité d'un manque de moyens financiers pour couvrir l'entièreté du scope.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L124 ***Uccle-Nivelles***

Actualisation du 11/04/2023

WATERLOO



Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 12.687

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

A Waterloo, l'ancien bâtiment des voyageurs ainsi que l'ancien parking ont été démolis dans la première phase des travaux puisqu'ils se situent dans l'emprise des futures voies sur un tronçon prioritaire. Ceux-ci ont été remplacés par un nouveau bâtiment des voyageurs en surface et par un nouveau parking à ciel ouvert, le parking « Fastrez » côté Est comprenant 138 places.

La gare de Waterloo sera constituée d'un quai central et de deux quais latéraux. Ces deux quais latéraux seront accessibles par des rampes PMR. Le quai central, qui ne servira qu'en situation « perturbée », sera également accessible aux PMR. Ce projet comprend aussi des auvents, un nouveau couloir-sous-voie, une zone d'attente pour le dépose minute et un parking vélos.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 124 ont été délivrés en grande partie en Wallonie. Pour le site de gare de Waterloo, un permis a été introduit pour l'ensemble des aménagements. Ce dernier a été délivré en mars 2019.

Le projet comprend essentiellement :

- la construction d'un parking ouvert « Fastrez » de 138 places ;
- la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs ;
- la démolition du bâtiment des voyageurs existant et du parking existant ;
- la construction d'un nouveau couloir sous voies (génie civil) ;
- la démolition et la construction de nouveaux quais (génie civil) ;
- la pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.), par phases ;
- l'aménagement des abords de la gare côté Est ;
- l'aménagement des abords de la gare côté Ouest ;
- la construction de parkings vélos de +/- 94 places répartis sur 2 sites sécurisés ;
- les finitions des quais et des accès aux quais ;
- les accès PMR aux quais ;
- les équipements de quais (abris voyageurs, mobilier, etc.) ;
- les finitions et les équipements du nouveau couloir sous voies.

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 124. L'offre S pourra ainsi être améliorée. Ils vont, en outre, permettre le renforcement de l'accessibilité de la gare, pour les valides et les moins valides, l'optimisation des infrastructures d'accueil pour des transferts modaux plus rapides et la réduction des coûts d'exploitation.

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

• Démolition et construction de nouveaux quais, des accès aux quais et du couloir sous voies (génie civil)	INFRABEL
• Pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.), par phases	INFRABEL
• Construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs + abords + parking vélos, par phases	SNCB
• Construction d'un nouveau parking Fastrez, d'une capacité de 138 pl.	SNCB
• Finitions et équipements des quais, du couloir sous voies et des accès aux quais (rampes + escaliers), par phases	SNCB

3. Timing

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Planning d'exécution : Q4 2018 - Q4 2025 se déroulant comme suit :

Construction d'un parking voiture d'une capacité de +/- 138 emplacements (parking Fastrez) (Q4 2018 – Q1 2021 ; mise en service en août 2019) ;

Travaux de génie civil (1^{ère} phase : élargissement « est » de la plateforme de la L124 , y compris nouveau couloir sous voies, aménagements et équipements de quais (1 quai latéral et un demi-quai central) et d'accès aux quais (rampes PMR et escaliers), renouvellement du bâtiment voyageurs, aménagements partiels des abords)(Q2 2019 – Q1 2022 ; mise en service du nouveau BV en Q4 2020) ;

Travaux de génie civil (2^{ème} phase : élargissement « ouest » de la plateforme de la L124 y compris aménagements et équipements de quais (1 quai latéral et un demi-quai central) et d'accès aux quais (rampes PMR et escaliers), aménagements des abords) (Q4 2023 – Q4 2025) ;

Pose des nouvelles voies au droit des quais construits et toutes sujétions, par phases (Q1 2022 – Q4 2025).

Comme mentionné dans le planning général de la fiche RER, la gare de Waterloo sera exploitée avec 4 voies dès décembre 2025.

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Waterloo															
PPI 23-32 M€ courant	0,04	1,08	1,68	2,73	0,80	1,16	2,00	1,04							10,54

Le budget actualisé ne reprend pas la couverture des rampes d'accès aux quais (imposition de permis). Le budget RER ne permet en effet pas de couvrir cette demande supplémentaire. Cette extension de scope n'a pas été intégrée dans le PPI23-32. Elle le sera lors du prochain amendement budgétaire ou sera réalisé après le PPI 23-32

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- Interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à la probabilité d'un manque de moyens financiers pour couvrir l'entièreté du scope.

Fiche Région Wallonne :

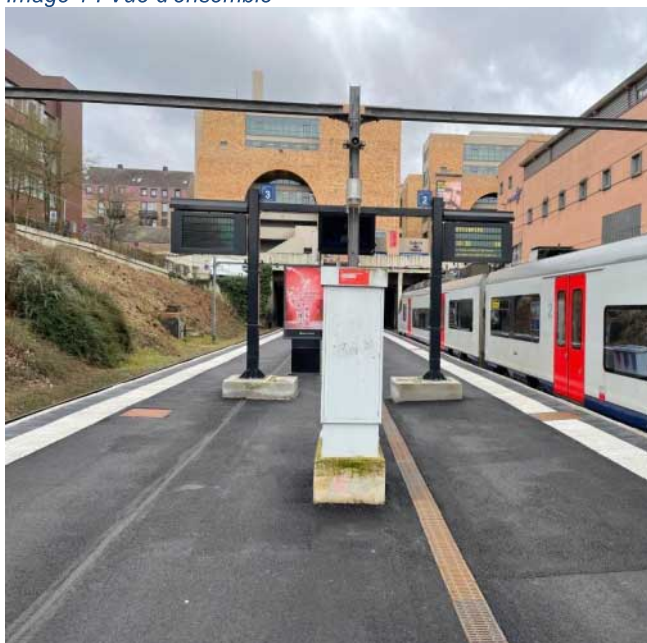
RER-GEN L124
Uccle-Nivelles

Actualisation du 11/04/2023

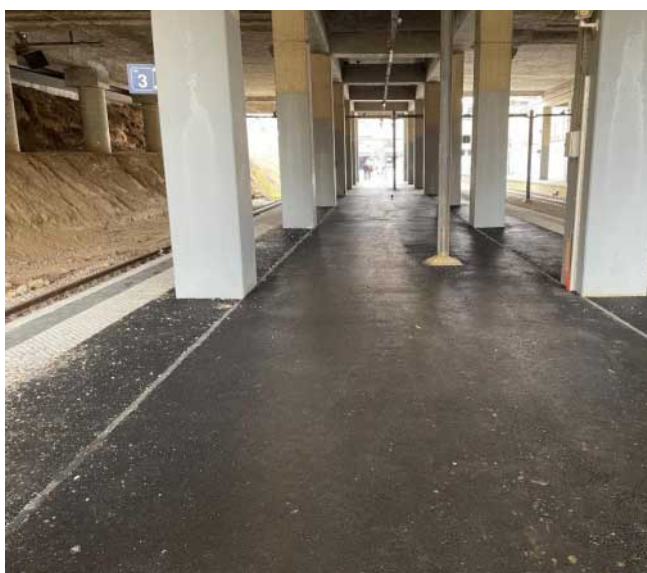
LOUVAIN-LA-NEUVE



Image 1 : Vue d'ensemble



quai 2-3



Zone couverte sous dalle centre commercial



Terrain derrière les voies vers parking à étages semi-enterré

Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 34.485

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y SintKatherinaLombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la-Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Au schéma directeur, la nouvelle configuration des voies depuis la bifurcation Y.LLN vers Ottignies est prévue pour être mise en service en décembre 2023.

Les travaux suivants sont actuellement prévus : le renouvellement du revêtement et des équipements de quais (éclairage, mobilier,), les équipements des escaliers d'accès.

Conformément à la répartition Infrabel/SNCB, une partie des travaux de l'extension des quais de Louvain-la-Neuve est de la compétence de la SNCB. Le revêtement des quais, les équipements de quais et les équipements des escaliers d'accès seront réalisés.

Les revêtements et équipements de la partie existante des quais seront également renouvelés dans la continuité des options d'aménagements des travaux d'extension et sont financés par la dotation classique.

Note : Un parking de délestage de 3.298 places dont 2.277 places dans les étages SNCB, a été mis en service (actuellement 731 places (33 PMR) pour l'étage entré en service) à Louvain-la-Neuve en octobre 2017. Ce parking, couplé à l'offre RER, a pour but de fournir une alternative aux personnes rejoignant Bruxelles en voiture notamment via la E411 (modal shift). La prolongation des quais permettra, entre autres, de raccourcir le temps de parcours total des personnes en provenance du parking, en réduisant la distance à couvrir à pied.

La demande du permis qui couvre les travaux de quais et connexes (accès) à effectuer à LLN a été introduite en janvier 2020. Le permis a été octroyé en septembre 2020.

Néanmoins, un recours a été introduit par l'Association des Habitants contre le permis délivré. Ce recours étant non suspensif, les travaux continuent de progresser

2. Scope

• Travaux de voies, prolongation des quais	INFRABEL
• Revêtement et équipements des quais	SNCB
• Finitions et équipements des accès aux quais	SNCB

3. Timing prévisionnel

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Travaux de génie civil pour la prolongation des voies, accès et finitions (Q4 2021 – Q4 2023) ;

Pose des voies (Q3 2020 – Q2 2023) ;

Equipements et éclairage de l'ensemble des quais, par phases (Q2 2022 – Q4 2023).

3. Budget

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Louvain-La-Neuve															
PPI 23-32 M€ courant	0,02	0,06	0,03	0,003	0,51										0,62

Ces travaux étant indispensables, le budget correspondant a été intégré dans l'enveloppe RER grâce à l'actualisation du scope de certains autres projets d'accueil.

Le renouvellement des finitions et des équipements de la partie existante des quais estimée à 0,88 M€_{cour.} sera réalisée sur budget PPI.

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

4. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution.

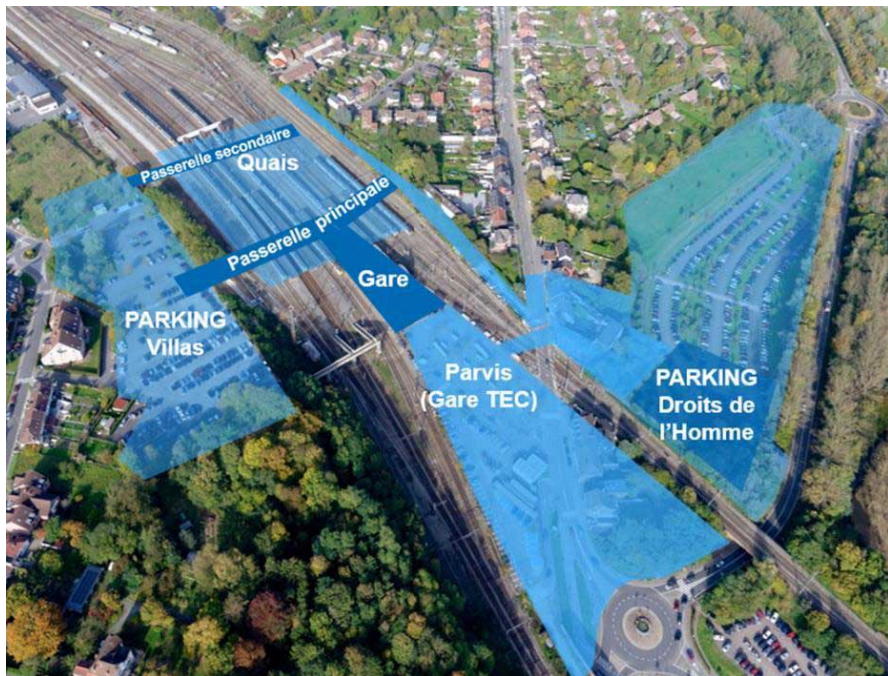
Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L161

Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Actualisation du 11/04/2023

OTTIGNIES





Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 109.687

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 161 ont été délivrés, à l'exception, sur le site d'Ottignies :

- de l'aménagement, sur la zone des « Droits de l'homme », du parking et de ses accès;
- de la réorganisation du parvis de la gare, la couverture complète des quais et leurs accès et la construction d'un passage inférieur, au droit du passage à niveau de la ligne L140.

Les travaux déjà réalisés en gare d'Ottignies consistent en un prolongement du couloir sous voies existant vers le parking des Villas.

Actuellement, une passerelle temporaire reliant les quais 1-2, 3-4, 5-6 a été mise en service en mars 2019. Cette dernière permet d'améliorer provisoirement l'accessibilité des quais existants, étant donné la vétusté de la passerelle existante qui a été démolie. Cette passerelle provisoire, accessible aux PMR, est équipée de 3 ascenseurs et d'une rampe d'accès vers le parking des Villas. Cette passerelle temporaire servira aussi aux phases ultérieures du chantier.

Le programme sur le site d'Ottignies comprend les travaux suivants (une partie seulement est repris dans le PSPI) :

- la construction des espaces d'accueil intégrés à l'accès principal au complexe de quais et intégrant les nouvelles fonctionnalités de services à la clientèle (*guichets, commerces, services annexes*) ainsi que les besoins propres au personnel interne ;
- la construction (gros-œuvre), les finitions, les équipements et la couverture complète des quais ;
- la construction (gros-œuvre), les finitions et équipements des accès aux quais ;

Les quais seront desservis d'une part, via une passerelle principale, connectée à l'espace d'accueil central et, d'autre part, via une passerelle secondaire implantée au Nord du site. Les accès aux quais seront assurés depuis ces passerelles par des escaliers et escalators mais également par des ascenseurs offrant une accessibilité intégrale aux PMR.

- l'aménagement, sur la zone des « Droits de l'homme », d'un parking voitures en ouvrage situé contre la ligne L140, d'un kiss & ride, des liaisons piétonnes et routières (*capacité en cours de révision ; Voir ci-après*) ;
- la réorganisation du Parvis de la Gare ainsi que les acquisitions de terrain nécessaires à cette réorganisation ;
- la construction d'abris-vélos multi-sites, d'une capacité de 600 emplacements ;
- les aménagements de voirie (Zone Congo) ;

- la pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.), par phases ;
- les aménagements temporaires en phase travaux.

La réalisation de la gare passerelle et le parachèvement des quais sont fortement liés aux travaux de quais et de voies d'Infrabel.

Le scope de la partie « gare passerelle » a été revu. En effet, le concept de passerelle élaboré en 2005 n'est plus conforme aux besoins actualisés de la SNCB. Aussi, la révision du scope global de la gare a engendré l'introduction d'un nouveau permis d'urbanisme la concernant. (*Introduit en septembre 2021 ; Permis en attente*). La partie « quais » reste par contre bien couverte par le permis existant.

En ce qui concerne le projet du parking des Droits de l'Homme, la capacité est en cours de réexamen. Ce dernier nécessitera, lui aussi, une demande de permis d'urbanisme.

A côté de ce projet SNCB, des besoins de divers partenaires (Ville, SRWT, SPW etc.) ont été identifiés. Aussi, la définition précise du projet global implique que la SNCB rencontre les autres acteurs pour coordonner les projets à mener conjointement sur le site de la gare.

Les points faibles majeurs du site de gare existant d'Ottignies sont :

Au niveau de l'Intermodalité :

- accès routiers à la gare et au K&R peu confortable et saturé aux heures de pointe ;
- accès routiers à la gare des bus peu confortable et saturé aux heures de pointe ;
- mauvais fonctionnement de l'esplanade devant la gare (K&R et parking courte durée) ;
- accès routiers au parking des villas imposant une traversée du quartier de l'Hôpital et de l'Athénée ;
- un seul accès aux quais à partir du parking des Villas ;
- accès piétons à partir du parking des droits de l'Homme peu confortable avec passage obligé par le passage à niveau de la ligne L 140, par la gare et le couloir sous voies ;
- point vélos dans des containers provisoires ;
- intermodalité bus-train à améliorer.

Au niveau de la Gare actuelle:

- accès aux quais via un seul couloir sous voies totalement saturé aux heures de pointe ;
- état des quais lamentable (quais bas, revêtement dégradé, abris parapluie vétustes et percés de toutes parts) ;
- transversalité de la gare non efficiente notamment en raison de cheminements trop étroits et de la présence du passage à niveau (PN) ;
- faible surface en gare pour développer le potentiel pour les concessions.

Les objectifs du projet SNCB consistent en :

- l'amélioration du fonctionnement général de la gare d'Ottignies et de ses spécificités ;
- le renforcement de l'attractivité de la gare ;
- l'intégration et l'optimisation des besoins liés aux activités ferroviaires (accessibilité, parkings, bureaux, ...) ;
- la réduction des coûts d'exploitation ;
- le respect des contraintes ferroviaires (suppression du passage à niveau, implantation et largeur passerelle principale, implantation et architecture passerelle secondaire, implantation des voies) ;
- le développement cohérent de l'intermodalité et des modes doux ;
- le renforcement de l'accessibilité de la gare, pour les valides et les moins valides ;
- l'optimisation des infrastructures d'accueil pour des transferts modaux plus rapides (voiture-trains-piétons-vélos-bus) ;
- le renforcement de la transversalité entre les quartiers (des villas, de Limelette, du cœur de ville).

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

• Construction d'une passerelle provisoire (génie civil)	INFRABEL
• Infrastructures de desserte des quais depuis la passerelle provisoire (3 ascenseurs + 1 rampe)	SNCB
• Construction de nouveaux quais et de la passerelle secondaire et ses accès (génie civil),	INFRABEL
• Pose de nouvelles voies et toutes sujétions (portiques, signalisation, etc.),	INFRABEL
• Finitions et équipements des quais, par phases	SNCB
• la construction (gros-œuvre), les finitions, les équipements et la couverture complète des quais ;	SNCB
• Construction d'un parking voitures (DI'Hô) et ses liaisons	SNCB
• Construction d'une nouvelle gare (<i>espaces d'accueil et de service</i>), Réorganisation du parvis de la gare et abords	SNCB
• Finitions et équipements des 2 passerelles et des accès aux quais (ascenseurs ; escalators, escaliers)	SNCB
• Abri-vélos multi-sites (600pl.)	SNCB
• Suppression du passage à niveau sous la ligne L140 et construction d'un couloir sous voie	INFRABEL/SNCB
• Aménagements de voirie (Zone Congo)	SNCB

3. Timing

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Délivrance des permis nécessaires encore requis ;
- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Planning d'exécution : Q2 2018 - Q4 2030 se déroulant comme suit :

2018 : réalisation de la nouvelle passerelle provisoire Sud d'Ottignies

2019 : redémarrage des travaux par phase à Ottignies

12/2023 : mise en service des 4 voies entre Ottignies et Y. LLN.

12/2026 : mise en service des 4 voies entre Bakenbos et Ottignies

12/2032 : achèvement du phasage d'Ottignies

En ce qui concerne les projets SNCB :

Tvx Améliorations passerelle provisoire (Q2 2018 – Q2 2019) ;

Parkings des droits de l'Homme, abords et liaisons (Q1 2026 – Q4 2027) ;

Gros-œuvre, finitions et équipements de la passerelle principale, par phases (Q3 2023 – Q4 2024) ;

Suppression du passage à niveau et construction d'un tunnel piétonnier sous voies (Marché conjoint SNCB/INFRABEL) (Q1 2025 – Q2 2026) ;

Bâtiment de gare et abords directs (réorganisation du Parvis) (Q1 2025 – Q2 2027) ;

Finitions et équipements des nouveaux quais et accès aux quais, couverture des quais, par phases (Q2 2020 – Q4 2030) ;

- *Mise en service du quai provisoire N0 et du quai de la voie 1 en octobre 2022.*

Abords de la Gare (Zone Congo ; Accès, Kiss & Ride, vélos, etc.) (Q1 2029 – Q4 2030).

Comme mentionné dans le planning général de la fiche RER, la gare d'Ottignies sera exploitée avec 4 voies en direction de Louvain-La-Neuve/Gembloux dès décembre 2023 et avec 4 voies en direction de Bruxelles dès décembre 2026.

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB dans le cadre du PSPI.

	<2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Ottignies																
PPI 23-32 M€ courant		0,77	0,48	2,10	4,14	1,71	6,42	17,68	13,07						1,09	47,47

Le projet est financé en partie via la dotation classique (ainsi qu'une petite partie de fonds propres et de fonds EU). Pour absorber l'inflation exceptionnelle des prix, une partie additionnelle du scope est reprise sur dotation classique (*pkg des Droits de l'Homme, partiellement la Gare parvis et une partie des quais et équip. (BV + Parvis + Couv quai N7 – N13)*).

La part Hors PSPI pour ce projet s'élève actuellement à 107,0 M€_{cour.}

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie ;
- dépendants de l'adoption définitive du Plan Communal d'Aménagement Révisionnel par le gouvernement (pour la réalisation du parking DI'Hô) ;
- l'obtention des permis encore requis ;
- liés à l'acquisition des terrains nécessaires à la construction du parking et à la réorganisation du Parvis ;
- liés à l'aboutissement des négociations avec les divers partenaires, en ce qui concerne la réorganisation du parvis et des abords (*bien que le Projet SNCB reste viable sur les plans fonctionnels et urbanistiques indépendamment des aménagements supportés par les Tiers*).

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L161

Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Actualisation du 11/04/2023

PROFONDSART



Vue d'ensemble



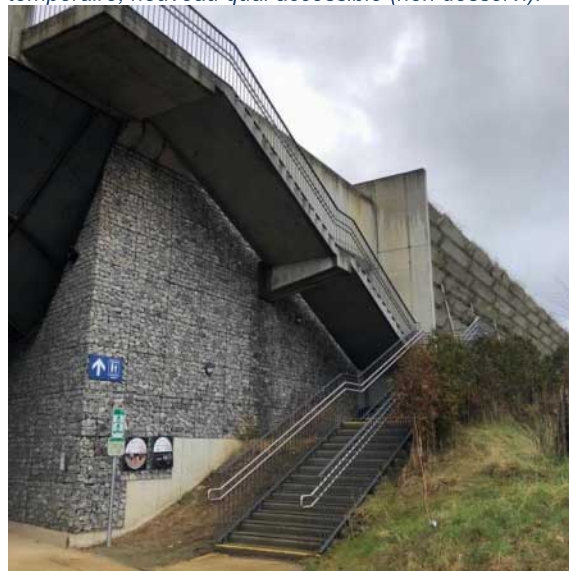
Parking en service.



De gauche à droite : quai (voie 2) provisoire, deux voies en service, quai provisoire (voie 1), plateforme destinée aux nouvelles voies avec accès PMR temporaire, nouveau quai accessible (non desservi).



Rampe d'accès au quai de la voie 2, au niveau du croisement avec Chemin de Bourgeois.



Escalier d'accès Nord-Est (voie 2) au niveau du croisement avec Chemin de Bourgeois.

Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 1.456

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y SintKatherinaLombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 161 ont été délivrés et les travaux réalisés en gare de Profondsart regroupent les constructions suivantes :

- le déplacement de la halte vers le nord d'environ 700 mètres ;
- la construction d'un parking de 80 places, actuellement en service ;
- la création d'accès aux quais via escaliers et rampes ;
- la construction de quais hauts temporaires équipés et d'une passerelle au-dessus des voies.

La demande d'un permis modificatif sera néanmoins à solliciter, en vue d'adjoindre au permis délivré les aménagements nécessaires à l'accessibilité PMR de cette halte, non prévus initialement.

Actuellement, seules les deux anciennes voies sont en service ; un cheminement a été mis en place en 2018 via des rampes et un cheminement qui traverse la plateforme devant accueillir les nouvelles voies, non encore posées. Un quai latéral a été construit et est actuellement accessible mais non desservi.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés pour Profondsart concernent :

- la pose des nouveaux portiques caténaires ;
- les travaux de voies : pose des nouvelles voies, déplacement des voies actuelles dans leur configuration finale ;
- les équipements du nouveau quai actuellement construit ;
- la construction des quais central et latéral définitifs, les accès au quai central et l'installation de leurs équipements ;
- l'accessibilité PMR des quais.

Le projet global est financé en partie via la dotation classique pour les composants SNCB (voir point 4 ci-après).

Au schéma directeur, Profondsart est concernée par la mise en service des 4 voies en décembre 2026.

Les index réels des années 2019 et 2020 (supérieurs à l'index de référence) et les charges du passé ont conduit à réduire considérablement le budget de cette gare et ce, en vue de rester dans les limites de l'enveloppe allouée au RER Wallon.

L'entièreté du scope de la gare ne peut être couverte par ce budget réduit. Le complément de budget nécessaire à la réalisation complète du projet est estimée à 1,93 M€_{cour.} Ce budget est prévu dans le PPI 23-32 sous dotation classique.

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie ;
- liés à l'obtention du permis modificatif ;
- liés au manque de moyens financiers pour couvrir l'entièreté du scope.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L161

Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Actualisation 11/04/2023

RIXENSART



Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 9.052

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 161 ont été délivrés et les travaux réalisés en gare de Rixensart regroupent les constructions suivantes :

- la construction d'un parking partiellement couvert, sur 1 niveau (113 places), au-dessus des voies, sur la tranchée couverte ;
- l'aménagement de deux parkings sur terre-plein (parking Cyclone de 145 places et parking communal Collin de 55 places), en service ;
- le renouvellement partiel des quais (2 nouveaux quais en service, sur une longueur réduite) ;
- l'aménagement de surface sur la tranchée couverte, et des abords y compris une gare des bus, un dépose minute, les accès aux quais (les escaliers d'accès aux quais sont actuellement en service) ;
- des accès aux quais PMR temporaires.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés à Rixensart concernent :

- la pose de nouveaux portiques caténares ;
- un nouvel auvent intégrant un hall multifonctionnel sur la tranchée couverte, pour l'accueil et les services aux voyageurs ;
- l'achèvement des nouveaux quais ;
- les accès aux quais (2 ascenseurs) et leurs équipements ;
- les évacuations de secours à l'extrémité des quais ;
- l'achèvement des travaux de voies ;

Hors PSPI (Extension de scope) :

- Les adaptations de l'avant-projet des infrastructures d'accueil suite au refus de permis (*voir ci-après*).

La typologie et les caractéristiques dimensionnelles de l'auvent et du bâtiment ont été revues pour tenir compte des nouveaux besoins et des nouvelles stratégies (*nouveau concept de construction*). Un permis modificatif a été introduit en juin 2020 pour ce nouveau projet. Ce permis ayant été refusé, une nouvelle demande de permis a dû être adressée, en y intégrant les adaptations recommandées par les Autorités compétentes. Cette nouvelle demande de permis a reçu un avis favorable en avril 2022.

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 161. L'offre S pourra ainsi être grandement améliorée. Ils vont, en outre, permettre le renforcement de l'accessibilité de la gare, pour les valides et les moins valides, l'optimisation des infrastructures d'accueil pour des transferts modaux plus rapides (voiture-trains) et la réduction des coûts d'exploitation.

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

<ul style="list-style-type: none"> Construction du hall multifonctionnel pour l'accueil et les services aux voyageurs et d'un auvent surplombant la dalle de la tranchée couverte 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Adaptations de l'avant-projet des infrastructures d'accueil en vue de l'obtention du permis (<i>Hors PSPI</i>) 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Equipements des quais construits et accès PMR (ascenseurs) 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Achèvement des quais (génie civil) 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> Pose des portiques caténaires et achèvement des travaux de voies (par phases) 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> Création d'une évacuation de secours depuis l'extrémité nord des quais 	Infrabel/SNCB

3. Timing

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure ;
- Délivrance du permis modificatif.



Planning d'exécution : Q4 2018 - Q4 2026 (Quais 1 et 4 mis en service à Pâques 2024, remise en service des quais 2 et 3 en décembre 2026.)

- *Pose des portiques caténaires (Q4 2018 – Q3 2019) ;*
- *Mobilier, signalétique de quais (équipements partiels) et mise en service des ascenseurs : (Q4 2020 - Q1 2022) ;*
- *Construction du hall multifonctionnel pour l'accueil et les services aux voyageurs et d'un auvent surplombant la dalle de la tranchée couverte ; Equipements de quais (autres) (Q4 2022 – Q4 2023) ;*

- *Achèvement des travaux de quais et pose de voies (par phases) (Q2 2022 – Q4 2026) ;*
- *Equipements des quais construits (mobilier ; fin des équipements) ; Evacuation de secours depuis l'extrémité nord des quais (finitions) (Q3 2023 – Q4 2024).*

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Rixensart															
PPI 23-32 M€ courant		0,03	0,40	0,54	0,51	0,82	0,09								2,39

L'extension de scope correspondant aux adaptations de l'avant-projet relatif aux infrastructures d'accueil est actuellement prévue hors PSPI et inscrit dans le PPI 23-32 pour un budget de 0,41 M€_{cour.}

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie.

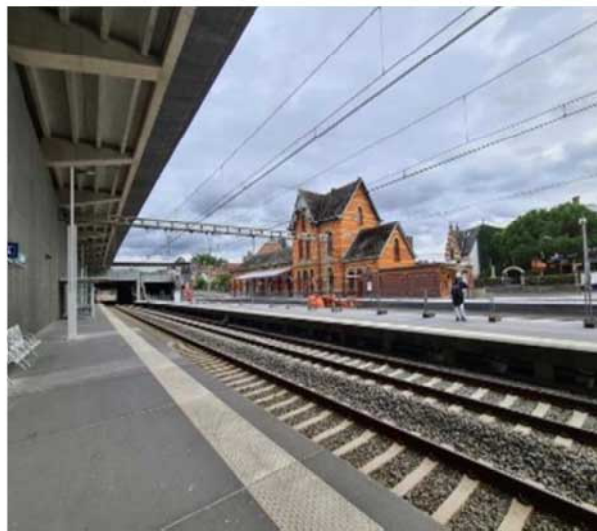
Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L161

Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Actualisation 11/04/2023

GENVAL



Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 8.543

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 161 ont été délivrés et les travaux réalisés en gare de Genval regroupent les constructions suivantes :

- un parking en ouvrage d'une capacité de 540 emplacements, comprenant 4 niveaux et se ramenant à 2 niveaux au-dessus des voies, en service ;
- les constructions d'un quai latéral et d'un demi-quai central non encore en service.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés à Genval concernent :

- les équipements (abris, sièges, signalétiques, éclairage, etc.) ainsi que les accès PMR de desserte des quais construits (ascenseurs) ;
- la pose de deux nouvelles voies au droit des quais construits et la démolition des anciens quais ;
- les constructions du demi-quai et du quai latéral manquants ;
- l'achèvement des travaux de voies, par phases ;
- les finitions et équipements (abris, sièges, signalétiques, éclairage, etc.) des nouveaux quais ainsi que les accès pour valides et moins valides (escaliers, ascenseurs), par phases ;
- la restauration de la marquise du BV ;
- l'extension de capacité des parkings vélos et sécurisation ;
- les cheminements PMR aux abords de la gare.

L'ensemble de ces travaux contribue à l'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne 161. L'offre S pourra ainsi être grandement améliorée. Ils vont, en outre, permettre le renforcement de l'accessibilité de la gare, pour les valides et les moins valides, l'optimisation des infrastructures d'accueil pour des transferts modaux plus rapides (voiture-trains) et la réduction des coûts d'exploitation.

2. Scope et approche

Les travaux comprennent :

• Equipements des quais construits et accès PMR (ascenseurs)	SNCB
• Pose de deux nouvelles voies au droit des quais construits et démolition des anciens quais	INFRABEL
• Constructions du demi-quai central et du quai latéral manquants	INFRABEL

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings de travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie.

Fiche Région Wallonne :

RER-GEN L161

Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

Actualisation 11/04/2023

LA HULPE



Vue d'ensemble



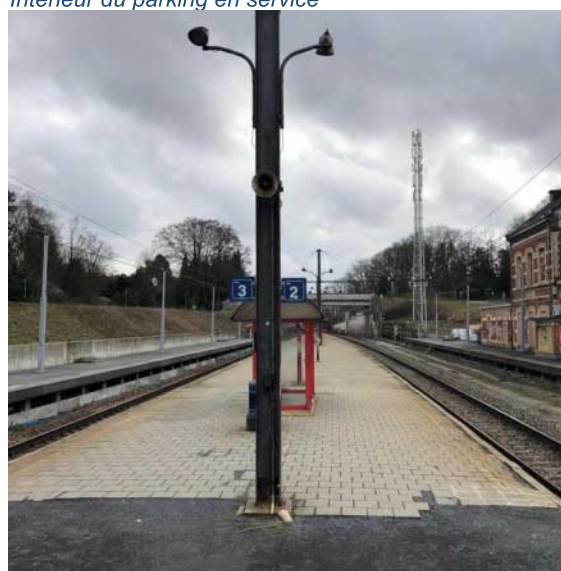
Façade du parking en construction



Intérieur du parking en service



Auvent sur nouveau quai et quai temporaire



de gauche à droite : nouveau quai (4), quai central à démolir (voies 2-3), nouveau quai (1)

Nombre de voyageurs par semaine (2022) : 8.216

1. Objectifs

La présente fiche se réfère à l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 pour :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles Midi et le Y SintKatherinaLombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Les permis nécessaires à la mise à 4 voies de la ligne 161 ont été délivrés. Sur le site de La Hulpe, un permis a été introduit pour les accès de desserte des quais depuis le couloir sous voies (ascenseurs). Ce permis a été délivré en mars 2019. Les travaux réalisés en gare de La Hulpe regroupent les constructions suivantes :

- un parking à étages de 386 places, actuellement en service
- deux quais latéraux, les quais des voies 1 et 4, ont été construits mais ne sont pas en service. Ceux-ci ont été partiellement équipés. Les poteaux (sans équipements et luminaires), abris de quais et auvents sont installés.

Un permis modificatif sera introduit en Q2 2023. Ce dernier a pour objet d'adapter la longueur de certains auvents de quais (*Quai central + quai latéral 1*).

Actuellement, seules les deux anciennes voies sont en service.

En vue de poursuivre l'achèvement de ces travaux, les projets programmés pour La Hulpe concernent :

- l'achèvement des travaux de façade du parking ;
- la démolition du quai central actuellement en service (voies 2-3) pour permettre la mise à 4 voies ;
- la pose des portiques caténaïres type RER (*Les travaux de voies n'ont pas commencé*) ;
- la création d'accès depuis les quais vers le couloir sous voies (ascenseurs) ;
- les abords ;

Hors PSPI (Extension de scope) :

- Un abri vélos sécurisé de 96 emplacements (*par phases*)

Au schéma directeur, La Hulpe est concernée par la mise en service des 4 voies en décembre 2026.

2. Scope et approche

• Travaux de voies et caténaïres	INFRABEL
• Equipements restants des nouveaux quais construits	SNCB
• Aménagement et création des accès aux quais (ascenseurs) : gros-œuvre	INFRABEL

• Aménagement et création des accès aux quais (ascenseurs) : équipements et finitions	SNCB
• Destruction du quai central actuel et construction nouveau quai	INFRABEL/SNCB
• Equipements du nouveau quai central et abords	SNCB
• Abri vélos sécurisé de 96 emplacements (<i>Hors PSPI</i>)	SNCB

3. Timing prévisionnel

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les hypothèses suivantes :

- Octroi des mises hors service par Infrabel ;
- Pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.



Travaux terminés entre 2018 et 2022:

- Finalisation des façades du parking de La Hulpe.
- Équipements de desserte des quais (accès aux quais depuis le CSV) : Études lancées ; Permis d'urbanisme introduit en Q3 2018 - Début des travaux : Q4 2020 ; Mise en service des ascenseurs : *octobre 2022*

Travaux de voies : *début Q2-2022 – fin Q4-2026*

Travaux de quais :

- Quais latéraux : Equipements restants des quais latéraux construits (*Q4-2022 – Q2 2024*)
 - Mise en service du quai latéral Est : *Q2 2023* ;
 - Mise en service du quai latéral Ouest : *Q2 2024*.
- Démolition du quai central et construction du nouveau quai (finitions) (*Q2 2024 – Q2 2025*) ;
- Equipements du quai central, abords et mise en service complète de la gare (*Q2 2025 - Q4 2026*).

4. Budget

Les budgets mentionnés ci-dessous ne portent que sur les parties à charge de la SNCB.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
La Hulpe															
PPI 23-32 M€ courant	0,51	0,37	0,15	0,56	0,20	0,36	0,12	0,02	0,85						3,15

L'extension de scope correspondant à l'abri vélos sécurisés de 96pl. est prévue hors PSPi, pour un budget de 0,39 M€_{cour} (via financement SPF).

La part des budgets Infrabel nécessaires à la réalisation de ces travaux a été intégrée aux estimations du coût de la totalité du tronçon de ligne concerné. Etant donné la systématisation de l'approche appliquée à l'exécution des chantiers dits « linéaires », en l'occurrence la partie ayant trait au génie civil des travaux de voies et de quais, il est impossible d'en déduire précisément une estimation pour l'une ou l'autre sous-partie.

La planification des différentes phases de travaux a été établie de concert entre Infrabel et la SNCB.

5. Risques

Les risques sont :

- interdépendants des plannings des travaux d'Infrabel et de la SNCB ;
- liés à tout planning d'exécution ;
- liés à l'octroi des mises hors service de la voie.

Annexe 3 à l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

ANNEXE 2 à la fiche RER (SNCB + INFRABEL Consolidé)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total 16-33	
En M€ cour.																				
Financement par milliard (PSP)	0,00	0,00	0,00	0,00	59,47	35,12	58,77	90,56	116,72	39,35	60,45	29,48	24,45	21,34	16,18	4,90	3,38	3,08	551,36	
dont Région VL					0,47	3,70	3,54	14,88	22,40	4,41	6,40	4,43	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58	75,46	
dont Région Déloc VL				0,11	8,43	8,73	8,02	1,34	0,52	22,39	51,00	23,90	20,89	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	178,07	
dont Région WA					33,14	10,80	23,82	37,19	77,29	1,22	2,85	1,16	1,64	1,43	1,37				191,93	
dont Région BR					11,44	11,89	23,39	37,15	16,50	5,32	0,20								105,89	
B = C + D	54,09	29,30	56,55	57,01	15,90	8,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	221,61	
PPI 2016-2020	54,09	29,30	37,29	13,51	7,12	9,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,68	
PSP 2018-2031	0,00	0,00	19,27	43,50	8,79	-0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,93	
dont Région VL	1,86	3,83	9,47	1,24	0,30	-0,11													16,59	
PPI 2016-2020	1,86	3,83	8,63	1,09	0,00	0,36													15,76	
PSP 2018-2031			0,84	0,15	0,30	-0,47													0,83	
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep	1,50	7,04	9,76	5,16	0,08	2,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,27		
PPI 2016-2020	1,50	7,04	3,33	0,60	0,40	2,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,61	
PSP 2018-2031			6,42	4,56	-0,32	0,00													10,66	
dont Région WA	11,35	2,53	10,83	29,96	5,67	0,52													60,87	
PPI 2016-2020	11,35	2,53	7,52	25,61	4,89	0,22													38,22	
PSP 2018-2031			26,50	20,64	9,85	5,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	117,88	
dont Région BR	39,38	15,90	22,01	7,46	5,93	5,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,66	
PPI 2016-2020	39,38	15,90	4,48	13,18	3,92	-0,37													21,21	
PSP 2018-2031																			0,00	
Cofinancement wallon	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Préfinancement RER wallon	0,00	0,00	0,00	0,00	28,15	72,37	89,93	60,27	22,40	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	289,12	
Autres financements infribel (Dotation SPF & UE)	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,09	
dont Région VL	-0,44	0,03	0,00																-0,08	
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep			0,01																-0,42	
dont Région WA	0,07	1,64	-1,51	0,12	0,07														0,01	
dont Région BR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39	
Solution à trouver par Infribel dans budget 2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	
dont Région BR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	
Solde à financer par Infribel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,85	45,63	34,18	9,30	7,21	2,62	0,70	0,01	0,00	196,49	
dont Région WA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,64	44,23	33,10	8,24	6,49	1,97	0,60	0,01	0,00	185,27	
dont Région BR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,20	1,40	1,08	1,06	0,72	0,65	0,10	0,00	0,00	11,21	
J = A + B + E + F + G + H + I	53,71	30,89	55,04	57,13	97,60	116,26	148,70	150,83	149,26	146,20	106,08	63,86	33,75	28,54	18,80	5,60	3,39	3,08	1.268,51	
Travaux RER																				
Priorités flamandes - PSP (hors RER)(*)			14,75	42,15	70,73	46,95	32,08	34,39	31,50	43,79	42,78	12,13							371,25	
Priorités wallonnes - PSP (hors RER)			7,76	12,38	15,18	12,54	7,68	10,36	0,93	0,51	1,43								68,77	
Priorités bruxelloises - PSP (hors RER)			0,10	0,24	0,03	0,10	0,32	1,41	7,60	2,25	1,17	1,83	2,08	0,15	1,83				19,12	
Total priorités - PSP (hors RER)	0,00	0,00	22,61	54,77	85,94	59,59	40,08	46,16	40,04	46,55	45,39	13,95	2,08	0,15	1,83	0,00	0,00	0,00	459,14	
PSP - Région flamande			15,59	42,30	71,51	50,18	35,61	49,27	53,90	48,21	49,19	16,55	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58	447,54	
PSP - Région wallonne			15,28	37,98	53,20	23,56	31,50	47,55	78,23	1,73	4,28	1,16	1,64	1,43	1,37				298,92	
PSP - Hors a/c			11,01	18,09	23,49	20,35	31,74	39,90	24,63	29,96	52,37	25,73	23,07	17,88	12,64	0,96	1,66	1,50	334,96	
Total PSP	0,00	0,00	41,87	98,38	148,21	94,09	98,85	136,72	156,75	79,90	105,84	43,43	26,53	21,49	18,01	4,90	3,38	3,08	1.081,43	

(*) Sans financement additionnel Flandre

Annexe 4 à l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

Méthodologie relative à la supervision et au reporting des projets ferroviaires prioritaires régionaux

A. Description générale

La présente annexe décrit comment se déroule la supervision et le reporting quant à la mise en œuvre des projets ferroviaires prioritaires régionaux, à savoir les projets ferroviaires prioritaires pour lesquels les régions, chacune en ce qui la concerne, peuvent prévoir un financement additionnel.

Les modalités de supervision et de reporting seront intégrées dans la méthodologie existante au niveau de la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports (SPF MT), comme décrite ci-après.

Le SPF Mobilité et Transports (SPF MT) se charge de la coordination de chacun des aspects du suivi de ces projets ferroviaires prioritaires régionaux.

B. Description détaillée

En ce qui concerne les investissements d'Infrabel et de la SNCB, il convient d'opérer une nette distinction entre les projets délimités et les dossiers continus. Par définition, un projet est délimité dans le temps, la portée, les moyens et le résultat.

Cependant, certains investissements se distinguent par leur caractère continu intrinsèque et sont donc difficiles à délimiter comme, par exemple, les investissements dans le maintien de la capacité, etc. D'autres programmes comprennent plusieurs activités délimitées, mais celles-ci sont trop restreintes pour être considérées comme des projets distincts.

C'est pourquoi il faut faire une différence entre des projets délimités qui décrivent un projet spécifique et des dossiers continus qui regroupent une série de travaux non délimités et/ou de travaux délimités plus petits.

Le SPF MT différencie les projets délimités en fonction de l'importance du suivi de ceux-ci, qui est déterminée sur la base de l'ampleur du projet et des opportunités (à savoir des priorités politiques) et des risques qui y sont associés. Le classement des projets selon un ordre croissant d'importance pour le suivi et la subdivision entre projets de Type 1 et projets de Type 2 qui en résulte, est réalisée via une analyse multicritères (AMC).

Chaque année, le SPF MT sélectionne, sur base de cette AMC, une liste de projets de Type 1 pour lesquels il attend un reporting trimestriel (Q1, Q2, Q3 et Q4).

Le SPF MT communique cette liste de projets Type 1 au plus tard le 31 décembre qui précède l'année de reporting en question pour autant que le programme d'investissement pour cette année et toutes les autres données nécessaires à l'exécution de cette AMC soient disponibles à temps.

Si les données ne sont pas disponibles à temps, le SPF MT et Infrabel et/ou la SNCB prendront les dispositions requises afin de disposer au plus tard le 1^{er} mars de l'année de reporting en question une liste qui sera utilisée pour le reporting de l'année.

Les autres projets de Type 2 – à savoir les projets délimités qui n'ont pas été considérés comme des projets de Type 1 dans l'année de reporting en question – et les dossiers continus doivent faire l'objet d'un reporting sur base annuelle (Q4).

Chaque dossier donne, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement en matière d'objectifs, de contenu, de planning, de gestion des risques et d'avancement. La forme et le contenu de ces dossiers sont convenus entre le SPF MT et Infrabel et entre le SPF MT et la SNCB, et ils comprennent à chaque fois une partie chiffrée et une partie textuelle. De commun accord entre le SPF MT et Infrabel ou la SNCB, la méthodologie de monitoring des investissements peut toujours être adaptée.

En première instance, Infrabel et la SNCB fournissent le reporting au SPF MT, conformément au timing suivant : 15 juin (Q1), 15 octobre (Q2), 31 décembre (Q3) et 15 avril (Q4). Infrabel et la SNCB mettront tout en œuvre en vue d'une éventuelle accélération vis-à-vis des délais de reporting. Chaque trimestre, une réunion de suivi est également planifiée entre, d'une part, le SPF MT et Infrabel et, d'autre part, entre le SPF MT et la SNCB. Au cours de cette concertation, un certain nombre de projets ou dossiers sélectionnés par le SPF MT seront discutés plus en détails et explicités en présence du PMO et des responsables de projet concernés d'Infrabel et/ou de la SNCB.

Le SPF MT fait à son tour rapport quatre fois par an au Ministre sur les dossiers fournis par Infrabel et la SNCB. Trois fois par an, il s'agit d'un reporting portant uniquement sur les projets de Type 1 et, une fois l'an, il s'agit d'un reporting complet, c'est-à-dire portant aussi bien sur les projets de Type 1 que sur les projets de Type 2 et les dossiers continus.

Le contrôle concernant la réalisation des projets ferroviaires prioritaires (1), à savoir les projets ferroviaires, hors projet RER, dont la réalisation est rendue possible grâce au plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031, ainsi que le projet RER (2), est intégré dans la méthodologie de suivi par le SPF MT existante et décrite ci-dessus.

Les projets ferroviaires prioritaires qui, conformément aux accords conclus dans le cadre de la méthodologie de suivi actuelle, sont trop restreints pour être considérés comme des projets délimités seront suivis comme des dossiers continus. En concertation entre Infrabel ou la SNCB, le SPF MT et – dans le cas d'un projet ferroviaire prioritaire régional – la Région concernée, certains dossiers continus peuvent être regroupés en un seul dossier continu.

Le reporting du plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 couvre dans tous les détails, tant sur le plan du texte que des chiffres, l'état d'avancement de tous les projets, en ce compris les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qu'ils soient en phase d'étude ou de réalisation. Le financement fédéral complémentaire et tout financement régional additionnel sont repris en tant que sources de financement distinctes dans tous les dossiers d'investissement.

La Région contribuant par le biais d'un financement additionnel recevra – via le SPF MT – le reporting relatif aux projets ferroviaires prioritaires régionaux concernés par l'affectation du financement additionnel mis à disposition par la Région concernée lorsque la Région en fait la demande.

Spécifiquement pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, une sous-réunion est ajoutée aux réunions de suivi entre le SPF MT et Infrabel et/ou la SNCB, et la Région concernée y est invitée. D'un commun accord, la Région concernée et le SPF MT sélectionnent une partie des projets ferroviaires

prioritaires régionaux pour cette partie des réunions de suivi, avec pour intention que chaque projet ferroviaire prioritaire régional soit abordé au moins une fois l'an au cours des réunions de suivi.

Pour les autres projets ferroviaires prioritaires et les projets RER, l'intention est d'aborder ceux-ci au moins à une reprise lors des réunions de suivi.

Après l'achèvement¹ de chaque projet d'investissement, la SNCB et/ou Infrabel procéderont à une évaluation ex-post visant à vérifier si les objectifs visés ont été atteints (et le cas échéant pourquoi ils ne l'ont pas été), si la planification budgétaire et temporelle a été respectée (et le cas échéant pourquoi elle ne l'a pas été) et à déterminer quelles sont les leçons à en tirer. Ces évaluations sont transmises, au plus tard lors de la première version Q, après l'achèvement, au SPF MT et à la région concernée dans le cas d'un projet ferroviaire prioritaire régional et sont susceptibles d'être examinées pendant les réunions de suivi.

Enfin, le SPF MT est habilité, moyennant le respect des règles de sécurité, à procéder sur les terrains d'Infrabel et de la SNCB à l'ensemble des vérifications et contrôles complémentaires qu'il juge raisonnablement nécessaires et/ou utiles pour pouvoir monitorer l'exécution des investissements. Cela peut se faire via la consultation de documents et d'informations complémentaires, l'exécution de contrôles des dépenses (effectués le cas échéant par un bureau externe) et de visites sur le terrain, l'organisation de réunions avec les PMO, les chefs de projet et les fonctionnaires dirigeants, etc.

¹ On entend par achèvement d'un projet, l'achèvement technique sur le terrain. Après la livraison de l'évaluation ex-post, ces projets sont considérés comme des projets « en fin de vie » et les factures tardives éventuelles sont incluses dans les versions Q ultérieures sous une forme limitée, c'est-à-dire contenant au moins le budget annuel, l'amendement du budget annuel et les dépenses annuelles, avec une ventilation entre les sources de financement et les types de coûts ET une justification pour les dépenses.

Bijlage 1 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken (GEN-FICHE)

GEN-RER:

Verbinding Watermaal-Schuman-Josafat

L50A Brussel-Denderleeuw

L124 Ukkel-Nijvel

L161 Watermaal-Vertakking Louvain-la-Neuve

Update 01.04.2023

1. Algemene doelstellingen en rechtvaardiging

Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, dat voor heel wat jobs zorgt en heel wat onderwijscentra telt, kent een groeiende verkeerscongestie, zowel via het spoor als over de weg. De verhoging van de spoorwegcapaciteit van de lijnen die de verbinding van en naar Brussel verzekeren, is dan ook een prioriteit om het aandeel van het spoor te ontwikkelen. Tegelijk wordt hiermee bijgedragen tot de modal shift die onmisbaar is om de nagenoeg volledige stilstand op de wegen tijdens het spitsuur tegen te gaan.

Deze verhoging van de capaciteit van de infrastructuur is bedoeld om meer treinen te ontvangen vanuit de grote steden van het land en eveneens om een aanbod van het GEN-type (Gewestelijk ExpressNet) tot stand te brengen in een straal van 30 km rond de hoofdstad.

Deze bijlage heeft meer specifiek betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 opgestart zijn:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina--Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

Deze werken gaan gepaard met de bouw van nieuwe stopplaatsen en/of de renovatie van bestaande stopplaatsen/stations.

De bijkomende sporen zullen het mogelijk maken om de capaciteit gevoelig uit te breiden, wat een nieuwe verbinding zal bieden in de Europese wijk. Daarnaast zullen er sporen bijkomen die specifiek bestemd zijn voor het voorstadsverkeer (S), zonder dat er interferentie is met het binnenlands verkeer naar Liedekerke, Ottignies/Louvain-la-Neuve en Nijvel. Het S-aanbod zal zo sterk verbeterd kunnen worden door de verhoging van het aantal treinen, een regelmatige 'spreiding' van de treinen en dankzij S-treinen die in alle haltes stoppen.

2. Technische doelstellingen en benadering

Voor het programma van de verbinding Watermaal-Schuman-Josafat werden de verschillende baanvakken in dienst gesteld en werden de nieuwe stopplaatsen Mouterij en Arcaden gerealiseerd. Enkel de afbouw en afwerkingswerken zijn nog aan de gang.

Op lijn 50A werden het 3e en 4e spoor en de nieuwe stopplaats Anderlecht in dienst gesteld.

Op lijn 161 zijn de grote werken van burgerlijke bouwkunde voorafgaand aan de verplaatsing van de sporen zo goed als beëindigd langs de volledige lijn.

De vergunningsaanvragen, de studies en werken werden heropgestart vanaf 1 januari 2018 binnen het kader van een aanpak per baanvak.

De resterende werken die de komende jaren uitgevoerd moeten worden in het kader van de bijkomende financiering van het GEN, omvatten:

- het op 4 sporen brengen tussen Watermaal en Bakenbos (9 km, Brussel en Vlaanderen);
- het op 4 sporen brengen tussen Bakenbos en Ottignies (10 km, Wallonië);

- de aanpassing van de spoorinfrastructuur van Ottignies (1 km Wallonië), met inbegrip van de wijkbundels en de lijnen 139 en 140 en de aanpassing van de onthaalinfrastructuur beschreven in punt 5.2.9.;
- het op 4 sporen brengen tussen Ottignies en de vertakking van Louvain-la-Neuve (2 km, Wallonië), met inbegrip van het zuidrooster van het station van Ottignies.

Het op 4 sporen brengen tussen Watermaal en Bakenbos en tussen Ottignies en de vertakking van Louvain-la-Neuve zullen vanaf 2025 een verbetering van het S-aanbod op lijn 161 mogelijk maken. Met deze eerste terbeschikkingstelling van de nieuwe infrastructuur in het vooruitzicht voorziet NMBS in een optimale spreiding van de treinen van het S-aanbod (om de 15 minuten in de spits) en een bediening van alle haltes.

De voltooiingsgraad van de verschillende stations en stopplaatsen op lijn 161 varieert en het einde van de desbetreffende werken hangt af van de infrastructuurwerven.

De werken aan de onthaalinfrastructuur ten laste van NMBS betreffen de perrons en hun uitrusting (met uitzondering van de geluidsinstallaties en de dynamische informatiesystemen), de perrontoegangen (behalve de draagstructuur) en de investeringen in onthaalinfrastructuur voor de reizigers, waarbij rekening moet worden gehouden met het reizigerspotentieel en hun noden (eventuele renovatie/bouw van reizigersgebouwen, autoparkings, fietsen, kiss-and-ride ...). Zie beschrijving in punt 5.

Voor lijn 124 zijn de grote werken van burgerlijke bouwkunde voorafgaand aan de verplaatsing van de sporen gedeeltelijk uitgevoerd in het Waalse Gewest (+/- 7 km van de 16 km). Ze zijn nog niet begonnen in het Vlaamse Gewest (+/- 6 km). In het Brusselse Gewest zijn ze afgerond (+/- 1 km). Er moeten nog bijkomende werken worden uitgevoerd om de verplaatsing van de sporen te kunnen aanvatten.

De vergunningsaanvragen, de studies en werken werden heropgestart vanaf 1 januari 2018 binnen het kader van een aanpak per baanvak.

De resterende werken die de komende jaren uitgevoerd moeten worden in het kader van de bijkomende financiering van het GEN, omvatten:

- het creëren van een stopplaats voor de aansluiting van de treinen van lijnen 124 en 26 in Ukkel Moensberg en het op 4 sporen brengen van lijn 124 (1 km, Brussel);
- het op 4 sporen brengen tussen Linkebeek en De Hoek (6 km, Vlaanderen);
- het op 4 sporen brengen tussen Waterloo en Braine-Alliance (6 km, Wallonië);
- het op 4 sporen brengen tussen Braine-Alliance en Nijvel (8 km, Wallonië).

De verwezenlijking van de stopplaats in Ukkel Moensberg, het op 4 sporen brengen tussen Waterloo en Braine-Alliance en de indienststelling van twee nieuwe perronsporen in Nijvel zullen vanaf 2025 een verbetering mogelijk maken van het S-aanbod op lijn 124, waarbij voor een maximum aantal stations zal worden gestreefd naar een bediening om het kwartier. Met deze terbeschikkingstelling van nieuwe infrastructuur voorziet NMBS wat het S-aanbod betreft, de opening van 2 nieuwe stopplaatsen (Ukkel Moensberg L124/26 en Braine-Alliance) en de bediening van alle haltes tussen Brussel en Nijvel.

De voltooiingsgraad van de stations en stopplaatsen op lijn 124 verschilt. Er werden een aantal perrons gebouwd in het station van Waterloo, evenals nieuwe stopplaatsen (Ukkel Moensberg en Braine-Alliance), een perron in het station van Eigenbrakel, de perrons van de sporen I en II in het station van Nijvel en de nieuwe parkings in Nijvel en Eigenbrakel werden in gebruik genomen. De andere werken voor de stations en de stopplaatsen moeten nog

uitgevoerd worden en het einde ervan hangt af van de fasering van de werken voor het op 4 sporen brengen.

De werken ten laste van NMBS betreffen de perrons en hun uitrusting (met uitzondering van de geluidsinstallaties en het dynamische informatiesysteem), de perrontoeegangen (behalve de draagstructuur), de investeringen in de onthaalinfrastructuur voor de reizigers waarbij rekening moet worden gehouden met het reizigerspotentieel en hun noden (eventuele renovatie/bouw van reizigersgebouwen, parkings voor auto's, fietsen, kiss-and-ride ...) – Zie omschrijving in punt 5.

3. Planning

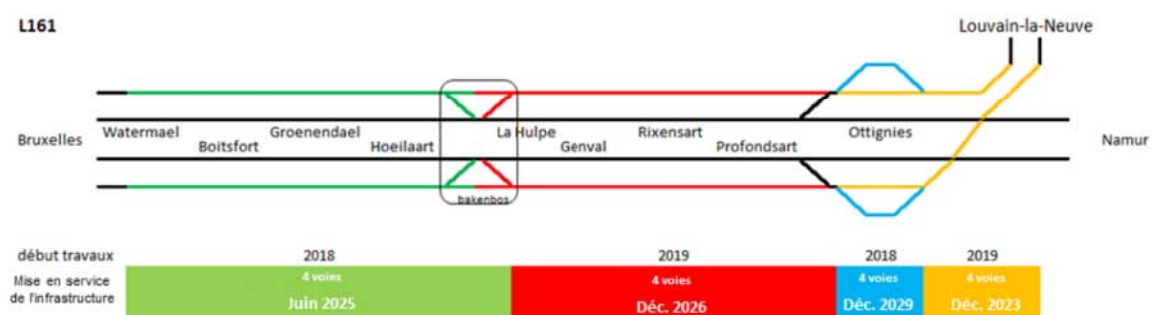
De onderstaande planning houdt rekening met een aantal bijzondere voorwaarden. Deze bijzondere voorwaarden zijn dat:

- de vergunning voor het op 4 sporen brengen van lijn 124 in het Brusselse Gewest binnen de 2 jaar verkregen wordt (vrijgesteld van beroep);
- de wijziging van de GRUP (Gewestelijke Ruimtelijke UitvoeringsPlannen) en de vergunning voor het op 4 sporen brengen van de lijn 124 in het Vlaamse Gewest binnen de 3 jaar verkregen worden (vrijgesteld van beroep);
- de aflevering van de bijkomende vergunningen voor het op 4 sporen brengen zal geen invloed hebben op de planning (onthaalinfrastructuur voor reizigers in Ottignies, veiligheidsuitrusting voor de overdekte sleuf van Bosvoorde, het station van Nijvel, het station van Waterloo, het station van Lillois en de halte Braine-Alliance);
- de implementatie van ETCS geen of weinig impact heeft op de planning en de fasering van het op 4 sporen brengen van de lijnen.

De overige verbeteringswerken van het reizigersonthaal (parking, reizigersgebouwen, perronuitrusting) zullen worden uitgevoerd in functie van de vooruitgang van de werken voor het op 4 sporen brengen.

Op lijn 50A werden het 3e en 4e spoor en de nieuwe stopplaats Anderlecht in dienst gesteld.

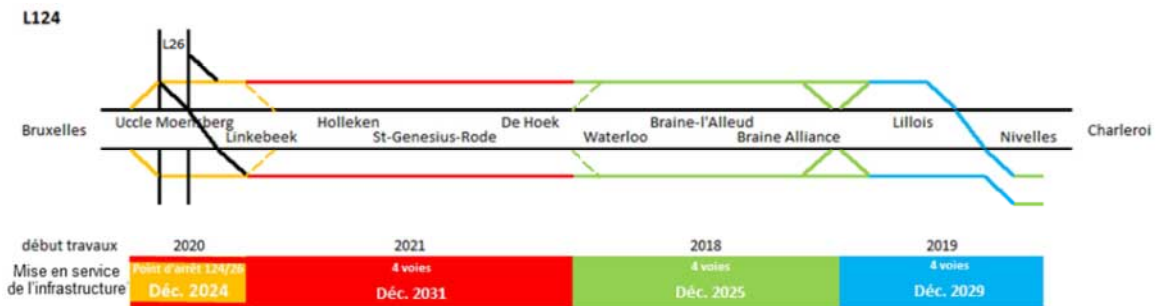
Globale planning van de lijnen en stations



Lijn		Baanvak	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
L124	Watermaal	Vergunning toegang																	
		Uitvoering																	
	Bosvoorde	Vergunning Verbetering van de beveiliging van de overdekte sleuf																	
		Vergunning Inrichting van de omgeving en toegangen																	
	Groenendaal	Vergunning parking																	
		Uitvoering																	
	Remulpen	Vergunning Reizigersonthaal (ingang en onderdoorgang)																	
		Uitvoering																	
	Sivensart	Vergunning Reizigersonthaal (stationsgebouw, luifels)																	
		Uitvoering																	
	Profondsart	Uitvoering																	
		Uitvoering																	
	Ottignies	Vergunning Reizigersonthaal (passerelle, gbr, parvis)																	
		Uitvoering																	
	Louvain-la-Neuve	Vergunning Afschaffing van de overweg L340 en bouw onderdoorgang																	
		Uitvoering																	
		Vergunning uitbreiding perrons																	
		Uitvoering																	

De oorspronkelijke planning blijft ongewijzigd met uitzondering van:

- Watermaal - Ottignies: de administratieve vertraging bij de toekenning van de vergunning voor de overdekte sleuf van Bosvoorde heeft een impact op de voltooiing van het baanvak Watermaal-Bakenbos. Er bestaat een risico dat de indienststelling van dit baanvak hierdoor 6 maanden vertraging oploopt (in december 2025 in plaats van in juni 2025).
- Ottignies: De beperkte mogelijkheid tot spooronderbrekingen op de site van Ottignies bestaat het risico dat de indienststelling van alle sporen in het station van Ottignies vertraging oploopt.



- Linkebeek – Sint-Genesius-Rode: door de administratieve vertraging bij de goedkeuring van het GRUP door de Vlaamse Regering schuift de einddatum van de werken en de indienststelling van het GEN op lijn 124 met 2 jaar op, van december 2031 tot december 2033.

Lin.	Baanvak	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
LDR	Op 4 sporen brengen in het Brussels Gewest																	
	Vergunning infrastructuur Onthaal reiziger																	
	Uitvoering																	
	Op 4 sporen brengen in het Wallonië Gewest																	
	Vergunning met een aanpassing van het GRUP																	
	Uitvoering																	
	Sirex-Genesius-Rode																	
	Vergunning parking																	
	Uitvoering																	
	Waterloo																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Eigenbrakel																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Braine-Alliance																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
	Uitvoering																	
	Uffers																	
	Vergunning reizigersonthaal																	
Uitvoering																		
Nivel																		
Vergunning reizigersonthaal																		
Uitvoering																		

4. Budget

Onderstaande tabel geeft de verdeling van de budgetten NMBS en INFRABEL om het GEN af te werken per jaar, per financieringsbron, per gewest en per baanvak.

Update 01/04/2023

	En M€ cour.	En M€ cour.																	Total 17-33
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
INFRABEL	52,81	27,97	52,87	55,64	98,41	100,66	135,08	126,62	111,16	121,51	98,72	60,07	90,29	24,81	18,42	1,86	1,86	1,90	1090,18
Travaux RER - Fonds RER	53,19	26,38	54,38	53,51	7,20	7,91	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,37
PPI 2016-2020	53,19	26,38	38,41	13,25	7,20	9,39	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94,62
A charge de la clé	-	-	15,97	40,27	0,00	-1,48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,76
Travaux RER - Préfinancement RER en Wallonie*	-	-	-	28,15	72,37	81,80	48,80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	231,12
Travaux RER - Mia €	-	-	-	52,99	20,38	53,28	77,81	101,02	24,67	53,09	25,89	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	-	462,78
Travaux RER - Autres financements (SPF & EU)	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	-	-	10,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,42
Travaux RER - Solde à financer	-	-	-	-	-	-	-	-	96,85	45,63	34,18	9,30	7,21	2,62	0,70	0,01	-	-	196,49
SNICB	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	12,48	9,35	22,87	37,58	23,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	153,75
Travaux RER - Fonds RER	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,15
PPI 2016-2020	0,90	2,92	-1,12	0,26	-0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,97
A charge de la clé	-	-	3,30	3,23	8,79	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,18
Travaux RER - Préfinancement Louvain-La-Neuve	-	-	-	-	-	8,13	11,47	22,40	16,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58,00
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	11,62	1,21	11,40	15,18	7,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	-	77,60
Travaux RER - Solde à financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Travaux RER	53,71	30,89	55,04	57,13	97,12	113,14	144,42	149,49	148,74	145,08	106,08	63,64	93,75	28,54	18,80	5,60	3,39	3,08	1203,93

* Met de GEN-prefinanciering in Wallonië wordt de heroriëntering bedoeld van de prefinanciering die initieel bedoeld was voor de realisatie van de spoorverbinding naar de luchthaven van Brussels South Charleroi Airport (Gosselies), waartoe beslist werd in het akkoord van het Overlegcomité van 7 december 2005.

Het NMBS-gedeelte is als volgt verdeeld per gewest en per financieringsbron:

Update 01/04/2023

En M€ cour.	ACTUALS	BUDGET																	Total 17-33
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Financement per milliard (PSP)						11,62	1,21	11,40	15,18	7,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	77,60
dont Région WA						10,03	0,00	0,00	1,16	1,22	2,85	1,16	1,64	1,43	1,37	-	-	-	20,88
dont Région VL						0,55	0,61	3,00	5,19	1,01	4,31	2,44	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58	32,34
dont Région BR						1,04	0,60	8,40	8,83	5,32	0,20	-	-	-	-	-	-	-	24,39
Solde fonds RER		2,92	2,17	3,49	8,71	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,05
PPI 2016-2020	0,90	2,92	-1,12	0,26	-0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,97
PSP 2018-2031		3,30	3,23	8,79	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,18
dont Région WA	1,21	1,79	1,48	2,28	-8,87	0,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,92
PPI 2016-2020	1,21	1,79	-0,09	0,00	-0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,68
PSP 2018-2031			1,56	2,28	-8,89	0,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,24
dont Région VL	-0,26	-0,03	0,06	0,26	0,24	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,55
PPI 2016-2020	-0,26	-0,03	0,06	0,26	-0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,22
PSP 2018-2031			0,01	0,30	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,33
dont Région BR	-0,09	1,16	0,63	0,96	3,60	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,67
PPI 2016-2020	-0,09	1,16	-1,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,07
PSP 2018-2031			1,72	0,96	3,60	0,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,60
Utilisation Préfin. Wallon						8,13	11,47	22,40	16,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58,00
Travaux RER	0,90	2,92	2,17	3,49	8,71	12,48	9,35	22,87	37,58	23,56	7,36	3,59	3,46	3,61	5,37	3,94	1,73	1,58	153,75

Het Infrabel-gedeelte is als volgt verdeeld per gewest en per financieringsbron:

Update 01/04/2023

En M€ cour.	2016 Act	2017 Act	2018 Act	2019 Act	2020 Act	2021 Act	2022 Act	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total 16-33
Financement par milliard (PSPi)					52,99	20,38	53,28	77,81	101,02	24,67	53,09	25,89	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	462,78
dont Région VL					0,47	3,15	2,93	11,88	17,21	3,40	2,09	1,99							43,12
dont Région Déloc VL					7,94	5,60	3,74			21,26	51,00	23,90	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	167,10
dont Région WA					33,14	0,77	23,82	37,19	76,13	0,00	0,00	0,00	0,00						171,06
dont Région BR					11,44	10,86	22,79	28,74	7,68										81,50
Solde fonds RER	53,19	26,38	54,38	53,51	7,20	7,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	202,56
PPI 2016-2020	53,19	26,38	38,41	13,25	7,20	9,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147,80
PSPi 2018-2031	0,00	0,00	15,97	40,27	0,00	-1,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54,76
dont Région VL	2,11	3,87	9,40	0,98	0,06	-0,13													16,30
PPI 2016-2020	2,11	3,87	8,57	0,83	0,06	0,36													15,80
PSPi 2018-2031			0,83	0,15		-0,49													0,50
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep	1,50	7,04	9,76	5,16	0,08	2,75	0,00												26,27
PPI 2016-2020	1,50	7,04	3,33	0,60	0,40	2,75	0,00												15,61
PSPi 2018-2031			6,42	4,56	-0,32	0,00													10,66
dont Région WA	10,14	0,74	9,35	27,68	0,81	0,00													48,74
PPI 2016-2020	10,14	0,74	3,40	4,35	0,81	0,30													19,75
PSPi 2018-2031			5,95	23,33	0,00	-0,30													28,98
dont Région BR	39,44	14,74	25,86	19,68	6,25	5,29	0,00												111,26
PPI 2016-2020	39,44	14,74	23,10	7,46	5,93	5,98	0,00												96,64
PSPi 2018-2031			2,76	12,22	0,32	-0,69													14,61
Cofinancement wallon																			0,00
Préfinancement RER wallon					28,15	72,37	81,80	48,80											231,12
Autres financements (Dotation SPF & UE)	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,09
dont Région VL																			-0,08
dont Région Déloc VL/Déloc W/Dep	-0,44	0,03	0,00																-0,42
dont Région WA																			0,01
dont Région BR	0,07	1,64	-1,51	0,12	0,07														0,39
Solution à trouver par Infrabel dans budget 2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14
dont Région VL																			
dont Région Déloc VL																			
dont Région WA									10,14										10,14
dont Région BR																			
Solde à financer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,85	45,63	34,18	9,30	7,21	2,62	0,70	0,01	0,00	196,49
dont Région VL																			
dont Région Déloc VL																			
dont Région WA										90,64	44,23	33,10	8,24	6,49	1,97	0,60	0,01		185,27
dont Région BR										6,20	1,40	1,08	1,06	0,72	0,65	0,10	0,00		11,21
Travaux RER	52,81	27,97	52,87	53,64	88,41	100,66	135,08	126,62	111,16	121,51	98,72	60,07	30,29	24,93	13,42	1,66	1,66	1,50	1.102,99

Opmerking: *het te financieren saldo zal worden gedekt door de lening*

NMBS actualiseert de projecten station per station, in samenwerking met Infrabel. **Voor het SMIP** leidt deze herziening tot de volgende verdeling per baanvak, overeenkomstig de planning beschreven in punt 3 hierboven:

Update 01/04/2023

L50A - Région BR	2,2
Equipement complém. BR	5,2
L124 - Uccle-Moensberg	5,7
L124 - Linkebeek-de Hoek	27,2
L124 - Waterloo-Br.-Alliance	19,0
L124 - Br.-Alliance-Nivelles	12,0
L161 - Watermael-Boitsfort	15,0
L161 - Groenendael-Bakenbos	5,5
L161 - Bakenbos-Ottignies	9,1
L161 - Ottignies	47,5
L161D - Ottignies-Louvain-La-N.	0,6
L36 - Région BR	2,9
TOTAL	151,8

Voor Infrabel leidt de uitvoeringsplanning van de werken zoals weerhouden in het kader van het strategisch meerjareninvesteringsplan tot de volgende verdeling tussen de verschillende infrastructuurwerken:

Update 01/04/2023

En M€ cour.	2016-2022	2023-2033
RER L50A: Connection faisceau Bruxelles-midi	42,10	0,07
L124 Uccle - Nivelles: 3ième & 4ième voies	189,93	424,62
L161 4V: Watermael - Boistfort - Louvain-La-Neuve	197,70	164,75
L50A: Brussel - Denderleeuw: 3de & 4de spoor	43,17	2,12
Watermaal - Schuman - Josaphat: Tunnel + voies supplémentaires	38,53	
Total	511,44	591,55

De extra kosten voor het GEN ten opzichte van de samenwerkingsovereenkomst worden geschat op 201,1 M€.

Deze meerkost is voornamelijk te wijten aan 7 factoren:

- een gunstige conjunctuur voor de aannemers (48,3 M€);
- een indexering in 2018-2019 (15 M€) en in 2023-2024 (93,3 M€) van meer dan 2%;
- een meerprijs door de buitendienststellingen van lijn 50A (9 M€);
- de gevolgen van de vertragingen bij het verkrijgen van de vergunningen die nodig zijn om de scope te realiseren, zoals toegelicht aan het kabinet van de voogdijminister en aan de kabinetten van de bevoegde gewestministers tijdens de vergadering van 7 juli 2021 over de samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering van het GEN en ook per brief van 21 september 2021 (14,4 M€);
- onvoorziene uitgaven tijdens de uitvoeringsfase (13,2 M€);
- nieuwe technische/technologische normen voor seininrichting op portieken (4,9 M€);
- de compensatie voor de overschatting van het GEN-fonds ten tijde van de heropstart van de werken in 2017 (3 M€).

Deze elementen zijn in lijn met de algemene voorwaarden van de samenwerkingsovereenkomsten.

De operationele diensten hebben geen hefboomen om de bovengenoemde factoren te elimineren of de impact ervan te beperken. Hierdoor kan de federale bijdrage van het SMIP voor het GEN, die voorzien is in de samenwerkingsovereenkomsten, niet meer gebruikt worden om de volledige scope van het project uit te voeren zonder bijkomende financiële middelen ter beschikking te stellen van Infrabel.

De huidige nieuwe forecast bedraagt dus 1103 M€ (oorspronkelijke budget van 902 M€ plus het te financieren saldo van 201 M€).

5. Uit te voeren NMBS-werken per station/stopplaats

5.1. Lijn 50A Brussel-Zuid–Denderleeuw

5.1.1. Anderlecht

De nieuwe perrons van de stopplaats Anderlecht zijn gebouwd en deels afgewerkt. De laatste uitrusting werd geïnstalleerd en de stopplaats werd op 13 december 2020 in dienst gesteld.

5.2. Lijn 161 Watermaal–Ottignies

5.2.1. Watermaal

Voor de heropstart waren de 2 nieuwe zijperrons van de stopplaats Watermaal gebouwd. Een van de twee perrons was ook al uitgerust.

Sinds de heropstart werd het 2e perron uitgerust. De verplaatsing van de sporen maakten het mogelijk om de oude perrons en de oude onderdoorgang te slopen, de nieuwe onderdoorgang en de toegangen tot de nieuwe onderdoorgang af te werken en om het laatste perron definitief in gebruik te nemen.

De perronuitrusting heeft geleden onder vandalisme na het einde van de eerste werken. Er werd een opknapbeurt uitgevoerd voordat het perron definitief in gebruik werd genomen.

De oude goederenkoer moet nog ingericht worden als parking (50 plaatsen) en kiss-and-ride.

SMIP (uitbreiding scope)

Het project omvat een beveiligde fietsenstalling met 50 plaatsen.

5.2.2. Bosvoorde

Voor de heropstart was een deel van de overdekte sleuf al gerealiseerd. De bestaande stopplaats van Bosvoorde is nog altijd in dienst. Er werd een nieuw perron gebouwd. Sinds de heropstart werd dit nieuwe perron uitgerust en in dienst genomen. Door de verplaatsing van de sporen konden de oude perrons worden afgebroken en zullen de 2 ontbrekende perrons gebouwd kunnen worden. Er moeten liften worden geplaatst.

Langs de Archiefstraat zal de muur van de overdekte sleuf bekleed worden en zal er een trap geplaatst worden.

In overeenstemming met de nieuwe stedenbouwkundige vergunning die in november 2022 werd afgeleverd, worden er ook een natuurlijk rookafvoersysteem, nooduitgangen en de bijbehorende technische ruimten in de sleuf voorzien om de veiligheid van de gebruikers van de stopplaats te garanderen. Daarnaast staan ook de voltooiing van de overdekte sleuf met de onthaalinfrastructuur (*inclusief fietsenstallingen met 96 plaatsen*) gepland.

Buiten SMIP (oorspronkelijke scope)

Een derde zal een nieuwe autoparking bouwen op zijn kosten, die uitgerust zal worden door NMBS. Er is een huurovereenkomst voorzien voor NMBS (50 plaatsen).

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

De fietsenstallingen zullen deels beveiligd zijn. Het station en de liften zullen vanop afstand gesloten kunnen worden.

5.2.3. Groenendaal

In Groenendaal werden de oude perrons nog gebruikt door de reizigers, de nieuwe perrons waren al gedeeltelijk gebouwd voor de heropstart van de werken.

Sinds de heropstart zijn de zijperrons in Q4 2021 in dienst gesteld. De voltooiing van de werken van burgerlijke bouwkunde en de afwerking van de perrons en toegangen staat momenteel gepland voor Q4 2024 en de volledige indienststelling met 4 sporen voor juni 2025.

De werken aan de parking zijn gestart in november 2022 en zullen klaar zijn in Q4 2024. Hiervoor sloten verschillende partijen een overeenkomst (Agentschap voor Natuur en Bos, Gemeente Hoeilaart en De Lijn).

5.2.4. Hoeilaart

In Hoeilaart zijn de nieuwe perrons in dienst en toegankelijk voor PBM via toegangshellingen. De parking (40 plaatsen) werd aangelegd en in dienst gesteld. De stopplaats is volledig afgewerkt.

5.2.5. Terhulpen (werken van 2018 tot 2026) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

In Terhulpen is de parking (386 plaatsen) in dienst. In augustus 2017 werd gestart met de bouw van de gevel van de parking. Voor de heropstart waren er twee nieuwe perrons gebouwd, De ingebruikname van de oostzijde perron vond plaats in het tweede kwartaal van 2023, de westzijde perron zal op zijn beurt in het tweede kwartaal van 2024 in gebruik worden genomen. De verplaatsing van de sporen zal het mogelijk maken de oude perrons af te breken en het ontbrekende centrale perron te bouwen.

Sinds de heropstart werden er liften geïnstalleerd die in oktober 2022 in dienst werden gesteld.

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

Het project omvat een beveiligde fietsenstalling met 96 plaatsen (in fasen).

5.2.6. Genval (werken van 2019 tot 2026) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

In Genval waren er twee nieuwe perrons gebouwd voor de heropstart.

Sinds de heropstart werd er één zijperron en een half centraal perron in dienst gesteld, respectievelijk in 2020 en 2021. De oude perrons werden gesloopt en de burgerlijke bouwkunde van de nieuwe perrons en toegangen werden voltooid in 2022. De 3 liften zijn geplaatst, maar nog niet in dienst.

De indienststelling van perron 1 is voorzien voor Pasen 2024 ; de indienststelling van perron 2 is voorzien voor december 2026.

De parking (540 plaatsen) is in dienst.

5.2.7. Rixensart (werken van 2018 tot 2026) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Voor de heropstart waren in Rixensart de nieuwe perrons en twee parkings in dienst. Ook de voorlopige perrontogangen voor PBM waren gebouwd.

Sinds de heropstart werden er in februari 2022 liften in dienst gesteld. Momenteel worden de noodevacuatieroutes voor de perrons onderzocht.

De werken voor de onthaalinfrastructuur op de plaat (luifel + reizigersgebouw) zijn in uitvoering en zullen klaar zijn tegen Q2 2024.

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

De uitbreiding van de scope, die overeenstemt met de aanpassingen aan het voorontwerp met het oog op het verkrijgen van de vergunning, is voorzien buiten het SMIP.

5.2.8. Profondsart (werken van 2018 tot 2026) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

In Profondsart werd de stopplaats verplaatst richting Brussel. De stopplaats is uitgerust met voorlopige hoge perrons. Voor de heropstart was er slechts één nieuw perron gebouwd, maar het is nog niet in dienst. De verplaatsing van de sporen zal het mogelijk maken de ontbrekende perrons te bouwen. De parking biedt plaats aan 80 voertuigen.

In afwachting van de realisatie van het centrale perron, de toegang ertoe en de voltooiing van de werken aan de halte waren er enkel een aantal tijdelijke aanpassingen gebeurd om de toegankelijkheid voorlopig te verbeteren.

Sinds de heropstart werd het andere zijperron gebouwd, maar het is nog niet in dienst. De perrons zijn momenteel niet toegankelijk voor PBM.

Buiten SMIP (oorspronkelijke scope)

Het deel van de scope dat betrekking heeft op de perronuitrusting (gedeeltelijk – centraal perron) en de toegankelijkheid van het station voor PBM is momenteel voorzien buiten het SMIP.

5.2.9. Ottignies (werken van 2018 tot 2030*) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

In Ottignies werden de vernieuwing van de perrons, de passerelles, de onthaalinfrastructuur en de renovatie en uitbreiding van de parkings nog niet aangevat, met uitzondering van de parking 'Droits de l'Homme' die gebouwd werd in 2007 (377 plaatsen).

In maart 2019 werd een tijdelijke passerelle met liften in gebruik genomen. Deze nieuwe toegangen maken het station van Ottignies toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, met uitzondering van de sporen 10 en 11. Deze passerelle maakt deel uit van de voorlopige voorzieningen die de toegang tot de sporen mogelijk maken tijdens de werken.

De definitieve toegang tot de perrons zal gebeuren via een hoofdpasserelle en secundaire passerelle die elk met trappen en liften zullen worden uitgerust. De hoofdpasserelle zal ook uitgerust worden met roltrappen.

** De ingebruikname van de perrons is momenteel gepland voor het vierde kwartaal van 2030. Er blijft echter een bewezen risico bestaan dat het einde van de werkzaamheden wordt uitgesteld, afhankelijk van de nieuwe fasering die momenteel wordt geëvalueerd.*

5.2.10. Verlenging van de perrons in Louvain-la-Neuve (werken van 2020 tot 2022) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

De bestaande perrons zullen worden verlengd om de verbinding te maken met de bestaande parking. Het project omvat de perronbekleding, -uitrusting en -toegangen en het verbeteren van de bereikbaarheid vanaf de parking door middel van een helling die toegankelijk is voor PBM.

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

De afwerking en uitrusting van het bestaande deel van de perrons is ook voorzien (*buiten SMIP*). De werken zijn in uitvoering en zullen voltooid worden in Q4 2023.

5.3. Lijn 124 Ukkel Moensberg–Nijvel**5.3.1. Ukkel Moensberg**

Ukkel Moensberg is een bestaande halte langs de L26. Het GEN-project voorziet in de verplaatsing van deze halte naar de kruising van de L124 met de L26.

De oude perrons worden momenteel gebruikt door de reizigers op de L26. Voor de heropstart waren er twee nieuwe perrons gebouwd langsheen de L124, in de toekomstige stopplaats Ukkel Moensberg, evenals een toegangstrap. Die zijn nog niet in gebruik. De verplaatsing van de sporen zal het mogelijk maken de spoorwegbrug ter hoogte van de kruising van de L26 met de L124 te vernieuwen, en de ontbrekende delen van de nieuwe perrons te bouwen. Er zullen liften, hellingen en toegangstrappen geplaatst worden.

De werken van burgerlijke bouwkunde van de perrons worden momenteel voltooid.

Er moet een parking met 98 plaatsen (in twee fasen) en een beveiligde fietsstalling met 96 plaatsen worden gebouwd.

5.3.2. Linkebeek

Het reizigersgebouw werd afgebroken.

De gemeente Ukkel heeft zich via een conventie tussen de gemeente/Infrabel/NMBS geëngageerd om op kosten van de gemeente een parking aan te leggen van 79 plaatsen op de overdekte sleuf die reeds werd gebouwd.

Er zullen slechts twee zijperrons gebouwd en uitgerust worden.

Kant Godhuizenlaan moeten de esplanade boven de overdekte sleuf en twee nieuwe trappen aangelegd worden. Aan de kant van de Kleiveldstraat komen er twee trappen voor toegang vanaf de toekomstige fietssnelweg.

Er komt ook een fietsenstalling met 60 plaatsen.

5.3.3. Holleken

De perrons van de halte Holleken zullen verplaatst worden naar het zuiden en er zullen nieuwe toegangen gemaakt worden.

De halte Holleken zal bestaan uit twee zijperrons en een centraal perron. Deze drie perrons zullen bereikbaar zijn via trappen vanaf de esplanade op de nieuwe brug van de Hollebeekstraat.

Om de toegang voor PBM te verbeteren, komen er hellingen naar de zijperrons en een lift naar het centraal perron. Er worden parkeerplaatsen en een kiss-and-ride aangelegd in wegenis.

Er komt ook een fietsenstalling met 48 plaatsen.

5.3.4. Sint-Genesius-Rode

Het station van Sint-Genesius-Rode zal bestaan uit twee zijperrons en een centraal perron. Deze drie perrons zullen toegankelijk zijn via trappen en liften vanuit een nieuwe onderdoorgang. Om de toegang voor PBM te verbeteren, komen er hellingen naar de zijperrons aan de kant van de Avenue de la Forêt de Soignes en aan de andere kant van het oude reizigersgebouw via liften vanuit de hieronder genoemde onderdoorgang.

Er wordt een nieuwe, beter georganiseerde autoparking gebouwd op de site waar nu al auto's geparkeerd worden. De capaciteit wordt momenteel geanalyseerd op basis van de behoeften en het potentieel.

Het huidige reizigersgebouw is een geklasseerd gebouw. Het zal worden behouden en zal een nieuwe bestemming krijgen.

In de buurt van de onthaalinfrastructuur komt er een kiss-and-ride en een fietsparking.

5.3.5. De Hoek

De halte De Hoek zal twee zijperrons en een centraal perron hebben. Deze drie perrons zullen bereikbaar zijn via trappen vanaf de esplanade op de nieuwe brug. Om de toegang voor PBM te verbeteren, komen er hellingen naar de zijperrons en een lift naar het centraal perron.

Er zal een kiss-and-ride worden aangelegd in wegenis.

Er komt ook een fietsenstalling met 48 plaatsen.

5.3.6. Waterloo (werken van 2018 tot 2025) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Het bestaande reizigersgebouw en parking werden tijdens de eerste fase van de werken afgebroken aangezien ze zich bevonden op de plaats waar de sporen van een prioritair baanvak moeten komen. Ze werden vervangen door een nieuw reizigersgebouw (*indienststelling in december 2020*) en een nieuwe openluchtparking: de parking 'Fastrez' aan de oostkant met 138 plaatsen (*indienststelling in augustus 2019*).

Het station van Waterloo zal, op termijn, over een centraal perron en twee zijperrons beschikken. Het centrale perron, dat enkel gebruikt zal worden bij 'verstoord verkeer', zal ook toegankelijk zijn voor PBM doordat er een lift wordt geplaatst.

Het project omvat ook luifels, wachthuisjes en andere perronuitrusting, evenals beveiligde fietsenstallingen.

Sinds de heropstart zijn het nieuwe reizigersgebouw, de Fastrez-parking, een zijperron, een half centraal perron, een nieuwe onderdoorgang en twee PBM-hellingen naar de zijperrons gebouwd. Deze perrons zullen in dienst worden gesteld in april 2023.

5.3.7. Eigenbrakel (werken van 2019 tot 2026) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Voor de heropstart waren er twee parkings gebouwd in Eigenbrakel: een half-ondergrondse parking met 483 plaatsen en een ondergrondse parking met 445 plaatsen. Aan het zuidelijke uiteinde van de perrons werd een nieuwe onderdoorgang gebouwd, alsook twee nieuwe fietsenstallingen.

De perrons van Eigenbrakel zullen vernieuwd en een stukje naar het noorden verplaatst worden, tot onder de bestaande overdekte sleuf.

Op de plaat van de Pont Courbe komt de kiss-and-ride, plaatsen voor PBM, een fietsenstalling met 96 plaatsen en de toegangen tot de verlengde perrons (trappen + liften).

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

De bestaande onderdoorgang (*ter hoogte van het reizigersgebouw*) en de toegangen ertoe zullen worden gerenoveerd. Op de parking Noord zullen de plaatsen voor PBM worden gerationaliseerd en komen er loopwegen voor PBM.

Het bestaande reizigersgebouw werd gerenoveerd en in dienst gesteld in Q2 2021.

5.3.8. Braine-Alliance (werken van 2019 tot 2026*) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Voor de heropstart waren de 3 perrons van de halte Braine-Alliance gedeeltelijk aangelegd. Ze zijn nog niet in dienst en moeten nog worden uitgerust. Een onderdoorgang was al verlengd en er waren al drie trappen naar de perrons gebouwd.

Er zal een openluchtparking van 232 plaatsen aangelegd worden. De zone van deze parking werd gedeeltelijk ingericht en dient op dit ogenblik als opslagzone.

Sinds de heropstart werd in maart 2022 een aanvraag voor een wijzigingsvergunning voor de toegankelijkheid voor PBM ingediend. Aangezien deze vergunning werd geweigerd, moet de toegankelijkheid van het station voor PBM opnieuw worden onderzocht.

Buiten SMIP (oorspronkelijke scope)

Er zullen ook een beveiligde fietsenstalling met ongeveer 50 plaatsen en een tijdelijke parking met 25 plaatsen worden gebouwd

** Sinds de update van het SMIP (in december 2022) is bevestigd dat de werkzaamheden uiteindelijk pas in 2028 met de aanleg van de parkeerplaats zouden worden afgerond. ... De ingebruikname van de perrons en hun toegang staan momenteel gepland voor het vierde kwartaal van 2025.*

5.3.9. Lillois (werken van 2018 tot 2028*) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Het bestaande (ongebruikte) reizigersgebouw werd afgebroken in 2018.

De halte Lillois zal twee zijperrons en een centraal perron tellen. Deze drie perrons zullen via trappen toegankelijk zijn vanuit een nieuwe onderdoorgang en via de onderbrugging onder de rue du Berger. De twee zijperrons zullen ook toegankelijk zijn via PBM-hellingen, terwijl het centrale perron toegankelijk zal zijn via een lift.

Er zal een parking van ongeveer 75 plaatsen aangelegd worden.

Buiten SMIP (oorspronkelijke scope)

Het deel van de scope dat betrekking heeft op de toegankelijkheid van het station voor PBM, de autoparking en de fietsenstalling zijn momenteel buiten het SMIP voorzien.

** Sinds de update van het SMIP (in december 2022) is bevestigd dat de werkzaamheden uiteindelijk pas in 2029 zouden worden afgerond. De afronding van de civieltechnische werken aan de perrons is momenteel gepland voor het vierde kwartaal van 2028 en de ingebruikname van 4 sporen voor het vierde kwartaal van 2029.*

5.3.10. Nijvel (werken van 2018 tot 2029) (zie bijlage 1 – gedetailleerde fiche)

Voor de heropstart was een parking met 739 plaatsen gebouwd, evenals een onderdoorgang die de parking verbindt met het perron van de sporen C en 1. Deze onderdoorgang zal verlengd worden tot

onder spoor 3 om zo een nieuwe toegang mogelijk te maken vanaf de ontsluitingsweg die deel uitmaakt van een nieuwe verkaveling.

Ook de 'hoofdonderdoorgang' aan het zuidelijk uiteinde van de parking was klaar. Deze onderdoorgang verleent via trappen toegang tot de twee bestaande perrons.

Het station van Nijvel zal drie centrale perrons tellen.

Sinds de heropstart werden er een nieuw zijperron op het dak van de parking en een nieuw reizigersgebouw in gebruik genomen, respectievelijk in februari 2022 en april 2022. Een lift verbindt het gebouw met het nieuw gebouwde perron.

Er zullen nog andere liften gebouwd worden in het station van Nijvel om toegang tot de perrons te verlenen vanuit de 'hoofdonderdoorgang'.

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

De scope zal worden uitgebreid om de perrons toegankelijk te maken met liften vanuit de onderdoorgang die met de parking verbonden is.

5.4. Lijn 36

5.4.1. Haren-Zuid

De perrons van Haren-Zuid werden niet uitgerust tijdens de werken aan lijn 36. Sinds de heropstart werd de perronbekleding- en uitrusting geplaatst, evenals schuilhuisjes.

Buiten SMIP (uitbreiding scope)

Er moeten nog liften worden geïnstalleerd om het station toegankelijk te maken voor PBM.

Bijlage 2 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

BIJLAGE 1 bij de GEN-fiche : Waalse stations (gedetailleerde fiches)

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124

Ukkel-Nijvel

Update 11.04.2023

NIJVEL



Aantal reizigers per week (2022): 21060

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

In Wallonië werden de benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van lijn 124 grotendeels afgeleverd, behalve voor de site van Nijvel:

- voor de verlenging van de secundaire onderdoorgang vanaf de parking.

Voor het project voor het nieuwe reizigersgebouw en de omgeving ervan is een bouwvergunning aangevraagd, die in januari 2020 werd afgeleverd.

De parking (739 plaatsen), het busstation en hun omgeving zijn klaar en in dienst. De twee onderdoorgangen zijn in gebruik, maar niet afgewerkt: de secundaire onderdoorgang van de parking is momenteel slechts aangesloten op een enkel perron; de hoofdonderdoorgang van het toekomstige station is niet afgewerkt. De kokers voor de toekomstige liften werden gemaakt.

Het station van Nijvel zal drie centrale perrons tellen. Op het dak van de parking zullen de twee toekomstige sporen van het GEN komen.

De geprogrammeerde projecten om de werken in Nijvel verder te voltooien hebben betrekking op:

- de werken om de toegankelijkheid voor PBM te verbeteren (rechtstreeks van loopwegen voor voetgangers in het station);
- de bouw van een nieuw, beveiligd reizigersgebouw;
- een overdekte zone voor tweewielers, te spreiden over de site (capaciteit 272 fietsenrekken en motorstangen voor 16 motors/bromfietsen);
- de onmiddellijke stationsomgeving en de aansluiting op de bestaande wegen en paden;
- de toegangen (liften) en de afwerking van de hoofdonderdoorgang;
- de bouw van de nieuwe perrons 5 en 6 op het dak van de parking en de perrontoegangen (burgerlijke bouwkunde);
- de verlenging van de secundaire onderdoorgang en de toegangen (burgerlijke bouwkunde),
- de afwerking van de toegangen en de afwerking van de verlenging van de secundaire onderdoorgang, ter hoogte van het parkeergebouw;
- de afwerking en de uitrusting van de perrons 5 en 6 (luifels, schuilhuisjes, signalica enz.) en hun toegangen (afwerking trappen, liften);
- de herinrichting en de verlenging van de perrons 1, 2, 3 en 4;
- de plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen;

- de afwerking en de uitrusting van de heringerichte perrons, in fasen.

Buiten SMIP (uitbreiding scope):

- de toegang tot de secundaire onderdoorgang voor PBM (3 liften).

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 124. Hiermee zal het S-aanbod verbeterd kunnen worden. De werken zullen het bovendien mogelijk maken om:

- de toegankelijkheid van het station te verbeteren voor alle reizigers, zowel voor PBM als voor niet-PBM;
- de onthaalinfrastructuur en het overstappen tussen vervoersmodi (auto-trein-bus) te optimaliseren;
- de doorstroming op de perrons te verbeteren;
- het gebruik van zachte modi aan te moedigen;
- de veiligheid te verhogen door bewakingscamera's te plaatsen;
- het station aantrekkelijker te maken;
- een werkomgeving voor het NMBS-personeel te creëren die beantwoordt aan de technische normen, veiligheidsnormen en gezondheidsnormen;
- de uitbatingskosten te verminderen.

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

• Werken om de toegankelijkheid voor PBM te verbeteren	NMBS
• Nieuw reizigersgebouw, onmiddellijke omgeving en stallingen voor fietsen/motors	NMBS
• Verlenging van de secundaire onderdoorgang en toegangen (burgerlijke bouwkunde)	INFRABEL
• Perrontoeegangen (liften + afwerking trappen) en afwerking van de twee onderdoorgangen	NMBS
• Bouw van de nieuwe perrons 5 en 6 (burgerlijke bouwkunde)	INFRABEL
• De herinrichting en de verlenging van de perrons 1, 2, 3 en 4	INFRABEL
• Afwerking en uitrusting van de perrons (in fasen)	NMBS
• Plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen	INFRABEL

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitvoeringsplanning Q1 2018 – Q4 2029, met volgende verloop:

- Werken om de toegankelijkheid voor PBM te verbeteren (uitgevoerd in 2018);
- Nieuw reizigersgebouw en onmiddellijke omgeving, inclusief fietsenstalling (272 pl.) en motorstalling (16 pl.) (april 2022);
- Bouw van de nieuwe perrons 5 en 6 en toegangen (burgerlijke bouwkunde) (Q4 2020 – Q4 2021);
- Uitrusting en indienststelling van het nieuwe perron 5-6 (Q2 2021 – Q1 2022);
- Herinrichting en verlenging van de perrons 1, 2, 3 en 4 (Q1 2026 – Q4 2029);
- Uitbreiding van de secundaire onderdoorgang en bouw van de ontbrekende toegangen tot de secundaire onderdoorgang (burgerlijke bouwkunde; in fasen) (Q1 2026 – Q4 2029);
- Afwerking en uitrusting perrons 1-2 en 3-4 (in fasen) (Q3 2026 – Q4 2029);
- Perrontoeegangen 1-2/3-4 (liften + afwerking trappen) en afwerking van de twee onderdoorgangen, in fasen (Q3 2026 – Q4 2029);
- Plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen;
- (Q4 2019 – Q4 2029).

Zoals vermeld in de algemene planning van de GEN-fiche, zullen het rooster aan de inrit van Nijvel en de sporen vanaf december 2025 de S-treinen de mogelijkheid bieden om de perrons 5 en 6 te bereiken om het baanvak tussen Waterloo en Braine-Alliance te exploiteren.

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Nivelles															
PPI 23-32 M€ courant	0,12	0,20	0,14	1,74	2,94		0,06	0,10	1,11	1,14	0,88	1,43	0,29		10,15

De kostprijs om de secundaire onderdoorgang toegankelijk te maken voor PBM wordt geraamd op 1,68 M€_{lopend}, die voorzien is buiten het SMIP.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

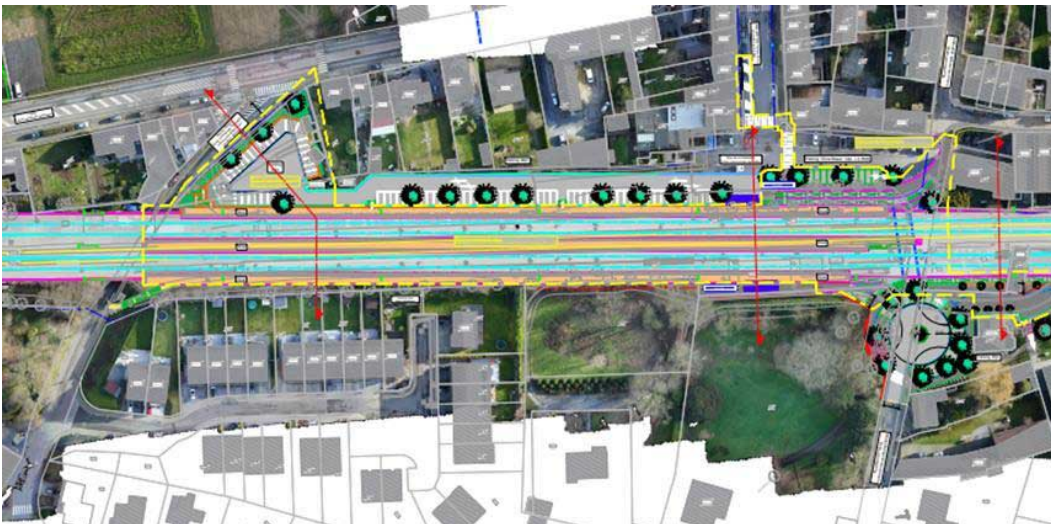
- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS (behalve voor het reizigersgebouw);
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124 ***Ukkel-Nijvel***

Update 11.04.2023

LILLOIS



Aantal reizigers per week (2022): 3931

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De halte Lillois zal twee zijperrons en een centraal perron hebben. Deze drie zijperrons zullen toegankelijk zijn via trappen vanuit een nieuwe onderdoorgang: de twee zijperrons zullen ook toegankelijk zijn via PBM-hellingen. De PBM-toegang tot het centrale perron zal verzekerd worden door een lift.

In Wallonië werden de benodigde vergunningen voor het op vier sporen brengen van lijn 124 grotendeels afgeleverd. Er is een aanvraag voor een wijzigingsvergunning ingediend voor de site van Lillois (aanvraag ingediend in Q3 2021), met name voor de infrastructuurelementen die in de afgeleverde vergunning werden geweigerd, de aanpassing van het tracé van de sporen en perrons, alle loopwegen en toegangen voor personen met beperkte mobiliteit, en de herinrichting van de auto- en fietsparkings.

Het project omvat voornamelijk:

- de afbraak van het reizigersgebouw;
- de vernieuwing van de perrons (2 zijperrons en een centraal perron van 250 m);
- een nieuwe onderdoorgang die onder de bestaande overweg wordt gebouwd (rue René Francq);
- de bouw van de perrontoegangen (trappen) en toegangen voor PBM's (hellingen, liften) vanuit de nieuwe onderdoorgang en vanaf de brug van de rue Berger;
- een parkeerzone met +/- 75 plaatsen en een fietsenstalling van +/- 20 fietsrekken en de omgeving;
- alle PBM-loopwegen in de stationsomgeving.

Het totale project wordt gedeeltelijk gefinancierd met de klassieke dotatie voor de NMBS-componenten (*zie punt 4 hieronder*).

Het bestaande reizigersgebouw, dat niet langer gebruikt werd, werd afgebroken in Q3 2018.

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 124. Hiermee zal het S-aanbod verbeterd kunnen worden. Bovendien zullen ze het ook mogelijk maken om de onthaalinfrastructuur te optimaliseren om sneller van het ene op het andere vervoermiddel te kunnen overstappen (auto-trein), om de veiligheid te verhogen (afschaffing OW) en de exploitatiekosten te verminderen.

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

• Afbraak van het reizigersgebouw dat niet langer gebruikt wordt.	NMBS
• Bouw van een nieuwe onderdoorgang (burgerlijke bouwkunde) en afschaffing van de overweg.	INFRABEL
• Afbraak van de voormalige perrons en bouw van 3 nieuwe perrons (burgerlijke bouwkunde), in fasen.	INFRABEL
• Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen.	INFRABEL
• Afwerking en uitrusting van de perrons, van de onderdoorgang en van de perrontoegangen (trappen, hellingen, lift), in fasen.	NMBS
• Bouw van een autoparking met een capaciteit van +/- 75 plaatsen en een fietsenstalling met +/- 20 fietsenrekken + omgeving+ loopwegen voor PBM.	NMBS

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- het verkrijgen van de wijzigingsvergunning;
- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Indienststelling van de perrons voorzien voor Q2 2028

Uitvoeringsplanning Q2 2018 – Q4 2029, met volgende verloop:

- *Afbraak van het niet langer gebruikte reizigersgebouw (uitgevoerd in 2018);*
- *Aanverwante werken en voorbereidende werken voor de uitbreiding van het platform ten zuiden van het station van Lillois (Q3 2022 – Q4 2024);*
- *Afbraak van de voormalige perrons en bouw van 3 nieuwe perrons (burgerlijke bouwkunde), in fasen 2025 (Q2 2025 – Q4 2028);*
- *Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen (Q2 2025 – Q4 2029);*
- *Afwerking en uitrusting van de perrons, van de onderdoorgang en van de perrontoegangen (trappen, hellingen, lift) in fasen (Q4 2026 – Q4 2029);*
- *Bouw van een autoparking met een capaciteit van +/- 75 plaatsen en een fietsenstalling met +/- 20 fietsenrekken + omgeving (Q2 2026 – Q4 2026).*

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Lillois															
PPI 23-32 M€ courant	0,002	0,04	-0,005	0,004	0,02	0,01	0,03	0,48	0,46	0,02	0,76				1,81

De werkelijke indexeringen voor 2019 en 2020 (hoger dan de referentie-index) en de kosten uit het verleden hebben geleid tot een aanzienlijke verlaging van het budget voor dit station om binnen het budget te blijven dat is toegewezen aan het Waalse GEN.

Het deel van de scope dat betrekking heeft op de parking, fietsenstalling en de toegankelijkheid van het station voor PBM kan niet worden gedekt door dit lagere budget. Het deel van het budget dat overeenstemt met dit deel van de scope wordt geraamd op 1,97 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor;
- de risico's die verband houden met het bekomen van de wijzigingsvergunning;
- een gebrek aan financiële middelen om de hele scope te realiseren.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124
Ukkel-Nijvel

Update 11.04.2023

BRAINE-ALLIANCE



*Aantal reizigers per week (2022): -
(niet in dienst)*

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De 3 perrons van de halte van Braine-Alliance zijn aangelegd. Ze zijn nog niet in dienst en moeten nog worden uitgerust. Een onderdoorgang werd verlengd, net zoals 3 trappen naar de perrons.

Er zal een openluchtparking van 232 plaatsen aangelegd worden. De zone van deze parking werd gedeeltelijk ingericht en dient op dit ogenblik als opslagzone.

In Wallonië werden de benodigde vergunningen voor het op vier sporen brengen van lijn 124 grotendeels afgeleverd.

Voor Braine-Alliance werd een aanvraag ingediend voor een wijzigingsvergunning om het centrale perron te verlengen (*in naleving van de nieuwe veiligheidsnormen*), voor alle PBM-loopwegen en -toegangen en voor een fietsenstalling met 50 fietsrekken. Deze vergunning werd geweigerd. Er wordt momenteel in overleg met Infrabel (TUC RAIL) een studie voor een nieuw voorontwerp uitgevoerd.

De scope voor de 'autoparking' zal het voorwerp uitmaken van een valorisatie of een publiek-private samenwerking. In het kader van het nieuwe programma zal er dus een nieuwe vergunning worden aangevraagd, waarin deze toekomstige parking wordt meegenomen.

Het project omvat voornamelijk:

- de plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen;
- de afwerking en de uitrusting van de nieuw gebouwde perrons, van de onderdoorgang en van hun toegangen (afwerking trappen), in fasen;
- de burgerlijke bouwkunde, de afwerking en de uitrusting van de PBM-toegangen tot de perrons.

Buiten SMIP (oorspronkelijke scope):

- een beveiligde fietsenstalling met +/- 50 rekken;
- een tijdelijke autoparking met +/- 25 plaatsen en omgeving;
- de afwerking en uitrusting van een autoparking met +/- 232 plaatsen en de toegangswegen.

De indienststelling van deze nieuwe halte zal bijdragen tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 124. Het S-aanbod zal zo aanzienlijk verbeterd kunnen worden. De halte 'Braine-Alliance' zal een belangrijke troef zijn voor deze zone die in volle

ontwikkeling is en ook in het voordeel zijn van de vele werknemers die naar hier pendelen. Deze halte zal dus een nieuwe intermodale pool vormen (wagen-trein).

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

• Verlenging van het centrale perron en burgerlijke bouwkunde van de PBM-toegangen.	INFRABEL
• Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen.	INFRABEL
• Afwerking en uitrusting van de perrons, van de onderdoorgang en van de perrontoeegangen (trappen, hellingen, lift), in fasen.	NMBS
• Fietsenstalling met +/-50 fietsrekken.	NMBS
• Tijdelijke autoparking met +/- 25 plaatsen en omgeving.	NMBS
• Afwerking en uitrusting van een autoparking met een capaciteit van +/- 232 plaatsen.	NMBS-Derden

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- het verkrijgen van de wijzigingsvergunning;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitvoeringsplanning Q3 2019 – Q4 2028, met volgende verloop:

- *Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen (eind Q2 2020 – Q4 2025);*
- *Verlenging van het centraal perron (burgerlijke bouwkunde), afwerking en uitrusting van de perrons, van de onderdoorgang en van de perrontoeegangen (trappen, hellingen, lift) in fasen (Q4 2024 – Q4 2025);*
- *Afwerking en inrichting van een fietsenstalling met +/- 50 rekken, een tijdelijke autoparking met 25 plaatsen en de bijbehorende loopwegen – Q4 2025);*
- *Autoparking met een capaciteit van +/- 232 plaatsen en toegangen*
 - *2e fase (Q1 2026 – Q4 2028);*

Zoals vermeld in de algemene planning van de GEN-fiche zal de halte Braine-Alliance geëxploiteerd worden vanaf december 2025.

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Braine-Alliance															
PPI 23-32 M€ courant				0,02	0,07	0,66	1,16	0,65							2,56

Het deel van de scope dat overeenkomt met de beveiligde fietsenstalling en de tijdelijke parking is momenteel voorzien buiten het SMIP voor een budget van 0,20 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met het bekomen van de wijzigingsvergunning;
- een vermoedelijk gebrek aan financiële middelen om de hele scope te realiseren.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124

Ukkel-Nijvel

Update 11.04.2023

EIGENBRAKEL



Overzicht



Perron 4



Parking Noord



Busstation



Binnenkant parking Zuid

Aantal reizigers per week (2022): 31675

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

In Wallonië werden de benodigde vergunningen voor het op vier sporen brengen van lijn 124 grotendeels afgeleverd.

In Eigenbrakel is een vergunningsaanvraag ingediend om de bestaande vergunning te wijzigen voor de werken met betrekking tot de afbraak van de bestaande luifel op perron 2/3, de bouw van luifels op perrons 1, 2/3 en 4, de inrichting van de bestaande plaat van de overdekte sleuf met de aanleg van een parkeerzone voor PBM (*5 plaatsen*), een kiss-and-ride-zone (*6 plaatsen*), een afgesloten fietsenstalling voor 96 fietsen en de aanleg van nieuwe overdekte toegangen (*liften + trappen*) naar de perrons.

Deze vergunningsaanvraag werd eind maart 2022 ingediend en wacht nog steeds op een beslissing van de bevoegde overheden.

De uitgevoerde werken voor het station van Eigenbrakel omvatten de volgende constructies:

- een half-ondergrondse parking met 483 plaatsen (noord);
- een ondergrondse parking met 445 plaatsen (zuid);
- aan het zuidelijk uiteinde van de perrons werd een nieuwe onderdoorgang gebouwd, alsook twee nieuwe fietsenstallingen.
- de bovengrondse inrichtingswerken in de omgeving van de parkings en het busstation

De geplande projecten om de werken in Eigenbrakel verder af te werken hebben betrekking op:

- de inrichtingen op de plaat van de overdekte sleuf (kiss-and-ride, parkings, fietsenstalling) en de nieuwe perrontoeegangen (liften + trappen);
- de herinrichting van de parking Noord en PBM-loopweg naar het verlengde zijperron (perron 1);
- de afwerking en de uitrusting van de nieuwe perrons. (*De perrons van Eigenbrakel zullen vernieuwd en een stukje verplaatst worden naar het noorden, tot onder de bestaande overdekte sleuf*).

Buiten SMIP (uitbreiding scope):

- de renovatie van de hoofdonderdoorgang en de toegangen ertoe.

Het bestaande reizigersgebouw werd gerenoveerd¹

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 124. Hiermee zal het S-aanbod verbeterd kunnen worden.

2. Scope

• Vernieuwing en verplaatsing van de perrons.	INFRABEL
• Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen.	INFRABEL
• Uitrusting (meubilair, verlichting ...) en afwerking van de gerenoveerde perrons.	NMBS
• Renovatie van de onderdoorgang en de bestaande toegangen.	NMBS
• Inrichting op de plaat van de overdekte sleuf en toegangen (trappen, liften).	NMBS
• Herinrichting van de parking Noord en de PBM-loopweg naar het verlengde zijperron (perron 1).	NMBS

3. Verwachte timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- het verkrijgen van de wijzigingsvergunning;
- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



De renovatie van het reizigersgebouw werd voltooid in Q2 2021.

Perronvernieuwingswerken (Infrabel):

- *Zijperron 4: (Q3 2020 – Q1 2022);*
- *Perrons (overige): (Q4 2023 – Q4 2025).*

De NMBS-werken voor de uitrusting van de perrons zullen plaatsvinden in functie van de vordering van de bouw-/verplaatsingswerken.

¹ Werken gefinancierd buiten GEN-budget.

PBM-toegangen (liften), inrichting van de plaat van de overdekte sleuf (kiss-and-ride + beveiligde fietsenstallingen): (Q4 2023 – Q4 2025);

Uitrusting van zijperron 4 en indienststelling: (Q4 2021 – Q2 2022);

Afwerking en uitrusting van de hoofdonderdoorgang (buiten SMIP): (Q4 2023 – Q4 2025);

Afwerking en uitrusting van de andere perrons (in fasen): (Q4 2023 – Q4 2025);

Gedeeltelijke herinrichting van de parking Noord (plaatsen voor PBM) en PBM-toegang tot het verlengde perron 1: (Q4 2024 – Q4 2025).

Volgens het richtschema wordt Eigenbrakel in december 2025 op vier sporen gebracht.

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Braine-L'Alleud															
PPI 23-32 M€ courant			0,03	0,25	0,15	0,90	2,29	1,86	0,43						5,91

Het deel van de scope dat overeenstemt met de renovatie van de onderdoorgang en de uitrusting ervan wordt momenteel voorzien buiten het SMIP voor een budget van 0,59 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor;
- de risico's die verband houden met het bekomen van de benodigde vergunningen;
- een vermoedelijk gebrek aan financiële middelen om de hele scope te realiseren.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124 ***Ukkel-Nijvel***

Update 11/04/2023

WATERLOO



Aantal reizigers per week (2022): 12687

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

In Waterloo werden het oud reizigersgebouw en het oud parking in een eerste fase van de werken afgebroken, aangezien ze zich bevinden op de plaats waar de sporen van een prioritair baanvak moeten komen. Ze werden vervangen door een nieuwe reizigersgebouw en een nieuwe openluchtparking: de parking 'Fastrez' kant oost, goed voor 138 plaatsen.

Het station van Waterloo zal bestaan uit een centraal perron en twee zijperrons. Deze twee zijperrons zullen toegankelijk zijn via PBM-hellingen. Het centrale perron, dat enkel gebruikt zal worden bij 'verstoord verkeer' zal ook toegankelijk zijn voor PBM.

Dit project omvat ook luifels, een nieuwe onderdoorgang, een kiss-and-ride en een fietsenstalling.

In Wallonië werden de benodigde vergunningen voor het op vier sporen brengen van lijn 124 grotendeels afgeleverd. Voor de stationssite van Waterloo werd er een vergunningsaanvraag ingediend voor alle werken. Deze werd afgeleverd in maart 2019.

Het project omvat voornamelijk:

- de bouw van een openluchtparking 'Fastrez' met 138 plaatsen;
- de bouw van een nieuw reizigersgebouw;
- de afbraak van het bestaande reizigersgebouw en de bestaande parking;
- de bouw van een nieuwe onderdoorgang (burgerlijke bouwkunde);
- de afbraak en de bouw van nieuwe perrons (burgerlijk bouwkunde);
- de plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen;
- de inrichting van de stationsomgeving kant oost;
- de inrichting van de stationsomgeving kant west;
- de bouw van fietsenstallingen met +/- 94 plaatsen op 2 beveiligde sites;
- de afwerking van de perrons en van de perrontoeegangen;
- de perrontoeegangen voor PBM;
- de perronuitrusting (schuilhuisjes, meubilair enz.);
- de afwerking en de uitrusting van de nieuwe onderdoorgang.

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 124. Hiermee zal het S-aanbod verbeterd kunnen worden. Bovendien zullen ze het station

toegankelijker maken voor alle reizigers, zowel voor PBM als voor niet-PBM, de onthaalinfrastructuur optimaliseren om sneller van het ene op het andere vervoermiddel over te stappen en de exploitatiekosten terugdringen.

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

• De afbraak en de bouw van nieuwe perrons, perrontoegangen en de onderdoorgang (burgerlijke bouwkunde).	INFRABEL
• Plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.), in fasen.	INFRABEL
• Bouw van een nieuw reizigersgebouw + omgeving + fietsparking, in fasen.	NMBS
• Bouw van een nieuwe parking 'Fastrez', met een capaciteit van 138 plaatsen.	NMBS
• Afwerking en uitrusting van de perrons, van de onderdoorgang en van de perrontoegangen (hellingen + trappen), in fasen.	NMBS

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitvoeringsplanning Q4 2018 – Q4 2025, met volgende verloop:

Bouw van een autoparking met een capaciteit van +/- 138 plaatsen (parking Fastrez) (Q4 2018 – Q1 2019; indienststelling in augustus 2019);

Werken van burgerlijke bouwkunde (1e fase: 'oostelijke' uitbreiding van het platform van de L124, met inbegrip van nieuwe onderdoorgang, aanleg en uitrusting perrons (1 zijperron en een half centraal perron) en perrontoegangen (PBM-hellingen en trappen), vernieuwing van het reizigersgebouw, gedeeltelijke inrichting van de omgeving (Q2 2019 – Q1 2022; indienststelling van het nieuwe reizigersgebouw in Q4 2020);

Werken van burgerlijke bouwkunde (2e fase: 'westelijk' uitbreiding van het platform van de L124, met inbegrip van de aanleg en uitrusting van de perrons (1 zijperron en 1 half centraal perron) en toegangen tot de perrons (PBM-hellingen en trappen), inrichting van de omgeving) (Q4 2023 – Q4 2025);

Plaatsing van nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en alle toebehoren, in fasen (Q1 2022 – Q4 2025).

Zoals vermeld in de algemene planning van de GEN-fiche, zal het station van Waterloo vanaf december 2025 worden geëxploiteerd met 4 sporen.

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Waterloo															
PPI 23-32 M€ courant	0,04	1,08	1,68	2,73	0,80	1,16	2,00	1,04							10,54

Het bijgewerkte budget omvat de overkapping van de toegangshellingen tot de perrons niet (vergunningsverplichting). Het GEN-budget maakt het niet mogelijk om aan deze extra vraag te voldoen. Deze scope-uitbreiding is niet geïntegreerd in de PPI 23-32. Dit zal plaatsvinden tijdens de volgende begrotingswijziging of na PPI 23-32

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- een vermoedelijk gebrek aan financiële middelen om de hele scope te realiseren.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L124
Ukkel-Nijvel

Update 11/04/2023

LOUVAIN-LA-NEUVE



Afbeelding1: Overzicht



Perron 2-3



Overdekte zone onder plaat winkelcentrum



Terrein achter de sporen naar half-
ondergrondse parking met verdiepingen
Aantal reizigers per week (2022): 34485

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

In het richtschema is de indienststelling van de nieuwe configuratie van de sporen vanaf de vertakking Louvain-la-Neuve naar Ottignies voorzien voor december 2023.

Momenteel zijn de volgende werken voorzien: de vernieuwing van de perronbekleding- en uitrusting (verlichting, meubilair), de uitrusting van de toegangstrappen.

Conform de verdeling Infrabel/NMBS is een deel van de werken voor de verlenging van de perrons van Louvain-la-Neuve de bevoegdheid van NMBS. De perronbekleding, de perronuitrusting en de uitrusting van de toegangstrappen zullen worden gerealiseerd.

De bekleding en uitrusting van het bestaande gedeelte van de perrons zal ook worden vernieuwd volgens de opties voor uitbreidingswerken en worden gefinancierd door de klassieke dotatie

Opmerking: In oktober 2017 werd er in Louvain-la-Neuve een pendelparking in gebruik genomen met in totaal 3.298 plaatsen, waarvan 2.277 plaatsen op de NMBS-verdiepingen (momenteel 731 plaatsen (33 PBM) voor de verdieping die in dienst werd genomen). Deze parking heeft samen met het GEN-aanbod tot doel om een alternatief te bieden voor wie zich met de wagen, en met name via de E411, naar Brussel verplaatst (modal shift). De verlenging van de perrons maakt het onder andere mogelijk om de totale reistijd van wie van de parking komt te verkorten door de afstand die men te voet moet afleggen te verkleinen.

De vergunningsaanvraag voor de werken aan de perrons en aanverwanten (toegangen) die in LLN moeten worden uitgevoerd, werd ingediend in januari 2020. De vergunning werd afgeleverd in september 2020.

Er is echter door de Bewonersvereniging beroep aangetekend tegen de afgegeven vergunning. Omdat dit beroep niet opschortend is, blijven de werkzaamheden vorderen

2. Scope

• Spoorwerken, verlenging van de perrons.	INFRABEL
• Perronbekleding en -uitrusting.	NMBS
• Afwerking en uitrusting van de perrontoegangen.	NMBS

3. Verwachte timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Werken van burgerlijke bouwkunde voor verlengen van de sporen, toegangen en afwerking (Q4 2021 – Q4 2023);

Aanleg van de sporen (Q3 2020 – Q2 2023);

Uitrusting en verlichting van alle perrons, in fasen (Q2 2022 – Q4 2023).

3. Budget

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Louvain-La-Neuve															
PPI 23-32 M€ courant	0,02	0,06	0,03	0,003	0,51										0,62

Omdat deze werken onontbeerlijk zijn, werd het overeenkomstige budget in de GEN-enveloppe geïntegreerd door de scope van bepaalde andere onthaalprojecten bij te werken.

De vernieuwing van de afwerking en uitrusting van het bestaande deel van de perrons, geschat op 0,88 M€_{lopend} zal worden uitgevoerd met MIP-budget.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

4. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning.

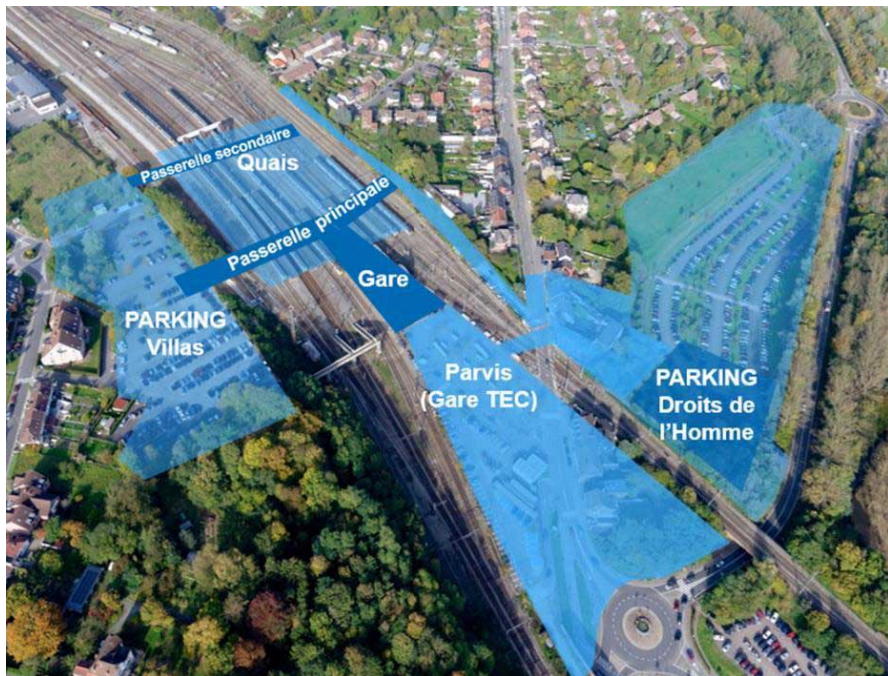
Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L161

Watermaal-Vertakking Louvain-La-Neuve

Update 11/04/2023

OTTIGNIES





Aantal reizigers per week (2022): 109687

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van lijn 161 werden afgeleverd, behalve op de site van Ottignies voor:

- de inrichting van de parking en de parkingtoegangen in de zone 'Droits de l'Homme';
- de herinrichting van het voorplein van het station, de volledige overkapping van de perrons en hun toegangen en de bouw van een onderbrugging ter hoogte van de overweg van lijn L140.

De reeds uitgevoerde werken in het station van Ottignies bestaan uit een verlenging van de bestaande onderdoorgang naar de parking 'Villas'.

In maart 2019 werd er een tijdelijke passerelle gebouwd die de perrons 1-2, 3-4, 5 -6 met elkaar verbindt. Dit maakt het mogelijk om de toegankelijkheid van de bestaande perrons tijdelijk te verbeteren gezien de verouderde staat van de bestaande passerelle, die werd afgebroken. Deze voorlopige passerelle, die toegankelijk is voor PBM, is uitgerust met 3 liften en een toegangshelling naar de parking Villas. Deze tijdelijke passerelle zal ook gebruikt worden tijdens latere fasen van de werken.

Het programma voor de site van Ottignies omvat de volgende werken (waarvan slechts een deel is opgenomen in het SMIP):

- de bouw van de onthaalruimtes die geïntegreerd zijn in de hoofdtoegang tot het perroncomplex en die de nieuwe diensten voor de klanten omvatten (*loketten, winkels, aanverwante diensten*), evenals de ruimtes voor de behoeften van het interne personeel;
- de bouw (ruwbouw), afwerking, uitrusting en volledige overkapping van de perrons;
- de bouw (ruwbouw), afwerking en uitrusting van de toegangen tot de perrons, de perrons zullen enerzijds worden bediend via een hoofdpasserelle die verbonden is met de centrale onthaalruimte en anderzijds via een secundaire passerelle die zich ten noorden van de site bevindt. Vanaf deze passerelles wordt toegang tot de perrons verleend via trappen en roltrappen, maar ook door middel van liften die volledige toegankelijkheid bieden aan personen met beperkte mobiliteit;
- de inrichting in de zone 'Droits de l'Homme' van een parking met 1000 plaatsen, tegen lijn L140, van een kiss-and-ride, voetgangersverbindingen en wegaansluitingen (*capaciteit wordt momenteel herbekeken; zie hierna*);
- de herinrichting van het voorplein van het station en de verwerving van de terreinen die daarvoor nodig zijn;

- de bouw van fietsenstallingen op meerdere locaties met een capaciteit van 600 plaatsen;
- wegverbeteringen (zone Congo);
- de plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.) in fasen;
- tijdelijke voorzieningen tijdens de bouwfase.

De uitvoering van het station boven de sporen en de afwerking van de perrons zijn sterk afhankelijk van de perron- en spoorwerken van Infrabel.

De scope van het deel 'station over de sporen' werd herzien. Het concept van het station boven de sporen dat in 2005 werd uitgewerkt is niet meer in overeenstemming met de geactualiseerde behoeften van NMBS. Wegens de herziening van de globale scope van het station werd een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. (*Ingediend in september 2021; wachten op vergunning*). Het gedeelte 'perrons' blijft daarentegen wel gedekt door de bestaande vergunning.

De capaciteit van de Droits de l'Homme-parking wordt momenteel herzien. Ook daarvoor moet er een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd.

Naast dit NMBS-project, werden er behoeften van verschillende partners (Stad, SRWT, SPW enz.) geïdentificeerd. De precieze definitie van het globale project impliceert dat NMBS de andere betrokkenen ontmoet om de projecten te coördineren die gezamenlijk op de stationssite moeten worden uitgevoerd.

De voornaamste zwakke punten van de bestaande stationssite van Ottignies zijn:

Op vlak van intermodaliteit:

- toegang vanaf de weg tot het station en K&R weinig comfortabel en verzadigd tijdens de spits;
- toegang vanaf de weg tot het busstation weinig comfortabel en verzadigd tijdens de spits;
- de esplanade voor het station werkt niet goed (K&R en parking voor kortparkeren);
- om toegang te krijgen tot de parking 'Villas' moeten automobilisten door de wijk van het ziekenhuis en het atheneum;
- er is slechts een enkele toegang tot de perrons vanaf de parking 'Villas';
- de voetgangerstoegang vanaf de parking 'Droits de l'Homme' is weinig comfortabel, met verplichte passage langs overweg L140, het station en de onderdoorgang;
- het fietspunt bevindt zich in voorlopige containers;
- de intermodaliteit bus-trein kan beter.

Op vlak van het huidige station:

- de toegangen tot de perrons lopen via een enkele onderdoorgang die volledig verzadigd is tijdens de spits;
- de perrons bevinden zich in erbarmelijke toestand (lage perrons, bekleding beschadigd, versleten luifels met overal gaten);

- de transversaliteit van het station is niet doeltreffend door de te smalle loopwegen en de aanwezigheid van de overweg (OW);
- er is slechts een beperkte oppervlakte in het station om het potentieel voor de concessies te ontwikkelen.

De projectdoelstellingen van NMBS zijn:

- de verbetering van de algemene werking van het station van Ottignies en van de specifieke kenmerken ervan;
- het station aantrekkelijker maken;
- de behoeften van de spoorwegactiviteit integreren en optimaliseren (toegankelijkheid, parkings, kantoren ...);
- de exploitatiekosten verminderen;
- tegemoetkomen aan de spoorwegvereisten (afschaffen overweg, inplanting en breedte van hoofdpasserelle, inplanting en architectuur van de secundaire passerelle, inplanting van de sporen);
- de coherente ontwikkeling van de intermodaliteit en de zachte modi;
- de toegankelijkheid van het station te verbeteren voor alle reizigers, zowel voor PBM als voor niet-PBM;
- de onthaalinfrastructuur optimaliseren voor een vlottere overstap tussen vervoersmodi (auto-trein-voetgangers-fietsen-bus);
- de link tussen de wijken (Villas, Limelette, stadscentrum) versterken.

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

• De bouw van een voorlopige passerelle (burgerlijke bouwkunde).	INFRABEL
• Infrastructuur voor de bediening van de perrons vanaf de voorlopige voetgangersbrug (3 liften + 1 helling).	NMBS
• Bouw van nieuwe perrons en van de secundaire passerelle en de toegangen ertoe (burgerlijke bouwkunde).	INFRABEL
• Plaatsing van nieuwe sporen en alle toebehoren (portieken, seininrichting enz.).	INFRABEL
• Afwerking en uitrusting van de perrons, in fasen.	NMBS
• De bouw (ruwbouw), afwerking, uitrusting en volledige overkapping van de perrons.	NMBS
• Bouw van een autoparking (Droits de l'Homme) en zijn verbindingen.	NMBS
• Bouw van een nieuw station (<i>onthaal en diensten</i>), herinrichting van het stationsplein en omgeving.	NMBS
• Afwerking en uitrusting van de twee passerelles en de toegangen tot de perrons (liften, roltrappen, trappen).	NMBS

• Fietsenstalling op meerdere locaties (600 plaatsen).	NMBS
• Afschaffing van de overweg op de L140 en bouw van een onderdoorgang.	INFRABEL/ NMBS
• Wegverbeteringen (zone Congo).	NMBS

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- aflevering van de nog benodigde vergunningen;
- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitvoeringsplanning Q2 2018 – Q4 2032, met volgend verloop:

2018: uitvoering van de nieuwe voorlopige passerelle zuidkant Ottignies

2019: heropstart van de werken per fase in Ottignies

12/2023: indienststelling van de 4 sporen tussen Ottignies en Y. LLN.

12/2026: indienststelling van de 4 sporen tussen Bakenbos en Ottignies.

12/2032: voltooiing fasering Ottignies

Met betrekking tot de NMBS-projecten:

Verbeteringswerken voorlopige passerelle (Q2 2018 – Q2 2019);

Parkings 'Droits de l'Homme', omgeving en verbindingen (Q1 2026 – Q4 2027);

Ruwbouw, afwerking en uitrusting van de hoofdpasserelle, in fasen (Q3 2023 – Q4 2024);

Afschaffing van de overweg en bouw van een voetgangerstunnel onder de sporen (gezamenlijke opdracht NMBS/INFRABEL) (Q1 2025 – Q2 2026);

Stationsgebouw en onmiddellijke omgeving (herinrichting van het voorplein) (Q1 2025 – Q2 2027);

Afwerking en uitrusting van de nieuwe perrons en toegangen tot de perrons, in fasen (Q2 2020 – Q4 2030);

- Ingebruikname van het tijdelijke perron N0 en het perron van spoor 1 in oktober 2022.

Stationsomgeving (Congo-zone; toegang, kiss-and-ride, fietsen enz.) (Q1 2029 – Q4 2030).

Zoals vermeld in de algemene planning van de GEN-fiche zal het station van Ottignies vanaf december 2023 geëxploiteerd worden met 4 sporen in de richting van Louvain-la-Neuve/Gembloux en vanaf december 2026 met 4 sporen in de richting van Brussel.

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS in het kader van het SMIP.

	<2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Ottignies																
PPI 23-32 M€ courant		0,77	0,48	2,10	4,14	1,71	6,42	17,68	13,07						1,09	47,47

Het project wordt gedeeltelijk gefinancierd door de klassieke dotatie (evenals door een klein bedrag aan eigen middelen en EU-fondsen). Om de uitzonderlijke prijsinflatie op te vangen, werd een bijkomend deel van de scope opgenomen via de klassieke dotatie (*parking Droits de l'Homme, een deel van het voorplein van het station en een deel van de perrons en uitrusting*). (*RB + Perron + Overkapping perron N7 – N13*).

Het gedeelte buiten het SMIP bedraagt voor dit project momenteel 107,0 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid tussen de werkplanning van Infrabel en NMBS en de risico's eigen aan iedere uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor;
- de risico's die afhangen van de definitieve goedkeuring van het Plan Communal d'Aménagement Révisionnel door de regering (voor de verwezenlijking van de parking Droits de l'Homme);
- het bekomen van de nog vereiste vergunningen;
- de risico's in verband met de verwerving van de benodigde terreinen voor de bouw van de parking en de herinrichting van het voorplein;
- de risico's in verband met de onderhandelingen met diverse partners over de herinrichting van het voorplein en de omgeving (*hoewel het NMBS-project ongeacht de werken die door derden gedragen worden, leefbaar blijft op functioneel en stedenbouwkundig vlak*).

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L161

Watermaal-Vertakking Louvain-La-Neuve

Update 11/04/2023

PROFONDSART



Overzicht



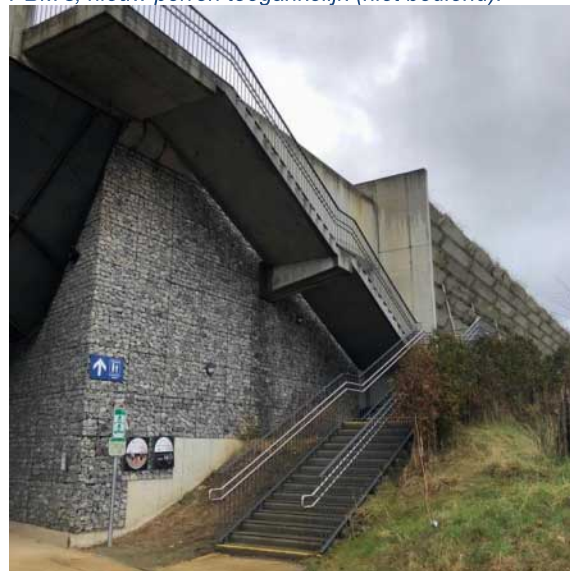
Parking in dienst.



Van links naar rechts: tijdelijk perron (spoor 2), twee sporen in dienst, tijdelijk perron (perron 1), perron voor nieuwe sporen met tijdelijke toegang voor PBM's, nieuw perron toegankelijk (niet bediend).



Toegangshelling naar het perron van spoor 2, bij de kruising met de Chemin de Bourgeois.



Noordoostelijke toegangstrap (spoor 2) bij de kruising met de Chemin de Bourgeois.

Aantal reizigers per week (2022): 1456

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van lijn 161 werden afgeleverd. De uitgevoerde werken in het station Profondsart omvatten:

- het verplaatsen van de halte naar het noorden met ongeveer 700 meter;
- de bouw van een parking met 80 plaatsen, die in dienst is;
- de realisatie van perrontoeegangen via trappen en hellingen;
- de bouw van tijdelijke hoge perrons en een passerelle over de sporen.

Er zal echter een aanvraag voor een wijzigingsvergunning moeten worden ingediend om aan de bestaande vergunning de aanpassingen toe te voegen die nodig zijn om de parking toegankelijk te maken voor PBM en die oorspronkelijk niet gepland waren.

Momenteel zijn alleen de twee oude sporen in dienst; in 2018 werd een loopweg aangelegd via hellingen en een loopweg die het platform kruist waar de nieuwe sporen moeten komen die momenteel nog niet zijn aangelegd. Er werd een zijperron gebouwd dat momenteel toegankelijk is, maar niet bediend wordt.

De geprogrammeerde projecten voor Profondsart om deze werken verder af te werken, betreffen:

- de plaatsing van nieuwe bovenleidingsportieken;
- de spoorwerken: nieuwe sporen leggen, bestaande sporen verplaatsen naar hun definitieve configuratie;
- de uitrusting van het nieuwe perron dat momenteel gebouwd wordt;
- de bouw van het definitieve centrale en de definitieve zijperrons, de toegangen tot het centrale perron en hun uitrusting;
- de toegankelijkheid van de perrons voor PBM.

Het totale project wordt gedeeltelijk gefinancierd met de klassieke dotatie voor de NMBS-componenten (*zie punt 4 hieronder*).

Volgens het richtschema wordt Profondsart in december 2026 op vier sporen gebracht.

2. Scope

• Spoorwerken en bovenleidingen.	INFRABEL
• Uitrusting van het nieuwe, bestaande perron.	NMBS
• Bouw van de nieuwe perrons en van de centrale trap (burgerlijke bouwkunde).	INFRABEL
• Uitrusting van de nieuwe perrons, afwerking en uitrusting van de nog te bouwen trappen.	NMBS
• Aanpassing van de toegangen om ze toegankelijk te maken voor PBM.	NMBS/INFRABEL

3. Verwachte timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- aflevering van de nog benodigde vergunningen;
- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Het werk aan de PBM-loopwegen naar de stations dateren van begin 2017.

Op het baanvak dat Profondsart omvat, is de plaatsing van de nieuwe bovenleidingsportieken afgerond..

Afwerking van het nieuwe perron (perron 4: burgerlijke bouwkunde + afwerking) in (Q3 2021 – Q4 2021);

Uitrusting van het bestaande GEN-perron (perron 1) en het nieuwe perron 4 (Q4 2023 – Q2 2024);

Afbraak van de tijdelijke toegangen, van het bestaande centrale perron en bouw van het nieuwe centrale perron en de toegangen ertoe (burgerlijke bouwkunde + afwerking) (Q2 2024 – Q2 2025);

Uitrusting van het nieuwe centrale perron (perron 2-3) en toegankelijkheid voor PBM (in fasen) (Q2 2024 – Q4 2026).

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Profondsart															
PPI 23-32 M€ courant	0,10	0,00	0,00	0,02	0,12	0,48									0,72

De werkelijke indexeringen voor 2019 en 2020 (hoger dan de referentie-index) en de kosten uit het verleden hebben geleid tot een aanzienlijke verlaging van het budget voor dit station om binnen het budget te blijven dat is toegewezen aan het Waalse GEN.

Het verminderde budget maakt het niet mogelijk om de volledige scope van het project voor het station uit te voeren. Het extra budget dat nodig is om het project te voltooien wordt geschat op 1,93 M€_{lopend}. Dit budget is voorzien in PPI 23-32 onder de klassieke dotatie.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor;
- de risico's die verband houden met het bekomen van de wijzigingsvergunning;
- een gebrek aan financiële middelen om de hele scope te realiseren.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L161

Watermaal-Vertakking Louvain-La-Neuve

Update 11/04/2023

RIXENSART



Aantal reizigers per week (2022): 9052

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van lijn 161 werden afgeleverd en de uitgevoerde werken in het station van Rixensart omvatten:

- de bouw van een gedeeltelijk overdekte parking op 1 niveau (113 plaatsen), boven de sporen, op de overdekte sleuf;
- de bouw van twee bovengrondse parkings (parking Cyclone met 145 plaatsen en parking Collin met 55 plaatsen), in dienst;
- de gedeeltelijke vernieuwing van de perrons (2 nieuwe perrons in dienst, over een deel van hun lengte);
- de inrichting van het oppervlak van de overdekte sleuf, van de omgeving, inclusief een busstation, een kiss-and-ride en de perrontoegangen (de trappen die naar de perrons leiden zijn momenteel in dienst);
- voorlopige PBM-toegangen tot de perrons.

De geprogrammeerde projecten in Rixensart om deze werken verder af te werken, betreffen:

- de plaatsing van nieuwe bovenleidingsportieken;
- een nieuwe overkapping met een multifunctionele hal op de overdekte sleuf, voor het reizigersonthaal en -diensten;
- de afwerking van de nieuwe perrons;
- de perrontoegangen (2 liften) en hun uitrusting;
- de evacuatiewegen in geval van nood aan het uiteinde van de perrons;
- de voltooiing van de spoorwerken.

Buiten SMIP (uitbreiding scope):

- De aanpassingen van het voorontwerp van de onthaalinfrastructuur naar aanleiding van de weigering van de vergunning (zie hierna).

De typologie en de afmetingen van de luifel en het gebouw werden herzien om rekening te houden met nieuwe behoeften en nieuwe strategieën (*nieuw bouwconcept*). Voor dit nieuwe project werd in juni 2020 een aanvraag voor een wijzigingsvergunning ingediend. Aangezien deze vergunning werd geweigerd, moest een nieuwe vergunningsaanvraag worden ingediend, waarin de door de bevoegde overheden aanbevolen aanpassingen werden opgenomen. Deze nieuwe vergunningsaanvraag kreeg een gunstig advies in april 2022.

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 161. Het S-aanbod zal zo aanzienlijk verbeterd kunnen worden. Bovendien zullen ze het station toegankelijker maken voor alle reizigers, zowel voor PBM als voor niet-PBM, de onthaalinfrastructuur optimaliseren om vlotter van het ene op het andere vervoermiddel over te stappen (auto-trein) en de exploitatiekosten terugdringen.

2. Scope en benadering

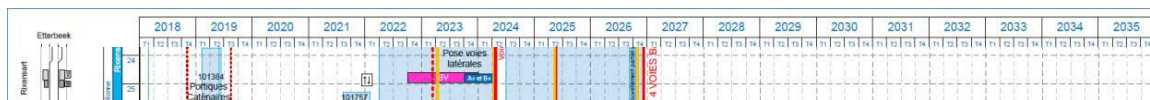
De werken omvatten:

<ul style="list-style-type: none"> Bouw van een multifunctionele hal voor het onthaal en de reizigersdiensten en een luifel bovenop de plaat van de overdekte sleuf. 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Aanpassingen aan het voorontwerp van de onthaalinfrastructuur met het oog op het bekomen van de vergunning (buiten SMIP). 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Uitrusting van de bestaande perrons en toegang voor PBM (liften). 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> Afwerking van de perrons (burgerlijke bouwkunde). 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> Plaatsing van de bovenleidingsportieken en voltooiing van de spoorwerken (in fasen). 	INFRABEL
<ul style="list-style-type: none"> Creëren van een evacuatieweg in geval van nood aan noordelijk uiteinde van de perrons. 	Infrabel/ NMBS

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht;
- aflevering van de wijzigingsvergunning.



Uitvoeringsplanning Q4 2018 – Q4 2026 (indienststelling perrons 1 en 4 voor Pasen 2024; indienstname perrons 2 en 3 voor december 2026):

- *Plaatsing van de bovenleidingsportieken (Q4 2018 – Q3 2019);*
- *Meubilair, signaletica op de perrons (gedeeltelijke uitrusting) en inbedrijfstelling van de liften (Q4 2020 – Q1 2022);*
- *Bouw van een multifunctionele hal voor het reizigersonthaal en -diensten en een luifel over de plaat van de overdekte sleuf; perronuitrusting (overige) (Q4 2022 – Q4 2023);*

- *Voltooiing van perronwerken en aanleg van de sporen (in fasen) (Q2 2022 – Q4 2026);*
- *Uitrusting van de gebouwde perrons (meubilair; voltooiing van uitrusting); evacuatiweg in geval van nood aan noordelijke uiteinde van de perrons (afwerking) (Q3 2023 – Q4 2024).*

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
Rixensart															
PPI 23-32 M€ courant		0,03	0,40	0,54	0,51	0,82	0,09								2,39

De uitbreiding van de scope die overeenstemt met de aanpassingen aan het voorontwerp van de onthaalinfrastructuur wordt nu buiten SMIP voorzien maar in PPI 23-32, voor een budget van 0,41 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L161

Watermaal-Vertakking Louvain-La-Neuve

Update 11/04/2023

GENVAL



Aantal reizigers per week (2022): 8543

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van lijn 161 werden afgeleverd. De uitgevoerde werken in het station Genval omvatten:

- een parkeergebouw met een capaciteit van 540 plaatsen, met 4 verdiepingen met 2 verdiepingen voor het deel boven de sporen, in dienst;
- de bouw van een zijperron en een half centraal perron die nog niet in dienst zijn.

De geprogrammeerde projecten in Genval om deze werken verder af te werken, betreffen:

- de uitrusting (schuilhuisjes, banken, signaletica, verlichting enz.) en de PBM-toegangen tot de gebouwde perrons (liften);
- de plaatsing van twee nieuwe sporen ter hoogte van de gebouwde perrons en de afbraak van de oude perrons;
- de bouw van het ontbrekende halve perron en het ontbrekende zijperron;
- de voltooiing van de spoorwerken, in fasen;
- de afwerking en uitrusting (schuilhuisjes, banken, signaletica, verlichting enz.) van de nieuwe perrons, de toegangen voor PBM's en niet-PBM's (trappen, liften) in fasen;
- de restauratie van de luifel van het reizigersgebouw;
- de capaciteitsuitbreiding van de fietsparkings en beveiliging;
- de PBM-loopwegen in de stationsomgeving.

Al deze werken dragen bij tot de verhoging van de spoorcapaciteit op lijn 161. Het S-aanbod zal zo aanzienlijk verbeterd kunnen worden. Bovendien zullen ze het station toegankelijker maken voor alle reizigers, zowel voor PBM als voor niet-PBM, de onthaalinfrastructuur optimaliseren om vlotter van het ene op het andere vervoermiddel over te stappen (auto-trein) en de exploitatiekosten terugdringen.

2. Scope en benadering

De werken omvatten:

<ul style="list-style-type: none"> • Uitrusting van de bestaande perrons en toegang voor PBM (liften). 	NMBS
<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing van twee nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en de sloop van de oude perrons. 	INFRABEL

• De bouw van het ontbrekende halve centrale perron en van het ontbrekende zijperron.	INFRABEL
• Voltooiing van de spoorwerken (in fasen).	INFRABEL
• Afwerking, uitrusting en toegang tot de nieuw gebouwde perrons (in fasen).	NMBS
• Restauratie van de luifel van het reizigersgebouw.	NMBS
• Capaciteitsuitbreiding van de fietsparkings en beveiliging.	NMBS
• PBM-loopwegen in de stationsomgeving.	NMBS

3. Timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Uitvoeringsplanning Q4 2019 – Q4 2026, als volgt verdeeld:

Uitrusting van de gebouwde perrons (perrons 3 en 4) en

- *Indienststelling van het nieuwe zijperron west (perron 4) Q2 2020;*
- *Indienststelling van het halve centrale perron (perron 3) Q2 2021;*

PBM-toegangen (liften), uitbreiding van de fietsparking op de esplanade en beveiliging (Q3 2020 – Q4 2023);

Plaatsing van twee nieuwe sporen ter hoogte van de aangelegde perrons en de sloop van de oude perrons (Q4 2019 – Q2 2021);

Bouw van het ontbrekende halve centrale perron en van het ontbrekende zijperron (Q2 2021 – Q3 2022);

Afwerking en uitrusting van zijperron 1, restauratie van de luifel van het reizigersgebouw, afwerking en voorlopige uitrusting van het halve centrale perron (1e fase) (Q4 2020 – Q1 2023);

- *Indienststelling van het nieuwe zijperron oost (perron 1) Q2 2024;*
- *Indienststelling van de 4 sporen Q4 2026;*

Afwerking van de spoorwerken (in fasen) (Q2 2021 – Q4 2026);

Afwerking (2e fase) en definitieve inrichting van het centrale perron 2-3 en omgeving (Q3 2024 – Q4 2024).

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
GenvaI															
PPI 23-32 M€ courant		0,01	0,36	0,52	1,11	0,65	0,13								2,79

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor.

Fiche Waals Gewest:

RER-GEN L161

Watermaal-Vertakking Louvain-La-Neuve

Update 11/04/2023

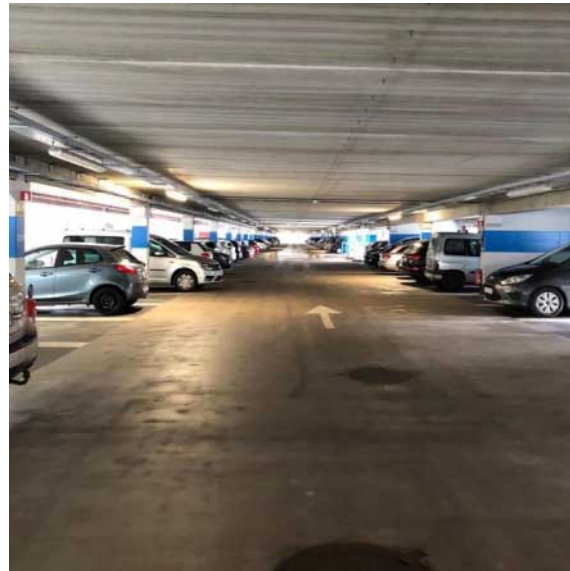
TERHULPEN



Overzicht



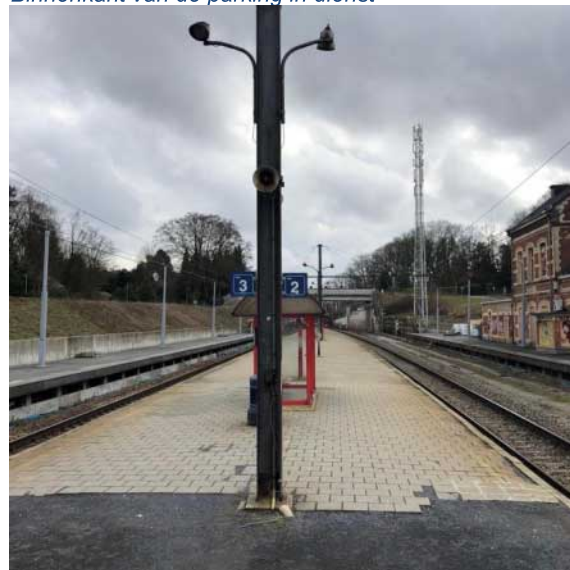
Gevel van de parking in aanbouw



Binnenkant van de parking in dienst



Luifel over nieuw perron en voorlopig perron

van links naar rechts: nieuw perron (4), af te breken
centraal perron (sporen 2-3), nieuw perron (1)

Aantal reizigers per week (2022): 8216

1. Doelstellingen

Deze fiche heeft betrekking op de voltooiing van de programma's die aan het begin van de jaren 2000 werden aangevat:

- de spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat;
- het op 4 sporen brengen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;
- het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking van Louvain-la-Neuve;
- het op 4 sporen brengen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

De benodigde vergunningen voor het op 4 sporen brengen van de lijn 161 werden afgeleverd. Op de site van Terhulpen is een vergunning verleend voor de toegangen tot de perrons via de onderdoorgang (liften). De vergunning werd afgeleverd in maart 2019. De uitgevoerde werken in het station van Terhulpen omvatten de volgende constructies:

- een parking met verdiepingen met 386 plaatsen, die in dienst is;
- twee zijperrons, de perrons van de sporen 1 en 4 werden gebouwd, maar zijn niet in dienst. Deze werden gedeeltelijk uitgerust. De palen (zonder uitrusting en armaturen), schuilhuisjes en luifels zijn geïnstalleerd.

In Q2 2023 zal er een aanvraag voor een wijzigingsvergunning ingediend worden. Die heeft tot doel de lengte van bepaalde perronluifels aan te passen (*centraal perron + zijperron 1*).

Momenteel zijn alleen de twee oude sporen in dienst.

De geprogrammeerde projecten voor Terhulpen om deze werken verder te voltooien, betreffen:

- de voltooiing van de werken aan de gevel van de parking;
- de afbraak van het centrale perron dat momenteel in dienst is (sporen 2-3) voor de aanleg van het 3e en 4e spoor;
- de plaatsing van bovenleidingsportieken van het GEN-type (*de spoorwerken zijn nog niet aangevat*);
- het creëren van toegangen vanaf de perrons naar de onderdoorgang (liften);
- de omgeving.

Buiten SMIP (uitbreiding scope):

- een beveiligde fietsenstalling met 96 plaatsen (in fasen).

Volgens het richtschema wordt Terhulpen in december 2026 op vier sporen gebracht.

2. Scope en benadering

• Spoorwerken en bovenleidingen.	INFRABEL
• Resterende uitrusting van de nieuw gebouwde perrons.	NMBS

• Creëren van de perrontoegangen (liften): ruwbouw.	INFRABEL
• Creëren van de perrontoegangen (liften): uitrusting en afwerking.	NMBS
• Sloop van het huidige centrale perron en bouw van het nieuwe perron.	INFRABEL/ NMBS
• Uitrusting van het nieuwe centrale perron en omgeving.	NMBS
• Beveiligde fietsenstalling met 96 plaatsen (<i>buiten SMIP</i>).	NMBS

3. Verwachte timing

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing. Bij de opstelling werd uitgegaan van de volgende hypothesen:

- toekenning van de buitendienststellingen door Infrabel;
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.



Werken beëindigd tussen 2018 en 2022:

- Afwerking van de gevels van de parking van Terhulpen;
- Uitrusting van perrontoegangen (toegang tot de perrons vanuit de onderdoorgang): studies gestart; bouwvergunning aangevraagd in Q3 2018 – Start van de werken: Q4 2020; Indienststelling van de liften: *oktober 2022*.

Spoorwerken: *start Q2-2022 – einde Q4-2026*.

Perronwerken:

- zijperrons: Resterende uitrusting van de gebouwde zijperrons (*Q4-2022 – Q2 2024*):
 - Indienststelling van het nieuwe zijperron oost: *Q2 2023*;
 - Indienststelling van het nieuwe zijperron west: *Q2 2024*;
- Sloop van het centrale perron en bouw van het nieuwe perron (afwerking) (*Q2 2024 – Q2 2025*);
- Uitrusting van het centrale perron en volledige ingebruikname van het station (*Q2 2025 – Q4 2026*).

4. Budget

De onderstaande budgetten hebben enkel betrekking op de delen ten laste van NMBS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
La Hulpe															
PPI 23-32 M€ courant	0,51	0,37	0,15	0,56	0,20	0,36	0,12	0,02	0,85						3,15

De uitbreiding van de scope die betrekking heeft op de beveiligde fietsenstalling van 96 plaatsen wordt voorzien buiten het SMIP voor een budget van 0,39 M€_{lopend}.

Het Infrabel-gedeelte van de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van de werken, werd opgenomen in de ramingen van de kostprijs van het volledige betrokken baanvak. Door de systematische toepassing van de aanpak die wordt gehanteerd bij de uitvoering van zogenoemde 'lineaire' werven, in casu het gedeelte dat betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde van de spoor- en perronwerken, is het onmogelijk om hieruit een precieze raming voor een of ander subgedeelte uit af te leiden.

De planning van de verschillende fasen van de werken werd opgesteld in overleg tussen Infrabel en NMBS.

5. Risico's

De risico's zijn:

- de onderlinge afhankelijkheid van de werkplanning van Infrabel en NMBS;
- de risico's die eigen zijn aan elke uitvoeringsplanning;
- de risico's die verband houden met de toekenning van de buitendienststellingen van het spoor.

Bijlage 3 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

BIJLAGE 2 bij de GEN-fiche (NMBS + INFRABEL geconsolideerd)

	In M€ cour.													Totaal I6-33						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		
A = 1 + 2 + 3 + 4	6,60	6,60	0,00	0,00	53,47	35,12	58,77	90,56	116,72	33,35	60,45	29,48	24,45	21,34	16,18	4,90	3,38	3,08	554,36	
1					0,47	3,70	3,54	14,88	22,40	4,41	6,40	4,43	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58	75,46	
2				0,11	8,43	8,73	8,02	1,34	0,52	22,39	51,00	23,90	20,99	17,73	10,80	0,96	1,66	1,50	178,07	
3					33,14	10,80	23,82	37,19	77,29	1,22	2,85	1,16	1,64	1,43	1,37				191,93	
4					11,44	11,89	23,39	37,15	16,50	5,32	0,20								105,89	
B = C + D	54,09	29,30	56,55	57,01	15,90	8,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	221,61	
C = 5 + 7 + 9 + 11	54,09	29,30	37,29	13,51	7,12	9,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,68	
D = 6 + 8 + 10 + 12	0,00	0,00	19,27	43,50	8,79	-0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,93	
5 + 6	1,86	3,83	9,47	1,24	0,30	-0,11													16,59	
5	1,86	3,83	8,63	1,09	0,00	0,36													15,76	
6			0,84	0,15	0,30	-0,47													0,83	
7 + 8	1,50	7,04	9,76	5,16	0,08	2,75	0,00												26,27	
7	1,50	7,04	3,33	0,60	0,40	2,75	0,00												15,61	
8			6,42	4,56	-0,32	0,00													10,66	
9 + 10	11,35	2,53	10,83	29,96	5,67	0,52													60,87	
9	11,35	2,53	7,52	25,61	4,89	0,22													38,22	
10			3,32	4,35	0,79	0,30													22,64	
11 + 12	39,38	15,90	26,50	20,64	9,85	5,61	0,00												117,88	
11	39,38	15,90	22,01	7,46	5,93	5,98	0,00												96,66	
12			4,48	13,18	3,92	-0,37													21,21	
E	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
F	0,00	0,00	0,00	0,00	28,15	72,37	89,93	60,27	22,40	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	289,12	
G = 15 + 16 + 17 + 18	-0,38	1,59	-1,51	0,12	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,09	
15																			-0,08	
16	-0,44	0,03	0,00																-0,42	
17			0,01																0,01	
18	0,07	1,64	-1,51	0,12	0,07														0,39	
H = 19 + 20 + 21 + 22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,14	
19									10,14										10,14	
20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,85	45,63	34,18	9,30	7,21	2,62	0,70	0,01	0,00	196,49	
21										90,64	44,23	33,10	8,24	6,49	1,97	0,60	0,01		185,27	
22										6,20	1,40	1,08	1,06	0,72	0,65	0,10	0,00		11,21	
I = 23 + 24 + 25 + 26	53,71	30,89	55,04	57,13	97,60	116,26	149,70	150,83	149,36	146,20	106,08	63,66	33,75	26,54	18,80	5,00	3,39	3,08	1.268,51	
J = A + B + E + F + G + H + I																				
GEN werken																				
Vlaamse prioriteiten - SMIP (excl GEN)(*)			14,75	42,15	70,73	46,95	32,08	34,39	31,50	43,79	42,78	12,13								371,25
Waalse prioriteiten - SMIP (excl GEN)			7,76	12,38	15,18	12,54	7,68	10,36	0,93	0,51	1,43									68,77
Prioriteiten Brussel - SMIP (excl GEN)			0,10	0,24	0,03	0,10	0,32	1,41	7,60	2,25	1,17	1,83	2,08	0,15	1,83					19,12
K = 27 + 28 + 29	0,00	0,00	22,61	54,77	85,94	59,59	40,08	46,16	40,04	46,55	45,39	13,95	2,08	0,15	1,83	0,00	0,00	0,00	0,00	459,14
L = 1 + 6 + 27			15,59	42,30	71,51	50,18	35,61	49,27	53,90	48,21	49,19	16,55	1,82	2,18	4,00	3,94	1,73	1,58		447,54
M = 3 + 10 + 28			15,28	37,98	53,20	23,56	31,50	47,55	78,23	1,73	4,28	1,16	1,64	1,43	1,37					298,92
N = 2 + 4 + 8 + 12 + 29			11,01	18,09	23,49	20,35	31,74	39,90	24,63	29,96	52,37	25,73	23,07	17,88	12,64	0,96	1,66	1,50		334,96
O = L + M + N	0,00	0,00	41,87	98,38	148,21	94,09	98,85	136,72	156,75	79,90	105,84	43,43	26,53	21,49	18,01	4,90	3,38	3,08		1.081,43

(*) Zonder bijkomende Vlaamse financiering

Bijlage 4 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

Methodologie inzake toezicht en reporting betreffende de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten

A. Algemene beschrijving

Deze bijlage beschrijft op welke manier het toezicht en de reporting zal gebeuren betreffende de uitvoering van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, zijnde de prioritaire spoorwegprojecten waarvoor de gewesten, elk wat hen betreft, in bijkomende financiering kunnen voorzien.

De modaliteiten inzake het toezicht en de reporting zullen geïntegreerd worden in de bestaande methodologie die bestaat op niveau van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer (FODMV), zoals hieronder beschreven.

De FODMV neemt de coördinatie voor haar rekening voor elk aspect binnen de opvolging van deze gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten.

B. Gedetailleerde beschrijving

Voor wat betreft de investeringen van Infrabel en de NMBS dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de afgebakende projecten en de continue dossiers. Een project is per definitie afgebakend in tijd, scope, middelen en resultaat.

Sommige investeringen kenmerken zich echter door een inherent continu karakter en zijn bijgevolg moeilijk af te bakenen, zoals bijvoorbeeld investeringen in capaciteitsbehoud,...

Andere programma's omvatten meerdere afgebakende werkzaamheden, die echter te beperkt zijn om als apart project beschouwd te worden.

Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen afgebakende projecten die een specifiek project beschrijven en continue dossiers die een aantal niet-afgebakende werken en/of kleinere afgebakende werken groeperen.

Binnen de afgebakende projecten maakt de FOD MV een onderscheid op basis van het belang van de opvolging ervan, die bepaald wordt aan de hand van de omvang van het project en de geassocieerde opportuniteiten (i.e. beleidsprioriteiten) en risico's. De rangschikking van de projecten volgens toenemend belang van opvolging en de resulterende indeling ervan in Type 1-projecten en Type 2-projecten gebeurt door middel van een multi-criteria analyse (MCA).

Jaarlijks selecteert de FOD MV, op basis van de uitvoering van deze MCA, een lijst van Type 1-projecten waarvoor zij op trimestriële basis (Q1, Q2, Q3 en Q4) een rapportering verwacht.

De FOD MV bezorgt Infrabel deze lijst van Type 1-projecten ten laatste op 31 december voorafgaand aan het betrokken rapporteringsjaar weliswaar op voorwaarde dat het investeringsprogramma voor dat jaar en alle andere gegevens nodig voor de uitvoering van deze MCA tijdig voorhanden zijn.

Indien de gegevens niet tijdig voorhanden zijn, zullen de FOD MV en Infrabel en/of de NMBS de nodige afspraken maken zodoende tegen ten laatste 1 maart van het betrokken rapporteringsjaar te komen tot een lijst die in dat rapporteringsjaar zal worden gebruikt.

De Type 2-projecten - m.a.w. de afgebakende projecten die in het desbetreffende rapporteringsjaar niet als Type 1-project werden aanzien - en de continue dossiers dienen op jaarlijkse basis (Q4) gerapporteerd te worden.

Elk dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning, risicobeheer en voortgang. De vorm en inhoud van deze dossiers is overeengekomen tussen de FOD MV en Infrabel en tussen de FOD MV en de NMBS, en deze omvat telkens een cijfermatig gedeelte en een tekstueel gedeelte. In gemeenschappelijk akkoord tussen de FOD MV en Infrabel of de NMBS kan de methodologie voor de monitoring van de investeringen steeds bijgestuurd worden.

In eerste instantie bezorgen Infrabel en de NMBS de rapportering aan de FOD MV conform de volgende timing : 15 juni (Q1), 15 oktober (Q2), 31 december (Q3) en 15 april (Q4). Infrabel en NMBS zullen alles in het werk stellen om een eventuele versnelling van de aanlevering van deze rapportering te bewerkstelligen. Trimestrieel wordt eveneens een opvolgingsvergadering tussen de FOD MV en Infrabel enerzijds en tussen de FOD MV en de NMBS anderzijds ingepland. Tijdens dit overleg worden een aantal projecten of dossiers, geselecteerd door de FOD MV, in meer detail besproken en toegelicht in het bijzijn van de PMO en de desbetreffende projectverantwoordelijken van Infrabel en/of de NMBS.

De FOD MV rapporteert op zijn beurt vier keer per jaar aan de Minister over de door Infrabel en de NMBS aangeleverde dossiers. Drie keer per jaar betreft het een rapportering enkel over de Type 1-projecten, één keer per jaar betreft het een volledige rapportering, dus zowel over de Type 1-projecten als over de Type 2-projecten en continue dossiers.

De controle betreffende de uitvoering van de prioritaire spoorwegprojecten (1), zijnde de spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, waarvan de realisatie mogelijk gemaakt wordt dankzij het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031, én het GEN-project (2), is geïntegreerd in de bestaande en hierboven beschreven opvolgingsmethodologie van de FOD MV.

De prioritaire spoorwegprojecten die, in overeenstemming met de afspraken binnen de huidige opvolgingsmethodologie, te beperkt zijn om als afgebakende projecten beschouwd te worden zullen als continue dossiers opgevolgd worden. In samenspraak tussen Infrabel of de NMBS, de FOD MV en - in geval van een gewestelijk prioritair spoorwegproject - het betrokken gewest kunnen bepaalde continue dossiers gebundeld worden in één continu dossier.

De rapportering van het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 behandelt in alle detail zowel tekstueel als cijfermatig de stand van zaken van alle projecten, inclusief de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, ongeacht of deze in een studie dan wel uitvoeringsfase zitten. De bijkomende federale financiering en de eventuele bijkomende gewestelijke financiering worden als aparte financieringsbronnen opgenomen in alle investeringsdossiers.

Het gewest dat bijdraagt via een bijkomende financiering zal - via de FOD MV - de rapportering met betrekking tot de besteding van de bijkomende financiering door het betrokken gewest van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten ontvangen wanneer het gewest daarom verzoekt.

Specifiek voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten wordt een deelvergadering toegevoegd aan de opvolgingsvergaderingen tussen de FOD MV en Infrabel en/of de NMBS, waarvoor het betrokken gewest uitgenodigd wordt. In onderling overleg selecteren het betrokken gewest en de FOD MV een deel van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten voor dit deel van de opvolgingsvergaderingen, met de intentie dat elk gewestelijk prioritaair spoorwegproject minstens één keer per jaar aan bod komt tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Voor de andere prioritaire spoorwegprojecten en GEN-projecten is het de intentie om deze minstens één keer aan bod te laten komen tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Na de beëindiging¹ van elk investeringsproject zullen de NMBS en/of Infrabel een ex-post evaluatie uitvoeren teneinde na te gaan of de beoogde doelstellingen bereikt werden (en desgevallend waarom niet), of de budgettaire en tijdsplanning werden nageleefd (en desgevallend waarom niet) en welke de mogelijke lessons learned zijn. Deze evaluaties worden ten laatste bij de eerste Q-versie na beëindiging overgemaakt aan de FOD MV en aan het betrokken gewest ingeval van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject en kunnen besproken worden tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Tenslotte is de FOD MV gemachtigd om, met inachtneming van de veiligheidsregels, op de terreinen van Infrabel en de NMBS alle bijkomende verificaties en controles uit te voeren die zij redelijkerwijs nodig en/of nuttig acht om de uitvoering van de investeringen te kunnen monitoren. Dit kan gebeuren door het opvragen van bijkomende documenten en informatie, het uitvoeren van uitgavencontroles (eventueel uitgevoerd door een extern bureau) en terreinbezoeken, het organiseren van vergaderingen met de PMO's, de projectleiders en de leidende ambtenaren,...

¹ Onder beëindiging van een project wordt de technische beëindiging op het terrein bedoeld. Na oplevering van de ex-postevaluatie, worden deze projecten beschouwd als "end of life"-projecten en worden eventuele laattijdige facturen in de daaropvolgende Q-versies opgenomen onder beperkte vorm, nl. minstens het jaarbudget, de amendering van het jaarbudget en de jaaruitgaven, met verdeling over financieringsbronnen en kostensoorten EN met verantwoording bij de uitgaven.