

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2024/007004]

24 APRIL 2024. — Bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest

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

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

Gelet op het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ;

Overwegende dat er significante wijzigingen zijn tussen de initiële en de nieuwe budgettaire schattingen en tussen de initiële en de nieuwe plannings opgesteld in het kader van de actualisatie opgesteld door Infrabel en de NMBS voor de projecten van de strategische meerjaren-investeringsplannen 2018-2031, waaronder verschillende strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ;

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 ;

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

Artikel 1. De bijlage 1 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, namelijk de gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, en hun federale budgetten, voorzien in het strategisch meerjareninvesteringsplan, wordt vervangen door de bijlage 1 bij dit akkoord.

Art. 2. De verschillende fiches, hernomen als bijlage 2 bij hetzelfde uitvoerend samenwerkingsakkoord worden vervangen door de fiches hernomen als bijlage 2 bij dit akkoord.

Art. 3. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Opgemaakt te Brussel, in twee 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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2024/007004]

24 AVRIL 2024. — Accord de coopération d'exécution complémentaire entre l'État fédéral et la Région flamande adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral et la Région flamande relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande

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

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

Vu l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral et la Région flamande relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande ;

Considérant qu'il y a des écarts significatifs entre les estimations budgétaires initiales et nouvelles et entre les plannings 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 différents projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande ;

Considérant que l'article 10, § 4 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État 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'État 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 ;

ci-après appelés les parties contractantes,

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

Article 1^{er}. L'annexe 1^{re} de l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral et la Région flamande relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande, à savoir la liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande, et leurs budgets fédéraux, prévus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement, est remplacée par l'annexe 1^{re} du présent accord.

Art. 2. Les différentes fiches reprises en annexe 2 du même accord de coopération d'exécution sont remplacées par les fiches reprises en annexe 2 du présent accord.

Art. 3. Le présent accord lie les parties le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Fait à Bruxelles, en deux 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

Bijlagen :

- Bijlage 1 : Gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ;
 - Bijlage 2 : Projectfiches.
-

Annexes :

- Annexe 1^{re}: Liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande ;
 - Annexe 2 : Fiches de projet.
-

Annexe 1.3 l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'Etat fédéral et la Région flamande adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande

N°	Projet	Contribution Totale	Partie Infrabel	Partie SNCB	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
																		MIO Euro	
10	L50A - Bruxelles - Ostende: construction d'une 3ème et 4ème voie entre Gand et Bruges - travaux gares	CONTRIBUTION FEDERALE	87,30	87,30	4,38	22,84	41,55	18,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	18,62	18,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	Adaptation des corridors de fret aux normes européennes	CONTRIBUTION FEDERALE	2,18	2,18	0,01	0,73	0,11	0,02	1,20	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	15,14	15,14	0,24	0,81	1,55	0,44	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14	Focus sur le client en dehors de la combinabilité : gares de la L50A	CONTRIBUTION FEDERALE	2,74	2,74	0,02	0,22	1,37	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	1,85	1,85	0,62	-0,27	0,91	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		CONTRIBUTION FEDERALE	0,58	0,58	0,21	0,08	0,28	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15	Focus sur le client en dehors de la combinabilité : autres gares	CONTRIBUTION FEDERALE	4,15	4,15	0,00	0,50	0,18	2,62	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	3,45	3,45	0,01	0,28	1,57	1,42	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		CONTRIBUTION FEDERALE	28,56	22,96	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
15.1	Quais de Grammont	CONTRIBUTION FEDERALE	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
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	12,93	12,93	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
15.2	Plateformes élvatrices	CONTRIBUTION FEDERALE	1,81	1,81	0,00	0,00	0,00	1,07	1,81	2,12	2,44	3,15	1,64	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	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
15.3	Quais de Dundermonde	CONTRIBUTION FEDERALE	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
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	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
15.4	Quais de Dundermonde	CONTRIBUTION FEDERALE	0,86	0,86	0,72	-0,11	0,26	1,13	2,21	0,96	1,40	0,85	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	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
15.5	Quais de Dundermonde	CONTRIBUTION FEDERALE	1,74	1,74	0,01	0,68	1,01	0,01	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	0,60	0,60	0,00	0,00	0,29	1,09	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		CONTRIBUTION FEDERALE	0,67	0,67	0,66	0,01	0,04	-0,03	-0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15.13	Liederde - travaux SNCB (travaux terminés)	CONTRIBUTION FEDERALE	149,80	129,06	6,55	27,60	49,62	28,76	8,64	3,58	4,17	9,20	7,68	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	129,06	129,06	4,39	24,30	43,45	21,24	7,05	3,58	4,17	9,20	7,68	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	A FINANCER	CONTRIBUTION FEDERALE	2073	2073	2,16	3,30	6,17	7,52	1,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		A FINANCER	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
		CONTRIBUTION FEDERALE	129,06	129,06	2,16	3,30	6,17	7,52	1,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Solde à financer Dundermonde pas dans le 94 initial

Activation réserve FL

Annexe 2 à l'accord de coopération d'exécution complémentaire du 24 avril 2024 entre l'État fédéral et la Région flamande adaptant l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral et la Région flamande relatif à la fixation et au financement des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande

FICHES PROJET

INFRABEL
Right On Track

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

Priorités flamandes : Fiche 10 – Version 2



Fiche 10 – Version 2

Version	Date	Explication
1	05/10/18	Version originale
2	31/03/22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des points suivants : scope, timing, budget et risques, conformément à la révision bisannuelle du Plan stratégique pluriannuel d'investissement réalisée par les services opérationnels en 2020 (lettre de confort du Ministre de tutelle du 31/08/2021)

1. Objectifs et justification

Sur le tronçon de la L50A entre Gand et Bruges, deux flux de trafic importants convergent : d'une part, le trafic marchandises qui va du Port de Zeebrugge via Bruges et Gand-Sint-Pieters vers Merelbeke et, d'autre part, le trafic voyageurs de l'axe Ostende – Bruges – Gand-Sint-Pieters – Bruxelles. Les jours de pointe, plus de 300 trains circulent quotidiennement entre les gares de Gand-Sint-Pieters et Bruges.

Afin de répondre à la croissance du transport voyageurs et marchandises, une extension de capacité s'avère nécessaire sur l'actuelle L50A, entre Gand et Bruges.

2. Scope et approche

2.1 Scope initial

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

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

2.2 Scope actualisé

- L'aménagement d'une 3^e et d'une 4^e voie entre Gand et Bruges est en cours
- Ponts ferroviaires sur le Ringvaart et le R4 (réalisés)
- Une bifurcation à niveaux séparés à hauteur du Snepbrug sur la Lys (réalisée)
- Suppression de 11 passages à niveau, à remplacer par des passages supérieurs ou inférieurs et/ou des voiries longitudinales qui viendront se greffer sur des passages existants (réalisé, y compris le passage à niveau 23 à Hansbeke)



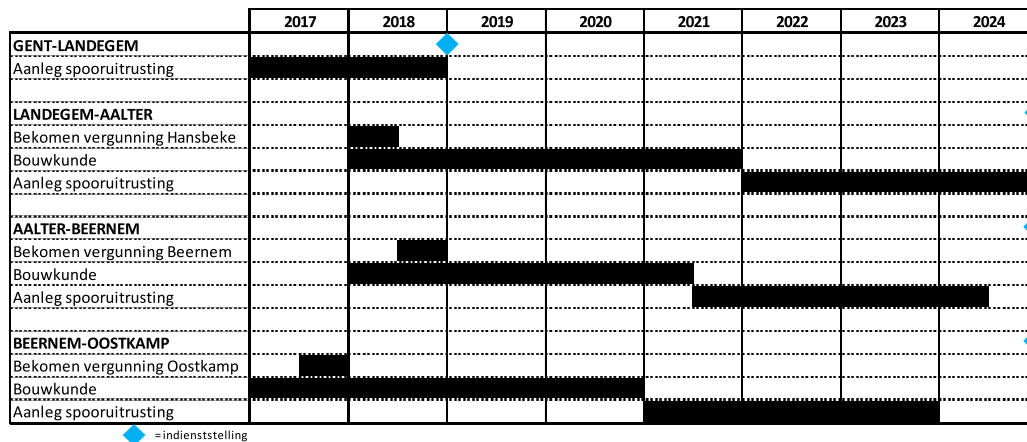
3. Timing

3.1 Timing initial

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

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

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



3.2 Timing actualisé

La date de fin prévue des travaux du dossier programme Q4.2021, à partir de laquelle la mise à quatre voies complète de la L50A entre Gand et Bruges pourra être mise en service opérationnel, est le 30 juin 2030.

Un milestone intermédiaire concerne la fin des travaux pour les 3^e et 4^e voies. Celle-ci est désormais planifiée pour la fin 2026.

4. Budget

4.1 Budget initial

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

Le solde à financer est la part du coût total du projet pour laquelle aucun financement n'est encore fixé. Pour la pleine réalisation du projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités ou des tiers, comme décrit à l'article 3 des conditions générales.

4.2 Exécution

En mio € _{courant}	Sources de financement	Actuals					TOTAL
		2017	2018	2019	2020	2021	
Infrabel	PSPI – Contribution fédérale	0,00	4,38	22,84	41,53	18,55	87,30
	PPI	27,95	5,46	3,13	-1,95	10,22	44,82
	Subsides européens	0,00	0,00	0,00	4,76	12,50	17,26
SNCB	Voir fiche 14.						
TOTAL		27,95	9,84	25,97	44,34	41,28	149,38

Fin 2021, le montant de la contribution fédérale prévue dans l'Accord de coopération était entièrement utilisé pour ce projet. Cette fiche de projet est dès lors clôturée dans le cadre du PSPI.



5. Risques

5.1 Risques initiaux

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

5.2 Risques actualisés

Le passage à niveau 23 de Hansbeke a été supprimé à l'automne 2020 et la rocade a été mise en service. Le risque susmentionné est levé.

INFRABEL
Right On Track

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

Priorités flamandes : Fiche 11 – Version 3



Fiche 11 – Version 3

Version	Date	Explication
1	05/10/18	Version originale
2	30/05/22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des points suivants : scope, timing, budget et risques, conformément à la révision bisannuelle du Plan stratégique pluriannuel d'investissement réalisée par les services opérationnels en 2020 (reforecast 2021, confirmé par la lettre de confort du Ministre de tutelle en date du 31/08/2021)
3	20/12/22	Version consécutive au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

2. Scope et approche

2.1 Scope initial

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

Aucun aperçu des emplacements possibles pour la construction de voies d'évitement ne figurait encore dans le scope initial. En effet, ceux-ci allaient dépendre d'une analyse du réseau ferroviaire et d'une actualisation des besoins des entreprises ferroviaires par Infrabel. Cette étude de faisabilité figurait également dans le scope initial.

2.2 Scope actualisé – vision reforecast 2021

L'étude de faisabilité s'est achevée fin juin 2019. Trois lieux sont ressortis de cette étude : les voies d'évitement de Dendermonde, Lokeren et Testelt. Seuls les deux premiers sites seront développés dans le cadre du PSPI. Plusieurs variantes sont à l'étude pour ces emplacements. Les avant-projets et les demandes de permis d'environnement devront ensuite être élaborés pour permettre le lancement proprement dit des travaux par la suite.

2.3 Scope actualisé – vision reforecast 2022

Les études de suivi et l'estimation plus récente établie montrent que seules les voies d'évitement de Dendermonde peuvent être aménagées dans l'enveloppe disponible.

La voie d'évitement de 740 m à Lokeren sera réalisée en tant que projet alternatif au projet Oude Landen (cf. question de permis).

3. Timing

3.1 Timing initial

Le planning proposé repose sur les conditions spécifiques suivantes :

- le lancement du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1^{er} janvier 2018 ;
- l'absence de contraintes budgétaires (voir point 4).

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

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

3.2 Timing actualisé – vision reforecast 2021

Le dossier programme Q2.2021 concerné ne comporte pas de milestones, car il s'agit d'un dossier programme du type « continu ». Toutefois, pour favoriser l'uniformité entre les fiches de projet, les jalons ci-dessous ont été établis. Les milestones déjà réalisés au 30/06/2021 sont indiqués en gras.

PLANNING	
Date de début du projet (= date des 1 ^{ers} coûts d'investissement)	30-04-19
Date de fin des travaux	31-12-26

MILESTONES	DÉBUT	FIN
Étude de faisabilité et détermination des emplacements	30-04-2019	31-12-2019
Introduction demande de permis d'environnement voies d'évitement Dendermonde	01-01-2022	31-03-2022
Introduction demande de permis d'environnement voies d'évitement Lokeren	01-01-2022	31-03-2022
Étude cahier des charges et adjudication voies d'évitement Dendermonde	01-04-2022	01-05-2023



Étude cahier des charges et adjudication voies d'évitement Lokeren	01-12-2022	01-03-2024
Travaux voies d'évitement Dendermonde	01-10-2023	31-12-2025
Travaux voies d'évitement Lokeren	01-10-2024	31-12-2026

3.3 Timing actualisé – vision reforecast 2022

Bien qu'un seul site puisse être choisi, le retard encouru sera d'un an (de 2026 à 2027). Cela s'explique, d'une part, par un alignement avec le Masterplan ETCS et, d'autre part, par le fait que les ressources SI nécessaires ne sont pas disponibles, étant donné qu'elles sont déployées dans le cadre du Masterplan ETCS.



4. Budget

4.1 Budget initial

En mio € _{courant}	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Coût total	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
Sources de financement Infrabel						
- PPI	-	-	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
- Financement complémentaire de la Région flamande	-	-	-	-	-	-
Sources de financement de la SNCB	Pas d'application					

On part du principe que le projet sera étalé dans le temps en fonction des facilités de travail disponibles.

4.2 Exécution et prévisions actualisées – vision reforecast 2021

En mio € _{courant}	Sources de financement	Actuals		Prévisions actualisées						TOTAL
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Infrabel	PSPI – Contribution fédérale	0,73	0,72	1,18	1,56	1,50	5,82	1,43	1,05	14,00
SNCB	Pas d'application									
TOTAL		0,73	0,72	1,18	1,56	1,50	5,82	1,43	1,05	14,00

4.3 Exécution et prévisions actualisées – vision reforecast 2022

En mio € _{courant}	Sources de financement	Actuals			Prévisions actualisées						TOTAL
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Infrabel	PSPI – Contribution fédérale	0,73	0,72	0,47	1,26	0,36	0,27	4,06	5,45	3,30	16,62
TOTAL		0,73	0,72	0,47	1,26	0,36	0,27	4,06	5,45	3,30	16,62

Pour la réalisation des voies d'évitement de Dendermonde, il manquera encore 3,6 mio € (contribution fédérale).

Le reforecast 2022 propose par conséquent les transferts suivants :

- un montant de 2,62 mio provenant de la contribution fédérale « Port de Gand »

Solde à financer de 0,95 mio € inclus dans le Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032

Le financement de la voie d'évitement à Lokeren sera inclus dans la fiche du projet Oude Landen.



5. Risques

5.1 Risques initiaux

Étant donné que le scope concret dépend d'une analyse encore en cours, il existe un risque que le planning ne puisse pas être respecté.

Le risque de rencontrer des problèmes de permis est faible, car aucun permis n'est requis, ou seulement des permis locaux.

5.2 Risques actualisés – vision reforecast 2021

Compte tenu de l'ampleur des travaux et de la nécessité d'acquérir des terrains, l'obtention d'un permis d'environnement peut constituer un risque potentiel. Tout retard dans la procédure peut influencer la date de début des travaux.

En termes de phasage et de timing, le présent projet dépend de la planification et de l'alignement avec le Masterplan ETCS, d'une part, et de l'obtention des facilités de chantier requises, d'autre part. Cela pourra avoir un impact à la fois sur le timing et le budget (reworks ETCS éventuellement).

L'interaction avec la ligne historique L52, pour laquelle l'étude de faisabilité est toujours en cours, peut impacter le scope, le timing et le budget de ce projet.

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

Idem § 5.2.

INFRABEL
Right On Track

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

Priorités flamandes : Fiche 12 – Version 3



Fiche 12 – Version 3

Version	Date	Explication
1	05/10/18	Version originale
2	30/05/22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des points suivants : scope, timing, budget et risques, conformément à la révision bisannuelle du Plan stratégique pluriannuel d'investissement réalisée par les services opérationnels en 2020 (reforecast 2021, confirmé par la lettre de confort du Ministre de tutelle en date du 31/08/2021)
3	20/12/22	Version consécutive au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

2. Scope et approche

2.1 Scope initial

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

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

2.2 Scope actualisé – vision reforecast 2021

Idem § 2.1.

2.3 Scope actualisé – vision reforecast 2022

Une réduction du scope et des économies pouvaient être réalisées en optimisant l'implantation et en adaptant le tracé. Il n'était donc plus nécessaire de prolonger le passage sous voies de service, contrairement à ce qui était prévu dans la fiche de projet initiale.

3. Timing

3.1 Timing initial

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

- le démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement au 1er janvier 2018 ;
- l'absence de contraintes budgétaires (voir point 4).

Sur la base de ces hypothèses, les travaux pourraient être achevés d'ici fin 2021.

	2018	2019	2020	2021
Vergunningsprocedure				
Bestekstudies				
Werken				

3.2 Timing actualisé – vision reforecast 2021

Le dossier programme Q2.2021 concerné ne comporte pas de milestones, car il s'agit d'un dossier programme du type « continu ». Toutefois, pour favoriser l'uniformité entre les fiches de projet, les jalons ci-dessous ont été établis. Les milestones déjà réalisés au 30/06/2021 sont indiqués en gras.

PLANNING	
Date de début du projet (= date des 1 ^{ers} coûts d'investissement)	30-06-18
Date de fin des travaux	31-12-24

MILESTONES	DÉBUT	FIN
Études voies longues	30-06-18	01-12-21
Travaux de voie et de signalisation côté Gand-Dampoort	01-01-19	31-12-19
Adaptations voies longues côté Antwerpen	01-01-22	28-05-22
Mise en service faisceau D (phase 1)	28-05-22	29-05-22
Étude et établissement demande de permis d'environnement & cahier spécial des charges pour prolongement du passage sous voies de service	01-01-22	31-12-22
Réalisation travaux prolongement passage sous voies de service (phase 2)	01-07-23	31-12-24



3.3 Timing actualisé – vision reforecast 2022

Compte tenu de la réduction du scope, la date de fin prévue du projet peut être réduite d'un an (de 2024 à début 2023).

PLANNING	
Date de début du projet (= date des 1 ^{ers} coûts d'investissement)	30-06-18
Date de fin des travaux	31-03-2023

MILESTONES	DÉBUT	FIN
Études voies longues	30-06-18	01-12-21
Travaux de voie et de signalisation côté Gand-Dampoort	01-01-19	31-12-19
Adaptations voies longues côté Anvers	01-01-22	28-05-22
Mise en service faisceau D (phase 1)	28-05-22	29-05-22

4. Budget

4.1 Budget initial

En mio € _{courant}	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Coût total	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
Sources de financement Infrabel					
- PPI	-	-	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
- Financement complémentaire de la Région flamande					
Sources de financement de la SNCB	Pas d'application				

4.2 Exécution et prévisions actualisées – vision reforecast 2021

En mio € _{courant}	Sources de financement	Actuals			Prévisions actualisées				TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Infrabel	PSPI – Contribution fédérale	0,01	0,73	0,11	0,56	1,59	0,89	0,91	4,80
SNCB	Pas d'application								
TOTAL		0,01	0,73	0,11	0,56	1,59	0,89	0,91	4,80

4.3 Exécution et prévisions actualisées – vision reforecast 2022

En mio € _{courant}	Sources de financement	Actuals				Prévisions actualisées				TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Infrabel	PSPI – Contribution fédérale	0,01	0,73	0,11	0,02	1,20	0,10	0,00	2,18	
SNCB	Pas d'application									
TOTAL		0,01	0,73	0,11	0,02	1,20	0,10	0,00	2,18	

Le reforecast 2022 propose le transfert suivant :

Le reliquat de 2,62 Mio € de la contribution fédérale est transféré vers « Adaptation des corridors de fret aux normes européennes (750 m.) ».



5. Risques

5.1 Risques initiaux

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

5.2 Risques actualisés – vision reforecast 2021

Idem § 5.1.

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

Néant.

INFRABEL
Right On Track

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : gares de la L50A

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

Priorités flamandes : Fiche 14 – Version 2



Fiche 14 – Version

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (confort letter ministre de tutelle 31/08/2021)

1. Objectifs et justification

L'approche des points d'arrêt fait partie de l'extension de capacité sur la L50A existante (Fiche 10 - Pose d'une 3^{ème} et 4^{ème} voie entre Gand et Bruges - travaux partiels).

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

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

Les travaux comprennent:

	A charge de
<ul style="list-style-type: none"> Renouvellement du couloir sous voies, accès aux quais et à l'espace public, rehaussement des quais, ... 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Ajout de rampes d'accès vers les espaces publics et les quais 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Installation d'auvents, nouveaux abris de quai, nouveau mobilier, ... 	SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de l'espace public autour du point d'arrêt 	Infrabel/SNCB
<ul style="list-style-type: none"> Renouvellement des parkings voitures et vélos 	SNCB

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

2.2 Portée actualisée

Voir 2.1



3. Calendrier

3.1 Calendrier original

Le calendrier proposé est le calendrier physiquement réalisable le plus rapidement possible avec comme principales conditions particulières :

- Démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 1^{er} janvier 2018 ;
- Aucune restriction budgétaire (voir point 4) ;
- Aucune plainte envers les permis encore à obtenir.

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

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

3.2 Calendrier actualisé

Date de mise en service :

Oostkamp: 12/2020

Beernem: 05/2021

Maria-Aalter : 03/2021

Aalter: 06/2021

Bellem: 03/2021

Hansbeke: 07/2022

4. Budget



4.1 Budget initial

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

A titre indicatif, l'estimation des dépenses par point d'arrêt est jointe en annexe. En fonction de l'avancement des études, il est possible que la répartition des ressources entre les différents points d'arrêt soit modifiée.

4.2 Exécution et provisions actualisées

L50A - Perrons - Vernieuwing						in M€ _{courant}		
		ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN		
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal	17,33	0,27	2,63	4,76	6,45	3,22	0,00	0,00
NMBS	15,14	0,27	2,63	4,48	6,45	1,31		
	2,19			0,28	0,00	1,91		
INFRABEL		Zie fiche 10						

 MIP
  SMIP - Federale Bijdrage

5. Risques

5.1 Risques initiaux

Point d'arrêt Hansbeke : le principal obstacle à la rénovation du point d'arrêt Hansbeke est la suppression du passage à niveau 23 à Hansbeke. Tant que le passage à niveau n'est pas remplacé par le tunnel de contournement, le point d'arrêt ne peut pas être renouvelé.



La décision du Raad Voor Vergunningsbetwistingen (Conseil des contentieux en matière de permis) concernant le permis de construire est déterminante à cet égard.

5.2 Risques actualisés

Le passage à niveau 23 à Hansbeke a été supprimé à l'automne 2020 et la voie de contournement a été mise en service. Le risque ci-avant a été éliminé.

Annexe : estimation indicative des dépenses initiales par point d'arrêt

in mio €₂₀₁₇

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

in mio €_{courant}

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



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

Fiche priorités flamandes VG 15.1- Version 3
Grammont



GRAMMONT

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	12/2022	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques, conformément au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

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

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

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

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

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

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



2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

- Renouvellement des quais
- Nouveaux auvents : TBD
- Nouveaux abris : 12 abris ouverts
- Nouvel équipement de quai (paravents, sièges, communication, éclairage, etc.)
- Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs
- Nombre d'ascenseurs : 5
- Réalisation d'un bâtiment de parking de 500 à 600 pl.
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel

2.2. Portée actualisée

- **Renouvellement complet des quais (5 voies de quai réparties sur 3 quais)**

Deux des quais existants (1 quai latéral et 2 en flot) ont une hauteur de 76 cm, mais sont en cours de rénovation. Ils seront entièrement rénovés, y compris la sous-structure et les égouts, un nouveau revêtement et des lignes podotactiles pour les aveugles et les malvoyants. La longueur et la configuration des quais seront maintenues.

Seront réalisés sur chacun des quais :

un nouvel auvent de quai de 75 m de long

des modules combinés banquette/abrivent, 32 places par voie de quai

Les quais seront dotés d'un nouvel éclairage, de haut-parleurs, d'écrans, de caméras et d'horloges.

Chaque quai sera accessible par 2 escaliers fixes et 1 ascenseur depuis le nouveau couloir sous voies à construire.

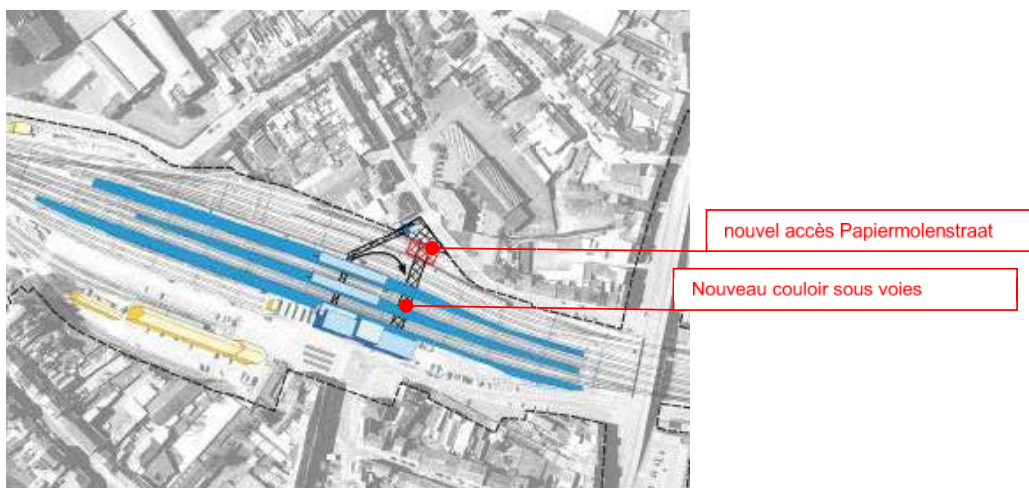
- **Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs**

Le couloir sous voies existant (3m x 2m) passant en diagonale sous les voies sera remplacé par un nouveau couloir sous voies (8m x 3,5m) passant directement sous les voies de quai et les voies de faisceaux. Après la mise en service du nouveau tunnel, le tunnel existant sera supprimé.

Un nouvel accès à la gare, équipé d'escaliers fixes et d'un ascenseur, sera construit au niveau de la Papiermolenstraat.

1 ascenseur par quai et 1 ascenseur à l'entrée de la Papiermolenstraat

Ces 4 ascenseurs, combinés aux quais rénovés, assureront une accessibilité autonome à la gare.



Le choix d'un couloir sous voies au profit d'une passerelle piétonne repose sur les éléments suivants :

- la géographie du terrain se prête moins à une passerelle piétonne : le dénivelé à franchir pour traverser les voies est plus important (>6m) que pour un couloir sous voies (<5m).
- de plus, le stationnement se fera à l'extérieur. Il n'est donc pas nécessaire d'établir une liaison avec un parking.

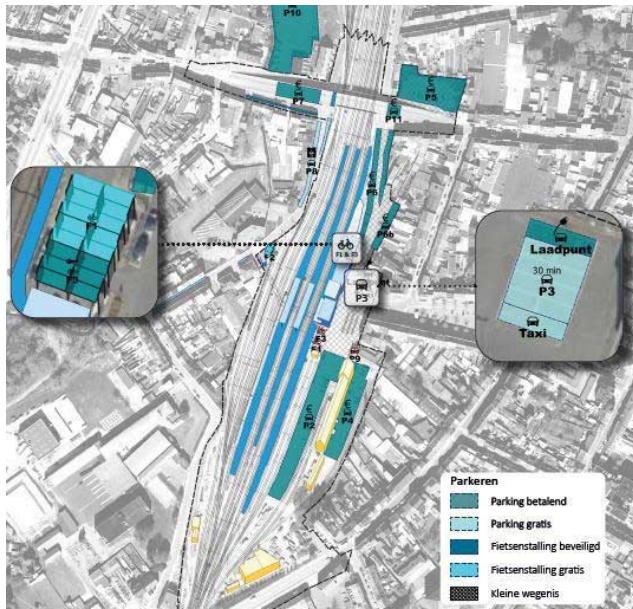
Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

- **Parking**

La solution pour le stationnement aux abords de la gare de Grammont est entièrement revue. La nouvelle stratégie de stationnement repose sur 3 principes :

- Adapter la capacité à la demande : l'augmentation du télétravail a réduit la demande en places de stationnement.
- Garantir une place aux voyageurs en train : cela passe par la mise en place de parkings payants à tarifs préférentiels pour les abonnés.
- Concentrer la capacité de stationnement
- Augmenter le nombre de parkings pour vélos

Pour ces raisons, la construction d'un grand bâtiment de parking n'est plus envisagée et une solution est recherchée en plein air, éventuellement avec une simple toiture. Par ailleurs, la capacité de stationnement pour les vélos sera augmentée de 150 places. Ces éléments ne relèvent pas de cette fiche.



2.3 Portée actualisée – vision reforecast 2022

La portée est inchangée.



3. Planning

3.1 Planning initial

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Quais :
 - Demande de permis d'environnement : 2022
 - Finalisation dossier d'adjudication : 2022
 - Attribution du marché : 2023
 - Exécution des travaux : 2024-2027
- Bâtiment de parking :
 - Demande de permis d'environnement : 2020
 - Finalisation dossier d'adjudication : 2021
 - Attribution du marché : 2022
 - Exécution des travaux : 2022-2025

3.2 Planning actualisé

Compte tenu des possibilités de mise hors service requises notamment pour la construction du nouveau tunnel, il pourrait être mis en service au plus tôt à partir de 2026.

- Quais et nouveau couloir sous voies :
 - Demande de permis d'environnement : 2023
 - Finalisation dossier d'adjudication : 2024
 - Attribution du marché : 2024
 - Exécution des travaux : 2025-2028
- Bâtiment de parking : plus d'application

3.3 Planning actualisé – vision reforecast 2022

- Quais et nouveau couloir sous voies :
 - Demande de permis d'environnement : 2026
 - Finalisation dossier d'adjudication : 2026



- Attribution du marché : 2027
- Exécution des travaux : 2027-2030



4. Budget

4.1 Budget initial

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

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

■ MIP
 MIP MARGE
 Te financieren saldo
 SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Budget exécuté & actualisé

Geraardsbergen - Perrons										in M€ _{courant}
	Totaal	GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN								
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Totaal	13,28	0,00	0,00	0,48	1,15	2,86	4,27	4,38	0,13	
NMBS	10,09			0,31	0,31	2,12	3,57	3,64	0,13	
INFRABEL	3,19			0,17	0,84	0,74	0,70	0,74		

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage



4.3 Budget actualisé – vision reforecast 2022

Geraardsbergen - Perrons									
in M€ _{courant}									
	Totaal	GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN							
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal	14,99	0,00	0,00	0,39	0,39	2,68	4,51	4,60	2,42
NMBS	14,99			0,39	0,39	2,68	4,51	4,60	2,42
INFRABEL	0,00								

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

Une première version de l'estimation a été préparée; il en ressort que le solde à financer est beaucoup plus important que le budget PSPI prévu.

Le solde à financer est la partie du coût total du projet pour laquelle il n'existe encore aucun engagement de financement. Pour la réalisation complète du projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités publiques ou des tiers, comme décrit à l'article 3 des conditions générales. Dans le cadre du reforecast 2022, il avait été décidé d'utiliser les fonds PSPI disponibles de Grammont pour le solde à financer du projet de gare de Hasselt (fiche de projet 15.7).

Désormais, le projet ne sera pas financé via le PSPI.

Le solde restant à financer par Infrabel est maintenant prévu dans la proposition PPI 2023-2032 d'Infrabel.



5. Risques

5.1 Risques initiaux

- L'implantation du bâtiment de parking doit rester combinable avec l'antenne logistique d'Infrabel (CLI) : une solution stable pour cet aspect est nécessaire avant de pouvoir demander le permis environnemental
- Capacité du bâtiment de parking à évaluer après l'introduction du parking payant
- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel : les travaux de quai sont planifiés à partir de 2023 pour ces raisons.
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Obtention du permis d'environnement.

5.2 Risques actualisés

- Absence du permis d'environnement ou retard dans son obtention
- Complications liées à la procédure d'adjudication, en particulier des offres de prix trop élevées
- Changements imprévus dans les mises hors service des voies pour les travaux du tunnel, les travaux à proximité de la voie
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Retard dans l'exécution des travaux à hauteur de la gare de Denderleeuw
- Circonstances imprévues au niveau du sous-sol pendant la construction du couloir sous voies
- Plaintes de riverains en raison des nuisances sonores liées aux travaux de nuit
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

- Absence du permis d'environnement ou retard dans son obtention
- Complications liées à la procédure d'adjudication, en particulier des offres de prix trop élevées
- Changements imprévus dans les mises hors service des voies pour les travaux du tunnel, les travaux à proximité de la voie
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Circonstances imprévues au niveau du sous-sol pendant la construction du couloir sous voies



- Plaintes de riverains en raison des nuisances sonores liées aux travaux de nuit
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais

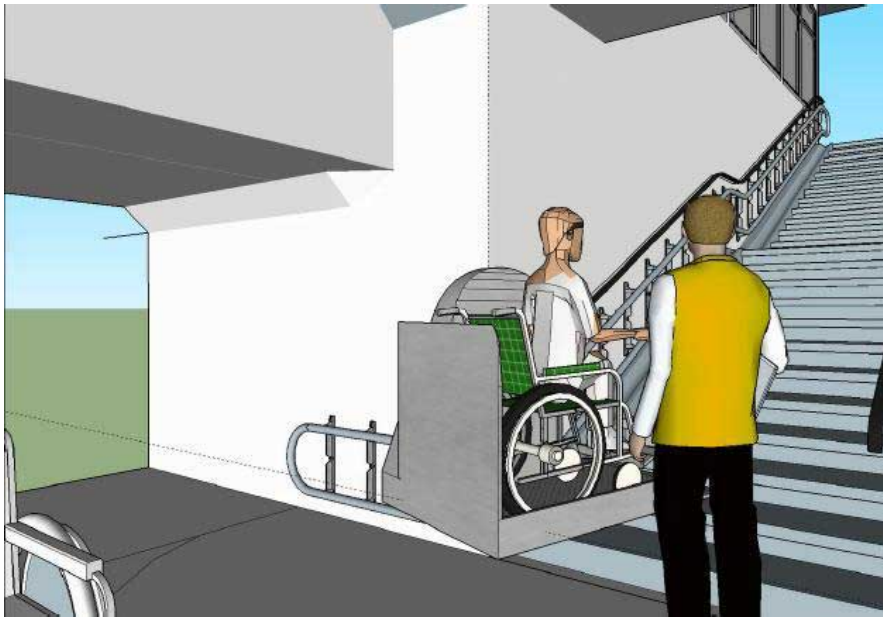


Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares

Fiche priorités flamandes VL 15.2 Plateformes élévatrices Version 2



PLATEFORMES ELEVATRICES



Version	Date	Explication
1	18-12-17	Version originale
2	10-05-22 (Date d'envoi au SPF)	Projet abandonné

1. Objectifs et justification

Dans le cadre de l'accessibilité intégrale, il s'agit d'une plateforme électrique installée sur les escaliers fixes accédant aux quais et ajustable aux configurations d'escaliers les plus courantes. La capacité de charge est suffisamment élevée pour que les clients en chaise roulante électrique puissent également l'utiliser. L'opération s'effectue toujours avec l'assistance du personnel SNCB.



2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

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

2.2 Portée actualisée

Le projet-pilote mené à Arlon et Libramont n'a pas été concluant. Les plateformes élévatrices prennent trop de place à l'entrée des quais, ne peuvent être utilisées que sous surveillance et prennent beaucoup de temps. Ce n'est pas une solution pour parvenir à une accessibilité autonome.

Pour cette raison, le projet est abandonné.

3. Planning

3.1 Planning initial

Installation prévue à partir de 2020, après la phase de test en 2017-2019.

3.2 Planning actualisé

Le projet a été abandonné, voir 2.2.

4. Budget

4.1 Budget initial

Le budget total s'élève à 1,9M€₂₀₁₇ (env. 50 plateformes élévatrices).

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

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP - Federale Bijdrage



4.2 Exécution & provisions actualisées

Le projet a été abandonné Voir 2.2.

5. Risques

5.1 Risques initiaux

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

5.2 Risques actualisés

Le projet a été abandonné Voir 2.2.



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

Fiche priorités flamande VL15.3 Parking
Bourg-Léopold Version 3



BOURG-LEOPOLD - PARKING

Version	Date	Explication
1	18-12-17	Version originale
2	10-05-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	17-02-23	Mise à jour conformément au PPI approuvé 2023-2032

1. Objectifs et justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de l'accueil des voyageurs, en particulier de la partie parkings voitures et vélos, afin d'augmenter le potentiel de la gare et de stimuler l'utilisation du train comme alternative durable à la voiture.

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

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

2.2 Portée actualisée

Compte tenu de la diminution des besoins en stationnement des voyageurs ferroviaires sur le site et de la nouvelle stratégie de stationnement de la SNCB, le parking ne sera pas agrandi dans un premier temps et sera d'abord payant.

3. Planning

3.1 Planning initial

Réalisation en 2022.

3.2 Planning actualisé

Réalisation en 2024



4. Budget

4.1 Budget initial

Le budget total s'élève à 0,54 M€_{cour.}

Leopoldsborg - Nieuwe parking						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	0,54					0,54
NMBS	0,54					0,54
INFRABEL	0,00					



FOD PPI



SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Exécution & provisions actualisées

Pour couvrir le dépassement des projets VL, il est proposé de retirer ce projet du PSPI.

5. Risques

5.1 Risques initiaux

L'obtention du permis d'environnement.

5.2 Risques actualisés

Supprimé, aucun permis d'environnement requis.



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

Fiche priorités flamandes VL15.4 - Version 3
Quais de Denderleeuw – travaux Infrabel



DENDERLEEUV

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	12/2022	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques, conformément au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

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

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

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

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



2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

- Rehaussement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Nouveaux auvents : longueur 150 m
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts, 5 abris fermés
- Modernisation des couloirs sous voies existants et des accès aux quais
- Remplacement des escalators existants : 5
- Extension du couloir sous-voies « Est » avec 5 ascenseurs
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel
- Entreprises associées : travaux d'infrastructure ferroviaire par Infrabel

2.2 Portée actualisée

- **Renouvellement complet des quais (9 voies de quai réparties sur 5 quais)**

Les quais (1 quai latéral et 4 quais en îlot) seront allongés, rehaussés à 76 cm et dotés d'un nouveau revêtement de sol en granit composite et de dalles podotactiles pour les aveugles.

Seront réalisés sur chacun des quais :

un nouvel auvent de quai de 143 m de long

un abri de quai fermé comprenant 18 sièges

deux abris de quai ouverts comprenant chacun 6 sièges et une barre d'appui

cinq modules combinés (banquette de 6 à 9 places/abrivent/barre d'appui)

un 'bloc mixte' comprenant un panneau horaire lumineux, un panneau publicitaire lumineux, des distributeurs de boissons et de snacks et des niches techniques avec des armoires électriques et informatiques.

Les quais seront dotés d'un nouvel éclairage, de haut-parleurs, d'écrans, de caméras, d'horloges et du Wi-Fi.

Une local pour le sous-chef de gare sera construit sur le quai n° 4-5.

Les escaliers d'accès (3 par quai) seront rénovés, l'un de ces escaliers d'accès sera équipé d'une goutlotte pour vélos.

Chaque quai sera accessible par des escaliers fixes, un ascenseur et un escalator montant.

- **Ascenseurs**

Une cage d'ascenseur sera construite par quai.

Ces cinq ascenseurs, combinés aux quais surélevés, assureront une accessibilité autonome à la gare. L'ascenseur du quai n° 1 permettra également de compenser la différence de hauteur entre le bâtiment de gare et les couloirs sous voies (légèrement plus bas).

- **Escalators**



Il y aura cinq nouveaux escalators, un par quai.

- **Rénovation des couloirs sous voies et prolongement du couloir sous voies côté Bruxelles**

Les cloisons des couloirs sous voies seront revêtues de carreaux céramiques. Une impression (dont l'illustration reste à déterminer) est prévue sur une partie des carreaux.

Le revêtement de sol sera en granit composite pour être assorti au sol du quai et des escaliers.

L'éclairage et la sonorisation du couloir sous voies seront renouvelés.

Le couloir sous voies côté Bruxelles sera prolongé sous les voies 9 à 14 pour deux raisons :

Permettre le transport des matériaux et du matériel pendant les travaux, à partir des quais ou jusqu'à ceux-ci, sans devoir traverser des voies (en service).

Réaliser une future connexion à un parking nouvellement aménagé (ne s'inscrit pas dans la portée du présent projet).

- **Nouvel accès aux couloirs sous voies**

Côté esplanade de la gare, un nouvel accès aux couloirs sous voies sera créé sous la forme d'un large escalier avec rampes intégrées et d'une connexion de plain-pied entre les deux couloirs sous voies, de sorte qu'il n'y ait aucun dénivelé pour atteindre les ascenseurs à partir de l'autre couloir sous-voies.

La zone d'accès communiquera avec l'actuelle esplanade de la gare, que la commune de Denderleeuw prévoit de rénover (la rénovation de l'esplanade de la gare ne s'inscrit pas dans la portée du présent projet).

Une partie du parking vélos existant sera temporairement déplacée dans la zone où l'ancien bâtiment de service (désaffecté) sera démoli. (Il est prévu un nouveau parking vélos définitif, qui ne s'inscrit pas dans la portée du présent projet). Ce parking vélos communiquera avec une nouvelle piste cyclable à aménager par la commune le long du quai n° 1.

- **Démolition des bâtiments de service et de la rampe**

Quatre bâtiments de service désaffectés et délabrés seront démolis. Trois d'entre eux sont situés dans le faisceau de voies à proximité immédiate des quais, et le dernier se trouve sur l'esplanade de la gare à côté du parking vélos.

La rampe d'accès au quai n° 1 sera démolie et laissera la place à un nouveau parking vélos (ce nouveau parking ne s'inscrit pas dans la portée du présent projet).

Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

2.3 Portée actualisée – vision reforecast 2022

La portée est inchangée.



3. Planning

3.1 Planning initial

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

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

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

- Demande de permis d'environnement : 02.2018
- Finalisation dossier d'adjudication : 02.2018
- Attribution du marché : CA 11.2018
- Exécution des travaux : 01.2019-12.2023

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

3.2 Planning actualisé

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

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

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

- Demande de permis d'environnement : 01.2020
- Finalisation dossier d'adjudication : 07.2020
- Attribution du marché : CA SNCB 03.2021
- Exécution des travaux : 04.2021-12.2026

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.



3.3 Planning actualisé – vision reforecast 2022

Le planning est inchangé.

4. Budget

4.1 Budget initial

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

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP- Federale Bijdrage

4.2 Budget exécuté & actualisé

Denderleeuw - Perrons											in M€ _{courant}
GLOBALE BUDGET	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
		Totaal	27,25	0,23	0,24	0,28	2,46	4,13	4,00	4,92	6,50
NMBS	18,32	0,23	0,24	0,28	0,95	2,71	2,51	3,70	4,93	2,78	
INFRABEL	8,93				1,51	1,42	1,49	1,22	1,57	1,72	

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

4.3 Budget exécuté & actualisé – vision reforecast 2022

Denderleeuw - Perrons												in M€ _{courant}
GLOBALE BUDGET	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
		Totaal	35,08	0,23	0,24	0,28	2,02	3,48	6,41	7,35	8,97	4,87
NMBS	22,15	0,23	0,24	0,28	0,95	1,67	4,29	4,91	5,82	3,23	0,54	
INFRABEL	12,93				1,07	1,81	2,12	2,44	3,15	1,64	0,70	

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

L'étude de phasage a montré que pour pouvoir réaliser les travaux de rehaussement des quais et assurer le fonctionnement de la gare, des travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires. Ces travaux n'étaient pas prévus initialement dans le cadre de ce projet, mais ils sont indissociables du projet de la gare. En outre, des coûts supplémentaires ont été annoncés en raison des révisions de prix actuelles, à la hausse, sur le chantier.



Le transfert suivant est donc proposé dans le reforecast 2022 :

un montant de 3,99 millions d'euros provenant de la contribution fédérale Infrabel du projet 'Plateformes de Diest + accès - Travaux Infrabel' se transféré sur ce projet.

5. Risques

5.1 Risques initiaux

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

5.2 Risques actualisés

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais
- Impact sur l'horaire.

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais
- Impact sur l'horaire.



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

Fiche priorités flamandes VL 15.5 – Version 3
quais de Termonde



TERMONDE

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	12/2022	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques, conformément au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

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

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

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

- Rehaussement des quais de 28 cm à 75 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Nouveaux auvents : longueur 150 m
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts, 5 abris fermés
- Accessibilité complète via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs et d'escaliers fixes
- Mise hors service du couloir sous voies actuel
- Nombre d'ascenseurs : 6
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares Fiche 15.5 Version 3 – quais de Termonde



- Entreprises associées : travaux d'infrastructure ferroviaire par Infrabel

2.2 Portée actualisée

Renouvellement complet des quais (1 quai latéral et 4 quais en îlot)

Les quais (1 quai latéral et 4 quais en îlot) seront rehaussés à 76 cm et dotés d'un nouveau revêtement de sol en granit composite et de dalles podotactiles pour les aveugles.

Les auvents existants seront démolis (à l'exception de l'auvent adossé au bâtiment de la gare) et de nouveaux auvents standard seront installés, d'une longueur de 130 m sur les quais principaux et de 90 m sur le quai n° 8-9. Sur le quai n° 1, l'auvent existant (d'une longueur de 100 m) sera rénové.

L'ensemble de l'équipement de quai sera renouvelé :

- banquettes avec abrivents
- 1 abri fermé par quai en îlot et 2 abris ouverts par quai
- les quais seront dotés d'un nouvel éclairage, de haut-parleurs, d'écrans et du Wi-Fi, de nouveaux panneaux indicateurs de gare, de tableaux horaires lumineux, d'écrans (TAD et APQ), d'horloges, d'une nouvelle signalétique, ainsi que de tous les équipements de maintenance des quais
- clôture au quai n° 1

Passerelle

Le couloir sous voies actuel continuera à être utilisé pendant les travaux jusqu'à la mise en service de la nouvelle passerelle. Ce couloir sous voies sera ensuite transformé en couloir technique.

Une passerelle couverte d'une largeur de 8 mètres est prévue.

La passerelle sera équipée d'un éclairage et d'une sonorisation, d'écrans (TAD et CLISST), d'une signalétique, de tableaux horaires lumineux et de panneaux publicitaires



Vue de la passerelle conçue pour la gare de Termonde.



Accès à la passerelle

La passerelle sera dotée de :

- 2 escaliers fixes par quai
- 1 escalator montant et 1 ascenseur par quai
- 1 ascenseur, 1 escalier fixe et 1 escalator montant à l'accès situé côté Sint-Gillis-Dendermonde

Au niveau de l'accès à la passerelle, les équipements suivants sont également prévus : borne d'assistance, totem, TVM.



Aperçu des accès à la passerelle depuis les quais : escalier fixe et escalator d'un côté et ascenseur et escalier fixe de l'autre côté.

Parkings vélos

Les parkings vélos de la gare de Termonde seront entièrement rénovés.

- Au total, 1290 emplacements pour vélos sont prévus (70% côté Termonde et 30% côté St-Gillis-Dendermonde).
- 15 % des emplacements pour vélos se trouveront dans des parkings gardés
- 5 % des emplacements sont prévus pour des vélos XL.

Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

2.3 Portée actualisée – vision reforecast 2022

La portée est inchangée.

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares Fiche 15.5 Version 3 – quais de Termonde



3. Planning

3.1 Planning initial

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : 2019
- Finalisation dossier d'adjudication : 2019
- Attribution du marché : 2020
- Exécution des travaux : 2020-2025

3.2 Planning actualisé

- Demande de permis d'environnement : 2021
- Finalisation dossier d'adjudication : 2022
- Attribution du marché : 2022
- Exécution des travaux : 2022-2027

3.3 Planning actualisé – vision reforecast 2022

- Demande de permis d'environnement : 2021
- Finalisation dossier d'adjudication : 2023
- Attribution du marché : 2024
- Exécution des travaux : 2025-2030

4. Budget

4.1 Budget initial

Dende monde - Perrons											in M€ courants	
	Totaal	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Totaal	25,45	14,70	0,01	0,46	0,47	1,66	1,59	1,62	1,66	2,05	1,26	
NMBS	17,71	14,70	0,01	0,15	0,15	0,57	0,27	0,27	0,28	0,62	0,69	
INFRAEEL	7,74			0,31	0,31	1,09	1,33	1,35	1,38	1,41	0,56	

■ MIP
 ■ MIPMARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP - Federale Bijdrage



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

4.2 Budget exécuté & actualisé

Dendermonde - Perrons												in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS			GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN							
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Totaal	27,96	0,05	0,11	0,26	0,60	2,07	5,10	5,10	5,20	5,30	4,17	
NMBS	19,39	0,05	0,11	0,26	0,50	1,55	3,42	3,49	3,56	3,63	2,82	
INFRABEL	1,81				0,10	0,52	1,20					
	6,76						0,48	1,61	1,64	1,67	1,35	

■ MIP ■ SMIP - Federale Bijdrage ■ Te financieren

Le solde à financer est la partie du coût total du projet pour laquelle il n'existe encore aucun engagement de financement. Pour la réalisation complète du projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités publiques ou des tiers, comme décrit à l'article 3 des conditions générales.

Sans financement supplémentaire, ce projet ne pourra pas être mené à bien.

4.3 Budget exécuté & actualisé – vision reforecast 2022

Dendermonde - Perrons															in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal	25,86	0,05	0,11	0,26	0,55	0,67	0,13	0,07	2,97	3,18	4,11	4,19	4,28	4,36	0,93
NMBS	24,05	0,05	0,11	0,26	0,55	0,09	0,09	0,02	1,83	3,18	4,11	4,19	4,28	4,36	0,93
INFRABEL	1,81					0,58	0,04	0,05	1,14						

■ MIP ■ SMIP - Federale Bijdrage

Le solde à financer est la partie du coût total du projet pour laquelle il n'existe encore aucun engagement de financement. Pour la réalisation complète du projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités publiques ou des tiers, comme décrit à l'article 3 des conditions générales.

Le financement supplémentaire d'Infrabel est maintenant prévu dans la proposition de Plan Pluriannuel 2023-2032 d'Infrabel.

5. Risques

5.1 Risques initiaux

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou

Focus sur le client en dehors de la combimobilité : autres gares Fiche 15.5 Version 3 – quais de Termonde



hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet

- Obtention du permis d'environnement
- Financement Infrabel à partir de 2022.

5.2 Risques actualisés

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Le permis d'environnement a été délivré le 15.12.2021
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais
- Sans financement supplémentaire, ce projet ne pourra pas être mené à bien

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais



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

Fiche priorités flamandes VL15.6 - Version 3
Landen SG + quais + passerelle piétons – travaux
Infrabel



LANDEN

1. Données générales

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

2. Objectifs et justification

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

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

3. Portée et approche

3.1 Portée initiale

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

3.2 Portée actualisée

- **Renouvellement complet des quais (5 voies de quai réparties sur 3 quais)**

Deux des quais existants (1 quai latéral et 2 quais en îlot) ont une hauteur de 76 cm, le quai n° 4-5 est un quai bas. Le quai n° 4-5 sera rehaussé à 76 cm et entièrement rénové. Les trois quais seront dotés d'un nouveau revêtement de sol et de lignes podotactiles pour les aveugles et les malvoyants.

Les quais ne seront pas allongés.

Seuls les bordures du quai bas, le quai n° 4-5, seront renouvelées.

Seront réalisés sur chacun des quais :



un nouvel auvent de quai de 75 m de long

des modules combinés banquette/abrivent, 32 places par voie de quai

Les quais seront dotés d'un nouvel éclairage, de haut-parleurs, d'écrans, de caméras et d'horloges.

Chaque quai sera accessible par 2 escaliers fixes et 1 ascenseur depuis la nouvelle passerelle pour piétons qui reliera les 3 quais au vaste parking voyageurs situé à côté du bâtiment de la gare. La passerelle pour piétons ne sera pas prolongée au-dessus des voies du faisceau.

- **Ascenseurs**

1 ascenseur par quai.

Ces trois ascenseurs, combinés aux quais rénovés, assureront une accessibilité autonome à la gare.

- **Nouvelle passerelle pour piétons**

Les quais seront reliés par une passerelle piétonne à construire entre le côté du bâtiment de la gare et le quai n° 4-5. La passerelle pour piétons et les escaliers seront couverts.

Le couloir sous voies existant sera supprimé.

Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

4. Calendrier

4.1 Planning initial

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : 2018
- Finalisation dossier d'adjudication : 2018
- Attribution du marché : 2019
- Exécution des travaux : 2019-2021.



4.2 Planning actualisé

L'exécution des travaux ne pourra pas être combinée avec les mises hors service nécessaires pour les différents travaux de voie et travaux de quai à Hasselt et Diest. Pour cette raison, le planning a été adapté comme suit :

- Demande de permis d'environnement : 2024
- Finalisation dossier d'adjudication : 2025
- Attribution du marché : 2025
- Exécution des travaux : 2026-2028.

5. Budget

5.1 Budget initial

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

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

■ MIP
■ MIP MARGE
■ Te financieren saldo
■ SMIP - Federale Bijdrage

5.2 Budget exécuté & actualisé

Désormais, le projet ne sera pas financé via le PSPI. Le financement de la partie Infrabel est inclus dans le module 2 du Plan Pluriannuel d'Investissement 2023-2032. La part de la SNCB était déjà incluse dans la fiche originale et financée via la dotation classique.

6. Risques

6.1 Risques initiaux

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet



- Obtention du permis d'environnement

6.2 Risques actualisés

Il n'y a aucun changement dans la liste des risques.



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

Fiche priorités flamandes VL15.7 – Version 3
Quais d'Hasselt + accès – travaux Infrabel



HASSELT

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	12/2022	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques, conformément au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

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

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

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

- Rehaussement des quais de 28 cm à 76 cm : 1 quai latéral, 4 quais en îlot
- Rénovation des auvents actuels
- Nouveaux abris : 10 abris ouverts
- Modernisation du couloir sous voies existant et des accès aux quais :
 - o Nouveaux escalators : 5
 - o Extension du couloir sous voies avec 6 ascenseurs



2.2 Portée actualisée

Renouvellement complet des quais (9 voies de quai réparties sur 1 quai latéral et 4 quais en îlot)

Les quais seront rehaussés de 28 à 76 cm et dotés d'un nouveau revêtement en mosaïque de marbre.

Les auvents existants seront rénovés dans une optique de standardisation tout en conservant leur structure portante.

Trois nouveaux grands abris comprenant chacun 14 sièges seront installés.

Huit modules combinés (banquette/abrivent/barre d'appui) seront réalisés, ainsi que deux banquettes de huit places.

Les quais seront dotés d'un nouvel éclairage, de haut-parleurs et d'écrans.

Les escaliers fixes d'accès (2 par quai) seront rénovés, l'un de ces escaliers d'accès sera équipé d'une goulotte pour vélos.

Chaque quai sera accessible par un escalier fixe, un ascenseur et un escalator depuis le couloir sous voies.

- **Ascenseurs**

Il y aura 6 ascenseurs, 1 par quai et 1 à l'accès rénové Runkst

Ces six ascenseurs, combinés aux quais surélevés, assureront une accessibilité autonome à la gare.

- **Escalators**

Les cinq escalators seront remplacés

- **Rénovation du couloir sous voies**

Rénovation complète des finitions du couloir sous voies. Les murs seront revêtus de carreaux céramiques de grand format.

- **Accès Runkst**

Réalisation d'un nouvel accès global côté Runkst, avec un ascenseur permettant une accessibilité autonome

Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

2.3 Portée actualisée – vision reforecast 2022

La portée est inchangée.



3. Planning

3.1 Planning initial

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : 2018
- Finalisation dossier d'adjudication : 2018
- Attribution du marché : 2019
- Exécution des travaux : 2019-2023

3.2 Planning actualisé

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement :
 - Accès Runkst : 2017
 - Complexe de quais : aucun permis n'est requis
- Finalisation dossier d'adjudication :
 - Accès Runkst : 2018
 - Complexe de quais : 2019
- Attribution du marché :
 - Accès Runkst : 2018
 - Complexe de quais : 2019
- Exécution des travaux :
 - Accès Runkst : 2018-2019
 - Complexe de quais : 2020-2025



Les travaux côté Runkst se sont achevés en 2019. Les travaux au complexe de quais ont débuté concrètement en 02/2020.

Le délai d'exécution a été revu au cours de la phase d'étude en tenant compte des mises hors service potentielles pour garantir la continuité de l'exploitation.

3.3 Planning actualisé – vision reforecast 2022

Le planning est inchangé.



4. Budget

4.1 Budget initial

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

■ MIP	■ MIP MARGE	■ Te financieren saldo	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	---	--	--

4.2 Budget exécuté & actualisé

Hasselt - Luifels, liften, perrons										in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
 Globale Budget	Totaal	21,97	0,80	0,62	3,70	4,46	4,21	3,69	3,10	1,38
	NMBS	16,94	0,80	0,62	2,61	3,43	3,15	2,61	2,60	1,11
	INFRABEL	5,03			1,09	1,03	1,06	1,08	0,50	0,27

■ MIP	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	--

4.3 Budget exécuté & actualisé – vision reforecast 2022

Hasselt - Luifels, liften, perrons										in M€ _{courant}	
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
 Globale Budget	Totaal	27,41	0,80	0,62	3,70	5,43	5,36	3,52	3,94	2,59	1,45
	NMBS	19,18	0,80	0,62	2,61	4,30	3,15	2,56	2,54	1,74	0,86
	INFRABEL	8,23			1,09	1,13	2,21	0,96	1,40	0,85	0,59

■ MIP	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	--

Pour réaliser les travaux de rehaussement des quais, des travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires. Ces travaux n'étaient pas prévus initialement dans le cadre de ce projet, mais ils sont indissociables du projet de la gare. En outre, des coûts supplémentaires ont été annoncés en raison des révisions de prix actuelles, à la hausse, sur le chantier.

Le transfert suivant est donc proposé dans le reforecast 2022 :

un montant de 3,19 millions provenant de la contribution fédérale d'Infrabel du projet 'Plateformes de Geraardsbergen est transféré sur ce projet.



5. Risques

5.1 Risques initiaux

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Obtention du permis d'environnement.

5.2 Risques actualisés

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Le permis d'environnement pour l'accès côté Runkst a été délivré le 05.04.2018. Les travaux de rénovation du couloir sous voies et des quais ne nécessitent pas de permis d'environnement. Ce risque a été éliminé.
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais



5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

Pas de nouveaux risques identifiés.



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

Fiche priorités flamandes VL15.8 – Version 3
Quais de Diest + accès – travaux Infrabel



DIEST

Version	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)
3	12/2022	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques, conformément au reforecast 2022

1. Objectifs et justification

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

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

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

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

- Rehaussement des quais de 28 cm à 76 cm : 1 quai latéral, 1 quai en îlot
- Nouveaux auvents : longueur 50 m
- Nouveaux abris : 4 abris ouverts
- Nouvel accès aux quais via une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs
- Nombre d'ascenseurs : 2
- Pouvoir adjudicateur : SNCB
- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel



2.2 Portée actualisée

- **Renouvellement complet des trois quais (1 quai latéral et 1 quai en îlot)**

Les quais seront rehaussés à 76 cm et dotés d'un nouveau revêtement en asphalte et des dalles podotactiles nécessaires.

La configuration de quai sera modifiée pour pouvoir réaliser une longueur de quai d'au moins 335 m. La surface de quai augmentera ainsi d'environ 10 %.

Le quai n° 1 sera décalé en direction de Louvain

Les quais seront équipés d'un auvent standard de 94 mètres de long

Deux nouveaux abris seront installés sur le quai n° 1.

Les quais seront réalisés de manière à être entièrement accessibles aux PMR.

- **Passerelle**

La passerelle actuelle sera démolie

Une nouvelle passerelle (d'une longueur de 60 m et d'une largeur de 4 m) avec auvent sera construite. La nouvelle passerelle reliera l'esplanade de la gare à la Fort Leopoldlaan.

Transport vertical entre passerelle et les quais:

Un ascenseur, un escalier fixe et un escalier couvert sont prévus entre le quai n° 1 et la passerelle.

Entre le quai en îlot n° 2-3 et la passerelle, un ascenseur et deux escaliers fixes sont prévus, dont l'un sera couvert.

Entre le côté nord du quai et la passerelle, un escalier fixe non couvert et une rampe (adaptée aux PMR) seront aménagés.

- **Couloir sous voies**

Rénovation du couloir sous voies actuel.

Entreprises associées : les travaux à l'infrastructure ferroviaire par Infrabel qui sont mentionnés au point 2.1 sont les travaux d'infrastructure ferroviaire dans les faisceaux devant et derrière la gare, lesquels relèvent d'un autre programme et non de la présente fiche de projet. Ils sont distincts des travaux d'infrastructure ferroviaire qui résulteraient des travaux susmentionnés et qui, s'ils s'avéraient nécessaires, devraient bel et bien être imputés à la présente fiche de projet.

- Pouvoir adjudicateur : SNCB

- Maîtres d'ouvrage : SNCB et Infrabel

2.3 Portée actualisée – vision reforecast 2022

La portée est inchangée.



3. Planning

3.1 Planning initial

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : 2019
- Finalisation dossier d'adjudication : 2019
- Attribution du marché : 2020
- Exécution des travaux : 2020-2023

3.2 Planning actualisé

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

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

Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : T1.2021
- Finalisation dossier d'adjudication : T3.2021
- Attribution du marché : T4.2021
- Exécution des travaux : T1.2022-T4.2024

La période d'étude a été prolongée en tenant compte du développement d'une passerelle standardisée.

Le délai d'exécution a été réduit, compte tenu d'une méthode de construction simplifiée de la passerelle.

3.3 Planning actualisé – vision reforecast 2022

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

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



Sur la base de ces suppositions, le planning des travaux suivant est prévu.

- Demande de permis d'environnement : T1.2021
- Finalisation dossier d'adjudication : T3.2021
- Attribution du marché : T1.2023
- Exécution des travaux : T2.2023-T4.2025

La période d'étude a été prolongée en tenant compte du développement d'une passerelle standardisée.

Le délai d'exécution a été réduit, compte tenu d'une méthode de construction simplifiée de la passerelle.



4. Budget

4.1 Budget initial

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

■ MIP
 MIP MARGE
 Te financieren saldo
 SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Budget exécuté & actualisé

		Diest - Passerelle, liften en perrons							in M€ _{courant}
		Totaal	ACTUALS			GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN			
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal		9,24	0,00	0,04	0,21	0,63	0,95	4,09	3,32
NMBS		5,25	0,00	0,04	0,21	0,60	0,71	2,24	1,46
INFRABEL		3,99				0,04	0,24	1,85	1,86

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage

4.3 Budget actualisé – vision reforecast 2022

		Diest - Passerelle, liften en perrons								in M€ _{courant}
		Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN			
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal		5,63	0,00	0,04	0,21	0,60	0,07	2,00	1,68	1,04
GLOBALE BUDGET	NMBS	0,24	0,00	0,04	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		5,39				0,60	0,07	2,00	1,68	1,04
INFRABEL		0,00								

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage
 RRF



Lors de la passation, il s'est avéré qu'il restait un solde à financer de 5,9 mio €

Le solde à financer est la partie du coût total du projet pour laquelle il n'existe encore aucun engagement de financement. Pour la réalisation complète du projet, le financement de ce solde doit être assuré par l'État belge, une ou plusieurs Régions, une ou plusieurs autres autorités publiques ou des tiers, comme décrit à l'article 3 des conditions générales.

Dans le cadre du reforecast 2022, il a été décidé d'utiliser les fonds disponibles du PSPI de Diest pour le solde à financer du projet de gare de Denderleeuw (fiche de projet 15.4).

Désormais, le projet ne sera pas financé via le PSPI, mais il a été repris dans le Plan Pluriannuel d'Investissement 2023-2032 d'Infrabel.

5. Risques

5.1 Risques initiaux

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Obtention du permis d'environnement.

5.2 Risques actualisés

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Obtention du permis d'environnement : le permis a été délivré le 09.02.2021. Ce risque a été éliminé.
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais

5.3 Risques actualisés – vision reforecast 2022

- Coordination avec d'autres travaux de voie d'Infrabel
- Impact sur le service : la mise en œuvre de ce projet a un impact sur les opérations. Certaines activités nécessitent certaines installations de travail (ex : coupures totales de lignes, mises hors service et/ou hors tension). Obtenir ces facilités de travail et respecter ensuite le planning est un réel risque sur le projet
- Obtention du permis d'environnement : le permis a été délivré le 09.02.2021. Ce risque a été éliminé.
- Impact des travaux prévus à l'infrastructure ferroviaire au niveau des quais

INFRABEL
Right On Track

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

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

Priorités flamandes : fiches 15.9 à 15.13 – Version 2





Versio n	Date	Explication
1	05-10-18	Version originale
2	31-03-22 (Date d'envoi au SPF)	La présente version comprend l'actualisation des éléments suivants : portée, calendrier, budget et risques conformément à la révision bisannuelle du plan stratégique pluriannuel d'investissement effectuée par les services opérationnels en 2020 (comfort letter ministre de tutelle 31/08/2021)

1. Objectifs et justification

Ce projet s'inscrit dans la revalorisation de l'infrastructure de quai actuelle, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs sur les quais, l'adaptation de l'infrastructure à la réglementation actuelle et la réduction des frais de maintenance.

2. Portée et approche

2.1 Portée initiale

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

2.2 Portée actualisée

En plus du rehaussement prévu des quais à 76 cm, du renouvellement des bordures de quai et de la finition des quais, les travaux suivants ont été réalisés :

- L'accessibilité intégrale a été assurée par la mise en place de rampes d'accès aux endroits où elles étaient nécessaires
- La longueur des quais a été adaptée aux nouvelles exigences
- Les travaux d'équipement des voies nécessaires et indissociables des travaux de rehaussement des quais ont également été réalisés (p. ex. déplacement d'une caténaire, élargissement de l'entrevoie, etc.)

3. Calendrier

3.1 Calendrier initial

Le planning proposé tient compte des conditions particulières suivantes :

- Démarrage du plan stratégique pluriannuel d'investissement le 1^{er} janvier 2018,
- Aucune restriction budgétaire (voir point 4).

Sur la base de ces suppositions et sans préjudice des conditions générales, les cinq projets pouvaient être achevés à la mi-2019.



3.2 Calendrier actualisé

Tous les points d'arrêt ont été mis en service :

- Asse : T2 2019
- Turnhout : T4 2020
- Saint-Trond : T4 2021
- Ypres : T2 2018
- Lierde : T4 2018

4. Budget

4.1 Budget initial

En mio€ courant	18	19	TOTAL
Coût total	3,41	2,25	5,66
Sources de financement			
- PPI	2,21	-	2,21
- PSPI – Contribution fédérale			
- Financement supplémentaire de la Région flamande	-	-	-
Sources de financement de la SNCB			
- PPI	-	-	-
- PSPI – Contribution fédérale	1,20	2,24	3,45
- Financement supplémentaire de la Région flamande	-	-	-

Les conditions générales s'appliquent sans réserve.

À titre indicatif, l'estimation des dépenses par point d'arrêt est jointe en annexe. En fonction de l'avancement des études, il est possible que la répartition des moyens entre les différents points d'arrêt soit modifiée.

4.2 Exécution et provisions actualisées

En mio€ _{courant}	Sources de financement	Actuals			Provisions actualisées		TOTAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
SNCB	PSPI - Contribution fédérale	1,89	0,67	1,69	0,87	0,49	5,61
Infrabel	PPI	1,19	1,52	0,37	1,54	0,04	4,66
TOTAL		3,08	2,19	2,06	2,41	0,53	10,27

4.3 Exécution et provisions actualisées - vision reforecast 2022



Asse, Turnhout, Lierde, Ieper, Sint-Truiden - Perrons - Vernieuwing in M€_{courant}								
		ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN		
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal	8,68	3,08	2,19	2,06	1,07	0,28	0,00	
NMBS	5,60	1,89	0,67	1,69	1,07	0,28		
INFRABEL	3,08	1,19	1,52	0,37				



MIP



SMIP - Federale Bijdrage

5. Risques

5.1 Risques initiaux

Certains travaux aux quais, tels que l'installation de nouvelles bordures de quai, nécessitent des interruptions temporaires de la ligne. Ces interruptions temporaires d'une ligne peuvent avoir un impact significatif sur le trafic ferroviaire. En fonction d'autres travaux plus prioritaires, il est possible que les aménagements nécessaires ne puissent pas être obtenus.

5.2 Risques actualisés

Aucun Tous les points d'arrêt ont été mis en service.



Annexe : estimation indicative des dépenses par point d'arrêt

en mio€ courant

Fiche	Point d'arrêt	Pourcen	Total	2018	2019
15.9	Asse	Infrabel	0.60	0.60	-
		SNCB	0.61	-	0.61
15.10	Turnhout	Infrabel	0.80	0.80	-
		SNCB	0.82	-	0.82
15.11	Saint-Trond	Infrabel	0.80	0.80	-
		SNCB	0.82	-	0.82
15.12	Ypres	Infrabel	-	-	-
		SNCB	0.60	0.60	-
15.13	Lierde	Infrabel	-	-	-
		SNCB	0.60	0.60	-
TOTAL		Infrabel	2.21	2.21	-
		SNCB	3.45	1.20	2.24

Annexe : dépenses (en mio € courant par point d'arrêt

Fiche	Point d'arrêt	Pourcen	Total	2018	2019	2020	2021	2022
15.9	Asse	Infrabel	0,63	0,57	0,15	-0,09	-	-
		SNCB	0,86	0,72	-0,11	0,26	-	-
15.10	Turnhout	Infrabel	1,34	0,04	0,96	0,13	0,22	-
		SNCB	1,71	0,01	0,68	1,01	-	-
15.11	Saint-Trond	Infrabel	1,77	-	0,01	0,41	1,32	0,04
		SNCB	1,66	-	-	0,29	0,87	0,49
15.12	Ypres	Infrabel	0,56	0,31	0,27	-0,03	-	-
		SNCB	0,71	0,66	0,01	0,04	-	-
15.13	Lierde	Infrabel	0,35	0,26	0,14	-0,05	-	-
		SNCB	0,67	0,49	0,09	0,09	-	-
TOTAL		Infrabel	4,66	1,19	1,52	0,37	1,54	0,04
		SNCB	5,60	1,89	0,67	1,69	0,87	0,49

Billage 1 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwagprojecten geldt op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest

N°	Project	Totaal bijdrage mio€ ₂₀₂₀	deel Infraabel	deel NMBS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
10	FEDERALE BIJDRAGE	87,30			4,38	22,84	41,53	18,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	LE50A – Brussel-Oostende: aanleg van een 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor tussen Gent en Brugge: gedeeltelijke werken	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
	TE FINANCIEREN	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
11	FEDERALE BIJDRAGE	16,62	16,62		0,00	0,73	0,72	0,47	1,26	0,36	0,27	4,06	5,45	3,30	0,00	0,00	0,00
	TE FINANCIEREN	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
12	FEDERALE BIJDRAGE	2,18	2,18		0,01	0,73	0,11	0,02	1,20	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TE FINANCIEREN	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
14	FEDERALE BIJDRAGE	15,14		15,14	0,24	0,81	1,55	0,44	-0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	2,74		2,74	0,02	0,22	1,37	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	2,40		2,40	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
	FEDERALE BIJDRAGE	1,85		1,85	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
	FEDERALE BIJDRAGE	0,56		0,56	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
	FEDERALE BIJDRAGE	4,15		4,15	0,00	0,21	0,08	0,28	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	3,45		3,45	0,00	0,50	0,18	2,62	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	0,67		0,67	0,01	0,28	1,57	1,42	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	5,59		5,59	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
	FEDERALE BIJDRAGE	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
	FEDERALE BIJDRAGE	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
	FEDERALE BIJDRAGE	12,93		12,93	0,00	0,00	0,00	1,07	1,81	2,12	2,44	3,15	1,64	0,70	0,00	0,00	0,00
	FEDERALE BIJDRAGE	1,81		1,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	0,04	0,05	1,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TE FINANCIEREN	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
FEDERALE BIJDRAGE	8,22		8,22	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	
FEDERALE BIJDRAGE	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	1,13	2,21	0,96	1,40	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FEDERALE BIJDRAGE	0,86		0,86	0,72	-0,11	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FEDERALE BIJDRAGE	1,72		1,72	0,01	0,68	1,01	0,01	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FEDERALE BIJDRAGE	1,74		1,74	0,00	0,00	0,29	1,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FEDERALE BIJDRAGE	0,60		0,60	0,66	0,01	0,04	-0,03	-0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FEDERALE BIJDRAGE	0,67		0,67	0,49	0,09	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Totaal		149,80	129,06	20,73	6,55	27,60	49,62	28,76	8,64	3,58	4,17	9,20	7,68	4,00	0,00	0,00	0,00
TE FINANCIEREN		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
Totaal Infraabel		129,06	129,06		4,39	24,30	43,45	21,24	7,05	3,58	4,17	9,20	7,68	4,00	0,00	0,00	0,00
TE FINANCIEREN		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
Totaal NMBS		20,73		20,73	2,16	3,30	6,17	7,52	1,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TE FINANCIEREN		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

Te financieren saldo Dendermonde niet in oorspronkelijke P4

Activering Vt reserve

Bijlage 2 bij het bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 april 2024 tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest tot aanpassing van het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 betreffende de vaststelling en de financiering van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest

PROJECTFICHES

INFRABEL
Right On Track

L50A Brussel – Oostende: aanleg van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge: gedeeltelijke werken

Vlaamse prioriteiten: Fiche 10 – Versie 2



Fiche 10 – Versie 2

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)

1. Objectieven en rechtvaardiging

Op het baanvak van L50A tussen Gent en Brugge komen twee belangrijke trafieken samen: enerzijds de goederentrafiek die van de Haven van Zeebrugge over Brugge en Gent-Sint-Pieters richting Merelbeke gaat, anderzijds de reizigerstrafiek van de as Oostende-Brugge-Gent-Sint-Pieters-Brussel. Op piekdagen sporen ruim 300 treinen per dag tussen de stations Gent-Sint-Pieters en Brugge.

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

De studies zijn vergevorderd en de belangrijkste vergunningen werden reeds bekomen.

2.2 Geactualiseerde scope

- De aanleg van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge is lopende
- Spoorwegbruggen over de ringvaart en de R4 (uitgevoerd)
- Een ongelijkgrondse vertakking ter hoogte van de Snepbrug over de Leie (uitgevoerd)
- Afschaffen van 11 overwegen, te vervangen door over- of onderbruggingen en/of door langswegen die aansluiten op bestaande overgangen (uitgevoerd, inclusief overweg 23 te Hansbeke)



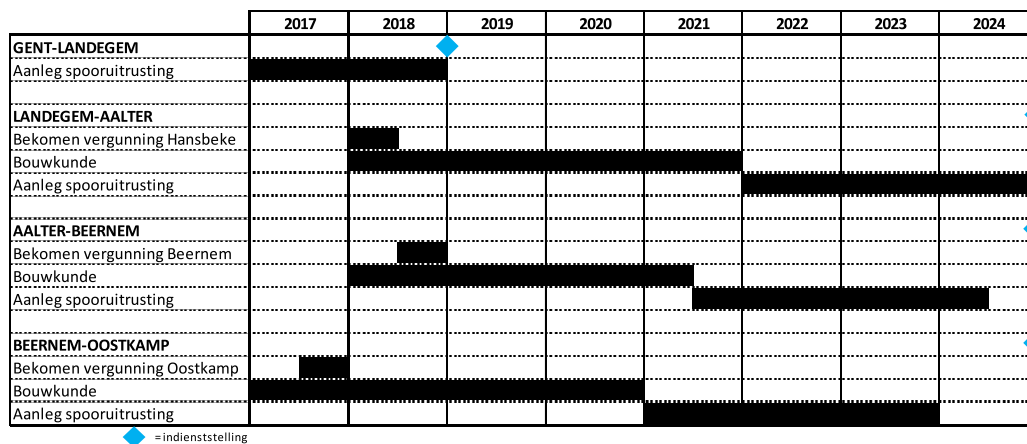
3. Timing

3.1 Oorspronkelijke timing

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

- Start van het strategisch meerjareninvesteringsplan op 1 januari 2018;
- Een uitspraak door de Raad Voor Vergunningsbetwistingen met betrekking tot de bouwvergunning voor de bouw van de rondweg te Hansbeke in de eerste helft van 2018 én in het voordeel van Infrabel;
- Geen budgettaire beperkingen (zie punt 4).

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



3.2 Geactualiseerde timing

De voorziene einddatum van de werken in het program dossier Q4.2021 waarbij de volledige viersporigheid op L50A tussen Gent en Brugge in operationeel bedrijf kan gaan, is 30 juni 2030.

Een tussentijdse milestone betreft het einde van de werken voor het 3^e en 4^e spoor. Deze is nu gepland tegen eind 2026.

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

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

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

4.2 Uitvoering

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals					TOTAAL
		2017	2018	2019	2020	2021	
Infrabel	SMIP - Federale bijdrage	0,00	4,38	22,84	41,53	18,55	87,30
	MJIP	27,95	5,46	3,13	-1,95	10,22	44,82
	Europese subsidies	0,00	0,00	0,00	4,76	12,50	17,26
NMBS	Zie fiche 14						
TOTAAL		27,95	9,84	25,97	44,34	41,28	149,38

Eind 2021 is het bedrag aan federale bijdrage dat in het Samenwerkingsakkoord voorzien werd voor dit project volledig opgebruikt. Bijgevolg wordt deze projectfiche afgesloten onder het SMIP.



5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

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

5.2 Geactualiseerde risico's

Overweg 23 te Hansbeke werd afgeschaft in het najaar 2020 en de rondweg werd in dienst genomen. Bovenstaand risico is opgeheven.

INFRABEL
Right On Track

Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m)

Vlaamse prioriteiten: Fiche 11 – Versie 3



Fiche 11 – Versie 3

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/'18	Originele versie
2	30/05/'22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (reforecast 2021, bevestigd door comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	20/12/'22	Versie naar aanleiding van reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

In de oorspronkelijke scope zat nog geen overzicht van de mogelijke locaties voor de aanleg van uitwijksporen. Immers, dit zou bepaald worden in functie van een analyse van het spoornetwerk en een actualisatie van de behoeften van de spoorwegondernemingen door Infrabel. Deze haalbaarheidsstudie zat ook vervat in de oorspronkelijke scope.

2.2 Geactualiseerde scope - visie reforecast 2021

De haalbaarheidsstudie werd eind juni 2019 beëindigd. Uit deze studie zijn drie locaties naar voor gekomen: de uitwijksporen in Dendermonde, Lokeren en Testelt. Enkel de eerste twee locaties zullen verder uitgewerkt worden in het SMIP. Voor deze locaties worden meerdere varianten onderzocht. Vervolgens zullen de voorontwerpen en de omgevingsaanvragen opgesteld dienen te worden om nadien de effectieve werken te kunnen aanvatten.

2.3 Geactualiseerde scope - visie reforecast 2022



Uit de vervolgstudies en de opmaak van een recentere raming blijkt dat enkel de uitwijksporen in Dendermonde aangelegd kunnen worden binnen de beschikbare enveloppe.

Het uitwijkspoor van 740 m in Lokeren zal uitgevoerd als alternatief project voor het project Oude Landen (cfr. Vergunningsproblematiek)

3. Timing

3.1 Oorspronkelijke timing

De voorgestelde planning gaat uit van volgende bijzondere voorwaarden:

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

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

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

3.2 Geactualiseerde timing – visie reforecast 2021

Het betreffende program dossier Q2.2021 bevat geen milestones, aangezien het een program dossier is van het type "continu". Echter, om de uniformiteit tussen de projectfiches te bevorderen, werden onderstaande milestones opgemaakt. De reeds gerealiseerde milestones op 30/06/2021 worden weergegeven in "bold".

PLANNING	
Begindatum project (= datum 1 ^e investeringskosten)	30-04-19
Einddatum der werken	31-12-26

MILESTONES	BEGIN	EINDE
Haalbaarheidsstudie en bepalen van de locaties	30-04-2019	31-12-2019
Indienen omgevingsaanvraag uitwijksporen Dendermonde	01-01-2022	31-03-2022
Indienen omgevingsaanvraag uitwijksporen Lokeren	01-01-2022	31-03-2022
Bestekstudies en aanbesteding uitwijksporen Dendermonde	01-04-2022	01-05-2023
Bestekstudies en aanbesteding uitwijksporen Lokeren	01-12-2022	01-03-2024



Werken uitwijksporen Dendermonde	01-10-2023	31-12-2025
Werken uitwijksporen Lokeren	01-10-2024	31-12-2026

3.3 Geactualiseerde timing – visie reforecast 2022

Ondanks het feit dat er maar één locatie gekozen kan worden, zal er een vertraging van 1 jaar optreden (van 2026 naar 2027). Dit komt enerzijds door een afstemming met het Masterplan ETCS en anderzijds omdat de noodzakelijke resources SI niet beschikbaar zijn, gelet op het feit dat deze ingezet zijn in kader van het Masterplan ETCS.

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

In mio€ _{courant}	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAAL
Totale kost	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
Financieringsbronnen Infrabel						
- MIP	-	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	0,51	2,09	2,13	6,00	3,28	14,00
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	-	-	-	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.					

Er wordt uitgegaan van een spreiding in de tijd in functie van beschikbare werkfaciliteiten.

4.2 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen - visie reforecast 2021

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals		Geactualiseerde voorzieningen						TOTAAL
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Infrabel	SMIP - Federale bijdrage	0,73	0,72	1,18	1,56	1,50	5,82	1,43	1,05	14,00
NMBS	Niet van toepassing									
TOTAAL		0,73	0,72	1,18	1,56	1,50	5,82	1,43	1,05	14,00

4.3 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen - visie reforecast 2022

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals			Geactualiseerde voorzieningen						TOTAAL
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Infrabel	SMIP - Federale bijdrage	0,73	0,72	0,47	1,26	0,36	0,27	4,06	5,45	3,30	16,62
TOTAAL		0,73	0,72	0,47	1,26	0,36	0,27	4,06	5,45	3,30	16,62

Bij het uitvoeren van de wijksporen te Dendermonde zal er nog steeds een tekort van 3,6 mio € (federale bijdrage) zijn.

In de reforecast 2022 worden bijgevolg volgende transfers voorgesteld:

- een bedrag van 2,62 mio vanuit de federale bijdrage 'Haven van Gent'

Te financieren saldo van 0,95 mio € dat opgenomen is in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032



De financiering van het wijkspoor in Lokeren zal opgenomen worden in de fiche van het project Oude Landen.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

Gezien de concrete scope functie is van een nog lopende analyse is er een risico dat de planning niet aangehouden kan worden.

Het risico op problemen met vergunningen is laag aangezien er geen of enkel lokale vergunningen nodig zijn.

5.2 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2021

Gelet op de omvang van de werken en gezien er grondverwingen nodig zullen zijn, kan het bekomen van een omgevingsvergunning een potentieel risico inhouden. Een eventuele procedurele vertraging kan de startdatum van de werken beïnvloeden.

Qua fasering en timing is onderhavig project enerzijds afhankelijk van de planning van en afstemming met het Masterplan ETCS en anderzijds van het bekomen van de nodige werffaciliteiten. Dit kan een impact hebben op zowel de timing als op het budget (eventueel reworks ETCS).

De interactie met de museumspoorlijn L52 waarvoor de haalbaarheidsstudie nog lopende is, kan een impact hebben op de scope, timing en budget van dit project.

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

Idem §5.2

INFRABEL
Right On Track

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

Vlaamse prioriteiten: Fiche 12 – Versie 3



Fiche 12 – Versie 3



Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	30/05/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (reforecast 2021, bevestigd door comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	20/12/'22	Versie naar aanleiding van reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

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

2.2 Geactualiseerde scope - visie reforecast 2021

Idem §2.1

2.3 Geactualiseerde scope - visie reforecast 2022

Door een optimalisatie van de inplanting en aanpassing van het tracé kon een scopereductie en besparing gerealiseerd worden. Zo hoefde de dienstonderdoorgang niet meer verlengd te worden, in tegenstelling tot wat voorzien was in de oorspronkelijke projectfiche.

3. Timing

3.1 Oorspronkelijke timing

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen zouden de werken afgerond kunnen worden tegen eind 2021.

	2018	2019	2020	2021
Vergunningsprocedure				
Bestekstudies				
Werken				

3.2 Geactualiseerde timing - visie reforecast 2021

Het betreffende program dossier Q2.2021 bevat geen milestones, aangezien het een program dossier is van het type "continu". Echter, om de uniformiteit tussen de projectfiches te bevorderen, werden onderstaande milestones opgemaakt. De reeds gerealiseerde milestones op 30/06/2021 worden weergegeven in "bold".

PLANNING	
Begindatum project (= datum 1 ^e investeringskosten)	30-06-18
Einddatum der werken	31-12-24

MILESTONES	BEGIN	EINDE
Studies lange sporen	30-06-18	01-12-21
Spoor- en seininrichtingswerken kant Gent-Dampoort	01-01-19	31-12-19
Aanpassingen lange sporen kant Antwerpen	01-01-22	28-05-22
Indienststelling bundel D (fase 1)	28-05-22	29-05-22
Studie en opmaak omgevingsaanvraag & bestek verlengen dienstonderdoorgang	01-01-22	31-12-22
Uitvoering werken ten behoeve van verlengen dienstonderdoorgang (fase 2)	01-07-23	31-12-24



3.3 Geactualiseerde timing - visie reforecast 2022

Gelet op de scopereductie kan de voorziene einddatum van het project teruggebracht worden met 1 jaar (van 2024 naar begin 2023).

PLANNING	
Begindatum project (= datum 1 ^e investeringskosten)	30-06-18
Einddatum der werken	31-03-2023

MILESTONES	BEGIN	EINDE
Studies lange sporen	30-06-18	01-12-21
Spoor- en seinrichtingswerken kant Gent-Dampoort	01-01-19	31-12-19
Aanpassingen lange sporen kant Antwerpen	01-01-22	28-05-22
Indienststelling bundel D (fase 1)	28-05-22	29-05-22

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

In mio€ _{courant}	2018	2019	2020	2021	TOTAAL
Totale kost	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	0,30	0,30	2,29	1,91	4,80
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest					
Financieringsbronnen NMBS	Niet van toepassing.				

4.2 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen - visie reforecast 2021

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals			Geactualiseerde voorzieningen				TOTAAL
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Infrabel	SMIP - Federale bijdrage	0,01	0,73	0,11	0,56	1,59	0,89	0,91	4,80
NMBS	Niet van toepassing								
TOTAAL		0,01	0,73	0,11	0,56	1,59	0,89	0,91	4,80

4.3 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen - visie reforecast 2022

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals				Geactualiseerde voorzieningen			TOTAAL
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Infrabel	SMIP - Federale bijdrage	0,01	0,73	0,11	0,02	1.20	0.10	0.00	2.18
NMBS	Niet van toepassing								
TOTAAL		0,01	0,73	0,11	0,02	1.20	0.10	0.00	2.18

In de reforecast 2022 wordt volgende transfer voorgesteld:

Het restbedrag van 2,62 Mio € op federale bijdrage wordt getransfereerd naar 'Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m, ...)'.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

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



5.2 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2021

Idem §5.1

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

Nihil

INFRABEL
Right On Track

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

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

Vlaamse prioriteiten: Fiche 14 – Versie 2



Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)

1. Objectieven en rechtvaardiging

De aanpak van de stopplaatsen kadert in de capaciteitsuitbreiding op de bestaande L50A (Fiche 10 – Aanleg van een 3^{de} en 4^{de} spoor tussen Gent en Brugge – gedeeltelijke werken).

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

De werken omvatten:

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

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

2.2 Geactualiseerde scope

Zie 2.1

3. Timing

3.1 Oorspronkelijke timing

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

- Start van het strategisch meerjareninvesteringsplan op 1 januari 2018;
- Geen budgettaire beperkingen (zie punt 4);
- Geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen.

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

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

3.2 Geactualiseerde timing

Datum indienstname:

Oostkamp: 12/2020

Beernem: 05/2021

Maria-Aalter: 03/2021

Aalter: 06/2021

Bellem: 03/2021

Hansbeke: 07/2022

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

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

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

4.2 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen

L50A - Perrons - Vernieuwing						in M€ _{courant}		
		ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN		
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal	17,33	0,27	2,63	4,76	6,45	3,22	0,00	0,00
NMBS	15,14	0,27	2,63	4,48	6,45	1,31		
	2,19			0,28	0,00	1,91		
INFRABEL		Zie fiche 10						

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

Stopplaats Hansbeke: het grootste knelpunt voor de verwezenlijking van de vernieuwde stopplaats Hansbeke is het afschaffen van overweg 23 te Hansbeke. Zolang de overweg niet vervangen is door de rondwegtunnel, kan de stopplaats niet worden vernieuwd.



De beslissing door de Raad Voor Vergunningsbetwistingen over de bouwvergunning, is bepalend hierin.

5.2 Geactualiseerde risico's

Overweg 23 te Hansbeke werd afgeschaft in het najaar 2020 en de rondweg werd in dienst genomen. Bovenstaand risico is opgeheven.

Bijlage: indicatieve raming van de oorspronkelijke uitgaven per stopplaats

in mio €₂₀₁₇

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

in mio €_{courant}

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



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VG15.1 - Versie 3
Geraardsbergen perrons



GERAARDSBERGEN

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	12/2022	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

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

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

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

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

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

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



2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

- Vernieuwen van de perrons
- Nieuwe luifels: TBD
- Nieuwe schuilhuisjes: 12 open schuilhuisjes
- Nieuwe perronuitrusting (windschermen, zitjes, communicatie, verlichting...)
- Nieuwe toegang tot de perrons via een voetgangersbrug uitgerust met liften
- Aantal liften: 5
- Realisatie van een parkeergebouw van 500 tot 600 pl.
- Aanbestedende Overheid: NMBS
- Bouwheren: NMBS en Infrabel

2.2. Geactualiseerde scope

- **Volledige vernieuwing van de perrons (5 perronsporen verdeeld over 3 perrons)**

De bestaande perrons (1 zijperron en 2 eilandperrons) hebben een hoogte van 76cm maar zijn aan vernieuwing toe. Zij worden volledig vernieuwd inclusief de onderbouw en riolering, nieuwe verharding en podotactiele belijning voor blinden en slechtzienden. De perronlengte en configuratie blijft behouden.

Op elk van de perrons worden gerealiseerd:

een nieuwe perronluifel van 75m lang

combinatiegehele zitbank/windscherm, 32 plaatsen per perronspoor

De perrons worden uitgerust met nieuwe verlichting, luidsprekers, beeldschermen, camera's en uurwerken.

Elk perron zal toegankelijk zijn via 2 vaste trappen en 1 lift vanuit de nieuw te bouwen onderdoorgang.

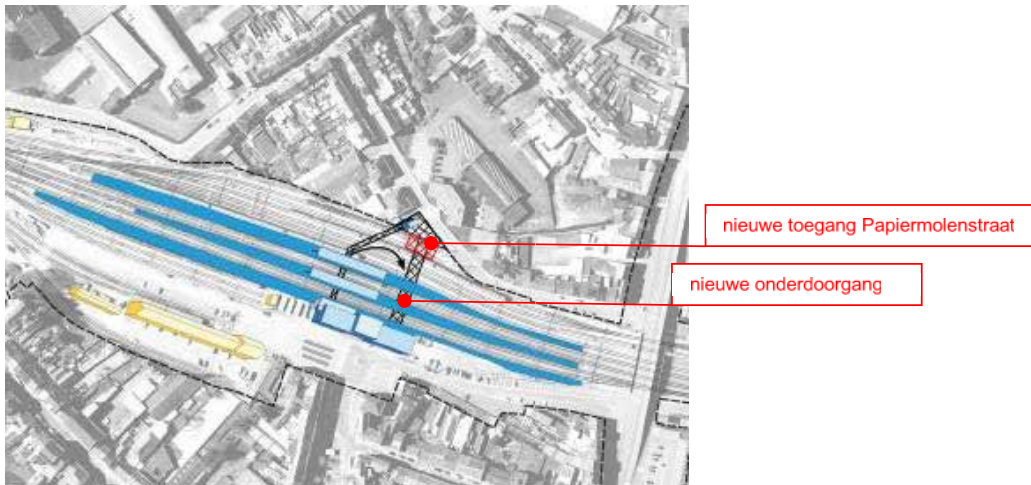
- **Nieuwe toegang tot de perrons via een voetgangersbrug uitgerust met liften**

De bestaande onderdoorgang (3m x 2m) die schuin onder de sporen loopt wordt vervangen door een nieuwe onderdoorgang (8m x 3,5m) die recht onder de perronsporen en bundelsporen loopt. Na ingebruikname van de nieuwe tunnel wordt de bestaande tunnel afgeschaft.

Ter hoogte van de Papiermolenstraat wordt een nieuwe toegang tot het station gerealiseerd, uitgerust met vaste trappen en een lift.

1 lift per perron en een 1 lift aan de ingang Papiermolenstraat

Deze 4 liften zullen, in combinatie met de vernieuwde perrons, de autonome toegankelijkheid van het station garanderen.



De keuze voor een onderdoorgang in plaats van een voetgangersbrug steunt op de volgende elementen:

- de geografie van het terrein leent zich minder tot een voetgangersbrug: het af te leggen hoogteverschil om de sporen te kruisen is groter (>6m) dan bij een onderdoorgang (<5m).
- bovendien zal het parkeren in openlucht gebeuren. Er is dus geen verbinding met een parkeergebouw nodig.

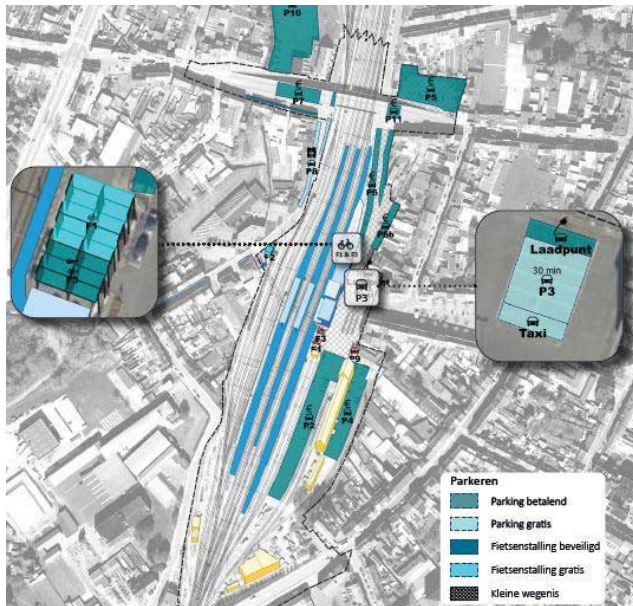
Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

- **Parking**

De oplossing voor het parkeren in de stationsomgeving van Geraardsbergen wordt volledig herzien. De nieuwe parkeerstrategie steunt op 3 principes:

- Afstemmen van de capaciteit op de vraag: door het toenemende telewerk is de vraag naar parkeerplaatsen verminderd.
- Garanderen van een plaats voor de treinreizigers: dit gebeurt door invoeren van betalend parkeren met gunstige tarieven voor treinabonnees
- Concentreren van de parkeercapaciteit
- Uitbreiden van het aantal fietsenstallingen

Om deze redenen is de bouw van een groot parkeergebouw niet langer voorzien en wordt een oplossing gezocht in open lucht, eventueel met een eenvoudig parkeerdek. Daarnaast zal de fietsstalcapaciteit uitgebreid worden met 150 plaatsen. Deze onderdelen behoren niet meer tot deze fiche.



2.3 Geactualiseerde scope – visie reforecast 2022

De scope is ongewijzigd.



3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Perrons:
 - Aanvraag omgevingsvergunning: 2022
 - Aanbestedingsdossier klaar: 2022
 - Gunning: 2023
 - Uitvoering van de werken: 2024-2027
- Parkeergebouw:
 - Aanvraag omgevingsvergunning: 2020
 - Aanbestedingsdossier klaar: 2021
 - Gunning: 2022
 - Uitvoering van de werken: 2022-2025

3.2 Geactualiseerde planning

Rekening houdende met de buitendienststellingsmogelijkheden die nodig zijn voor met name de bouw van de nieuwe tunnel is een vroegste start van de tunnel mogelijk vanaf 2026.

- Perrons en nieuwe onderdoorgang:
 - Aanvraag omgevingsvergunning: 2023
 - Aanbestedingsdossier klaar: 2024
 - Gunning: 2024
 - Uitvoering van de werken: 2025-2028
- Parkeergebouw: niet meer van toepassing

3.3 Geactualiseerde planning – visie reforecast 2022

- Perrons en nieuwe onderdoorgang:
 - Aanvraag omgevingsvergunning: 2026



- Aanbestedingsdossier klaar: 2026
- Gunning: 2027
- Uitvoering van de werken: 2027-2030



4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

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

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

■ MIP
 MIP MARGE
 Te financieren saldo
 SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

Geraardsbergen - Perrons									in M€ _{courant}
	Totaal	GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN							
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal	13,28	0,00	0,00	0,48	1,15	2,86	4,27	4,38	0,13
NMBS	10,09			0,31	0,31	2,12	3,57	3,64	0,13
INFRABEL	3,19			0,17	0,84	0,74	0,70	0,74	

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage



4.3 Geactualiseerd budget – visie reforecast 2022

		Geraardsbergen - Perrons								in M€ _{courant}
	Totaal	GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN								
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Totaal	14,99	0,00	0,00	0,39	0,39	2,68	4,51	4,60	2,42	
NMBS	14,99			0,39	0,39	2,68	4,51	4,60	2,42	
INFRABEL	0,00									

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

Een eerste versie van raming werd opgemaakt waaruit volgt dat het te financieren saldo veel groter is dan het voorziene SMIP-budget.

Het te financieren saldo is het deel van de totale kost van het project waarvoor nog geen financiering vastligt. Voor de volledige uitvoering van het project dient de financiering van dit saldo te worden verzekerd door de Belgische Staat, één of meerdere Gewesten, één of meerdere andere overheden of derden, zoals beschreven in artikel 3 van de algemene voorwaarden. In het kader van de reforecast 2022 werd beslist om de beschikbare SMIP-middelen van Geraardsbergen aan te wenden voor het nog te financieren saldo van het stationsproject Hasselt (projectfiche 15.7).

Vanaf heden zal het project niet gefinancierd worden via het SMIP.

Het te financieren saldo Infrabel is nu voorzien in het voorstel van Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 Infrabel.



5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

- Inplanting parkeergebouw moet combineerbaar blijven met de logistieke antenne van Infrabel (LCI): een stabiele oplossing voor dit aspect is nodig alvorens de omgevingsvergunning kan aangevraagd worden
- Capaciteit parkeergebouw te evalueren na invoeren van betalend parkeren
- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel: om die reden zijn de perronwerken gepland vanaf 2023
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning.

5.2 Geactualiseerde risico's

- Het niet of laattijdig verkrijgen omgevingsvergunning
- Verwikkelingen bij de aanbestedingsprocedure, met name te hoge offertesommen
- Onvoorziene wijzigingen in de buitendienststellingen van de sporen voor de tunnelwerken de werkzaamheden in de nabijheid van het spoor
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Vertraging in de uitvoering van de werkzaamheden ter hoogte van het station van Denderleeuw
- Onvoorziene omstandigheden in de ondergrond bij de bouw van de onderdoorgang
- Klachten van omwonenden door lawaaihinder werken 's nachts
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

- Het niet of laattijdig verkrijgen omgevingsvergunning
- Verwikkelingen bij de aanbestedingsprocedure, met name te hoge offertesommen
- Onvoorziene wijzigingen in de buitendienststellingen van de sporen voor de tunnelwerken de werkzaamheden in de nabijheid van het spoor
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Onvoorziene omstandigheden in de ondergrond bij de bouw van de onderdoorgang
- Klachten van omwonenden door lawaaihinder werken 's nachts
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons

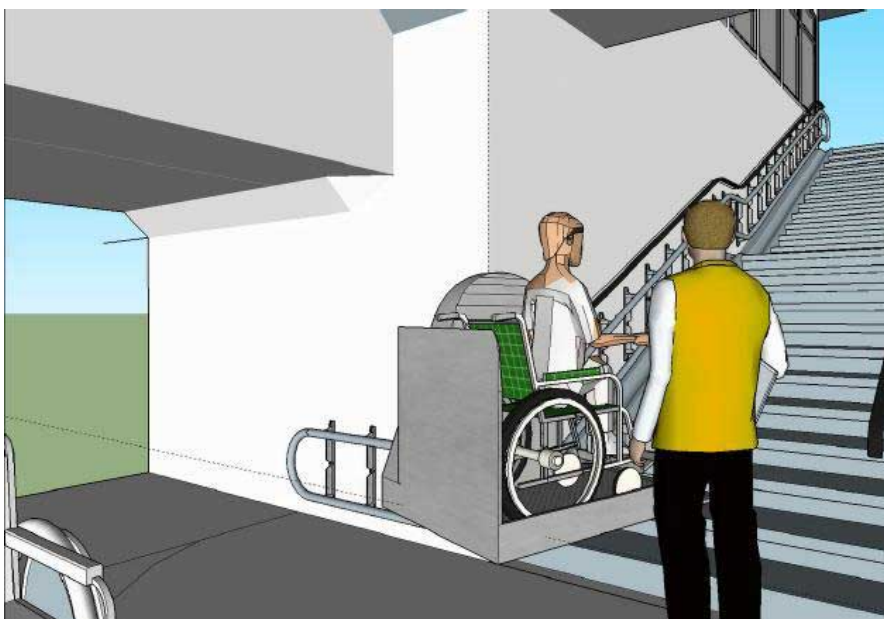


Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.2 Platform-liften
Versie 2



PLATFORM-LIFTEN



Versie	Datum	Toelichting
1	18/12/17	Originele versie
2	10/05/22 (Datum verzending naar FOD)	Project stopgezet

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

De bediening gebeurt steeds onder assistentie door NMBS-personeel.



2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

2.2 Geactualiseerde scope

Het proefproject in Aarlen en Libramont heeft niet tot een succesvolle toepassing geleid. De platformliften nemen te veel plaats in op de toegangen tot de perrons, zij kunnen enkel onder begeleiding gebruikt worden en vergen veel tijd. Het is geen oplossing om een autonome toegankelijkheid te realiseren.

Om deze reden wordt het project stopgezet.

3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

Installatie is voorzien vanaf 2020, na de testfase in 2017-2019.

3.2 Geactualiseerde planning

Het project is stopgezet, zie 2.2.

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

Het totale budget bedraagt 1,9M€_{cour} (ca. 50 platform-liften).

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

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP- Federale Bijdrage



4.2 Uitvoering & Geactualiseerde voorzieningen

Het project is stopgezet. Zie 2.2.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

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

5.2 Geactualiseerde risico's

Het project is stopgezet. Zie 2.2.



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.3 Leopoldsburg parking Versie 3



LEOPOLDSBURG - PARKING

Versie	Datum	Toelichting
1	18/12/17	Originele versie
2	10/05/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	17/02/2023	update volgens het goedgekeurd MIP 2023-2032

1. Objectieven en rechtvaardiging

Dit project past in het verbeteren van het onthaal reizigers, in bijzonder het luik parkings en fietsenstallingen, om daardoor het potentieel van het station te verhogen en het gebruik van de trein te stimuleren als duurzaam alternatief voor de auto.

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

2.2 Geactualiseerde scope

Gelet op de verminderde parkeerbehoefte voor treinreizigers op de site en rekening houdend met de nieuwe parkeerstrategie van NMBS zal de parking in eerste instantie niet uitgebreid worden en eerst betalend gemaakt worden.

3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

Uitvoering in 2022.

3.2 Geactualiseerde planning

Uitvoering in 2024



4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

Het totale budget bedraagt 0,54 M€_{cour.}

Leopoldsborg - Nieuwe parking						in M€ _{courant}
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	0,54					0,54
NMBS	0,54					0,54
INFRAABEL	0,00					



FOD PPI



SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Uitvoering & Geactualiseerde voorzieningen

Om de overschrijding van de VL projecten te dekken, wordt er voorgesteld om dit project uit het SMIP te halen.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

Het bekomen van de omgevingsvergunning.

5.2 Geactualiseerde risico's

Vervalt, er is geen omgevingsvergunning vereist.



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.4 - Versie 3
Denderleeuw perrons – werken Infrabel



DENDERLEEUV

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	12/2022	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

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

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

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

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



2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

2.2 Geactualiseerde scope

- Volledige vernieuwing van de perrons (9 perronsporen verdeeld over 5 perrons)

De perrons (1 zijperron en 4 eilandperrons) worden verlengd, verhoogd naar 76cm en voorzien van een nieuwe verharding in granietcomposiet en blindengeleide tegels.

Op elk van de perrons worden gerealiseerd:

een nieuwe perronluifel van 143m lang

een gesloten schuilhuis met 18 zitplaatsen

twee open schuilhuisjes met elk 6 zitplaatsen en een leunbalk

vijf combinatiegehelen (zitbank met 6 à 9 plaatsen/windscherm/leunbalk)

een 'combinatieblok' met verlichte dienstregeling, verlichte reclame, drank- & snackautomaten en technische nissen uit elektra- & ICT-kasten.

De perrons worden uitgerust met nieuwe verlichting, luidsprekers, beeldschermen, camera's, uurwerken en wifi.

Op perron 4-5 wordt een lokaal voor de onderstationchef gebouwd.

De toegangstrappen (3 per perron) worden vernieuwd, één van deze toegangstrappen wordt voorzien van een fietsgoot.

Elk perron zal toegankelijk zijn via vaste trappen, 1 lift en 1 stijgende roltrap.

- Liften

Per perron wordt een liftkoker gebouwd.

Deze 5 liften zullen, in combinatie met de verhoogde perrons, de autonome toegankelijkheid van het station garanderen. De lift van perron 1 overbrugt eveneens het hoogteverschil tussen het stationsgebouw en de (iets lager gelegen) onderdoorgangen.

- Roltrappen

Er komen 5 nieuwe roltrappen, 1 per perron.



- **Renovatie onderdoorgangen en verlengen onderdoorgang kant Brussel**

De wanden van de onderdoorgangen worden bekleed met keramische tegels. Op een deel van de tegels wordt een bedrukking (met een nog te bepalen kunstwerk) voorzien.

De vloer wordt -aansluitend bij de perronvloer en trappen- voorzien van granietcomposiet.

De verlichting en de geluidsinstallatie van de onderdoorgang wordt vernieuwd.

De onderdoorgang kant Brussel wordt verlengd onder sporen 9 tot 14 om 2 redenen:

Het mogelijk maken van de materiaal- & materieeltransport tijdens de werken van- & naar de perrons zonder (in dienst zijnde) sporen te moeten kruisen.

De realisatie van een toekomstige aansluiting op een nieuw ingerichte parking (buiten scope van dit project).

- **Nieuwe toegang tot onderdoorgangen**

Kant Stationsplein wordt een nieuwe toegang tot de onderdoorgangen gecreëerd door middel van een ruime trappenpartij met ingewerkte hellingen en een gelijkgrondse verbinding tussen beide onderdoorgangen zodat géén hoogteverschil moet overwonnen worden om de liften vanuit de andere onderdoorgang te bereiken.

De toegangszone zal aansluiten op het bestaande Stationsplein, dat de gemeente Denderleeuw voorziet te vernieuwen (vernieuwing Stationsplein buiten scope van dit project).

Een deel van de bestaande fietsenstalling wordt tijdelijk verplaatst naar de zone waar het oude (buitendienstgestelde) dienstgebouw gesloopt wordt. (Een nieuwe definitieve fietsenstalling wordt voorzien, buiten scope van dit project). Deze fietsenstalling zal aansluiten op een nieuw fietspad dat aangelegd wordt door de gemeente langsheen perron 1.

- **Sloop dienstgebouwen & helling**

4 buitendienstgestelde en vervallen dienstgebouwen worden gesloopt. 3 daarvan liggen in de spoorbundel in de directe omgeving van de perrons en 1 dienstgebouw ligt aan het Stationsplein, naast de fietsenstalling.

Samen met de sloop van de diensthelling naar perron 1 wordt plaats vrijgemaakt voor een nieuwe fietsenstalling (nieuwe fietsenstalling buiten scope van dit project).

Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

2.3 Geactualiseerde scope – visie reforecast 2022

De scope is ongewijzigd.



3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

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

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

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

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

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

3.2 Geactualiseerde planning

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

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

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

- Aanvraag omgevingsvergunning: 01.2020
- Aanbestedingsdossier klaar: 07.2020
- Gunning: RVB NMBS 03.2021
- Uitvoering van de werken: 04.2021-12.2026

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.



3.3 Geactualiseerde planning – visie reforecast 2022

De planning is ongewijzigd.

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

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

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

Denderleeuw - Perrons											in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS			GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Totaal	27,25	0,23	0,24	0,28	2,46	4,13	4,00	4,92	6,50	4,50	
NMBS	18,32	0,23	0,24	0,28	0,95	2,71	2,51	3,70	4,93	2,78	
INFRADEL	8,93				1,51	1,42	1,49	1,22	1,57	1,72	

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

4.3 Uitgevoerd & geactualiseerd budget – visie reforecast 2022

Denderleeuw - Perrons												in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Totaal	35,08	0,23	0,24	0,28	2,02	3,48	6,41	7,35	8,97	4,87	1,24	
NMBS	22,15	0,23	0,24	0,28	0,95	1,67	4,29	4,91	5,82	3,23	0,54	
INFRADEL	12,93				1,07	1,81	2,12	2,44	3,15	1,64	0,70	

■ MIP
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

Uit de faseringstudie is gebleken dat, om de perronverhogingswerken te kunnen uitvoeren en de exploitatie van het station te verzekeren, er aanpassingswerken aan de spoorinfrastructuur noodzakelijk zijn. Deze werken waren initieel niet voorzien binnen dit project, maar zijn onlosmakelijk verbonden met het stationsproject. Bijkomend zijn er meerkosten aangekondigd ten gevolge van de huidige, stijgende prijsherzieningen op de werf.



In de reforecast 2022 wordt bijgevolg volgende transfer voorgesteld:

- een bedrag van 3,99 mio vanuit de federale bijdrage Infrabel van het project 'Diest perrons + toegang – werken Infrabel'

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling.

5.2 Geactualiseerde risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons
- Impact op dienstregeling.

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons
- Impact op dienstregeling.



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.5 – Versie 3
Dendermonde perrons



DENDERMONDE

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	12/2022	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

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

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations Fiche 15.5 Versie 3 – Dendermonde perrons



2.2 Geactualiseerde scope

Volledige vernieuwing van de perrons (1 zijperron en 4 eilandperrons)

De perrons (1 zijperron en 4 eilandperrons) worden verhoogd naar 76cm en voorzien van een nieuwe verharding in granietcomposiet en blindengeleidetegels.

De bestaande luifels (met uitzondering van de luifel aan het stationsgebouw) worden afgebroken en nieuwe standaardluifels worden voorzien met lengte 130m op de hoofdperrons en 90m op het perron 8-9. Op perron 1 wordt de bestaande luifel (lengte 100m) gerenoveerd.

De volledige perronuitrusting wordt vernieuwd:

- zitbanken met windschermen
- 1 gesloten schuilhuis per perroneiland en 2 open schuilhuisjes per perron
- de perrons worden uitgerust met nieuwe verlichting, luidsprekers, schermen en wifi, nieuwe stationsnaamborden, verlichte uurregelingstabellen, schermen (TAD en APQ), horloges en nieuwe signaletica en alle uitrusting voor het onderhoud van de perrons
- afsluiting op perron 1

Passerelle

De bestaande onderdoorgang wordt tijdens de werken nog gebruikt tot de nieuwe passerelle in dienst komt. Nadien wordt de onderdoorgang omgevormd tot een technische gang.

Een overdekte passerelle met een breedte van 8 meter wordt voorzien.

De passerelle wordt uitgerust met verlichting en sonorisatie, schermen (TAD en CLISST), signaletica, verlichte uurregelingstabellen, publiciteitsborden



Zicht op de ontworpen passerelle voor het station te Dendermonde.



Toegangen tot de passerelle

De passerelle wordt voorzien van :

- 2 vaste trappen per perron
- 1 stijgende roltrap en 1 lift per perron
- 1 lift, 1 vaste trap en 1 stijgende roltrap aan de toegang kant Sint-Gillis-Dendermonde

Ter hoogte van de toegang tot de passerelle, wordt ook volgende uitrusting voorzien : assistentiezuil, totem, TVM.



Overzicht van de toegangen tot de passerelle vanuit de perrons: vaste trap en roltrap aan een zijde en lift en vaste trap aan de andere zijde.

Fietsenstallingen

De fietsenstallingen van het station te Dendermonde worden volledig vernieuwd.

- Er worden in totaal 1290 fietsenstallingen voorzien (70% kant Dendermonde en 30% kant St-Gillis-Dendermonde).
- 15% van de fietsenstallingen worden bewaakte fietsenstallingen
- 5% van de fietsenstallingen zijn voorzien voor XL-fietsen.

Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

2.3 Geactualiseerde scope – visie reforecast 2022

De scope is ongewijzigd.



3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2019
- Aanbestedingsdossier klaar: 2019
- Gunning: 2020

Uitvoering van de werken: 2020-2025

3.2 Geactualiseerde planning

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2021
- Aanbestedingsdossier klaar: 2022
- Gunning: 2022
- Uitvoering van de werken: 2022-2027

3.3 Geactualiseerde planning – visie reforecast 2022

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2021
- Aanbestedingsdossier klaar: 2023
- Gunning: 2024
- Uitvoering van de werken: 2025-2030

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

Dendermonde - Perrons											in M€ ₂₀₁₈	
	Totaal	< 2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Totaal	25,45	14,70	0,01	0,46	0,47	1,66	1,59	1,62	1,66	2,05	1,26	
NMBS	17,71	14,70	0,01	0,15	0,15	0,57	0,27	0,27	0,28	0,62	0,69	
INFRAEEL	7,74			0,31	0,31	1,09	1,33	1,35	1,38	1,41	0,56	

■ MIP
 ■ MIPMARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP- Federale Bijdrage

Aangezien Infrabel geen middelen beschikbaar heeft in de periode 2017-2020 en geen zicht heeft op haar middelen voor de volgende periode zijn de voorziene uitgaven in de periode 2017-2021 opgenomen in het

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations Fiche 15.5 Versie 3 – Dendermonde perrons



budget van het strategisch meerjareninvesteringsplan (2,91M€₂₀₁₇). Om de afronding van de werken te waarborgen dienen vanaf 2022 andere financieringsbronnen gevonden te worden.

4.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

Dendermonde - Perrons											in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS			GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Totaal	27,96	0,05	0,11	0,26	0,60	2,07	5,10	5,10	5,20	5,30	4,17
NMBS	19,39	0,05	0,11	0,26	0,50	1,55	3,42	3,49	3,56	3,63	2,82
INFRABEL	1,81				0,10	0,52	1,20				
	6,76						0,48	1,61	1,64	1,67	1,35

■ MIP ■ SMIP - Federale Bijdrage ■ Te financieren

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

Zonder bijkomende financiering kan dit project niet afgerond worden.

4.3 Uitgevoerd & geactualiseerd budget – visie reforecast 2022

Dendermonde - Perrons														in M€ _{courant}	
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal	25,86	0,05	0,11	0,26	0,55	0,67	0,13	0,07	2,97	3,18	4,11	4,19	4,28	4,36	0,93
NMBS	24,05	0,05	0,11	0,26	0,55	0,09	0,09	0,02	1,83	3,18	4,11	4,19	4,28	4,36	0,93
INFRABEL	1,81					0,58	0,04	0,05	1,14						

■ MIP ■ SMIP - Federale Bijdrage

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

De bijkomende financiering Infrabel is thans voorzien in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 Infrabel.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations Fiche 15.5 Versie 3 – Dendermonde perrons



- Financiering Infrabel vanaf 2022.

5.2 Geactualiseerde risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- De omgevingsvergunning is afgeleverd op 15.12.2021
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons
- Zonder bijkomende financiering kan dit project niet afgerond worden

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.6- Versie 3
Landen SG + perrons + voetgangersbrug –
werken Infrabel



LANDEN

1. Algemene gegevens

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

2. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

3. Scope en aanpak

3.1 Oorspronkelijke scope

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

3.2 Geactualiseerde scope

- **Volledige vernieuwing van de perrons (5 perronsporen verdeeld over 3 perrons)**

2 van de bestaande perrons (1 zijperron en 2 eilandperrons) hebben een hoogte van 76cm, perron 4-5 is een laag perron. Het perron 4-5 wordt op 76cm gebracht en volledig vernieuwd. De 3 perrons worden uitgerust met een nieuwe perronbevloering en podotactiele belijning voor blinden en slechtzienden.

De perrons worden niet verlengd.

Enkel de perronboorden van het lage perron 4-5 worden vernieuwd.

Op elk van de perrons worden gerealiseerd:



een nieuwe perronluifel van 75m lang

combinatiegehelen zitbank/windscherm, 32 plaatsen per perronspoor

De perrons worden uitgerust met nieuwe verlichting, luidsprekers, beeldschermen, camera's en uurwerken.

Elk perron zal toegankelijk zijn via 2 vaste trappen en 1 lift vanaf de nieuwe voetgangersbrug die de 3 perrons verbindt vanaf de grote reizigersparking naast het stationsgebouw. De voetgangersbrug wordt niet verlengd over de bundelsporen.

- **Liften**

1 lift per perron.

Deze 3 liften zullen, in combinatie met de vernieuwde perrons, de autonome toegankelijkheid van het station garanderen.

- **Nieuwe voetgangersbrug**

De perrons worden verbonden via een nieuw te bouwen voetgangersbrug die de verbinding maakt vanaf de kant stationsgebouw tot perron 4-5. De voetgangersbrug en de trappen worden overdekt.

De bestaande onderdoorgang wordt gesupprimeerd.

Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

4. Timing

4.1 Oorspronkelijke planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2018
- Aanbestedingsdossier klaar: 2018
- Gunning: 2019



- Uitvoering van de werken: 2019-2021.

4.2 Geactualiseerde planning

De uitvoering van de werken kan niet gecombineerd worden met de buitendienststellingen die nodig zijn voor de verschillende spoorwerken en perronwerken in Hasselt en Diest. Om die reden is de planning aangepast als volgt:

- Aanvraag omgevingsvergunning: 2024
- Aanbestedingsdossier klaar: 2025
- Gunning: 2025
- Uitvoering van de werken: 2026-2028.

5. Budget

5.1 Oorspronkelijke budget

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

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

■ MIP
 ■ MIP MARGE
 ■ Te financieren saldo
 ■ SMIP - Federale Bijdrage

5.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

Vanaf heden zal het project niet gefinancierd worden via het SMIP. De financiering van het deel Infrabel is opgenomen in de module 2 van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Het deel NMBS was reeds in de oorspronkelijke fiche voorzien op de klassieke dotatie.

6. Risico's

6.1 Oorspronkelijke risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel



- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning

6.2 Geactualiseerde risico's

Er zijn geen wijzigingen in de risicolijst.



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.7 – Versie 3
Hasselt perrons + toegang – werken Infrabel



HASSELT

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	12/2022	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

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

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

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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



2.2 Geactualiseerde scope

Volledige vernieuwing van de perrons (9 perronsporen verdeeld over 1 zijperron en 4 eilandperrons)

De perrons worden verhoogd van 28cm naar 76cm en voorzien van een nieuwe verharding in marmermozaiek.

De bestaande luifels worden vernieuwd conform de standaardisatie met behoud van de draagstructuur. Er worden 3 grote nieuwe schuilhuizen geplaatst met elk 14 zitplaatsen.

Er worden 8 combinatiegehelen (zitbank/windscherm/leunbalk) gerealiseerd evenals 2 zitbanken met 8 zitplaatsen.

De perrons worden uitgerust met nieuwe verlichting, luidsprekers en schermen.

De vaste toegangstrappen (2 per perron) worden vernieuwd, één van deze toegangstrappen wordt voorzien van een fietsgoot.

Elke perron zal toegankelijk zijn via vaste trap, lift en roltrap vanuit de onderdoorgang.

- **Liften**

Er komen 6 liften, 1 per perron en 1 in de vernieuwde ingang Runkst

Deze 6 liften zullen, in combinatie met de verhoogde perrons, de autonome toegankelijkheid van het station garanderen.

- **Roltrappen**

De 5 roltrappen worden vervangen

- **Renovatie onderdoorgang**

Volledige renovatie van de afwerkingen van de onderdoorgang. De wanden worden bekleed met keramische groot-formaat tegels.

- **Toegang Runkst**

Realisatie van een nieuw toegangsgeheel kant Runkst, autonoom toegankelijk met een lift

Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

2.3 Geactualiseerde scope – visie reforecast 2022

De scope is ongewijzigd.



3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

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

3.2 Geactualiseerde planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning:
 - Ingang Runkst: 2017
 - Perroncomplex: geen vergunning vereist
- Aanbestedingsdossier klaar:
 - Ingang Runkst: 2018
 - Perroncomplex: 2019
- Gunning:
 - Ingang Runkst: 2018
 - Perroncomplex: 2019
- Uitvoering van de werken:
 - Ingang Runkst: 2018-2019
 - Perroncomplex: 2020-2025

De werken kant Runkst zijn voltooid in 2019. De werken van het perroncomplex zijn effectief gestart in 02/2020.



De uitvoeringstermijn werd in studiefase herzien rekening houdend met de mogelijke buitendienststellingen om een behoud van exploitatie te garanderen.

3.3 Geactualiseerde planning – visie reforecast 2022

De planning is ongewijzigd.



4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

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

■ MIP	■ MIP MARGE	■ Te financieren saldo	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	---	--	--

4.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

Hasselt - Luifels, liften, perrons										in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Totaal	21,97	0,80	0,62	3,70	4,46	4,21	3,69	3,10	1,38	
NMBS	16,94	0,80	0,62	2,61	3,43	3,15	2,61	2,60	1,11	
INFRABEL	5,03			1,09	1,03	1,06	1,08	0,50	0,27	

■ MIP	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	--

4.3 Uitgevoerd & geactualiseerd budget – visie reforecast 2022

Hasselt - Luifels, liften, perrons										in M€ _{courant}
	Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Totaal	27,41	0,80	0,62	3,70	5,43	5,36	3,52	3,94	2,59	1,45
NMBS	19,18	0,80	0,62	2,61	4,30	3,15	2,56	2,54	1,74	0,86
INFRABEL	8,23			1,09	1,13	2,21	0,96	1,40	0,85	0,59

■ MIP	■ SMIP - Federale Bijdrage
--	--

Om de perronverhogingswerken te kunnen uitvoeren zijn er aanpassingswerken aan de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Deze werken waren initieel niet voorzien binnen dit project, maar zijn onlosmakelijk verbonden met het stationsproject. Bijkomend zijn er meerkosten aangekondigd ten gevolge van de huidige, stijgende prijsherzieningen op de werf.

In de reforecast 2022 wordt bijgevolg volgende transfer voorgesteld:

- een bedrag van 3,19 mio vanuit de federale bijdrage Infrabel van het project 'Geraardsbergen perrons'



5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico. Bekomen van omgevingsvergunning.

5.2 Geactualiseerde risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- De omgevingsvergunning voor de toegang kant Runkst werd verleend op 05.04.2018. Voor de renovatiewerken in de onderdoorgang en op de perrons is geen omgevingsvergunning vereist. Dit risico is opgeheven.
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons



5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

Er zijn geen wijzigingen in de risicolijst.



Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations

Fiche Vlaamse prioriteiten VL15.8 – Versie 3
Dienst perrons + toegang – werken Infrabel



DIEST

Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)
3	12/2022	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de reforecast 2022

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

De bestaande perroninfrastructuur is verouderd en in slechte staat.

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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



2.2 Geactualiseerde scope

- Volledige vernieuwing van de 3 perrons (1 zijperron, 1 eilandperron)

De perrons worden verhoogd naar 76cm en voorzien van een nieuwe verharding in asfalt met de nodige podotactiele betegeling.

De perronconfiguratie wordt aangepast om een perronlengte van minstens 335m te kunnen realiseren. De perronoppervlakte verhoogt zo met ca. 10%.

Perron 1 wordt verschoven richting Leuven

De perrons worden voorzien van een standaardluifel met lengte van 94 meter

Op perron 1 worden 2 nieuwe schuilhuisjes geplaatst.

De perrons worden volledig PBM gerealiseerd.

- Passerelle

De bestaande passerelle wordt afgebroken

Een nieuwe passerelle (met een lengte van 60m en een breedte van 4m) met overkapping wordt gerealiseerd. De nieuwe passerelle verbindt het stationsplein met de Fort Leopoldlaan.

Verticaal transport tussen passerelle en perrons:

Tussen Perron 1 en de passerelle wordt voorzien in één lift, één vaste en een overdekte trap.

Tussen Perroneiland 2/3 en de passerelle wordt voorzien in één lift en twee vaste trappen, waarvan één overdekt.

Tussen de Noordzijde van het perron en de passerelle wordt voorzien in één vaste niet overdekte trap en één helling (PBM-conform).

- Onderdoorgang

Renovatie van de bestaande onderdoorgang.

Nevenaannemingen: de spoorinfrastructuurwerken door Infrabel die vermeld worden onder 2.1 hebben specifiek betrekking op de spoorinfrastructuurwerken in de bundels voor en achter het station, die ten laste zijn van een ander program en bijgevolg niet ten laste zijn van deze projectfiche. Ze staan los van de spoorinfrastructuurwerken die het gevolg zouden zijn van de hierboven vermelde werken en die, indien deze noodzakelijk zouden blijken, wel ten laste dienen te zijn van deze projectfiche.

- Aanbestedende Overheid: NMBS

- Bouwheren: NMBS en Infrabel

2.3 Geactualiseerde scope – visie reforecast 2022

De scope is ongewijzigd.



3. Planning

3.1 Oorspronkelijke planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

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

3.2 Geactualiseerde planning

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

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

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: Q1.2021
- Aanbestedingsdossier klaar: Q3.2021
- Gunning: Q4.2021
- Uitvoering van de werken: Q1.2022-Q4.2024

De studietermijn is verlengd rekening houdend met de ontwikkeling van een gestandaardiseerde passerelle.

De uitvoeringstermijn is gecomprimeerd, rekening houdend met een vereenvoudigde bouwwijze van de passerelle.

3.3 Geactualiseerde planning – visie reforecast 2022

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

- start van het strategisch meerjareninvesteringsplan op 1 januari 2018,
- geen klachten tegen de nog te bekomen vergunningen,
- buitendienststellingen door Infrabel,



- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Uitgaande van deze veronderstellingen wordt volgende planning der werken vooropgesteld.

- Aanvraag omgevingsvergunning: Q1.2021
- Aanbestedingsdossier klaar: Q3.2021
- Gunning: Q1.2023
- Uitvoering van de werken: Q2.2023-Q4.2025

De studietermijn is verlengd rekening houdend met de ontwikkeling van een gestandaardiseerde passerelle.

De uitvoeringstermijn is gecompriëerd, rekening houdend met een vereenvoudigde bouwwijze van de passerelle.



4. Budget

4.1 Oorspronkelijk budget

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

■ MIP
 MIP MARGE
 Te financieren saldo
 SMIP - Federale Bijdrage

4.2 Uitgevoerd & geactualiseerd budget

		Diest - Passerelle, liften en perrons							in M€ _{courant}
		Totaal	ACTUALS			GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN			
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal		9,24	0,00	0,04	0,21	0,63	0,95	4,09	3,32
NMBS		5,25	0,00	0,04	0,21	0,60	0,71	2,24	1,46
INFRABEL		3,99				0,04	0,24	1,85	1,86

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage

4.3 Geactualiseerd budget – visie reforecast 2022

		Diest - Passerelle, liften en perrons								in M€ _{courant}
		Totaal	ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN			
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal		5,63	0,00	0,04	0,21	0,60	0,07	2,00	1,68	1,04
GLOBALE BUDGET	NMBS	0,24	0,00	0,04	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		5,39				0,60	0,07	2,00	1,68	1,04
INFRABEL		0,00								

■ MIP
 SMIP - Federale Bijdrage
 RRF



Bij aanbesteding is gebleken dat er een te financieren saldo is ontstaan 5,9 mio €.

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

In het kader van de reforecast 2022 werd beslist om de beschikbare SMIP-middelen van Diest aan te wenden voor het nog te financieren saldo van het stationsproject Denderleeuw (projectfiche 15.4).

Vanaf heden zal het project niet gefinancierd worden via het SMIP maar is opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 Infrabel.

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning.

5.2 Geactualiseerde risico's

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning: de vergunning is verleend op 09.02.2021. Dit risico is opgeheven.
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons

5.3 Geactualiseerde risico's – visie reforecast 2022

- Coördinatie met andere spoorwerken Infrabel
- Impact op dienstregeling : de uitvoering van dit project heeft een impact op de exploitatie. Bepaalde werkzaamheden vergen bepaalde werkfaciliteiten (bv. TLO, buitendienst- en/of buitenspanningsstellingen). Het verkrijgen van deze werkfaciliteiten en de planning nadien respecteren is een reëel projectrisico.
- Bekomen van omgevingsvergunning: de vergunning is verleend op 09.02.2021. Dit risico is opgeheven.
- Impact van de voorziene werken op de spoorinfrastructuur ter hoogte van de perrons

INFRABEL
Right On Track

Focus op de klant buiten combi-mobiliteit: overige stations

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

Vlaamse prioriteiten: fiches 15.9 tot 15.13 – Versie 2





Versie	Datum	Toelichting
1	05/10/18	Originele versie
2	31/03/22 (Datum verzending naar FOD)	Onderhavige versie bevat de actualisatie van de volgende punten: scope, timing, budget en risico's conform de tweejaarlijkse herziening van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan die uitgevoerd werd door de operationele diensten in 2020 (comfort letter Voogdijminister 31/08/2021)

1. Objectieven en rechtvaardiging

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

2. Scope en aanpak

2.1 Oorspronkelijke scope

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

2.2 Geactualiseerde scope

Naast de voorziene ophoging van de perrons naar 76cm, de vernieuwing van de perronboorden en de perronafwerking werden de volgende werken gerealiseerd:

- De integrale toegankelijkheid werd verzekerd door waar nodig toegangshellingen te realiseren
- De perronlengtes werden aangepast om aan de nieuwe eisen te voldoen
- De spooruitrustingswerken die nodig waren en onlosmakelijk verbonden zijn aan de perronverhogingswerken werden eveneens gerealiseerd (bv. verplaatsen van een bovenleiding, verbreding van het tussenspoor, ...)

3. Timing

3.1 Oorspronkelijke timing

De voorgestelde planning gaat uit van volgende bijzondere voorwaarden:

- Start van het strategisch meerjareninvesteringsplan op 1 januari 2018,
- Geen budgettaire beperkingen (zie punt 4).

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



3.2 Geactualiseerde timing

Alle stopplaatsen werden in dienst genomen:

- Asse: Q2 2019
- Turnhout: Q4 2020
- Sint-Truiden: Q4 2021
- Ieper: Q2 2018
- Lierde: Q4 2018

4. Budget

4.1 Oorspronkelijke budget

In mio€ _{courant}	18	19	TOTAAL
Totale kost	3,41	2,25	5,66
Financieringsbronnen			
- MIP	2,21	-	2,21
- SMIP – Federale bijdrage			
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	-	-	-
Financieringsbronnen NMBS			
- MIP	-	-	-
- SMIP – Federale bijdrage	1,20	2,24	3,45
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	-	-	-

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

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

4.2 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen

In mio€ _{courant}	Financieringsbronnen	Actuals			Geactualiseerde voorzieningen		TOTAAL
		2018	2019	2020	2021	2022	
NMBS	SMIP - Federale bijdrage	1,89	0,67	1,69	0,87	0,49	5,61
Infrabel	MJIP	1,19	1,52	0,37	1,54	0,04	4,66
TOTAAL		3,08	2,19	2,06	2,41	0,53	10,27

4.3 Uitvoering en geactualiseerde voorzieningen - visie reforecast 2022



Asse, Turnhout, Lierde, Ieper, Sint-Truiden - Perrons - Vernieuwing in M€_{courant}								
		ACTUALS				GEACTUALISEERDE VOORZIENINGEN		
	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal	8,68	3,08	2,19	2,06	1,07	0,28	0,00	
NMBS	5,60	1,89	0,67	1,69	1,07	0,28		
INFRABEL	3,08	1,19	1,52	0,37				



MIP



SMIP - Federale Bijdrage

5. Risico's

5.1 Oorspronkelijke risico's

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

5.2 Geactualiseerde risico's

Geen. Alle stopplaatsen werden in dienst genomen.

Bijlage: indicatieve raming van de uitgaven per stopplaats

in mio €_{courant}

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

Bijlage: uitgaven (in mio €_{courant} per stopplaats

Fiche	Stopplaats	Aandeel	Totaal	2018	2019	2020	2021	2022
15.9	Asse	Infrabel	0,63	0,57	0,15	-0,09	-	-
		NMBS	0,86	0,72	-0,11	0,26	-	-
15.10	Turnhout	Infrabel	1,34	0,04	0,96	0,13	0,22	-
		NMBS	1,71	0,01	0,68	1,01	-	-
15.11	Sint-Truiden	Infrabel	1,77	-	0,01	0,41	1,32	0,04
		NMBS	1,66	-	-	0,29	0,87	0,49
15.12	Ieper	Infrabel	0,56	0,31	0,27	-0,03	-	-
		NMBS	0,71	0,66	0,01	0,04	-	-
15.13	Lierde	Infrabel	0,35	0,26	0,14	-0,05	-	-
		NMBS	0,67	0,49	0,09	0,09	-	-
TOTAAL		Infrabel	4,66	1,19	1,52	0,37	1,54	0,04
		NMBS	5,60	1,89	0,67	1,69	0,87	0,49