

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1244
van **SOFIE MERTENS**
datum: 12 mei 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vlaamse spoorprioriteiten - Stand van zaken

Het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 14 december 2017 over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren maakt cofinanciering voor spoorwegprojecten vanuit de gewesten effectief mogelijk en bepaalt onder meer dat het Vlaamse Gewest zich ertoe verbindt om voor de spoorprioriteiten in een bijkomende financiering van 100 miljoen euro te voorzien. Dit kadert binnen de Vlaamse Spoorstrategie (2013), waarmee de Vlaamse Regering invloed wil uitoefenen op het federale spoorbeleid om zo de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen te behalen.

Het gaat om volgende 11 + 2 spoorprioriteiten:

1. Het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever;
2. optimalisatie van Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas;
3. spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen;
4. spoorlijn 15 Hasselt-Neerpelt;
5. spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem;
6. spoorlijn 204 Gent-Zelzate;
7. spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde;
8. spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde;
9. spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont;
10. het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent, de park- and-rideparkings en de fietsenstallingen (GEN: Gewestelijk Expresnet);
11. de tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen;
12. het project "Oude Landen" (Ekeren, vertakkingscomplex voor een extra goederenspoor);
13. de afwerking van het 3de en 4de spoor op de Lijn 50A tussen Gent en Brugge.

Ik heb daarover een aantal vragen.

1. Graag ontvang ik voor elke van deze projecten volgende gegevens:
 - a) Werd er een studie uitgevoerd voor dit project?
 - i. Zo ja, wanneer werd deze studie uitgevoerd?
 - ii. Waar kan ik deze studie terugvinden?
 - iii. Wat zijn de belangrijkste conclusies?
 - iv. Door welk bureau werd de studie uitgevoerd?
 - b) Welke werken werden er al uitgevoerd?
 - i. Graag een omschrijving van de werken.
 - ii. Wat is de start- en einddatum van deze werken?
 - iii. Waar op het traject bevinden deze werken zich?
 - c) Welke werken zijn op dit moment in uitvoering?
 - i. Graag een omschrijving van de werken.
 - ii. Wat is de startdatum van deze werken?
 - iii. Wanneer zullen de werken beëindigd worden?
 - iv. Waar op het traject bevinden deze werken zich?
 - d) Welke werken moeten nog uitgevoerd worden?
 - i. Graag een omschrijving van de werken.
 - ii. Wat is de start- en einddatum van deze werken?
 - iii. Waar op het traject bevinden deze werken zich?
 - iv. Zit het project qua timing op schema?
 - e) Over de budgetten:
 - i. In welk budget werd voorzien?
 - ii. Welk budget werd al uitgegeven en voor welke studies of werken?
 - iii. Welk budget zal nog nodig zijn om het project te beëindigen? In welk jaar zal dit budget gereserveerd worden?
 - iv. In het GIP worden de geplande werken niet gedetailleerd weergegeven. Zo vinden we in het ontwerp GIP een bedrag van 12.492.000 euro terug onder nummer GIP003245/01 met als mededeling 'cofinanciering spoor'.

Is er een reden voor dat dit niet uitgebreider weergegeven wordt?
2. Vlaanderen reserveerde in 2017 een bedrag van 100 miljoen euro om te cofinancieren in elke Vlaamse spoorprioriteit.

Welk effect heeft de sterke inflatie op de cofinanciering? Kan er van bepaalde Vlaamse spoorprioriteiten minder werk gemaakt worden door de inflatie?
3. Een van deze Vlaamse spoorprioriteiten is spoorlijn 15 tussen Zonhoven en Balen. Dit project voorzag in het aanleggen van een tweede spoor tussen Zonhoven en

Balen. In de pers lezen we dat een aanleg van een tweede spoor tussen Balen en Zonhoven nog niet op de agenda van Infrabel staat (De Standaard, 17 juni 2022).

- a) Waarom werden de plannen gewijzigd en komt er geen tweede spoor tussen Balen en Zonhoven?
 - b) Werd er voor dit project een studie uitgevoerd? Zo ja, welke en wanneer? Wat zijn de conclusies van deze studie?
4. Een van deze Vlaamse spoorprioriteiten is spoorlijn 19 tussen Mol, Neerpelt en Hamont.

In de pers lezen we dat Infrabel een tweede spoor zal aanleggen tussen Balen en Neerpelt (Het Belang van Limburg, 17 juni 2022).

- a) Wat is de huidige stand van zaken van het aanleggen van een tweede spoor vanaf Balen?
 - b) Welke stappen zijn al ondernomen? Werd al een studie uitgevoerd? Wat zijn de (tussentijdse) conclusies van deze studie?
 - c) Welke volgende stappen worden gepland? Welke stappen zijn nog niet gepland? Op welke termijn worden deze gepland?
 - d) Werd de vertakking reeds aangelegd?
5. Hoe evalueert de minister de cofinanciering van de 11 + 2 Vlaamse spoorprioriteiten? Moet dit project herhaald worden of werd er voldoende budget gereserveerd door de collega's van de Federale Regering?

ANTWOORD

op vraag nr. 1244 van 12 Mei 2023

van **SOFIE MERTENS**

1. De Vlaamse overheid werkt voor dit samenwerkingsakkoord prioritaire spoorprojecten nauw samen met de FOD M/V en Infrabel en NMBS. De spoorbedrijven rapporteren periodiek over de voortgang van de (gecofinancierde) projecten. De laatste rapportering is actueel tot Q4 2022. Dit is ook de reden waarom er gewerkt wordt met een globaal budget in het GIP in plaats van een financiering per project. Het budget in het GIP is een inschatting van de verwachte projectkosten in 2023. De voortgang van de projecten doorheen 2023 bepaalt echter hoeveel er door Infrabel wordt gefactureerd.

Er wordt momenteel gewerkt aan een update van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden. Dit omwille van wijzigingen in scope, timing en budget van verschillende projecten. Infrabel en NMBS hebben hiervoor enkele voorstellen gedaan (hieronder beschreven als reforecast 2022). Deze voorstellen worden momenteel nog besproken en zullen later worden opgenomen in bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden die geagendeerd zullen worden op de federale en de Vlaamse ministerraad. Belangrijk daarbij is om te noteren dat er van het Vlaams Gewest niet méér dan de voorziene 100 miljoen euro courant gevraagd zal worden.

Onder andere aan de hand van informatie aangeleverd door Infrabel werd een globaal overzicht aangereikt per project. Ook bevat het antwoord momenteel voorliggende wijzigingen. Er wordt per project een omvattend antwoord gegeven.

Het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever

Beseinen "Halve Maan"

De notificatie van de aannemer "SI (seininrichting) van de Halve Maan" is gebeurd in september 2019. De indieningstelling van het beseinen van L11 (inclusief wijkspoor) is gebeurd in oktober 2021.

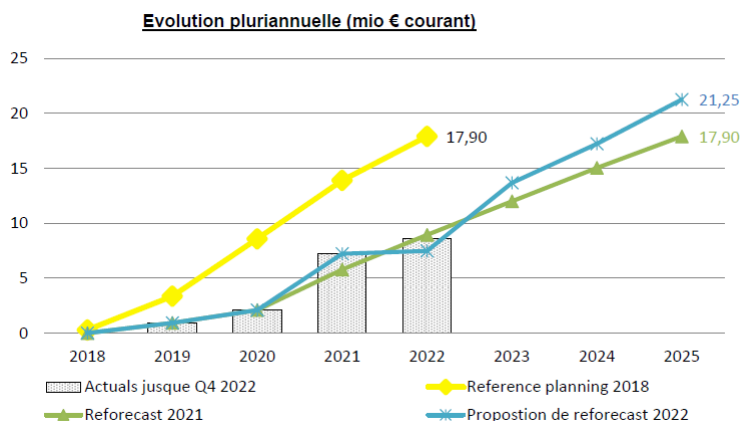
Beseinen L221, L223 en bundels Scheldelaan

De aanbestedingsprocedure voor het beseinen van L221, L223 en de bundels langs de Scheldelaan (bestek TR15322 - kanaaldok fase 1) is volop lopende. De gunning van deze opdracht wordt midden 2023 verwacht, zodat de werken van start kunnen gaan in de 2^e helft van 2023. Langs L221 en L223 bevinden zich heel wat aansluitingen van diverse grote (petrochemische) bedrijven, die als visie hebben om hun (RID) vervoer per trein te doen. Het beseinen van deze aansluitingen komt het goederenvervoer ten goede.

Einde der werken: eind 2025

Budget¹: 17,9 mio € courant (12,9 fed + 5 cofin VL). Om de volledige scope te kunnen doen, zal er bijkomende budgettransfer dienen te gebeuren. Deze werd voorgesteld in de reforecast 22.

¹ De bijgevoegde grafieken zijn uitsluitend in het Frans beschikbaar en geef ik mee voor de volledigheid van het antwoord.



Optimalisatie van Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas;

Studies met het oog op de realisatie van het 3de spoor:

De as van het 3de spoor werd door Infrabel/TUC RAIL uitgetekend, zodat de studies voor het afschaffen van de overwegen opgestart kunnen worden. Vervolgens wordt de noodzaak van het 3de spoor onderzocht. Hiertoe zal een capaciteitsanalyse, een haalbaarheidsstudie en een MKBA uitgevoerd worden. De studie is gestart in 05/2021 door Movares en wordt in verschillende fases uitgevoerd. Deze studies zijn nog steeds lopende. De eerste fase van deze studie, de capaciteitsanalyse, werd begin 2022 afgerond. De resultaten van de capaciteitsanalyse, met inbegrip van het ruimtelijk onderzoek, werden op 4 oktober 2022 toegelicht aan de stakeholders. Hierbij lag de focus niet alleen op het knelpunt 'baanvak Lokeren - Sint-Niklaas': ook de overige knelpunten op de ganse L59 tussen Gent en Antwerpen (vertakking Bernadettestraat en vertakking Melsele) werden in kaart gebracht.

Werken ter voorbereiding van het 3de spoor: afschaffen overwegen tussen Lokeren en Sint-Niklaas en aanpassen elektrische installaties (studies + werken):

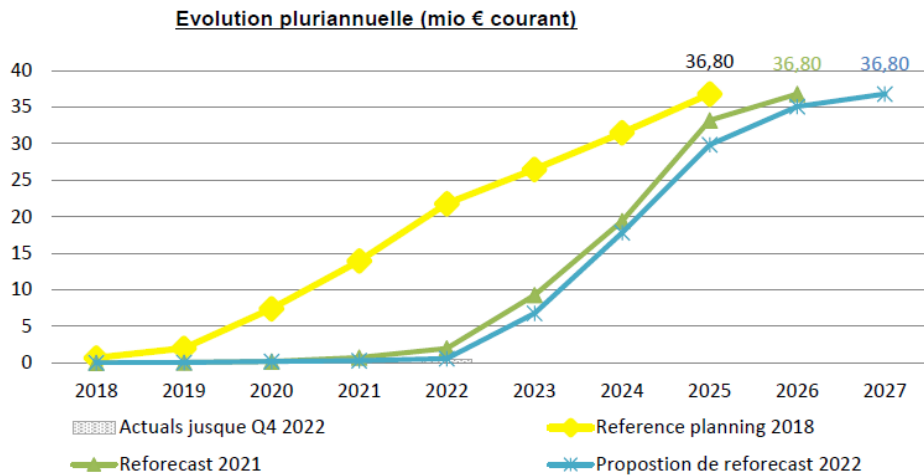
Een algemene visie over het afschaffen van de overwegen op het baanvak Lokeren – Sint-Niklaas moet uitgewerkt worden. Op basis van verkeerstellingen en een preliminaire mobiliteitsstudie voor de overwegen in Sint-Niklaas, worden de voorontwerpen verder uitgewerkt.

De haalbaarheidsstudie heeft aangetoond dat er meerdere capaciteitsknelpunten zijn langs de L59 die een derde spoor noodzakelijk maken op meer plaatsen dan deze voorzien voor dit project. Ten einde de middelen voorzien voor de L59 nuttig te besteden op een manier die de aanleg van een derde spoor op deze lijn voorbereidt, wordt voorgesteld om het afschaffen van de overwegen ruimer te bekijken dan enkel het baanvak Lokeren – Sint-Niklaas, namelijk over de volledige L59.

Wat betreft het aanpassen van de elektrische installaties ter voorbereiding van een 3e spoor zijn de studies voor de bouw van een modulair onderstation in Sint-Niklaas gestart begin 2022. Hiervoor werden twee bestekken opgesteld: een voor de elektrische uitrustingen en een tweede voor de buitenkabelwerken. Deze bestekken werden eind september 2022 gefinaliseerd en begin 2023 verkocht. De start van de werken voor de bouw van het tractie-onderstation is gepland vanaf midden 2023.

De einddatum van het globale project werd verschoven naar eind 2026.

Budget



Spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen

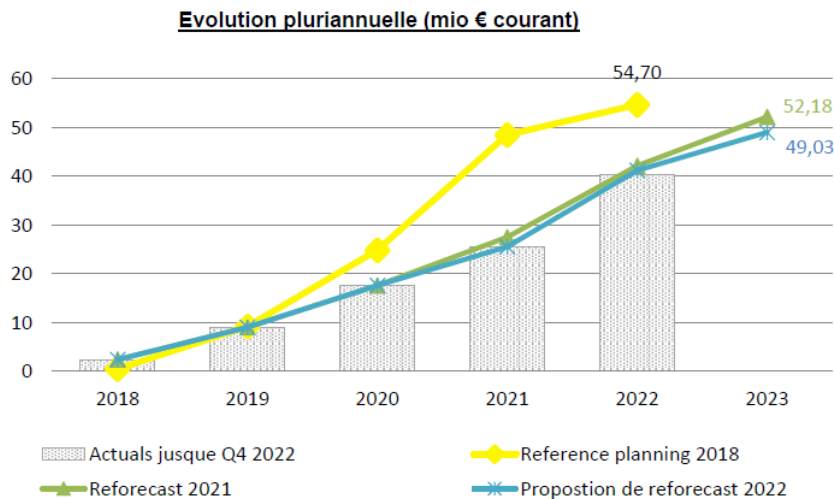
De notificatie voor de opdracht P219371 (elektrificatie L15 Mol - Hasselt) werd op 3 januari 2019 uitgevoerd. De elektrificatie- en bijhorende kabelwerken, eveneens de bouw van twee tractieonderstations en een sectioneerpost, zijn inmiddels beëindigd. De elektrische indienststelling is nu voorzien juli 2023.

De studies hadden de noodzaak aangetoond om bepaalde bruggen te verhogen, hetgeen noodzakelijk bleek voor de elektrificatie van de lijn. De werken op het terrein voor het verhogen van de bruggen zijn gestart op 6 januari 2022 en zijn nog steeds lopende.

De noodzakelijke aanpassingen aan de bruggen hebben tot gevolg dat het einde van de werken met één jaar wordt verschoven ten opzichte van de einddatum voorzien in het Samenwerkingsakkoord (eind 2023).

Budget

Het budget dat oorspronkelijk voor dit project voorzien was in het Samenwerkingsakkoord bedraagt 54,70 Mio €. Gezien de besparingen (minder technische gebouwen, eenvoudigere werkfasering en uitvoeringsmodaliteiten dan oorspronkelijk voorzien) wordt de huidige globale raming 49 Mio €.



Spoorlijn L18 Hasselt-Neerpelt

Studies met het oog op de realisatie:

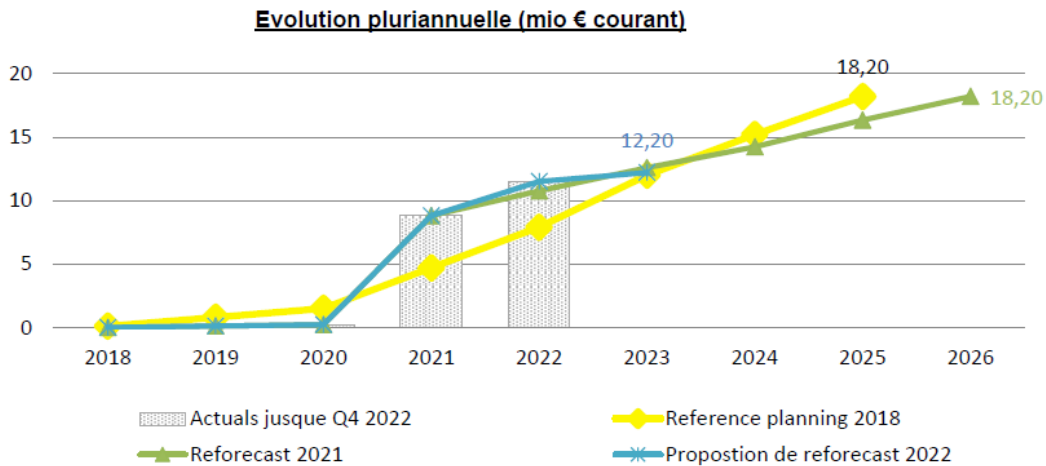
De studie die het nut en de noodzaak van de heropening van L18 onderzocht, werd uitgevoerd door een extern bureau. Om een globale visie te bekomen werd meegelift met het complex project Noord-Zuid As Limburg. Deze studie liep in opdracht van De Werkvennootschap. Infrabel/TUC RAIL en werd uitgevoerd door de THV Tractebel Arcadis.

Uit de eerste conclusies kon afgeleid worden dat de trein nooit interessanter zou zijn dan een sneltram, en dat het daarom niet wenselijk was om het treinalternatief langer mee te nemen in verdere studies met betrekking tot de Noord-Zuid As Limburg. De studies met het oog op de realisatie van L18 werden begin 2021 stopgezet.

Aanpassingen roosters in Hasselt + afschaffen overwegen L15 tussen Hasselt en Zonhoven:

In 2021 werd geopteerd om de bovenleidingswerken en seininrichtingswerken voor de aanpassingen aan de roosters in Hasselt aan te vatten. Ook werd gestart met de vernieuwing en optimalisatie van de gelijkgrondse kruisingen L35/L21A, werd het tracé L35 aangepast zodat de snelheid opgetrokken kan worden. Ook werd gestart met de aanleg van het omloopspoor zodat de goederentrafiek kan omrijden langs het station te Hasselt. De werken aan de roosters in Hasselt worden versneld uitgevoerd ten opzichte van de voorzieningen in het Samenwerkingsakkoord. Deze werken kaderen in het Masterplan Hasselt. Deze werken zijn begin 2023 voltooid.

Aangezien de studies met het oog op realisatie van L18 begin 2021 werden stopgezet (gezien het niet behouden van de treinvariant), wordt voorgesteld om geen overwegen af te schaffen op L15. Immers, gezien het niet heropenen van L18 (L18 Hasselt - Neerpelt sluit eerst nog een deel aan op L15) wordt er geen bijkomende trafiek en dus ook geen bijkomende belasting op de overwegen meer verwacht op dit stuk van L15. Daarom wordt de einddatum van dit project vooruitgeschoven in de tijd (2023 in plaats van 2026).



Spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem

Studies met het oog op de realisatie

Wat betreft L58 werd de potentieelanalyse eind 2020 opgestart. De resultaten van deze studie werden ontvangen in mei 2021 en werden geanalyseerd. De bedieningsscenario's werden uitgewerkt door de NMBS. De haalbaarheidsstudie met betrekking tot L58 is gestart in oktober 2021 en liep verder in 2022. In een eerste fase was de nota capaciteitsanalyse, alsook de nota HOV-assen begin 2022 klaar. Vanaf midden 2022 werd voor de onderzochte varianten, resulterend uit de capaciteitsanalyse, een multicriteria-analyse (MCA) met gewichten opgesteld, om de verschillende varianten tegenover elkaar af te wegen. De MCA werd verder verfijnd op basis van de input van de stakeholders. Deze studie loopt nog verder in 2023. Ook zal er nog een MKBA dienen opgesteld te worden.

Spoorlijn 204 Gent-Zelzate

Studies

In het kader van de haalbaarheidsstudie met betrekking tot de bestaande L204 werd een aanbestedingsprocedure gelanceerd voor de aanduiding van een extern MER-bureau. De verkoop van het bestek is in Q1 2023 gebeurd. Momenteel worden de offertes geanalyseerd.

De start van de haalbaarheidsstudie met betrekking tot de bestaande L204 is thans voorzien midden 2023 tot eind 2025.

Het grensoverschrijdende project voor de doortrekking van de bestaande L204 naar Nederland (dus de nieuwe L204 vanaf Zelzate via de Axelse vlakte naar Terneuzen) zal een afzonderlijk procedureverloop volgen dat afgestemd zal worden met de procedures in Nederland. Deze uitbreiding van de scope is opgenomen in de intentieverklaring Rail Ghent-Terneuzen die ondertekend werd door de federale en de gewestelijke minister van Mobiliteit. Voor het grensoverschrijdende baanvak werd in onderling overleg met de stakeholders een organisatiestructuur vastgelegd.

Omwille van bovengenoemde uitbreiding van de studies met betrekking tot L204 schuift de voorziene einddatum van dit deel van het project (studies met het oog op realisatie) op van 2024 naar 2025.

Afschaffen overwegen op L204:

De budgetten van de studies voor de afschaffing van de overwegen (OW) op L204 werden in eerste instantie gewijd aan het vervangen van de overwegen OW1 en OW1bis. Eind 2020 was er een opportuniteit om de eerste voorbereidende werken

voor het afschaffen van deze overwegen tegelijkertijd uit te voeren met de werken in het kader van een andere opdracht. Deze voorbereidende werken vonden plaats in het voorjaar 2021. Voor de tweede fase van de werken werd een apart bestek opgemaakt; dit betrof voornamelijk wegeniswerken. De werken werden eind mei 2021 opgestart en op 22 oktober 2021 werd de nieuwe wegenis in gebruik genomen.

Het afschaffen van de andere overwegen op L204 langs de R4 zal volledig geïntegreerd worden in de werken in het kader van het project R4WO, waarvoor De Werkvennootschap verantwoordelijk is. Immers, door aanpassingen aan de aanleg van de R4 zullen de overwegen op L204 langs de R4 'automatisch' afgeschaft worden.

Budget

Het totale budget ligt voor dit deel van het project (afschaffen overwegen op L204) 12,35 Mio € hoger dan het budget dat oorspronkelijk voorzien was in het Samenwerkingsakkoord. Het bedrag van 12,35 Mio € betreft een transfer van federale bijdrage vanuit het project L19, overeenkomstig de comfort letter van de voogdijminister van 31 augustus 2021. Overeenkomstig de intentieverklaring Rail Ghent-Terneuzen met betrekking tot de uitbreiding van de scope van dit project (de doortrekking van de bestaande L204 naar Nederland) die ondertekend werd door de federale en de gewestelijke minister van Mobiliteit, zal deze budgetverhoging gebruikt worden voor L204, inclusief zijn scope-uitbreiding. De werken voor de doortrekking van de bestaande L204 naar Nederland moeten gecoördineerd worden met de werken voor de R4 in Gent.

In de intentieverklaring wordt er 10,8 mio € voorzien voor de aanleg van 3 spoorkokers (koker ter hoogte van E34, koker ter hoogte van rotonde Cosmos, koker ter hoogte van ArcelorMittal). Deze kokers zijn noodzakelijk om geen hypotheek te leggen op een eventuele latere doortrekking van de L204 en de latere aanleg van een spoorverbinding tussen Zelzate en Terneuzen. Echter, aangezien het project van de ringweg R4 geen vergunning heeft gekregen voor de omvorming van de R4 op het grondgebied van Zelzate, zullen in eerste instantie maar 2 spoorkokers geconstrueerd kunnen worden, waarvan de uitgave geraamd wordt op 9,5 Mio €.

Daarnaast voorziet de intentieverklaring in de planuitwerkingsfase (= GRUP en Plan-MER) met betrekking tot de nieuwe L204. Hiervoor zal er 2,0 Mio € voorzien worden.

De scope-uitbreiding ingevolge de intentieverklaring leidt tenslotte tot een verschuiven van de einddatum van het globale project (studies met het oog op realisatie + het afschaffen van overwegen op L204) van 2023 (zoals oorspronkelijk voorzien was in het Samenwerkingsakkoord) naar 2027 (de voorziene einddatum die opgenomen is in het voorstel van reforecast 2022).

Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde

Op 8 april 2021 werd een potentiëleanalyse uitgevoerd door MOW (ontvangen. Begin 2021 startte MOW ook een vervoerwaardestudie op; deze is ondertussen afgelopen. Voor het uitvoeren van de haalbaarheidsstudie werd een extern bureau aangeduid (SWECO). Deze studie werd opgestart in juni 2021. In deze haalbaarheidsstudie zou eerst een mobiliteitsanalyse gebeuren; deze werd beëindigd tijdens het tweede trimester 2022. Deze analyse had tot doel om na te gaan wat het potentieel is van een optimaler openbaar vervoersaanbod op de as Puurs – Dendermonde – Aalst, om tussenstations te selecteren die een meerwaarde betekenen, en om de interactie na te gaan met andere projecten in de regio. Deze studie resulteerde in enkele technisch en ruimtelijk te onderzoeken bedieningsconcepten, per trein of via een andere hoogwaardige openbaar vervoersas. De multicriteria-analyse (MCA) met gewichten om de verschillende varianten tegenover elkaar af te wegen, werd eind 2022 gefinaliseerd.

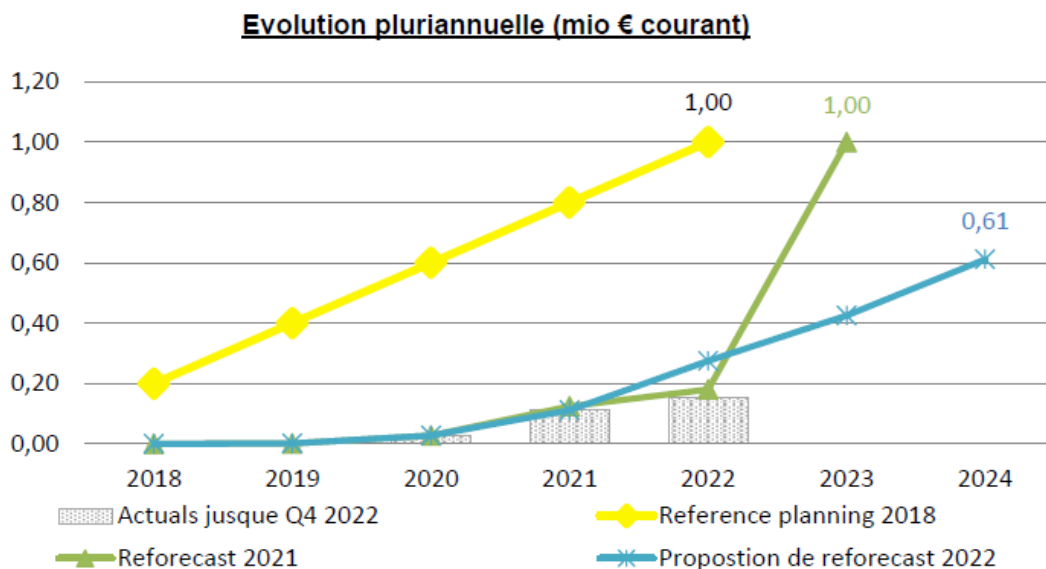
Voor wat betreft de afstemming over de haalbaarheidsstudie met de betrokken stakeholders (Infrabel, de NMBS, MOW, De Werkvennootschap, Ruimte Vlaanderen en De Lijn), werd er een duidelijke overlegstructuur op punt gesteld (kernteam en stuurgroep).

Na de beslissing van de gekozen varianten uit de MCA zal het studiebureau een capaciteitsanalyse en een tracéanalyse uitvoeren. Hierbij zal nagegaan worden welke infrastructuren nodig zouden zijn en waar deze zouden moeten komen in geval van het herwaarderen van de toeristische L52 naar een volwaardige reizigerslijn. In de opdracht van het studiebureau zit ook het maken van streefbeelden vervat in het kader van het vervangen van overwegen.

In 2023 zal nog een MKBA-studie gelanceerd worden.

Einddatum van het project: eind 2024

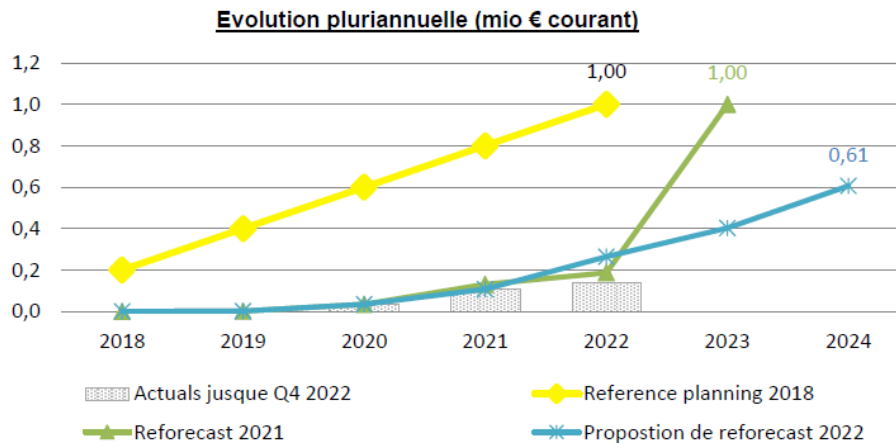
Budget



Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde

Idem hierboven. De studies L52 en L57 lopen samen.

Budget



Spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont

Elektrificatie van het bestaande spoor op L19:

De elektrische indienststelling van L19 vond plaats op 13 juni 2021. De laatste restwerken werden verwacht tegen eind 2022. De uiteindelijke kost van dit deel van het project bedraagt 32,75 Mio €

Werken korte termijn: verlengen perrons in alle stopplaatsen:

De studies voor de stopplaatsen zijn gestart in 2020. De voorziene volgorde voor de werken is als volgt: Hamont, Lommel, Overpelt.

De werken te Hamont zijn begin 2023 gestart.

Voor de stopplaats Hamont dienen de huidige perronboorden (halfhoog) aangepast te worden naar hoge perronboorden, teneinde te voldoen aan de eisen inzake integrale toegankelijkheid.

De vergunningsaanvragen voor Lommel en Overpelt worden geïntegreerd in de omgevingsaanvraag voor de aanleg van het 2de spoor. Als einddatum is 2026 vooropgesteld.

Het totale budget voor dit deel van het project (verlengen perrons in alle stopplaatsen) is geraamd op 4,64 Mio €.

Studies en werken lange termijn: bouw en elektrificatie van een 2de spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaatsen:

De studie voor het 2de spoor werd eind 2019 opgestart. De aanduiding van een extern bureau voor het uitvoeren van de MER-studie liep vertraging op, wegens een probleem met de beschikbaarheid van middelen bij externe MER-bureaus, resulterend in weinig of geen inschrijvingen op lopende aanbestedingen. Uiteindelijk is de MER-studie van start gegaan in januari 2022. De afwerking van de MER-studie is voorzien in de loop van 2023, waarna de aanvragen tot omgevingsvergunning samen met het project MER ingediend zullen worden.

Einddatum van het project is 2026.

De aanleg van het 2e spoor zal in twee fases uitgevoerd worden:

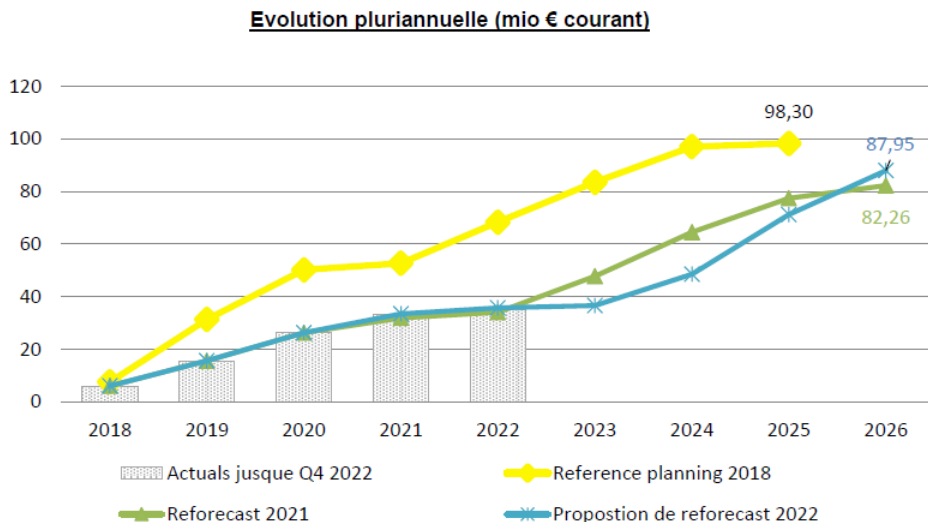
- Fase 1 tussen Balen-Werkplaatsen en Lommel
- Fase 2 tussen Lommel en Neerpelt.

De start van de werken is voorzien in 2024.

Het totale budget voor dit deel van het project is geschat op 50,56 Mio €.

De volledige scope van het project (elektrificatie van het bestaande spoor op L19, de perrons en de studie, bouw en elektrificatie van het 2de spoor) zal voltooid zijn tegen eind 2026.

Globaal budget



Het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent, de park- and-rideparkings en de fietsenstallingen (GEN: Gewestelijk Expresnet)

Voor de gemeenten Erps-Kwerps, Haacht, Niel, Hernie, Asse, Weerde, Schelle, Tielen, Bouwel, Merelbeke (deel fietsenstalling), Kortenberg en Sint-Martens-Bodegem zijn de werken voltooid of bijna voltooid.

De ontwerpen van de parkings van Epegem, Tollembeek, Zwijndrecht en Hoboken-Polder zijn ver gevorderd. NMBS stelt voor in de reforecast 2022 deze in hun meerjareninvesteringsplan op te nemen en niet meer binnen dit samenwerkingsakkoord. Dit gelet op het tekort aan middelen binnen het samenwerkingsakkoord.

De werken te Burst, Nijlen, Essene-Lombeek, Antwerpen-Luchtbal, Dilbeek, Appelterre en Merelbeke (deel autoparking) werden stopgezet. Dit gebeurde omwille van verschillende redenen zoals het gebrek aan ruimte voor een uitbreiding van de (fietsen)parking, timing van gerelateerde projecten, problemen met grondverwerving ...

De tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen

Wat betreft de **tweede havenontsluiting**, gezien het belang van de vergunningsfase waarin het project Oude Landen zich momenteel bevindt (beroepsprocedure naar aanleiding van bezwaren is lopende), heeft men zich sinds eind 2019 geconcentreerd op de vergunningsprocedure voor Oude Landen. De opmaak van het bestek voor de aanduiding van een MER-bureau voor de studies van de tweede spoortoegang heeft hierdoor vertraging opgelopen. De opmaak van het bestek wordt tegen midden 2023 gefinaliseerd. De start van de MER-studie is voorzien in de tweede helft van 2023. Hierdoor zal de planning van het project opschuiven met twee jaar (2025 in plaats van 2023, de oorspronkelijke einddatum in het Samenwerkingsakkoord).

Het totale budget voor de vergunningsprocedures met betrekking tot de tweede havenontsluiting bedraagt 2,0 Mio €.

Het project "Oude Landen" (Ekeren, vertakkingscomplex voor een extra goederenspoor)

Het project **Oude Landen** werd opgesplitst in twee delen:

- Deel 1: voorbereidende werken: werken waarvoor geen vergunning vereist is of werken die zonder enig risico op herstel naar de oorspronkelijke toestand in geval van het niet verkrijgen van de nodige vergunningen, opgestart kunnen worden:

□ Aanpassing/verhoging van de brug van de Statiestraat over L12: de werken zijn gestart begin januari 2022 en zijn nog lopende;

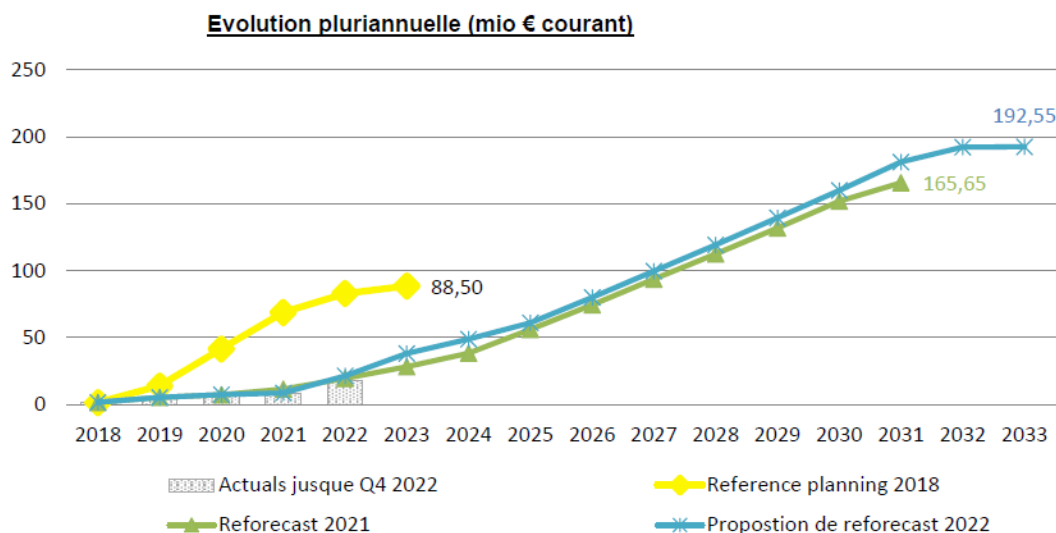
□ Aanpassen van de bovenleiding L12: de werken zijn gestart in juni 2021 en zijn nog lopende;

- Deel 2: de werken aan de ongelijkgrondse vertakking:

Gezien de procedurele (2 beroepen tegen de omgevingsvergunning bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, verschillende actiecomités,...) en de financiële problematiek is de planning van het project vertraagd.

De voorziene einddatum van het project Oude Landen is hierdoor verder achteruitgeschoven in de tijd, namelijk tot 2033. De totaal geraamde kost voor het project Oude Landen bedraagt 190,55 Mio €. Waarvan een groot stuk nog te financieren is door de federale overheid.

Budget Oude Landen + tweede spoortoegang



De afwerking van het 3de en 4de spoor op de Lijn 50A tussen Gent en Brugge.

Binnen het SMIP is dit project al volledig uitgevoerd. De verdere realisatie van de aanleg van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge loopt verder in het klassieke Meerjareninvesteringsplan van Infrabel.

Volgende projecten zijn niet opgenomen in de lijst:

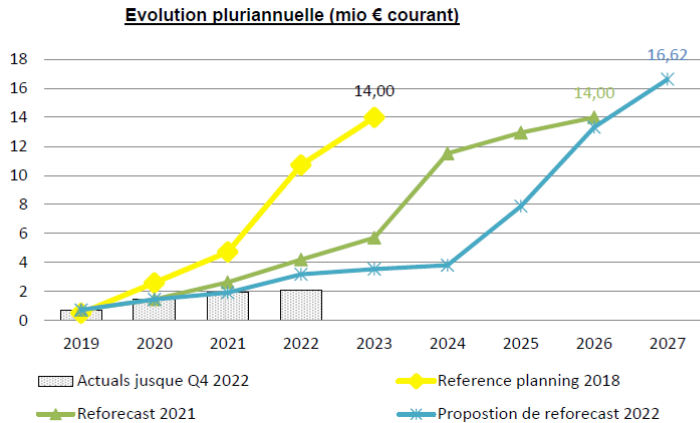
Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m):

De haalbaarheidsstudie werd eind juni 2019 beëindigd. De omgevingsaanvragen voor de uitwijksporen te Lokeren en Dendermonde zijn thans volop in opmaak.

Het indienen van de omgevingsaanvraag voor de uitwijksporen te Dendermonde is vertraagd naar 2023 in plaats van december 2020, omdat de voorziene technische afstemming met een eventuele heropening van L52 Dendermonde – Puurs, die nodig is opdat beide projecten compatibel blijven, complexer was dan men had verwacht.

De start van de werken is ten vroegste voorzien in 2025 en de einddatum wordt op 2027 geschat.

Budget



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

De spoor- en seininrichtingswerken kant Gent-Dampoort werden uitgevoerd in 2019. Voor de aanleg van vier lange sporen in de bundel Gent-Zeehaven werden de studies eind 2021 gefinaliseerd. Hieruit is gebleken dat, in tegenstelling tot wat voorzien was in de oorspronkelijke projectfiche, de dienstonderdoorgang niet verlengd moet worden. Bijgevolg kan dit werk uit de scope van dit project gehaald worden. Door deze scopereductie is de einddatum van dit project teruggebracht van 2024 naar 2023.

De werken voor de vier lange sporen zelf zijn in een bijna gefinaliseerd.

2. In de vraagstelling werd aangegeven dat Vlaanderen 100 miljoen euro courant reserveerde voor elke Vlaamse spoorprioriteit. Dat is niet correct. Er werd 100 miljoen euro courant gereserveerd voor de totaliteit van gecofinancierde spoorprojecten.

Uiteraard speelt de inflatie een rol bij het opmaken van ramingen of bij de inschrijvingsprijzen van een infrastructuurwerk. Daarom maakte Infrabel een reforecast 2022. Hierbij werden scopewijzigingen en transfers tussen de projecten voorgesteld aan de betrokken instanties/ministeries en kabinetten. Dit wordt momenteel nog besproken maar op basis van de gedane voorstellen is het niet nodig dat Vlaanderen momenteel bijkomende middelen vrij maakt.

3. In het samenwerkingsakkoord werd enkel de elektrificatie van L15 opgenomen en niet de verdubbeling van deze spoorlijn. Er is geen sprake van gewijzigde plannen en bijgevolg is er geen studie naar een tweede spoor.
4. a-c) Zie de vorige antwoorden.

d) Het is onduidelijk over welke vertakking het hier gaat. Er werden nog geen werken uitgevoerd voor het tweede spoor.

5. Vlaanderen werkt in het kader van het samenwerkingsakkoord nauw samen met het federale niveau, Infrabel en NMBS om een reële verbetering van het spoorwegennet in het Vlaams gewest teweeg te brengen. Deze samenwerking wordt als positief geëvalueerd. Gelet op het feit dat het merendeel van de projecten nog lopende is, zijn er geen concrete plannen om een nieuw samenwerkingsakkoord af te sluiten met

bijkomende Vlaamse financiering. Wel wordt er, zoals vermeld, gewerkt aan een update van de bestaande uitvoerende samenwerkingsakkoorden op basis van de voorstellen van NMBS en Infrabel. Daarvoor zijn er geen bijkomende Vlaamse middelen nodig.