

**PROJECT “STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS”**

**SAMENWERKINGSOVEREENKOMST MINDER HINDER – GECOMBINEERD MET MOBILITEIT VOOR DE PERIODE 2018-2022/EINDE PROJECT**

**TUSSEN:**

**De Stad Gent**, gevestigd in het stadhuis te 9000 Gent, Botermarkt, 1, vertegenwoordigd door het College van Burgemeester en Schepenen, voor wie tekenen de heer Mathias De Clercq, Burgemeester, en mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur, *hierna genoemd “Stad Gent”*;

en

**De N.V. van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS**, met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, Frankrijkstraat 56, hier vertegenwoordigd door mevrouw Sophie Dutordoir, Gedelegeerd Bestuurder, en de heer Patrice Couchard, Algemeen Directeur, *hierna genoemd “NMBS”*;

en

**De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn**, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, vertegenwoordigd door de Heer Roger Kesteloot, Directeur-generaal, en de Heer Marc Descheemaeker, voorzitter van de Raad van Bestuur, *hierna genoemd “De Lijn”*;

Hierna “Partij” en samen “de Partijen” genoemd.

**WORDT VOORAF UITEENGEZET WAT VOLGT:**

Op 6 juli 2004 sloten Stad Gent, de toenmalige N.M.B.S., de Lijn, het Vlaamse Gewest en Eurostation een samenwerkingsovereenkomst betreffende de herinrichting van het station en de stationsomgeving van Gent Sint-Pieters (hierna respectievelijk “de Samenwerkingsovereenkomst van 2004” en “het Project”) waarin Eurostation werd aangesteld als projectmanager.

Op 1 januari 2005 werd de N.M.B.S. de N.M.B.S. Holding.

Ingevolge de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische Spoorwegen en het KB van 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de N.M.B.S. Holding, Infrabel en NMBS zijn de NMBS en Infrabel sedert 1 januari 2014 twee afzonderlijke vennootschappen.

Sinds 1 november 2018 (B.S. 21/11/2018) is Eurostation opgeslorpt door haar moedermaatschappij, de NMBS, die haar rechten en plichten volledig overneemt.

Sinds 1 juli 2018 is ook het Vlaams Gewest (AWV) geen partij meer bij dit onderwerp van het Project. De Samenwerkingsovereenkomst van 2004 voorzag niet in een regeling omtrent Minder Hinder. Nochtans heeft het Project een grote invloed op de buurt, de gebruikers van het station, de verkeersstromen van en naar het station en de doorgaande verkeersstromen in de buurt van het station. Om die reden besliste de Stuurgroep (24) op 23 januari 2007 om de samenwerking tussen de Projectpartners uit te breiden voor het aspect Minder Hinder. Eurostation (thans NMBS) bleef ook in dat kader de manager van het Project, conform de eerder gemaakte afspraken.

Binnen de projectorganisatie werd in die periode een overlegorgaan opgericht, het Beperkt Overlegorgaan Faseringen genaamd (hierna kortweg "BOF"), waarbinnen de Projectpartners afspraken maken omtrent de concrete projecten inzake Minder Hinder.

Met het oog op de realisatie van het Minder Hinder programma, werd op 10 juli 2008 een overheidsopdracht uitgeschreven (en gegund aan nv Fero) voor de levering van signalisatie die niet door de aannemers van de verschillende deelprojecten werd voorzien. Deze signalisatieopdracht liep ten einde op 30 juni 2014 en werd vervangen door een nieuwe raamovereenkomst, (eveneens afgesloten met Fero.) Als deze is afgelopen (naar schatting eind 2019), zal de markt opnieuw worden bevestigd.

De samenwerking tussen de Projectpartners met het oog op de realisatie van het Minder Hinder programma, en meer bepaald de projectmanagementtaken van Eurostation (thans NMBS) in dit verband, maakte het voorwerp uit van de Aanvullende overeenkomst Minder Hinder van 18 juli 2008. In die overeenkomst bevestigden de partijen hun akkoord met de signalisatieopdracht gegund aan nv Fero en werden afspraken gemaakt in verband met de financiering van die opdrachten en de vergoeding voor Eurostation (thans NMBS).

Voormelde Aanvullende overeenkomst werd nadien gewijzigd door het Addendum 1 van 24 november 2011 (o.m. wat de verdeelsleutel betreft).

Ook voor de periode 2011 tot 2014 werd nadien een akkoord bereikt over een nieuwe aanvullende overeenkomst, zijnde de Overeenkomst "MIHI.1" getekend op 6 december 2016.

Voor de periode van 2014 tot 2018 werd eveneens een akkoord bereikt over een nieuwe aanvullende overeenkomst, zijnde de Overeenkomst "MIHI.2MOB" getekend op 5 oktober 2015.

Tijdens de looptijd van voormelde contracten werd met twee verschillende perimeters gewerkt waarbinnen de Minder Hinder opgevolgd werd, een perimeter van de onmiddellijke stationsbuurt en een ruimere perimeter.

Aangezien in de periode vanaf 2018 de grote wegwerkzaamheden in de ruimere omgeving van het station grotendeels gedaan zijn en de Stad Gent inmiddels zelf een Minder Hinder ambtenaar in dienst heeft genomen, is het niet langer noodzakelijk om de Minder Hinder organismen die uitgewerkt zijn in het kader van het Project ook aan te wenden ter beheersing van de hinder veroorzaakt door de werken in ruimere omgeving van het station. Het takenpakket van voormelde Minder Hinder organismen zal voortaan beperkt blijven tot de oorspronkelijke perimeter, i.e. de onmiddellijke omgeving van het station (zie **Bijlage 2**).

O.a. ten gevolge van een wijziging van de perimeter, de uittreding van het Vlaams Gewest uit de vorige Samenwerkingsovereenkomsten, en de nood aan bijkomende afspraken en maatregelen in het kader van de Minder Hinder en mobiliteitsproblematiek van het Project, heeft de technische werkgroep (102) dd. 30 maart 2018 een mandaat aan Eurostation (thans NMBS) gegeven voor het uitwerken van een nieuwe aanvullende samenwerkingsovereenkomst. De Stuurgroep (59) van 24 april 2018 heeft haar principiële akkoord gegeven op de inhoud en de vorm van deze overeenkomst.

Deze Samenwerkingsovereenkomst tussen Partijen tracht een aantal nieuwe afspraken vast te leggen inzake Minder Hinder en Mobiliteit voor de periode van medio 2018 t.e.m. medio 2022/einde project. Omwille van de leesbaarheid en de transparantie, wordt ervoor geopteerd om alle afspraken terzake vast te leggen in een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst in de plaats van een addendum aan de Samenwerkingsovereenkomst Minder Hinder – gecombineerd met Mobiliteit 2014-2018.

Onderhavige overeenkomst betreft een horizontale samenwerkingsovereenkomst tussen Partijen met betrekking tot Minder Hinder- en andere mobiliteitsmaatregelen waarbij een contractueel kader tot stand wordt gebracht waarbinnen de gezamenlijke vervulling van het openbaar belang bij de realisatie van het Project wordt gestructureerd.

De Partijen hebben immers de wens om, in het licht van het belang van het Project voor de openbare dienstverlening van elk van de Partijen, de nodige afspraken te maken ter verwezenlijking van het gemeenschappelijk doel van de Partijen, nl. de garantie van de multimodale bereikbaarheid van het station. Het station moet – ook tijdens de werken in het Project, en bij uitvoering van werken in de perimeter van het station – goed bereikbaar blijven te voet, per fiets, met tram en bus en per wagen.

#### **WORDT OVEREENGEKOMEN WAT VOLGT:**

#### **Artikel 1. Voorwerp en doel van de overeenkomst**

Partijen komen overeen om een horizontale samenwerkingsovereenkomst af te sluiten in de zin van artikel 31 van de Wet van 17 juni 2016 inzake Overheidsopdrachten voor welbepaalde en hierna nader omschreven gezamenlijke prestaties inzake Minder Hinder en mobiliteit ten gunste van de resterende looptijd van het Project Gent Sint-Pieters.

Onderhavige overeenkomst legt de uitvoeringsvoorwaarden en –modaliteiten vast van de prestaties inzake Minder Hinder en mobiliteit, de rolverdeling van de Partijen en van de andere in deze context relevante organen opgericht in het kader van het Project en meer algemeen de rechten en verplichtingen van en modaliteiten van samenwerking tussen Partijen.

Daarnaast komen Partijen hierbij ook overeen om occasionele gezamenlijke overheidsopdrachten te plaatsen in de zin van artikel 48 van de Wet van 17 juni 2016 inzake Overheidsopdrachten, teneinde firma's te selecteren voor minstens de uitvoering van signalisatiewerkzaamheden.

De NMBS in de huidige Samenwerkingsovereenkomst wordt door de overige Partijen gemandateerd om op te treden als "aanbestedende overheid" die de plaatsingsprocedure zal doorlopen namens en voor rekening van de overige Partijen in de zin van artikel 48 van de Wet van 17 juni 2016 inzake Overheidsopdrachten.

## Artikel 2. Rolverdeling van de Partijen

### 2.1. Rol van de NMBS

#### 2.1.1 Algemeen

De NMBS beschikt over de passende mensen, technische tools en IT-toepassingen om de nodige studies te doen en opdrachten te lanceren om maatregelen inzake Minder Hinder en Mobiliteit te laten uitvoeren die die bereikbaarheid van het station Gent Sint Pieters kunnen garanderen.

De NMBS staat in het kader van de samenwerking tussen Partijen dan ook in voor:

- de bewaking van de mobiliteitsvisie van het Project, met inbegrip van verkeerstellingen;
- de dagelijkse opvolging van de werken met betrekking tot Minder Hinder met inbegrip van het nodige studiewerk daarvoor, de organisatie en opvolging van het BOF en de werf overschrijdende signalisatie;

evenals alle prestaties die met bovenstaande aspecten samenhangen.

Een gedetailleerde omschrijving van deze rol is opgenomen in **Bijlage 1** – Technische bepalingen bij deze overeenkomst.

Geografisch wordt er enkel nog binnen de oorspronkelijke perimenter Gent Sint-Pieters gewerkt. (zie **Bijlage 2**).

#### 2.1.2 Organisatie van occasionele gezamenlijke overheidsopdrachten

Partijen komen overeen om occasionele gezamenlijke overheidsopdrachten te plaatsen in de zin van artikel 48 van de Wet van 17 juni 2016 inzake Overheidsopdrachten, teneinde aannemers te selecteren voor minstens de uitvoering van signalisatiewerkzaamheden.

De NMBS wordt in deze Samenwerkingsovereenkomst door Stad Gent en De Lijn gemandateerd om op te treden als “aanbestedende overheid” (in de zin van voormeld artikel 48) die de plaatsingsprocedures zal doorlopen namens en voor rekening van alle Partijen. Dit houdt o.a. concreet in dat de NMBS instaat voor het beheer van de beide opdrachten, inzonderheid voor:

- De opmaak van de opdrachtdocumenten;
- In voorkomend geval de bekendmaking van de opdracht;
- Het ontvangen en beoordelen van de aanvragen tot deelneming/ de offertes en het evt. voeren van onderhandelingen;
- Het opstellen van de selectie- en/of gunningsverslagen en -beslissingen;
- De gunning van de opdracht en het sluiten van de overeenkomst.

De opdrachten worden vóór de lancering ervan ter principiële voorafgaande goedkeuring voorgelegd aan de Werkgroep Mobiliteit (WG 2) of het BOF én de Technische Werkgroep.

Dit gebeurt op basis van een voorstel van NMBS dat in elk geval volgende aspecten omvat:

- omschrijving van de opdracht en alle nodige technische specificaties;
- een indicatieve raming en waar mogelijk een plafondbedrag;
- de vooropgestelde aanvangsdatum en uitvoeringstermijn

NMBS staat ook in voor opvolging van de uitvoering van voormelde opdrachten.

## **2.2. Rol van Stad Gent**

Stad Gent verbindt er zich meer algemeen toe om in het kader van het Project en de georganiseerde occasionele gezamenlijke overheidsopdrachten nauw samen te werken met de NMBS die een coördinerende rol vervult, teneinde voor de realisatie van de Minder Hinder en andere mobiliteitsmaatregelen het voor alle Partijen meest optimale resultaat te kunnen bekomen. In dit kader heeft zij de plicht om de overige Partijen alle informatie aan te leveren die relevant is voor de afspraken die werden gemaakt in het kader van deze Samenwerkingsovereenkomst.

Stad Gent verbindt er zich toe aan de overige Partijen al haar werven te melden die zich in de perimeter bevinden en die een impact hebben op de bereikbaarheid van het station en de voortgang van het Project.

Stad Gent verbindt er zich eveneens toe om, indien voorhanden, de verkeerstellingen waarover zij beschikt, aan te leveren aan de NMBS.

## **2.3. Rol van De Lijn**

De Lijn verbindt er zich meer algemeen toe om in het kader van het Project en de georganiseerde occasionele gezamenlijke overheidsopdrachten nauw samen te werken met de NMBS die een coördinerende rol vervult, teneinde voor de realisatie van de Minder Hinder en andere mobiliteitsmaatregelen het voor alle Partijen meest optimale resultaat te kunnen bekomen. In dit kader heeft zij de plicht om de overige Partijen alle informatie aan te leveren die relevant is voor de afspraken die werden gemaakt in het kader van deze Samenwerkingsovereenkomst.

De Lijn verbindt er zich toe aan de overige Partijen al haar werven te melden die zich in de perimeter bevinden en die een impact hebben op de bereikbaarheid van het station en de voortgang van het Project.

De Lijn verbindt er zich eveneens toe om, indien voorhanden, de verkeerstellingen waarover zij beschikt, aan te leveren aan de NMBS. Ook de reizigersgegevens waarover zij beschikt zal zij aanleveren aan de NMBS in het kader van de opmaak van de mobiliteitsstudie.

## **Artikel 3. Financiering**

### **3.1. Prijsvaststelling**

#### 3.1.1 Budget en vergoeding NMBS

Het totale budget (=plafondbedrag) voor Minder Hinder en Mobiliteit, enerzijds de (coördinatie-)taken uit te voeren door NMBS (zie **Bijlage 1**) en anderzijds de occasionele gezamenlijke opdrachten bedraagt 320.000 euro incl. btw (264.462,81 euro excl. BTW) voor de basisduur van 4 jaar van de overeenkomst.

In geval van stilzwijgende verlenging (waarvan sprake in artikel 9), komt het plafondbedrag op 80.000 euro per jaar mits indexering op basis van de gezondheidsindex.

De prestaties van de NMBS worden vergoed aan kostprijs (nl. conform de KVIV-tarieven in regie – 20 %), geldig op het ogenblik van indiening van de schuldvordering vergezeld van de gedetailleerde

prestatie staat. Zie ook **Bijlage 3** bij deze overeenkomst. Voormelde tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.<sup>1</sup>

### 3.2. Verdeelsleutel

De kosten tussen Partijen in het kader van deze Samenwerkingsovereenkomst worden verdeeld zoals bepaald in art. 10.1 van de Samenwerkingsovereenkomst van 6 juli 2004, met aanpassing naar de huidige situatie:

Stad Gent	34%
De Lijn	33%
NMBS	33%

### Artikel 4. Betalingsmodaliteiten

De betalingen geschieden in mindering; de afrekening geschiedt op het einde van elk semester.

Op het einde van elk semester dient de NMBS per mail een schriftelijke schuldvordering in bij elke Partij (met de andere Partij in kopie), vergezeld van een detailoverzicht van de gedurende het daaraan voorafgaande half jaar eigen of door derden uitgevoerde prestaties. Dit detailoverzicht (prestatie staat) bevat in elk geval:

- voor de eigen prestaties van de NMBS:
  - o een beschrijving van de prestaties;
  - o de raming;
  - o een opgave van het aantal gepresteerde uren aan toepasselijk KVIV-tarief – 20% ;
  
- voor de prestaties van derden:
  - o een beschrijving van de opdracht;
  - o de raming;
  - o een kopie van de goedgekeurde offerte en van de factuur van de dienstverlener;

Op vraag van de betrokken Partij, maakt de NMBS overwijd bijkomende stukken over.

De schuldvorderingen worden overgemaakt aan de volgende geadresseerden:

Stad Gent  
t.a.v. Ilse Bortels  
IVA Mobiliteitsbedrijf  
Sint-Michielsplein 9  
9000 Gent

VVM De Lijn

---

<sup>1</sup> De aanvangsindex is de gezondheidsindex van de maand juni 2018 (basisjaar 2013). De indexering geschiedt vervolgens jaarlijks op basis van de nieuwe gezondheidsindex van de maand juni.

Beheer & Innovatie Infrastructuur  
t.a.v. Kristof Blomme  
Motstraat 20  
2800 Mechelen

**In kopie aan:**

NMBS - B-ST.N District North  
t.a.v. Arch. Sam Haccour  
Koningin Maria Hendrikaplein 2  
9000 Gent

Stad Gent en De Lijn keuren de ingediende schuldvordering en prestatiestaat goed, en maken waar nodig correcties. Nadien wordt het volgens hen verschuldigde bedrag ter kennis gebracht aan de NMBS en wordt de NMBS uitgenodigd om een factuur in te dienen bij Stad Gent resp. De Lijn. De NMBS beschikt over een termijn van 5 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van voormelde kennisgeving om haar facturen in te dienen.

De facturen worden, naargelang het geval, opgestuurd naar:

NMBS  
Bureau H-F.24  
Frankrijkstraat 56-58  
1060 Brussel

Stad Gent  
Stadhuis, Factuurregistratie  
t.a.v. Bart Timmerman – Staf Departement Stadvernieuwing en Openbaar Domein  
p/a Botermarkt 1  
9000 Gent

De factuur voor Stad Gent mag per e-mail gestuurd worden naar [factuurregistratie@stad.gent](mailto:factuurregistratie@stad.gent) (BE 0207.451.227) rekening houdende met onderstaande instructies:

- verstuur de factuur als PDF-bijlage aan een mail;
- de mail bevat één PDF-bijlage;
- de PDF-bijlage bevat één factuur;
- andere bijlagen kunnen worden toegevoegd indien deze geen PDF-bestanden zijn;
- maak voor meerdere facturen aparte mails en PDF-bestanden aan;
- verstuur de mail naar het correcte mailadres (verstuur de digitale factuur NIET per post);
- respecteer de vormvereisten. Stuur een aparte factuur per bestelbon, groepeer ze niet.

Enkel digitale facturen die voldoen aan bovenstaande normen worden aanvaard. Indien de mail niet voldoet dan zal deze worden geweigerd. Ons systeem stuurt automatisch een antwoord terug met de reden waarom de e-mail niet werd aanvaard.

VVM De Lijn  
SSC Boekhouding  
Grotehondstraat 58  
2018 Antwerpen

De Lijn werkt enkel nog met e-facturen die elektronisch moeten ingediend worden via het platform Mercurius.

De elektronische factuur dient, naast de gegevens die verplicht zijn overeenkomstig het btw-wetboek, zeker volgende gegevens te bevatten die essentieel zijn voor de verwerking van de factuur:

- Identificatienummer De Lijn: KBO 242069537;
- Het financieel / P.O.-nummer:

Het financieel / P.O. nummer dat voor elke opdracht op de betreffende factuur dient te worden vermeld, zal later worden meegedeeld.

De betalingstermijn van de facturen bedraagt 30 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van de factuur.

#### **Artikel 5. Rapportering**

Onverminderd de verantwoording in het kader van de afrekening conform artikel 4, verbindt de NMBS zich ertoe over de evolutie van de Minder Hinder en mobiliteitsmaatregelen (inhoudelijk-technisch en financieel) te rapporteren in de organen van het Project en minstens 1 maal per semester.

#### **Artikel 6. Aansprakelijkheid**

Alle Partijen voeren hun taken in het kader van onderhavige Overeenkomst uit volgens de regels van de kunst en de toepasselijke wetgeving.

De NMBS waakt erover dat ook de opdrachtnemers hun prestaties in het kader van de occasionele gezamenlijke opdrachten verrichten volgens de regels van de kunst en de toepasselijke wetgeving.

#### **Artikel 7. Geschillen**

Geschillen tussen de Partijen met betrekking tot de uitvoering van onderhavige Samenwerkingsovereenkomst, worden geregeld overeenkomstig artikel 14 van de Samenwerkingsovereenkomst van 2004 (klacht bij de voorzitter van de Stuurgroep, Raad der Wijzen, etc.).

In geval van betwisting omtrent de naleving van deze Samenwerkingsovereenkomst of van een beslissing van de Raad der Wijzen, zijn enkel de hoven en rechtbanken van het gerechtelijke arrondissement Gent bevoegd.

Indien één van de Partijen betrokken wordt bij een gerechtelijke procedure naar aanleiding van de uitvoering van onderhavige overeenkomst, zal de andere Partij op eerste verzoek vrijwillig tussenkomen in het geding, zonder afbreuk te doen aan de eigen aansprakelijkheid onder deze overeenkomst en onder voorbehoud van alle rechten.

#### **Artikel 8. Wijziging van de overeenkomst**

Deze overeenkomst kan enkel worden gewijzigd door middel van een schriftelijk akkoord van ondergetekende Partijen.

#### **Artikel 9. Inwerkingtreding en duur van de overeenkomst**

Deze overeenkomst treedt in werking vanaf de ondertekening ervan door alle Partijen en eindigt in beginsel van rechtswege op 12 juli 2022. Indien het Project op laatstgenoemde datum nog niet is beëindigd, wordt de overeenkomst stilzwijgend telkens met één jaar verlengd tot het daadwerkelijke einde van het Project, behoudens opzegging door één van de Partijen op de verjaardag mits inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden doch mits voorafgaand overleg en akkoord in de stuurgroep.

Partijen komen overeen om alle prestaties waartoe de Stuurgroep opdracht heeft gegeven in het kader van deze overeenkomst sinds 13 juli 2018, te vergoeden volgens de voorwaarden van deze overeenkomst.

#### **Artikel 10. Slotbepalingen**

Indien een bepaling van deze Samenwerkingsovereenkomst (geheel of gedeeltelijk) nietig, ongeldig of niet afdwingbaar zou blijken te zijn, zal deze nietigheid, ongeldigheid of niet-afdwingbaarheid beperkt blijven tot de betrokken bepaling en zonder invloed zijn op de nietigheid, de geldigheid of de afdwingbaarheid van andere bepalingen van deze Samenwerkingsovereenkomst.

De Partijen verbinden zich ertoe om alle redelijke inspanningen te verrichten om een nietige, ongeldige of niet-afdwingbare bepaling van deze Samenwerkingsovereenkomst om te zetten in een geldige en afdwingbare bepaling die het door de Partijen nagestreefde doel zoveel als mogelijk verwezenlijkt.

Het loutere feit dat één der Partijen tijdens de uitvoering van deze Samenwerkingsovereenkomst één of meerdere van de bepalingen van deze Samenwerkingsovereenkomst niet afdwingt, kan op geen enkele wijze worden ingeroepen door de andere Partijen als een bewijs van afstand van de eerstbedoelde Partij van haar recht om de naleving van deze bepaling af te dwingen.


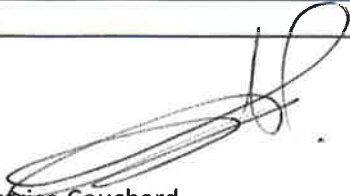
#### **Artikel 11 Bijlagen bij deze overeenkomst**

Volgende bijlagen maken integraal deel uit van onderhavige overeenkomst:

- Bijlage 1 – Technische bepalingen
- Bijlage 2 – Perimeter
- Bijlage 3 – KVIV-tarieven

Opgemaakt te Gent, op \_\_\_\_\_ in 3 exemplaren, waarbij elke partij erkent een getekend origineel te hebben ontvangen.

Voor de <b>Stad Gent</b> ,	
De Algemeen Directeur Mieke Hullebroeck	de Burgemeester Mathias De Clercq

Voor <b>NMBS</b> ,	
 Sophie Dutordoir Gedelegeerd Bestuurder	 Patrice Couchard Algemeen Directeur
Voor <b>De Lijn</b> ,	
Roger Kesteloot Directeur-generaal	Marc Descheemaeker Voorzitter van de Raad van Bestuur

## BIJLAGE 1 – TECHNISCHE BEPALINGEN

### PROJECT “STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS”

#### SAMENWERKINGSOVEREENKOMST MINDER HINDER – GECOMBINEERD MET MOBILITEIT VOOR DE PERIODE 2018 – EINDE PROJECT (OF 2022)

## 1. INLEIDING

Onderstaande beschrijving geeft weer welke taken de NMBS kan uitvoeren in het kader van deze Samenwerkingsovereenkomst. Sommige van deze taken zijn specifiek voor hetzij het luik Mobiliteit, hetzij het luik Minder Hinder, anderen kunnen voor zowel Mobiliteit als Minder Hinder worden toegepast.

De taken die de NMBS kan uitvoeren zijn:

TAAK	Mobiliteit	Minder Hinder
1. Opvolging BOF		X
2. Administratieve ondersteuning		X
3. Aanstellen en opvolgen onderaannemers	X	X
4. Screening werven perimeter		X
5. Controle signalisatie en markering		X
6. Opmaak signalisatie- en markeringsplan		X
7. Verkeerstelling	X	
8. Bezetting fietsenstalling/parking	X	
9. Verkeerssimulatie	X	X
10. Voetgangerssimulatie	X	X
11. Verkeerslichtenregeling	X	X
12. Ontwerp/aanpassing kruispunt	X	X
13. Advies bij ontwerp pleinen	X	X

De NMBS werkt voor de verkeerstellingen samen met FLOW.

## 2. OMSTANDIGE BESCHRIJVING PER TAAK

### 2.1. Opvolging BOF

#### Minder Hinder

De organisatie van het BOF omvat taken zoals: het verzorgen van de uitnodiging, opmaken van verslag en agenda, stroomlijnen van gemaakte afspraken tijdens het overleg en ter beschikking stellen van de noodzakelijke documenten (al dan niet uitbesteed), de bevoegdheid tot het nemen van beslissingen betreffende het aansturen en verlenen van deelstudies aan de NMBS en de aannemer signalisatie waarbij iedere partij intern zijn verantwoordelijkheid draagt inzake interne communicatie, evaluatie van de inhoud van de opdrachtschrijving naar de NMBS en de aannemer signalisatie, het communiceren en het verkrijgen van een principiële goedkeuring van (indien binnen plafondbedrag) de WG2 en technische werkgroep m.b.t. de te verlenen opdrachten aan de NMBS, controleren van alle aanvragen van inname openbaar domein.

Het BOF wordt door een deskundige van de NMBS (of haar opdrachtnemer) opgevolgd, verder de "Projectmanager – verkeersdeskundige" genoemd. De Projectmanager- verkeersdeskundige geeft ad-hoc advies of formuleert een voorstel voor onderzoek naar oplossing van een actueel probleem.

De opvolging gebeurt actief en proactief: door de rondgang van signalisatie is er een zeer goede terreinkennis. Bij de rondgang worden foto's genomen en kunnen ook digitale videobeelden worden opgenomen. De opvolging houdt eveneens het aansturen van de bevoegde actoren in.

De foto's en videobeelden worden ook gebruikt in het overleg BOF om actuele problemen aan te kaarten. De presentatie Minder Hinder, die per BOF wordt opgemaakt en beschikbaar gemaakt op Extranet is daarvoor een handig instrument. De presentatie bevat de foto's waarop aangegeven wordt welke dag ze zijn genomen en ze worden voorzien van een korte beschrijving van het probleem, of ook van de stand van zaken van de behandeling ervan.

De door de NMBS aangestelde Projectmanager- verkeersdeskundig zal zowel de taak van voorzitter als deze van verkeerskundige op zich nemen. De Projectmanager- verkeersdeskundige wordt bijgestaan door een ontwerptekenaar.

Het BOF dient niet strikt maandelijks plaats te vinden. Afhankelijk van de noodzaak en de drukte zal worden beslist om dit maandelijks, tweemaandelijks of tweewekelijks te laten gebeuren. De voorlopige inschatting van het aantal uren gebeurt op basis van een maandelijks overleg (zie raming in Bijlage 3 bij de overeenkomst). De effectieve afrekening gebeurt op basis van de werkelijk gepresteerde uren.

Voor de uitvoering van de prestaties onder dit punt kan de NMBS geen aanspraak maken op een vergoeding.

## **2.2. Administratieve ondersteuning**

### Minder Hinder

De documenten van WG2BOF worden beheerd op Extranet. Het is de taak van de NMBS te zorgen dat de nodige publicaties geordend gebeuren. De NMBS houdt eveneens een archief bij van de door WG2BOF verleende adviezen.

Voor de uitvoering van de prestaties onder dit punt kan de NMBS geen aanspraak maken op een vergoeding.

## **2.3. Aanstellen en opvolgen van onderaannemers**

### Mobiliteit + Minder Hinder

Het aanstellen van de onderaannemer en het beheren van de facturatie van de aannemer.

Het opmaken van de nodige werkorders voor het aansturen van de onderaannemer en het opvolgen van de uitvoering van deze werkorders.

Voor de uitvoering van de prestaties onder dit punt kan de NMBS geen aanspraak maken op een vergoeding.

## **2.4. Screening werven perimeter**

### Minder Hinder

Het team Minder Hinder zal werven in de perimeter die door Stad Gent worden gemeld, en die een impact hebben op de bereikbaarheid van het station opvolgen. De werven van anderen zullen op het overleg BOF worden besproken, en van de eigen werven zal de informatie up-to-date worden gehouden en gecommuniceerd met alle belanghebbenden.

## **2.5. Controle signalisatie en markering**

### Minder Hinder

De NMBS zal op het terrein wekelijks de controle uitvoeren van de signalisatie en markering, rapporteren naar het BOF via een foto-presentatie, en partijen aansturen die eventueel acties moeten ondernemen.

## **2.6. Opmaak signalisatie- en markeringsplan**

### Minder Hinder

De NMBS zal signalisatie- en wegmarkeringplannen opmaken voor de nodige organisatie van het verkeer en meer bepaald voor voetgangers en fietsers rond het station (onder meer magenta borden). Deze plannen worden in Illustrator of Autocad opgemaakt, en voorzien van een stuklijst, zodat de communicatie met de aannemer signalisatie zo vlot mogelijk gebeurt. De signalisatieplannen worden besproken en goedgekeurd in het overleg BOF, in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van alle partners. Ze worden ter beschikking gesteld aan alle partners via Extranet.

## **2.7. Verkeerstelling**

### Mobiliteit

De NMBS heeft een raamcontract met studie bureau "FLOW" voor het uitvoeren van alle soorten verkeerstellingen, van kruispunttellingen over doorsnede- tellingen tot herkomst- en bestemmingsonderzoek. De cijfers worden desgewenst in diagrammen of overzichtelijke figuren voorgesteld.

Ook tijd- weg diagramma's kunnen worden bekomen. Deze geven in de ruimte en de tijd een indruk van de verkeersafwikkeling door een kleurencode.

Voor specifieke tellingen m.b.t. bus en tram zal mede beroep gedaan worden op beschikbare data van De Lijn. Voor reizigerstellingen van het station Gent-Sint-Pieters zal beroep gedaan worden op de beschikbare data van de NMBS. Wanneer er aanvullend binnen stad Gent relevante verkeerstellingen beschikbaar zijn, zullen deze eveneens gebruikt worden.

Wanneer een probleem wordt gemeld in het overleg BOF kan het belangrijk zijn ter plaatse de toestand te monitoren, en de verkeersafwikkeling in beeld te brengen door waarneming ter plaatse. Voor de voorbereiding van aanpassingen aan de circulatie in functie van de fasering van het station of van werven in de perimeteer is het belangrijk eerst deze stromen zowel qua aantal als qua richtingen of herkomst en bestemmingen in kaart te brengen zodat vervolgens de nodige aanpassingen hierop kunnen worden toegepast. Het doel van dit onderdeel van de beschrijving is dan ook om de stromen ter plaatse te meten, door tellingen of observaties te doen, en vervolgens de stromen op kaart te zetten. Dit resulteert in een totaalbeeld van alle stromen per modi.

## **2.8. Bezetting fietsenstalling/parking**

### Mobiliteit

In het kader van mobiliteitsstudies zullen enerzijds de gegevens van de bezetting van de fietsenstalling, bezetting blue-bike, elektrische laadpunten en de parking en anderzijds de vervoerswijze op basis van de reizigerstellingen van de NMBS en van De Lijn gebruikt worden om analyses te doen.

Deze analyses dienen dan tot optimalisatie van gebruik, bezetting en dimensionering van de fietsenstalling. De NMBS zal deze gegevens aangeleverd krijgen via de verantwoordelijke instantie.

## **2.9. Verkeerssimulatie**

### Mobiliteit + Minder Hinder

Het simuleren van kruispunten gebeurt met VISSIM. De NMBS heeft een team van ervaren VISSIM gebruikers. Als input worden tellingen gebruikt en een lay-out van het kruispunt zoals het werd ontworpen. De simulatie wordt uitgevoerd voor de ochtend- en de avondspits, en het resultaat wordt gerapporteerd in het overleg BOF/ WG2. Van de simulatie wordt een filmpje gemaakt om het te kunnen bekijken in het overleg BOF/ WG2.

## **2.10. Voetgangerssimulatie**

### Mobiliteit + Minder Hinder

De NMBS beschikt over een uitbreiding van VISSIM, de "Pedestrian module". Met deze module kunnen voetgangers realistisch worden gesimuleerd in combinatie met bus en trams. Deze simulaties kunnen o.a. worden gebruikt om een Minder Hinder maatregel die impact heeft op voetgangers in combinatie met kruisend bus- en tramverkeer te testen. Als input wordt de voetgangerstelling, beschikbare tellingen van bus en tram en het voorliggende ontwerp of plan gebruikt. Het resultaat van de simulatie laat zich best analyseren door de filmpjes te bekijken. Men kan zeer goed zien in het filmpje of het ontwerp voldoet of niet in termen van doorstroming openbaar vervoer en wachttijden voor voetgangers. De module is volledig in 3 dimensies uitgewerkt, roltrappen en vaste trappen kunnen ook worden gesimuleerd.

## **2.11. Verkeerslichtenregeling**

### Mobiliteit + Minder Hinder

Wanneer bij kruispunten met verkeerslichten de werking niet voldoet, zal de NMBS een nieuwe lichtenregeling ontwerpen, die voorstellen aan Stad Gent (naargelang wie de verkeerslichten beheert) en aan De Lijn. Op basis van eventuele opmerkingen zal de nieuwe lichtenregeling uitgewerkt worden tot een V-plan. Die regeling kan, vooraleer ze in dienst gaat, worden getest met VISSIM op basis van actuele kruispunttellingen en eventueel verwachte extra verkeer. Bij de evaluatie van de werking van de verkeerslichtenregeling ligt de klemtoon op de doorstroming van de verschillende modi. Daarbij krijgen fietsers en openbaar vervoer prioriteit ten opzichte van het prive-vervoer. Dit kan gerealiseerd worden door het werken met intelligente verkeerslichtenregelingen.

## **2.12. Ontwerp/aanpassing kruispunt**

### Mobiliteit + Minder Hinder

Het kan nodig zijn om aanpassingen te doen aan kruispunten, omdat de toestand plaatselijk is gewijzigd, of er maatregelen nodig zijn om een vlottere doorstroming te bekomen.

Het grote voordeel van de toepassing is enerzijds dat de geldende normen voor kruispuntontwerp (bochtstralen etc.) worden bewaakt door de toepassing, en anderzijds dat er kan op verder gewerkt worden in een volgende fase voor detailontwerp en aanbestedingsplannen. Zo gaat geen kostbare tijd verloren door de zaken tweemaal te moeten intekenen, met het risico dat men in de tweede fase ontdekt dat wat werd geschetst ruimtelijk niet kan.

De NMBS waakt over de geldende normen in Vlaanderen, aangevuld met de Nederlandse kennisplatform Infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer (CROW) richtlijnen voor wegontwerp en markering. De NMBS beschikt daartoe over een uitgebreide bibliotheek van naslagwerken.

Het ontwerp wordt voorzien van de nodige begeleidende nota's. Indien het ontwerp moet worden behandeld in een Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV), Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) of Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) voorziet de NMBS de nodige formele lay-out en inhoud van deze begeleidende nota's, alsook de presentatie/verdediging van het dossier bij de betreffende instantie.

## **2.13. Advies bij ontwerp pleinen**

### Mobiliteit + Minder Hinder

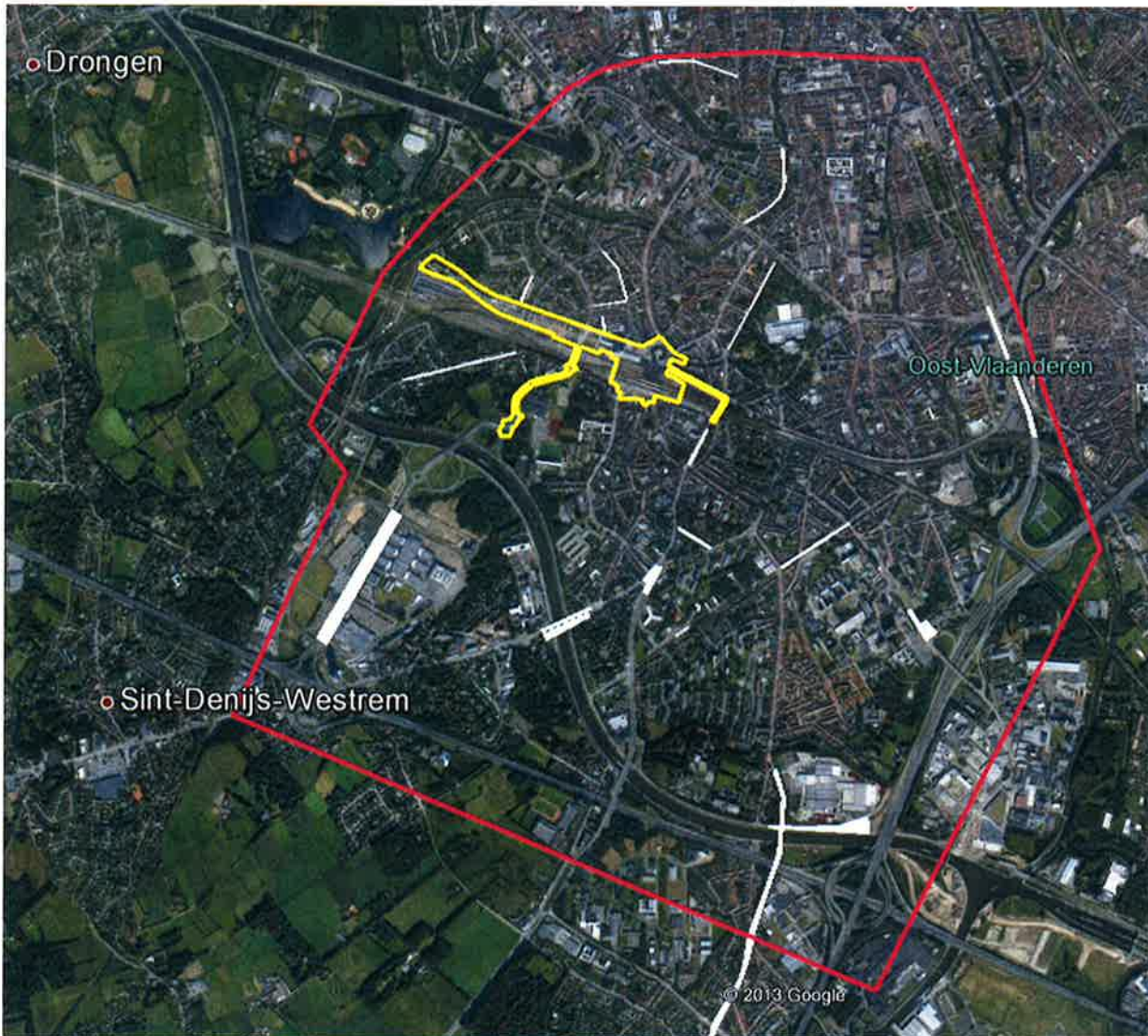
Een goed pleinontwerp houdt rekening met de leesbaarheid van het plein voor de gebruikers van de diverse stromen van de aanwezige vervoersmodi. Daar waar de uitwerking van een voorontwerp tot een definitief ontwerp expliciet niet valt onder deze opdracht, is het onder deze opdracht in het kader van Minder Hinder de bedoeling om oplossingen uit te werken op korte en middellange termijn in functie van bereikbaarheid voor alle verkeersmodi tijdens de werken, en dit op een zo kwalitatief mogelijke manier. Oplossingsrichtingen worden voorgesteld door de NMBS en in een workshop door de partners bediscussieert om op die manier tot een gedragen oplossing te komen. De NMBS beschikt over de nodige kennis om hier ondersteunend advies te geven.

De NMBS waakt over de geldende normen in Vlaanderen, aangevuld met de Nederlandse CROW richtlijnen voor wegontwerp en markering. De NMBS beschikt daartoe over een uitgebreide bibliotheek van naslagwerken.

Afhankelijk van het karakter van de voorgestelde oplossingen, welke vooraf ter controle naar WG2 gaan, zal een interactie met de Dienst Interne Kwaliteitszorg (IKZ) in de Stad Gent noodzakelijk zijn.

## BIJLAGE 2 - PERIMETER

De perimeter waarop deze overeenkomst betrekking heeft, is op onderstaande foto aangeduid in het geel.



## BIJLAGE 3 –KVIV-TARIEVEN

### 3. Tarieven

#### KVIV –tarieven met betrekking tot de aanvullende studie mobiliteit – Minder Hinder - Relive

De vergoeding voor de gepresteerde uren gebeurt volgens de volgende 7 niveaus en barema's:

#### De niveaus de NMBS :

##### Niveau 1:

- 1a) Bestuurder  
Algemeen Directeur  
Adjunct Algemeen Directeur
- 1b) Directeur

##### Niveau 2:

- 2a) Departementshoofd – Chiefs  
Projectleider – Construction Manager – Projectmanager – Urban Design Manager met meer dan 10 jaar ervaring  
Expert met meer dan 20 jaar ervaring
- 2b) Projectleider – Construction Manager – Projectmanager – Urban Design Manager met minder dan 10 jaar ervaring

##### Niveau 3:

- 3a) Ingenieur, Architect of Raadgever (jurist, economist of andere) met meer dan 10 jaar ervaring.
- 3b) Idem met tussen 5 en 10 jaar ervaring.
- 3c) Idem met minder dan 5 jaar ervaring.

##### Niveau 4:

Hoofd tekenbureau  
Werfconductor  
Chef informatica  
Bureauchef  
Vertaler  
Topograaf

##### Niveau 5:

Onderbureauchef  
Ontwerptekenaar  
Technisch bediende  
Werfopzichter  
CAD-Operator  
Directiesecretaresse

##### Niveau 6:

Uitvoeringstekenaar  
Administratief bediende  
Secretaresse

Niveau 7:

Dactylo

Logistiek bediende

**Barema**

Voor elk der niveaus, werd een verband gecreëerd met de bestaande K.VIV-FABI-tarieven en wel op de volgende manier :

<b>Niveau</b>	<b>Niveau FABI-K.VIV</b>	<b>EURO/uur excl. BTW 2018</b>
1a	mw. niv.1 cat. C	<b>222,90</b>
1b	mw. niv.1 cat. B	<b>209,51</b>
2a	1/4 mw. niv. 1 cat. C + 1/4 mw. niv. 1 cat. B + 1/4 mw. niv. 2 cat. C + 1/4 mw. niv. 2 cat. B	<b>190,72</b>
2b	1/4 mw. niv. 1 cat. B + 1/4 mw. niv. 1 cat. A + 1/4 mw. niv. 2 cat. B + 1/4 mw. niv. 2 cat. A	<b>169,36</b>
3a	1/2 mw. niv. 2 cat. C + 1/2 mw. niv. 3 cat. C	<b>158,81</b>
3b	mw. niv.3 cat. B	<b>117,88</b>
3c	mw. niv.3 cat. A	<b>99,35</b>
4	1/3 mw. niv. 4 cat. C + 1/3 mw. niv. 4 cat. B + 1/3 mw. niv. 4 cat. A	<b>112,39</b>
5	1/3 mw. niv. 5 cat. C + 1/3 mw. niv. 5 cat. B + 1/3 mw. niv. 5 cat. A	<b>93,52</b>
6	1/4 mw. niv. 6 cat. C + 1/4 mw. niv. 6 cat. B + 1/4 mw. niv. 7 cat. C + 1/4 mw. niv. 7 cat. B	<b>81,59</b>
7	1/3 mw. niv. 8 cat. C + 1/3 mw. niv. 8 cat. B + 1/3 mw. niv. 8 cat. A	<b>57,65</b>

mw. = middenwaarde van de laatste van kracht zijnde K.VIV-FABI-tarieven.

Deze uur-tarieven zullen nochtans, zoals voorzien in het contract, met 20% verminderd worden.

De nieuwe K.VIV-FABI-tarieven worden toegepast vanaf de datum van hun publicatie.

Voormelde tarieven worden jaarlijks geïndexeerd d.m.v. de gezondheidsindex (zie artikel 3, § 3.1.1 van de overeenkomst).