



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Oorspronkelijke naam document

Coördinatie en sturing van de verschillende partijen voor de realisatie van het stationsproject Oostende

Project

Stationsomgeving Oostende

STATIONSPROJECT OOSTENDE

Samenwerkingsovereenkomst

**Coördinatie en sturing van de verschillende partijen
voor de realisatie van het stationsproject Oostende**

versie 11

Tussen de volgende Partijen:

- 1) **De Stad Oostende** waarvan de kantoren zijn gevestigd in het stadhuis, Vindicativalaan 1, vertegenwoordigd door het College van Burgemeester en Schepenen, in de persoon van de heer Jean Vandecasteele, burgemeester, bijgestaan door de heer Kristof Beuren, stadssecretaris, handelend in uitvoering van een beslissing van de Gemeenteraad van 27 augustus 2010, die kracht van uitwerking heeft verkregen, waarvan een eensluidend afschrift aan deze akte zal gehecht blijven, en tevens optredend overeenkomstig de artikels 182 § 2 en 57 van het Gemeentedecreet, verder vermeld als "**Stad Oostende**",
- 2) **NMBS-Holding**, NV van publiek recht, met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, Frankrijkstraat 85, vertegenwoordigd door de heer Jannie Haek, Gedelegeerd Bestuurder en door de heer Vincent Bourlard, Directeur Generaal Stations, verder vermeld als "**NMBS-Holding**",
- 3) **NV Infrabel**, NV van publiek recht, met maatschappelijke zetel te 1070 Brussel, Barastraat 110, ondernemingsnr. 0869 763 267, vertegenwoordigd door de heer Luc Lallemand, Gedelegeerd Bestuurder, en de heer L. Vansteenkiste, Directeur-Generaal, verder vermeld als "**Infrabel**",
- 4) **De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn**, met de maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, vertegenwoordigd door Directeur-generaal Roger Kesteloot en door de heer Jos Geuens, Voorzitter van de Raad van Bestuur, verder vermeld als "**De Lijn**",
- 5) Het **Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende**, met maatschappelijke zetel te B-8400 Oostende, Slijkensesteenweg 1, vertegenwoordigd door haar voorzitter dhr. Johan Vande Lanotte en haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Paul Gerard, verder vermeld als "**AGHO**",
- 6) Het **Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende**, met maatschappelijke zetel te B-8400 Oostende, Gistelsesteenweg 1C bus 3, vertegenwoordigd door haar voorzitter, dhr. Bart Bronders en haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Eddy Pannecoucke, verder vermeld als "**AGSO**",
- 7) **NV Eurostation**, met maatschappelijke zetel te Brogniezstraat 54, 1070 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Herwig Persoons, Gedelegeerd Bestuurder, verder vermeld als "**ES**",

En met kennisgeving aan:

- 8) **Agentschap Wegen en Verkeer** (Intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid) Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, met zetel te B-8000 Brugge, Markt 1, vertegenwoordigd door ir. Hubert Decramer, afdelingshoofd, Directeur-ingenieur, verder vermeld als "AWV".

Wordt het volgende overeengekomen:

1. Aanhef – Voorwerp van de Samenwerkingsovereenkomst

Middels de samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van het definitief stadsontwerp van de stationsomgeving van Oostende en haar bijlagen, ondertekend op 18 december 2008 tussen Stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, AGHO, AWV, AGSO en Eurostation betreffende de reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving van de Stad Oostende (bijlage 1), hebben de partijen een definitief stadsontwerp opgemaakt dat als basis dient voor duurzame engagementen met het oog op de herontwikkeling van de stationsomgeving en de herinrichting van de openbare ruimte.

De plannen van het definitief stadsontwerp gepresenteerd op de Stuurgroep van 10/12/2009, gelden als basis voor deze samenwerkingsovereenkomst. (bijlage 2)

Partijen wensen hierbij een vervolg te geven aan de overeenkomst van 18 december 2008 m.b.t. het stadsontwerp, maar nu in bijzonderheid de coördinatie en sturing van de verschillende partijen voor de realisatie van het stationsproject Oostende.

2. Project

2.1. Projectgebied

De projectzone omvat:

- a. Het stationsplein vanaf het Mercatordok tot en met het stationsgebouw en de gebouwen in concessie aan AGHO (Cruiseterminal);
- b. De sporen over de lengte vanaf het stationsgebouw tot en met de de Smet de Naeyerbrug en van daaruit tot aan de rooilijn van de wijk Hazegras;
- c. De de Smet de Naeyerbrug en de Slimmersdreef tot tegen het Maria-Hendrikapark;
- d. De zone tussen de sporenbundel en de Konterdamkaai (inclusief deze kaai) en dit vanaf de de Smet de Naeyerbrug tot +/- 200 m voorbij de de Smet de Naeyerbrug;
- e. De zone gelegen tussen de Slijkensesteenweg, de Tweebruggenlaan en de Godetiastraat, met inbegrip van een deel van de Slijkensesteenweg en een deel van de Godetiastraat (vroegere sporen).

De projectzone situeert zich aan de oostelijke centrumrand van de stad.

(Zie plan als bijlage 3)

2.2. Werken en invullingen

Er wordt gestreefd naar volgende werken en invullingen, bevestigd door het stadsontwerp (niet-limitatieve opsomming):

1) voor NMBS-Holding:

- creëren van een autoparking voor 680 auto's en 30 moto's;
- herorganiseren van de onthaalfaciliteiten voor de reiziger en van de concessies;
- bouwen van een nieuwe fietsenstalling voor 1.250 fietsen en 60 bromfietsen en een fietspunt onder het stationsplein met voldoende licht en een sterke visuele

- relatie met het plein, dit om er de toegankelijkheid en de sociale controle te garanderen;
- herinrichten en renoveren van het oude stationsgebouw;
- afbreken van de Cruiseterminal, oprichten van een restaurant en maritieme hal tot een geïntegreerd deel van het Stationsproject,
- realiseren van de integrale toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit;
- eventueel het oprichten van een antenne spoorwegmuseum;
- het creëren van infrastructuur voor commerciële concessies;
- het creëren van een vastgoedontwikkeling op de terreinen en op de plaats van de vroegere goederenloodsen van NMBS-Holding waarop vandaag het callcenter is gevestigd.

2) voor Infrabel:

- bouwen van een nieuwe overkapping (deels boven de sporen en de treinperrens);
- vernieuwen van de perrons en toegangen;
- bouwen van een voetbrug vanaf de parking naar de perrons met integrale toegankelijkheid naar de treinperrens, alsook naar de tramperrons, de busperrens en de wijk Hazegras;
- verlengen van de perrons;
- realiseren van de integrale toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

3) voor De Lijn:

- creëren van een vlot intermodaal knooppunt tussen trein/tram/bus volgens de principes van de IVA (Intern Verzelfstandigd Agentschap) Stationsomgeving. In hoofdzaak komt het erop neer dat het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenvervoer) wordt toegepast. Het ontwerp moet garanderen dat aan de standaarden van De Lijn betreffende stationsomgevingen wordt voldaan;
- creëren van een kwalitatief tramstation met de nodige voorzieningen naar toegankelijkheid en veiligheid van de reiziger;
- creëren van een tramlus die aansluit bij het tramstation, voorzien van de noodzakelijke beveiligingen;
- creëren van een kwalitatief busstation voor regionale en stadsbussen ter hoogte van de Brandariskaai, waarbij de Brandariskaai wordt afgesloten voor privéverkeer. Aan de zijde van de Goede Windhelling wordt een rotonde voor de bussen voorzien, waarbij conflicten met zwakke weggebruikers en trams op het hoofdspoor worden vermeden;
- bij het aansluiten van het nieuwe tramstation op het bestaande tramtracé wordt de aansluiting van de Goede Windhelling ter hoogte van de de Smet de Naeyerbrug behouden;
- creëren van de nodige personeelsruimte voor de chauffeurs van De Lijn binnen het parkeergebouw;
- om een totale integratie van het stationsgebeuren met parkeren, tram- en busstation te realiseren; om een efficiënte uitbreiding van de tram- en busstelplaats mogelijk te maken; om tegelijk een functioneel openbaar vervoersplein en stedelijke tuin te realiseren tussen het station, de de Smet de Naeyerbrug, de wijk Hazegras en het Maria-Hendrikapark; om het parkeergebouw en een kantoorcomplex te kunnen realiseren aansluitend aan het station en als gevel op de stedelijke tuin, is er afgesproken de bus- en tramstelplaats te verhuizen naar een terrein aan de Slijkense Steenweg;
- er wordt naar gestreefd de realisatie van de tram- en busstelplaats te realiseren binnen een aanvaardbare termijn; daartoe is een snelle verhuis en realisatie van een nieuwe tram- en busstelplaats noodzakelijk. Zonder valabel alternatief voor deze stelplaatsen kan De Lijn de stationssite niet ontruimen;

- in het project van de nieuwe tram- en busstelplaats wordt rekening gehouden met het inpassen van de infrastructuur van EMG;
- gelet op de omvang van de werken en de duur ervan, dient ervan uitgegaan te worden dat de periode waarin de werken worden uitgevoerd, als een volwaardige periode dient te worden beschouwd die de nodige kwaliteiten dient te bieden en een minimaal comfortniveau moet verzekeren. Hierbij zijn voor De Lijn volgende aspecten uitermate belangrijk:
 - continuïteit in de dienstverlening van De Lijn;
 - logisch, veilig, bereikbaar en leesbaar tram- en busstation;
 - wachtcomfort en informatieverstrekking aan de reizigers;
 - minimaliseren van hinder van de werken en de werf;
- creëren van de mogelijkheid om het terrein achter het parkeergebouw en tussen de Goede Windhelling en de treinsporen op de markt te brengen voor de ontwikkeling van een vastgoedproject, met het oog op het creëren van een kwalitatieve leefomgeving;
- creëren van een Lijnwinkel met wachtruimte voor reizigers.

4) voor de Stad Oostende:

- creëren van een kwalitatieve invulling van de verschillende interventies tot 1 stedenbouwkundig geheel;
- verder ontwikkelen van de wijk Hazegras tot een multifunctioneel en hoogwaardig stadsdeel;
- doortrekken van de Albert I promenade, de Visserskaai overheen het stationsplein, de Brandariskaai en de Slachthuiskaai, onder de de Smet De Naeyerbrug heen tot aan het Maria-Hendrikapark;
- het afsluiten voor privéverkeer van de Brandariskaai tussen de Oesterbankstraat en de Leopold III-laan;
- het realiseren van een kwalitatieve openbare ruimte, waarbij de lobby onder de luifel, de fietsenstalling, het tram- en busstation en de Goede Windhelling maximaal als verhard plein fungeren, met maximale toegankelijkheid voor de zwakke weggebruiker, evenwel mits de nodige aandacht te besteden aan het vermijden van of, indien niet mogelijk, duidelijk maken van conflicten tussen voetgangers, fietsers, auto's, bussen en trams;
- het creëren van een groene tuin van aan het Stationsplein tot aan het Maria-Hendrikapark met plaats voor ontspanning en met plaats voor evenementen;
- het herintegreren van de de Smet de Naeyerbrug tot een markant punt in de openbare ruimte, een tribune naar het Maria-Hendrikapark en naar het stationsplein;
- het realiseren van een goede mobiliteit voor de wijk en de stad, waarbij doorgaand verkeer uit de Slachthuiskaai wordt geweerd;
- het opentrekken van de Goede Windhelling tot een stedelijk geïntegreerde helling met specifieke zones voor tram, bus, fietser en voetganger, dit met het oog op de veiligheid van de zwakke weggebruikers en voldoende doorstroming voor het openbaar vervoer;
- het creëren van een maximum aan dwarse verbindingen tussen de Slachthuiskaai en de nieuwe gevellijn langsheen de Goede Windhelling door middel van trappen en tribunes;
- het creëren van een stedelijke façade langsheen de Goede Windhelling met tertiaire en commerciële activiteiten;
- het creëren van een vastgoedontwikkeling op de gronden van NMBS-Holding en De Lijn die de stedelijke ontwikkeling van de wijk Hazegras ondersteunen en garanties bieden voor de leefbaarheid van de nieuw aan te leggen openbare ruimte en die voor een stuk de stedenbouwkundige last dragen voor het aanleggen van de openbare ruimte.
- een stedenbouwkundige en architecturale eenheid tussen het tramstationsgebouw, het parkeergebouw, het vastgoedproject van De Lijn en het vastgoedproject van NMBS-Holding.

5) voor AGHO:

- het vervangen van de bestaande infrastructuur voor cruiseterminals naar een hedendaagse en in het totaalproject geïntegreerd restaurant en maritieme hal die o.a. zal ingericht en gebruikt worden als call en turn-around voor de cruise activiteiten, met integratie van bijkomende oppervlakte achter de hotelzone.
- Het restaurant en de maritieme hal zullen een visuele en fysieke relatie maken tussen de aanlegkaaien voor de cruiseschepen en de stad, en dit doorheen het gerenoveerde stationsgebouw;
- de mogelijkheid om bussen te laten halteren ter hoogte van het stationsplein om de passagiers van de cruiseschepen op een efficiënte en overzichtelijke manier te laten 'coachen en decoachen'.
- Het gebruik van de maritieme hal als cruise terminal zal in overleg tussen NMBS-Holding en AGHO gepland worden rekening houdend met hun wederzijdse activiteiten.

2.3.Principes van het stadsontwerp:**Tussen stationsgebouw en einde overkapping**

- 1) de 11 perronsporen worden verminderd tot 8. Aan de waterkant wordt de mogelijkheid geschapen om opstelsporen aan te leggen voor de eventuele realisatie van een antenne spoorwegmuseum;
- 2) een maximum (minstens 4) aan perronsporen wordt verlengd tot minstens 350 meter;
- 3) de tramperrons sluiten onmiddellijk aan op de treinperrons en zorgen hierdoor voor een comfortabele overstap. Het plan stelt een superpositie voor van het tramstation, een deel van de autoparking en een bouwlaag voor kantoren. Hierdoor krijgen we een duidelijke identiteit van zowel treinstation als tramstation;
- 4) het tramstation groeit van 3 sporen naar 4 sporen, om in gevallen van extra capaciteitsbehoefte een kwalitatieve dienst te kunnen blijven garanderen; de minimale vrije hoogte voor trams bedraagt 5.45m, de 2 hoofdperrons beschikken over een vrije breedte van 4 m. De perrons van het tramstation worden voorzien van dakloze schuilinfrastructuur die bescherming dient te bieden tegen de wind. Er zal extra aandacht besteed worden aan het windcomfort, gezien de windstudie enkele probleemzones heeft aangetoond;
- 5) het busstation voor regionale en stadsbussen komt volledig parallel aan het tramstation in de publieke ruimte tussen het tramstation en de wijk Hazegras; Het busstation telt in totaal 14 halteplaatsen, waarvan 6 plaatsen zijn voorzien voor het halteren van gelede bussen. De schuilhuisjes zullen mee ontworpen worden met de openbare ruimte en voldoen aan de handleiding voor busstations opgemaakt door De Lijn;
- 6) Het busstation en het tramstation, de fietsenstalling en het Stationsgebouw worden maximaal als vrije en toegankelijke openbare ruimte ontworpen, zodat deze ruimtes mee deel uitmaken van het stedelijk domein; dit weliswaar binnen de grenzen van de exploitbaarheid en rekening houdende met de verkeersveiligheid;
- 7) het stuk van de Brandariskaai ter hoogte van de stedelijke vakschool wordt openbare ruimte. Een deel wordt openbare ruimte met geïntegreerd busstation;
- 8) er komt een onthaal/infopunt voor de treindienst binnen het Stationsgebouw, daar waar nu het bagagedepot is gesitueerd. Er komt een Lijnwinkel op het stationsplein gesitueerd onder de overkapping;
- 9) dynamische signalisatie: er komt een gezamenlijk punt met dynamisch signalisatie voor de openbaar vervoergebruikers op de kop van de trein- en tramperrons. Deze signalisatie moet als doel hebben de intermodaliteit te versterken en het comfort van de gebruiker in haar overstap tussen trein, tram en bus te versterken. Voor de vormgeving van deze signalisatie dient rekening te worden gehou-

den met de respectieve huisstijlen en de bestaande technologieën van de verschillende vervoersmaatschappijen. Bovendien moet de signalisatie dusdanig worden uitgevoerd dat het voor de reiziger ondubbelzinnig vaststaat over welke vervoersmodus het handelt.

- 10) er wordt een voetbrug gebouwd die de verschillende treinperrons verbindt en die ook de verbinding maakt tussen de autoparking en tram- en busstation. De voetbrug is integraal toegankelijk.
- 11) de fietsenstalling wordt ondergronds geïntegreerd zodat er een fysieke en visuele continuïteit bestaat tussen de fietsenstalling, treinperrons, tramstation en de openbare ruimte.
- 12) de luifel zal voorzien worden van de nodige technische installaties om efficiënt en regelmatig onderhoud mogelijk te maken. De efficiëntie ervan zal aangetoond worden door middel van proeven op de mock-up. Op basis van de proeven zal kunnen bepaald worden welke methode en frequentie aan onderhoud nodig zullen zijn om een esthetische kwaliteit van het project ten allen tijde te garanderen.
- 13) onder de luifel en in het tramstation moet gegarandeerd worden dat een windcomfortabele situatie bestaat voor de gebruiker. Dit zal voldoende aangetoond worden door middel van windstudies. Waar twijfel bestaat over deze comforttoestand zullen bijkomende maatregelen worden getroffen die geïntegreerd worden in de architectuur.

Tussen einde overkapping en de De Smet de Naeyerbrug

- 14) de autoparking komt deels boven het tramstation en deels tussen de overkapping en de De Smet de Naeyerbrug. De toegang gebeurt via een nieuwe tunnel door de Graaf de Smet de Naeyerbrug via de Konterdamkaai en de nieuw aan te leggen Slimmersdreef. De toegang tot het parkeergebouw zal via een recht van doorgang gebeuren op het terrein voor het vastgoedproject van De Lijn. De slagbomen voor in- en uitgang moeten ingeplant worden ofwel in het parkeergebouw ofwel in afspraak met de ontwikkelaar van het vastgoedproject, ofwel aan de achterzijde van de De Smet de Naeyerbrug (zijde Maria Hendrikapark). De toegang voor de voetgangers gebeurt vanop het plein of via de voetbrug naar de perrons. Het parkeergebouw is een betalende openbare parking en wordt niet beperkt tot parking voor de abonnementen van treingebruikers, tenzij na duidelijke afspraken met De Lijn en Stad Oostende.
- 15) de stelplaats voor bussen en trams wordt verhuisd naar het industrieterrein aan de Slijkensesteenweg op ongeveer 1 km van het station. Het vrijgekomen terrein aan het station maakt plaats voor een kwalitatieve openbare ruimte, een stedelijke tuin die de relatie legt tussen het stationsplein en het Maria-Hendrikapark enerzijds en tussen de wijk Hazegras en de nieuwe stedelijke stationsgevel anderzijds. De toegang tot het onderstation van De Lijn onder de Goede Windhelling wordt hierbij gevrijwaard;
- 16) de Goede Windhelling wordt vervangen door een hellend plein naar de brug toe, waarin de tramsporen als deel van de openbare ruimte worden geïntegreerd en waar fietsers, voetgangers, trams en bussen hun ruimte krijgen toebedeeld. Hiertoe worden de nodige verkeerstechnische maatregelen genomen opdat voor alle verkeersdeelnemers een verkeersveilige situatie wordt gecreëerd;
- 17) de sporen op de trambelling worden zo min mogelijk geraakt. Enkel aan de voet van de Goede Windhelling worden aanpassingen voorzien. De aanpassingen aan de Goede Windhelling, maken een aanpassing aan de bovenleidingen en de verlichting noodzakelijk;
- 18) tussen de parking, de perrons en treinsporen, de De Smet de Naeyerbrug en de Goede Windhelling wordt de mogelijkheid gecreëerd om een vastgoed project te ontwikkelen; dit gebouw zal voor een stedelijke gevel ten overstaan van de wijk Hazegras zorgen. De beoogde vloeroppervlakte bedraagt circa 15.000 m²;

Achter de De Smet de Naeyerbrug (opgesplitst in 2 delen)

- 19) deel waarin de LCI-antenne komt, het verst gelegen van de brug - op deze locatie wordt ook een nieuw verdeelstation voor gas en elektriciteit voorzien;
- 20) deel waar nu de tertiaire activiteiten zitten zoals een callcenter - dit laatste terrein wordt gereorganiseerd, wordt deels openbaar domein met een straat, deels een open groene tuin en deels een vastgoedproject. De verplaatsing van het callcenter is hierbij een randvoorwaarde die mogelijks wordt opgenomen in één van de ontwikkelingen;
- 21) de Slimmersdreef wordt doorgetrokken langsheen de de Smet de Naeyerbrug en dient als toegangsweg naar het parkeergebouw. De Slimmersdreef wordt ook in het bestaande gedeelte heraangelegd en rechtgetrokken;
- 22) op het centraal gedeelte van het NMBS-terrein wordt een vastgoedproject voorzien, waarin de bestaande tertiaire functies kunnen worden opgenomen en op de hogere verdiepingen woongelegenheden kunnen worden gebouwd. De beoogde vloeroppervlakte bedraagt circa 26.000 m²;
- 23) rechttrekken van de Slimmersdreef tot een volwaardige straat, het creëren van dwarse verbindingen tussen het Maria-Hendrikapark en de de Smet de Naeyerbrug.

Langsheen de Slijkensesteenweg

- 24) de nieuwe stelplaats voor trams en bussen van De Lijn wordt gebouwd op een perceel gelegen tussen de Slijkensesteenweg, de Godetiastraat en de Tweebruggenstraat.

3. Projectorganisatie (zie bijlage 4, organigram)

3.1. Stuurgroep

Voor de globale sturing en conceptuele bewaking blijft de geïnstalleerde Stuurgroep bestaan, onder het voorzitterschap van de Burgemeester van de Stad Oostende. De Stuurgroep is samengesteld uit volgende partijen: de Stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, AGHO, AGSO en Eurostation. De Stuurgroep wordt bijgestaan door het projectmanagementteam.

3.1.1. Taken

De partijen komen overeen dat coördinatie en sturing vereist zijn voor:

- de bouw van de fietsenstalling, de overkapping van de luifel boven de fietsenstalling tot aan de perrons;
- de aanleg van de straten en pleinen die in het project zijn vervat;
- de afbraak van de cruiseterminal, de realisatie van de maritieme hal en de relatie met het Stationsgebouw en het plein;
- de aanleg van het busstation, het tramstation, de tracés van de bussen en trams;
- de aanleg van de stelplaats Slijkensesteenweg en het uitvoeren van de aansluitingen met bestaande straten die niet in het project begrepen zijn;
- de integratie van de verschillende deelprojecten tot een harmonieus geheel op gebied van toegankelijkheid, programma en functioneren, op gebied van architectuur, op gebied van realisatie, planning, van toekomstige exploitatie en het toekomstige onderhoud;
- de architectuur en de invulling van de op te maken GRUP en het bestaande BPA op basis van de uitgevoerde urbanistische studies. Dit geldt evenwel niet voor de aanleg van de stelplaats aan de Slijkensesteenweg;
- invulling geven aan het herlokalisieren en verhuizen van activiteiten die nu in het projectgebied plaatsvinden maar moeten wijken voor de huidige plannen;

- de coördinatie en het aansturen van de opmaak van ontheffingsdossier en eventueel MoBER of ProjectMER.

Samengevat wordt de realisatie beoogd van het stedenbouwkundige masterplan en de inpassing in het bestaande stedelijk weefsel, met aansluiting aan de aanpalende straten en aanpassing van de verkeersknooppunten.

De Stuurgroep fungeert gedurende het verloop van het project als topoverlegorgaan.

Alle belangrijke beslissingen worden genomen door de Stuurgroep, waarbij de interne procedures van alle partners worden gerespecteerd.

3.1.2. Afvaardiging

De vaste afgevaardigden van de partijen zijn:

Partijen met stemrecht:

Voor de Stad Oostende:

1. de Burgemeester (Voorzitter)
2. de Schepen bevoegd voor stadsvernieuwing en ruimtelijke ordening

Voor NMBS-Holding:

3. de General Manager Stations
4. de Districtsdirecteur

Voor de Lijn:

5. de Directeur West-Vlaanderen
6. het Afdelingshoofd Asset Management

Voor Infrabel:

7. de Directeur Generaal Toegang Net of zijn afgevaardigde
8. de zonechef Infrastructuur of zijn afgevaardigde

Voor AGHO:

9. de voorzitter van de Raad van Bestuur
10. de gedelegeerd bestuurder of zijn afgevaardigde

Partijen zonder stemrecht

Voor AGSO:

11. de gedelegeerd bestuurder of zijn afgevaardigde
12. de projectmanager

Voor ES:

13. de gedelegeerd bestuurder of zijn afgevaardigde

Voor AWV:

14. het afdelingshoofd ingenieur-directeur of zijn afgevaardigde

Elke partij met stemrecht heeft één stem.

De Stuurgroep wordt permanent bijgestaan door het projectmanagementteam, dat geen stemrecht heeft.

Daarnaast kan de Stuurgroep in gemeenschappelijk overleg beslissen om, naargelang de noodzaak, andere ambtenaren en/of externe deskundigen en specialisten uit te nodigen of te raadplegen.

3.1.3. Organisatie en interne werking

De Burgemeester van de Stad Oostende zit de Stuurgroep voor.

De Stuurgroep beslist bij consensus. De Stuurgroep kan maar geldig beslissingen nemen indien alle partijen van de Stuurgroep vertegenwoordigd zijn op de vergaderingen van de Stuurgroep.

Elke stuurgroepvergadering zal worden bijgewoond door de projectmanager die de verslaggeving van de vergaderingen verzorgt. Het archief berust bij het projectmanagement. Het archief kan steeds geconsulteerd worden door de partijen die de samenwerkingsovereenkomst onderschreven hebben, zonder verplaatsing van stukken. Indien eensluitende kopijen gevraagd worden van de verslagen, dienen deze steeds voor eensluitend geparafeerd te worden door de voorzitter of de projectmanager.

De Stuurgroep komt samen op uitnodiging van de voorzitter of op verzoek van een partij en minstens vier maal per jaar met vaste agenda. De gewone dagorde wordt voorgesteld door de projectmanager in samenspraak met de Plan-groep, in overleg met NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, de Stad Oostende, AGHO en de voorzitter. De voorzitter bepaalt de uiteindelijke agenda.

De Stuurgroepvergadering wordt voorbereid door de Plangroep, waarin de projectleiders van elke partner zetelen. De Plangroep bereidt de Stuurgroep voor, en kan voorstellen doen tot de oprichting van technische werkgroepen. (WG).

Ingeval van oprichting van technische werkgroep(en): alle principiële dossiers met betrekking tot de realisatie van het project worden vooraf voor advies aan de Stuurgroep voorgelegd. Iedere vraag om advies moet behandeld worden op de eerstvolgende Stuurgroep. Alle dossiers moeten gemeld worden op de Plangroep. De Plangroep zal, in samenspraak met de projectmanager, oordelen over de noodzaak/wenselijkheid om een dossier voor te leggen aan de Stuurgroep; enkel ingeval van consensus binnen de Plangroep over het niet voorleggen van een dossier aan de Stuurgroep, zal een dossier niet aan de Stuurgroep worden voorgelegd.

De mogelijkheid bestaat ook om, in geval van hoogdringendheid en op initiatief van de voorzitter van de Stuurgroep, een schriftelijke goedkeuring te vragen aan de stemhouders.

3.2. Projectmanagement

3.2.1. Taken

Een uitgebreid projectmanagement (inbegrepen projectcoördinatie) is noodzakelijk voor het totale project, en omvat o.a.:

- 1) het in kaart brengen van het proces;
- 2) de organisatie van het project en het sturen ervan via de Stuurgroep en evt. werkgroepen (bv. de voorbereiding en presentatie van de verschillende thema's die besproken worden in de Stuurgroep, het rapporteren van de beslissingen van de werkgroepen en Stuurgroep, het opstellen van verslagen van de vergaderingen van de Stuurgroep, het bepalen en opvolgen van de agenda, het in detail uitwerken van de planning en de fasering en deze uitgewerkte planning en fasering opvolgen; het centraliseren van alle informatie, het administratief begeleiden van alle relevante dossiers en aanvragen, het opmaken en actualiseren van overzichtsplannen, 3D-beelden, snedes, opmaken

- van "Minder Hinderplannen", opmaken van plannen integrale toegankelijkheid, opmaak overzichtsdocumenten voor bouwaanvragen,...);
- 3) het voorbereiden, opstellen, afsluiten van overeenkomsten voor het uitvoeren van studie- en andere opdrachten al of niet met derden, bijstand verlenen bij de opvolging van deze overeenkomsten in uitvoering van beslissingen van de Stuurgroep;
 - 4) het bewaken van alle projectmanagement- deelaspecten als budgettering van het projectmanagement, timing, ontwerp, kwaliteit, risicomanagement, organisatie en informatie, opvolging van afspraken (bv. het opstellen van een raming van het jaarlijks budget; algemene overkoepelende technische coördinatie van het gehele project en de verschillende deelprojecten voor het kerngebied, in alle deelaspecten en in alle deelfases; het laten opstellen van een technisch plan van de uit te voeren werken, informatieverstrekking aan en samenwerking met de individuele partners over concrete dossiers,...);
 - 5) het op elkaar afstemmen van de deelprojecten en werven, op gebied van stedenbouwkundige en architecturale eenheid, op gebied van realisatie, op gebied van toekomstige exploitatie, op gebied van toekomstig onderhoud;
 - 6) alle taken die gerelateerd zijn aan het proces, met uitzondering van de onvoorziene en/of bijkomende taken die redelijkerwijze niet in het forfaitaire honorarium kunnen begrepen zijn;
 - 7) het begeleiden en bijstaan van de communicatieverantwoordelijke in het voorbereiden van presentatiemateriaal, teksten en de algemene communicatie;
 - 8) coördineren van de "Minder Hinder" maatregelen, de kwaliteit en esthetiek van de werfafsluitingen en de bijzondere veiligheidsmaatregelen tegen intrusie onder andere met betrekking tot de Schengen-grens;
 - 9) het sturen van de Plangroep;
 - 10) overleg en coördinatie met de veiligheidscoördinator voor het totaalproject;
 - 11) voorstellen tot verdeling van de kosten en kostenraming m.b.t. nutsvoorzieningen, Minder Hinder, communicatie, extra opdrachten, verzekeringen (ABR), etc.
 - 12) Het organiseren van de coördinatie en het aanstellen van studiebureaus, voor de opmaak van ProjectMER's, MOber's of andere niet-uitvoeringsstudies

Het Projectmanagement wordt uitgevoerd door een team onder leiding van de projectmanager. (het 'Projectmanagementteam' genoemd)

3.2.2. Aanstelling

Aangezien de stad Oostende het masterplan en stadsontwerp van het stationsproject in opdracht van de verschillende partners heeft opgemaakt en getoet op het feit dat de verschillende partners in het stationsproject hun deelprojecten en gerelateerde projecten zullen integreren in het stadsontwerp, opgemaakt door de stad Oostende teneinde het globale project te realiseren in een multidisciplinaire samenwerking. En aangezien daarenboven de Stad Oostende instaat voor de aanleg van de openbare ruimte en deze openbare ruimte het smeltstuk is voor de verschillende projecten en de Stad Oostende beschikt over een filiaal, AGSO, dat beschikt over de nodige capaciteiten om stadsontwerpen, stedenbouwkundige studies, vastgoedprojecten en projectmanagement te realiseren, is het de wil van de partijen dat het projectmanagement, zoals hierboven beschreven, van het globale project, toevertrouwd wordt aan de stad Oostende, die deze opdracht laat uitvoeren door het AGSO, dat een projectmanagementteam heeft samengesteld onder leiding van de projectmanager.

AGSO zal de vergoeding van het projectmanagement factureren aan de betrokken partijen volgens de verdeelsleutel die bepaald wordt in art. 9.1.2. van huidige overeenkomst.

Het projectmanagementteam kan zich in voorkomend geval laten bijstaan door de Plangroep bestaande uit de projectleiders aangeduid door elke partij. Deze projectleiders en het projectmanagementteam zullen maandelijks vergaderen ter voorbereiding van de (driemaandelijkse) Stuurgroep.

De opdracht inzake projectmanagement eindigt met de realisatie van het stationsproject of bij stopzetting van het totaalproject. Dit laatste in uitzonderlijke omstandigheden bv. het ontbreken van financiële middelen.

3.3. Plangroep

3.3.1. Samenstelling

Voor wat betreft de processturing en – coördinatie en voor wat betreft de input van de noodzakelijke technische informatie richten de Partijen de Plangroep op.

De Plangroep bestaat uit:

1. De projectleiders van de Partijen; iedere Partij duidt hiertoe een projectleider aan;
2. Het Projectmanagementteam.

3.3.2. Taken

De taken van de Plangroep omvatten:

- a. De overkoepelende organisatie en coördinatie van het project en de sturing ervan via de Stuurgroep; de bewaking van de budgettering, timing, kwaliteit, risico's, organisatie en informatiedoorstroming tussen de partners; het voorbereiden van de Stuurgroepvergaderingen; goedkeuring en voorstel van de Stuurgroepagenda;
- b. De projectleiders staan in voor het verstrekken van de nodige technische informatie en het zorgen voor de technische opvolging in opdracht van elke onderscheiden partij.

De Plangroep vindt maandelijks plaats ter voorbereiding van de Stuurgroep.

Het voorzitterschap van de Plangroep wordt waargenomen door de projectmanager.

In geval van hoogdringendheid zal de voorzitter van de Plangroep de schriftelijke goedkeuring (per email, fax, brief, ...) kunnen vragen aan de leden van de Plangroep.

4. Studies –Aanbestedingen- Werfopvolging – aanvraag stedenbouwkundige vergunningen – uitvoeringsstudies – veiligheids- en gezondheidscoördinatie

4.1.Stedenbouwkundige Studies – Mobiliteitsstudie- MER

Elk van de partners staat in voor haar eigen stedenbouwkundige aanvragen.

De partners leggen tijdig voor het indienen van de bouwaanvragen het voorstel tot bouwaanvraag voor aan het projectmanagementteam en de partners, met de vraag om schriftelijk advies of bemerkingen, zodanig dat opmerkingen of aanpassingen kunnen worden gemaakt in het project, vooraleer dit in te dienen als bouwaanvraag.

4.2.Uitvoeringsstudies en werfopvolging.

4.2.1. Opmaak van aanbestedingsdocumenten, aanbesteding en werfopvolging.

Elke partij staat in voor de opmaak van de aanbestedingsdocumenten, de aanbesteding, de werfopvolging van de werken die op gronden gelegen zijn waarvan zij eigenaar is of wordt conform de bijlage 6 "perceelsgrenzen nieuwe toestand".

Tot zolang de nodige eigendomsoverdrachten (cfr. Artikel 5) niet zijn gebeurd, stellen de partijen die op heden eigenaar zijn hun resp. gronden gratis ter beschikking van de toekomstige eigenaars teneinde deze laatste toe te laten de geplande werken uit te voeren.

Partijen die optreden als bouwheer aanvaarden dat er een gemeenschappelijk hoofdstuk in het bestek wordt opgenomen met betrekking tot werfinrichting, de masterplanning, de veiligheid, "Minder Hinder" en modus operandi bij eventuele aanpassingen in het project. Dit hoofdstuk zal worden opgemaakt in samenspraak met het projectmanagement en zal worden goedgekeurd door de Plan-groep. Deze bepaling geldt evenwel niet voor de stelplaats van De Lijn aan de Slijkensesteenweg.

Partijen komen overeen dat intens zal gecommuniceerd worden tussen het projectmanagementteam en alle partijen over :

- Ontwerp
- Planning
- Werfinrichting
- Minder Hinder maatregelen
- Alle afgeleiden die invloed kunnen hebben op de werforganisatie.

Tevens zullen de deelprojecten zich schikken naar:

- Het globaal ontwerp
- Het stadsontwerp
- Het masterplan
- De Minder Hinder maatregelen

Zoals dit zal beslist worden in overleg tussen alle partijen.

Deelprojecten dienen op regelmatige tijdstippen te worden doorgegeven aan het projectmanagementteam en de betrokken partijen, zodat bemerkingen kunnen geformuleerd worden en zo nodig workshops kunnen worden belegd om de problemen op te lossen.

4.2.2. Veiligheidscoördinatie

Gelet op het K.B. van 25-01-2001 betreffende de coördinatie inzake veiligheid en gezondheid op de tijdelijke en mobiele werkplaatsen dient voor het ganse project een coördinatiestructuur te worden opgesteld. De veiligheidscoördinatie zowel (voor de studiefase) als voor de uitvoering der werken zal in zijn totaliteit worden toevertrouwd aan NMBS-Holding, die deze opdracht laat uitvoeren door haar filiaal Eurostation, die deze opdracht zal toevertrouwen aan een veiligheidscoördinator.

Met de betrokken opdrachtgever/ bouwheer kan Eurostation afspraken maken voor een tussentijdse deelfacturatie.

De veiligheidscoördinatie voor de stelplaats aan de Slijkensesteenweg valt buiten de bepalingen van dit artikel.

De veiligheidscoördinator zal in coördinatie werken met het projectmanagementteam en zal minimum 2-wekelijks terugkoppelen met het projectmanagementteam teneinde een vlotte coördinatie mogelijk te maken.

De verschillende verantwoordelijken, volgens de bijgevoegde lijst, zullen de veiligheidscoördinator op de hoogte houden van de evolutie van de werken en budgettering van de bouwkost teneinde een correcte facturering op te stellen.

De coördinatie tussen Eurostation en de veiligheidscoördinator berust bij dhr. Patrick De Meyst. Bijgevolg zal alle rapportering naar de veiligheidscoördinator langs de heer De Meyst verlopen of bij hoogdringendheid zeker in kopie naar de heer De Meyst en steeds in kopie naar de Projectmanagers worden verstuurd.

De lijst van de te coördineren projecten wordt bijgevoegd in bijlagen en kan in de loop van het project worden aangepast, deze bevat volgende elementen:

- Projectomschrijving,
- Veiligheidscoördinatie Ontwerp,
- Veiligheidscoördinatie Uitvoering,
- Budget kost ontwerp,
- Bedragen kostprijs bouw,
- Projectverantwoordelijke.

De verrekening zal gebeuren à rato van 0.25% voor veiligheidscoördinatie ontwerp en 0.55% voor veiligheidscoördinatie uitvoering beide berekend op de bouwkost, en wordt aangerekend aan de partijen volgens bouwkost.

De heer Danny Engels werd na marktbevraging door de nv Eurostation aangeesteld, als coördinator-ontwerp en coördinator-verwezenlijking voor het project station Oostende en heeft de functie aanvaard.

Adres : Aarlenstraat 53 te 1040 Brussel
 Tel. : 02/238.22.11
 Fax : 02/238.22.61
 GSM : 0476/98.81.40
 E-mail : d.engels@seco.be

Voor een lijst met projectinformatie en contactpersonen Veiligheidscoördinatie, zie bijlage 7a.

De te betalen vergoedingen voor veiligheidscoördinatie zullen door de veiligheidscoördinator worden gefactureerd aan Eurostation nv, die deze kost op zijn beurt aan de verschillende partijen zal doorrekenen.

De nv Eurostation verklaart in bijlage 7b dat er een marktbevraging is geweest voor de diensten van de veiligheidscoördinator. De nv Eurostation zal op eenvoudig verzoek alle stukken m.b.t. voormelde marktbevraging voorleggen aan de verschillende partijen.

4.3. Ontwerp en realisatie van de tram- en busstelplaats aan de Slijkense Steenweg

- Gezien de ruimte voor de stelplaats voor trams en bussen in de stationsomgeving zeer beperkt is en geen ruimte biedt voor een kwalitatieve en noodzakelijke uitbreiding van de stelplaats in het kader van voorziene openbaar vervoersobjectieven in West-Vlaanderen, cf. Neptunusplan;
- Gezien de tram- en busstelplaats de stedelijke ontwikkeling van de wijk Haze-gras tegenhoudt, de link tussen het stationsplein en het Maria-Hendrikapark hindert, is gezocht naar een alternatieve locatie voor de stelplaats voor trams en bussen.
- De oplossing werd gevonden door NMBS-Holding, De Lijn, Stad Oostende, AGHO en AGSO in een verhuis naar de Slijkense Steenweg op een terrein dat in hoofdzaak toebehoort aan de partner NMBS-Holding en beschikbaar is. Na een haalbaarheidsonderzoek door De Lijn, vanuit het oogpunt exploitatie, kan deze laatste met deze nieuwe locatie instemmen;
- in de meerjarenplanning van de investeringen van De Lijn waren budgetten voorzien voor een uitbreiding op de bestaande site, maar niet voor de bouw van een volledig nieuwe stelplaats voor trams en bussen op een andere locatie;
- om deze verhuis toch te kunnen realiseren binnen de vooropgestelde timing, is een samenwerking tussen De Lijn en NMBS-Holding (eigenaar van een groot deel van de gronden aan de Slijkense Steenweg) op het financiële vlak noodzakelijk. Hierbij verleent AGHO haar volle medewerking om de resterende terreinen zo spoedig mogelijk vrij te maken.
- de financieringsovereenkomst tussen De Lijn en NMBS-Holding wordt in een aparte overeenkomst opgenomen.

4.4. Ontwerp van openbare ruimte en bijhorende tram- en businfrastructuur (met uitzondering van de site Slijkensesteenweg)

De stad beschikt over een raamovereenkomst voor het ontwerp van haar openbare ruimte in het centrumgebied met het studie bureau Technum nv.

Gezien de stad Oostende hierin ook de businfrastructuur ten laste neemt, is het voor de kwaliteit van het project, de coördinatie van de werf en de praktische werking, noodzakelijk dat ook het gedeelte traminfrastructuur door hetzelfde studie bureau wordt uitgevoerd.

Hiervoor worden aparte overeenkomsten afgesloten.

5. Grondoverdrachten (zie bijlage 5: perceelsgrenzen bestaande toestand en bijlage 6: perceelsgrenzen nieuwe toestand)

De plannen 5 en 6 in bijlage geven de principes weer van de perceelsgrenzen volgens bestaande en nieuwe toestand. Deze plannen zijn ten indicatieve titel, en hebben geen enkele juridische betekenis.

De principes van de grondoverdrachten worden vastgelegd in een afzonderlijk af te sluiten addendum bij deze samenwerkingsovereenkomst.

Ten laatste twee jaar na de ter beschikkingstelling van de grond, dient de grondoverdracht te worden geformaliseerd bij authentieke akte. Als datum van ter beschikkingstelling geldt de datum van het aanvangsbevel der werken.

6. Lasten op de vastgoedontwikkeling

Er worden een aantal stedenbouwkundige lasten opgelegd aan de 2 vastgoedprojecten. Deze zullen worden vastgelegd in de daartoe opgerichte werkgroep vastgoedontwikkelingen. De resultaten van deze werkgroep zullen ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Stuurgroep.

De vastgoedontwikkelingen garanderen voor de verschillende partners de meerwaarde van het gehele project. De vooropgestelde lasten en opbrengsten zitten vervat in bijlage 8: "verdeelsleutel vastgoedproject".

Het vooropgestelde aandeel van De Lijn in zone 7 (50% in 7.1, 7.2, 7.3 volgens plan in bijlage 9) zal initieel gedragen worden door de NMBS-Holding.

De Lijn zal dit aandeel terugbetalen als en slechts als de vastgoedontwikkeling naast de Goede Windhelling op haar gronden doorgang vindt, en op het ogenblik dat de vastgoedontwikkeling aanvangt.

Het terug te betalen bedrag zal omvatten:

- de reële bouwkosten zoals volgend uit de aanbestedingen;
- de reële studiekosten, betaald door de NMBS-Holding;
- een financieringsvergoeding op basis van de IRS midswap 5 jaar verhoogd met 120 basispunten.

De bedragen zijn opvraagbaar bij de vaststelling van de aanvang van een vastgoedontwikkeling op de gronden van De Lijn.

De aanvang van een vastgoedontwikkeling dient aangetoond te worden door De Lijn en kan vastgesteld worden door:

- de ondertekening van een onderhandse overeenkomst voor de overdracht van (een deel van) de gronden aan een derde (verkoop van eigendom, erfpacht, opstal, vruchtgebruik);
- het verlijden van de authentieke akte voor de overdracht van (een deel van) de gronden;
- de aanvang van de bouwwerken van de vastgoedontwikkeling;

De financieringsvergoeding wordt berekend op basis van de IRS midswap 5 jaar verhoogd met 120 basispunten en loopt per betaalde vordering vanaf het moment van de uitvoering van de respectieve betaling door de NMBS-Holding tot op het ogenblik van de vordering ervan aan De Lijn.

Het bedrag (verhoogd met de financieringskost) is betaalbaar binnen een periode van 60 dagen na vaststelling van de aanvang van de vastgoedontwikkeling.

In geval van vertraging in de betaling van het overeengekomen bedrag, zal de door De Lijn nog verschuldigde som(men) van rechtswege en zonder ingebrekestelling een intrest opbrengen tegen de wettelijke rentevoet die op dat ogenblik van kracht is en dit vanaf de dag van de eisbaarheid tot de dag van de werkelijke betaling.”

7. Verzekeringen

Partijen zullen zelf het nodige doen om zo nodig hun beroepsaansprakelijkheid te verzekeren in het kader van de uitvoering van het project.

Voor alle werken (met uitzondering project Slijkense Steenweg) zal de Dienst H-LA van NMBS-Holding een polis “alle bouwplaatsrisico's en burgerlijke aansprakelijkheid” afsluiten voor alle partijen die deelnemen aan de werken. .

De premie van de gezamenlijke polis zal verdeeld worden tussen partijen pro rata de toewijsbare bouwkost. Deze premie is niet begrepen in de in deze samenwerkingsovereenkomst opgegeven kosten of budgetten.

Deze premie wordt door de verzekeraar gefactureerd aan NMBS-Holding, die ze op haar beurt zal doorfactureren aan de partners. NMBS-Holding zal op eenvoudig verzoek alle stukken m.b.t. de marktbevraging m.b.t. de afgesloten verzekering overleggen aan de verschillende partijen. Voor wat de inhoud en gedekte risico's betreft, wordt verwezen naar [bijlage 13a](#). Wat de lijst van de werken betreft die zullen worden verzekerd, wordt verwezen naar [bijlage 13b](#).

Elke polis afgesloten in het kader van de uitvoering van het project, onafgezien of het gaat om gezamenlijke of individuele polissen, dient afstand van verhaal te voorzien tegenover andere betrokken partijen bij deze overeenkomst (NMBS-Holding, Infrabel, de Stad Oostende, De Lijn, AGHO, AGSO en ES).

8. Externe communicatie – communicatiecel

De globale en gemeenschappelijke informatie over het project Stationsomgeving Oostende wordt verzorgd door de verschillende partijen samen: de stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, Eurostation en AGSO. De specifieke communicatie naar eigen doelgroepen gebeurt door de partners zelf. Alle communicatie m.b.t. het project gebeurt in onderling overleg.

Er wordt voor het stationsproject Oostende een communicatiecoördinator aangeduid die een werkgroep communicatie samenroept, bestaande uit vertegenwoordigers van alle partijen. De communicatiecoördinator stelt een communicatieplan op dat samen met de verschillende partijen wordt uitgewerkt. Hij stelt ook een communicatiebudget voor dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de stuurgroep. De communicatiecoördinator is neutraal en werkt in opdracht van de verschillende partijen. De communicatiecoördinator werkt binnen het projectmanagementteam en stemt zijn werk af met het projectmanagementteam.

De burgemeester van de stad Oostende is voorzitter van de werkgroep communicatie. Persvragen worden door de communicatiecoördinator steeds voorgelegd aan de betrokken partij die oordeelt of ze zelf de persvraag beantwoorden of dit laten doen door de communicatiecoördinator. De partijen bereiden in de werkgroep communicatie de communicatieacties voor. De stuurgroep beslist of deze mogen worden uitgevoerd en bepaalt de werkingsmiddelen. De werkgroep com-

municatie maakt een budgetvoorstel op en legt dit ter goedkeuring voor aan de stuurgroep.

De kosten die betrekking hebben op de gezamenlijke externe communicatie worden op gelijke wijze tussen de partijen verdeeld volgens artikel 9.1.2.

9. Planning der werken; raming van de bouwkosten voor het totaalproject en raming van de kosten voor het projectmanagement

Er is een raming opgesteld op basis van de plannen van het gedetailleerd voorontwerp, dat voorgelegd is in de Stuurgroep van 18/11/2008, en op basis van recente eenheidsprijzen, waarde 2007.

9.1.Planning der werken - Kosten der werken – verdeelsleutel

9.1.1. Planning en Raming van de werken

Voor de planning en de raming van het totaalproject wordt verwezen naar de bijlagen 9 en 10 van de samenwerkingsovereenkomst die over de raming van de investering resp. de planning der werken handelen.

Deze raming is slechts indicatief en is gebaseerd op de cijfers van het uit te besteden werk per betrokken partij, exclusief studiekosten en exclusief BTW.

Elke partij draagt zelf alle kosten verbonden aan het door haar uit te besteden werk.

9.1.2. Verdeelsleutel niet toewijsbare onkosten:

Indien er geen verdeelsleutel wordt vermeld, geldt de volgende verdeelsleutel:

NMBS-Holding:	25 %
De Lijn:	25 %
Infrabel:	25 %
Stad Oostende:	25 %

9.2.Kosten van het Projectmanagement (incl. projectcoördinatie)

Het projectmanagement incl. projectcoördinatie wordt vergoed aan de KVIV- FA-BI - tarieven, verminderd met 15%, met een maximum van 270.000 euro/jaar (exclusief btw), jaarlijks geïndexeerd op 1 januari. (ééngemaakte index consumptieprijzen; basis is cijfer van 2008 ((cijfer x nieuw) / basis). In voormeld bedrag is ook de huur van de bureauimte op de werf en het benodigde bureau-materiaal inbegrepen.

Jaarlijks zal het projectmanagementteam een eindafrekening opmaken van de geleverde prestaties van het team, en deze afrekening voorleggen aan de Stuurgroep.

Het projectmanagementteam omvat volgende functies:

1. Projectmanager
2. Assistent-projectmanager
3. Projectassistent
4. Juridisch adviseur

De kosten voor het projectmanagement zullen verdeeld worden volgens de hoger aangehaalde verdeelsleutel in 9.1.2.

Het projectmanagement vangt aan bij ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst en eindigt met de realisatie van het stationsproject of bij stopzetting van het totaalproject, waarna de overeenkomst kan worden herzien of eventueel stopgezet.

In geval van verlenging van de werken kan in de Stuurgroep beslist worden om deze termijn te verlengen.

De betaling geschiedt 3 maal per jaar: de 1^{ste} schijf bij aanvang van het jaar als voorschot aan 33% van het maximumbedrag (met borgstelling), de 2^{de} schijf halfjaarlijks aan 33% van het maximumbedrag, de 3^{de} schijf de afrekening op basis van het eindbedrag.

Per jaar zal de werking van het projectmanagement worden geëvalueerd en kan er beslist worden met een kleiner projectmanagementteam door te gaan.

De evaluatie van het nieuw te stellen maximum zal in onderling overleg met de Plangroep worden besproken en worden vastgelegd in de Stuurgroep.

(zie bijlage 11: financieel voorstel projectmanagement)

10. Betalingsmodaliteiten en budgettering

10.1. Budgettering

Het totale en het jaarlijkse budget voor ALLE kosten, verdeeld over de verschillende partijen, zal voorafgaand geraamd worden door de projectmanager. Deze raming wordt voorgelegd en tijdig goedgekeurd door de Stuurgroep opdat de budgetten kunnen ingepast worden in de respectievelijke begrotingen van partijen en voor de daaropvolgende jaren.

Elke partij blijft echter zelf verantwoordelijk voor de inpassing van haar deel van het geraamde budget in haar begroting. Het niet of niet tijdig kunnen inpassen in haar begroting van de gebudgetteerde kosten kan door een partij niet worden ingeroepen om aan haar betalingsverplichting te ontkomen.

Eventuele meeruitgaven die buiten de limieten van het vooraf geraamde budget vallen, zullen worden voorgelegd en goedgekeurd door de Stuurgroep.

10.2. Betalingsmodaliteiten

De betaling door de partijen van gemeenschappelijke kosten beschreven in deze overeenkomst, zijn aan volgende modaliteiten onderworpen:

- alle uitgeschreven facturen zijn betaalbaar op negentig dagen.
- in geval van niet-betalingen op de vervaldatum, worden nalatigheidintresten aangerekend à rato van de wettelijke intresten vanaf de vervaldatum tot de dag der algehele betaling.

De vorderingsstaten van de studies en uitgevoerde werken zullen ter goedkeuring worden opgestuurd naar de projectleider van elke partner.

De werken die niet vallen binnen de limieten van het vooraf geraamde budget, zullen worden voorgelegd en goedgekeurd door de Stuurgroep. De facturatie en opvolging van de terugbetaling van voornoemde werken door de betrokken

partijen aan de betrokken uitvoerder van het werk, gebeurt door de projectmanager in samenspraak met de stad Oostende (voor De Lijn, Infrabel en NMBS-Holding, AGHO zijn artikel 20 KB nr. 1 BTW van toepassing).

11. Beheer na realisatie

Het beheer van wegen, kunstwerken, gebouwen of inrichtingen eigen aan de uitvoering van de opdracht, wordt in principe waargenomen door de overheid waartoe de betreffende infrastructuur behoort.

Concreet betekent dit dat volgende overheden het beheer waarnemen van volgende infrastructuur(werken):

- De Lijn beheert het tramstation en de Lijnwinkel;
- Het beheer voor het busstation wordt uiteengezet in bijlage 12;
- De Lijn beheert de strook van de trambedding over de Goede Windhelling, de keerlus en alle railinfrastructuur;
- NMBS-Holding beheert het station (stationsdiensten, hal, fietsenstalling, het parkeergebouw en de ondertunneling onder De Smet de Naeyerbrug...) en de nieuwe concessies;
- Infrabel beheert alle spoorinfrastructuur, perrons, de luifel en toegangen tot de perrons;
- De Stad Oostende beheert alle wegenis en pleinen, het park, fietspaden;
- De Lijn beheert de stelplaats, rail- en weginfrastructuur voor de toegang ervan, in zoverre De Lijn de exclusieve gebruiker is van deze rail- en weginfrastructuur;
- NMBS-Holding beheert het restaurant en de maritieme hal en garandeert een gebruiksrecht hiervoor aan AGHO.

Algemene coördinatie:

De afspraken naar beheer van de verschillende onderdelen binnen het totaalproject moeten zodanig op elkaar afgestemd worden, dat er geen conflictsituaties ontstaan in de uitbating. Er zullen hierover duidelijke afspraken gemaakt worden.

12. Specifieke verbintenissen

De Lijn verbindt zich ertoe om de infrastructuur van het tram- en busstation in te passen in het totaalontwerp van het Masterplan van de stationsomgeving in alle fasen van het project. Evenwel dient hierbij rekening te worden gehouden met de standaarden van De Lijn naar inrichting en materialen.

NMBS-Holding verbindt zich ertoe om de werking van het station in te passen in het stadsontwerp voor de stationsomgeving in alle fasen van het project, en om alle grondoverdrachten tijdig te doen verlopen (cruiseterminal, gronden Slijkensesteenweg, ...)

De Stad Oostende verbindt zich ertoe om alle medewerking te verlenen in functie van het aanpassen van de verkeersroutes aan de fasering, en om overeenkomst(en) van erfpacht af te sluiten met NMBS-Holding en met De Lijn.

AGHO verbindt er zich toe als uitbater van de haven en als eigenaar van een deel van de gronden nodig voor de bouw van de stelplaats aan de Slijkense Steenweg, de overdracht (verkoop) zo vlot mogelijk te doen verlopen. Deze laatste dienen met de individuele uitbaters geregeld te worden waarbij AGHO dit in de mate van het mogelijke zal faciliteren.

NMBS-Holding zal instaan voor de afbraak van de bestaande cruiseterminal en de oprichting van een restaurant en maritieme hal als onderdeel van het totaalproject waarin de cruise-infrastructuur wordt ondergebracht, rekening houdend met de visie van AGHO. AGHO zal in tussentijd instaan voor een voorlopige cruise terminal. NMBS-Holding zal ernaar streven om deze voorlopige situatie zo kort mogelijk te houden. Belangrijke streefdatum voor de realisatie van dit gedeelte is april 2012.

AGHO zal tussenkomen bij het Vlaams Gewest, eigenaar van de gronden noodzakelijk voor de afbraak van de cruiseterminal, om NMBS-Holding in bezit te stellen van deze gronden door het verlenen van een concessieovereenkomst van lange duur (30 jaar of langer).

De partijen verbinden zich ertoe om de werken zo snel als mogelijk aan te vatten en uit te voeren volgens de vooropgestelde algemene planning.

13. Regeling van geschillen tussen partijen

In geval van het niet naleven van het geheel of een deel van de hierbij overeengekomen verplichtingen, met inbegrip van het naleven van de overeengekomen timing en de kostenverdeling door één of meerdere partijen, kan elk van de andere partijen dit schriftelijk en gemotiveerd melden aan de voorzitter van de Stuurgroep.

Deze klacht wordt binnen de week door de voorzitter overgemaakt aan de in gebreke gebleven partij(en). Deze beschikt (beschikken) over veertien kalenderdagen om aan de voorzitter van de Stuurgroep schriftelijk en gemotiveerd haar (hun) standpunt uiteen te zetten en haar (hun) intenties te verduidelijken.

Al de briefwisseling in deze procedure gebeurt aangetekend.

Op verzoek van de klagende partij, wordt binnen de Stuurgroep een Raad van Wijzen aangesteld, samengesteld uit vertegenwoordigers van elk van de ondertekenende partijen van deze overeenkomst, en waarvan de Burgemeester van de Stad Oostende automatisch voorzitter is. De projectmanager treedt op als secretaris zonder stemrecht. De aangeduide leden kunnen zich niet laten vervangen of vertegenwoordigen. Bij afwezigheid van de voorzitter is het oudste lid (in leeftijd) voorzitter.

Ingeval van belangenconflict als voorzitter, zal deze zich terugtrekken, en zal de Stuurgroep een andere voorzitter van de Raad van Wijzen aanduiden voor het specifieke geschil.

De Raad van Wijzen hoort alle betrokken partijen binnen de maand na haar aanstelling, en beslist binnen de acht dagen na de hoorzitting. De partijen hebben het recht zich op eigen kosten te laten bijstaan door een raadsman. De Raad van Wijzen komt geldig bijeen als de meerderheid van de leden aanwezig is en beslist bij gewone meerderheid van stemmen. Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

Wanneer de Raad van Wijzen niet in aantal is, wordt bij middel van een aangetekende brief met ontvangstmelding door de projectmanager een nieuwe oproep verstuurd aan de partijen en aan de leden van de Raad van Wijzen, met opgave van de zaak en datum, plaats en uur van samenkomst, en waarin wordt vermeld dat de Raad van Wijzen zal samenkomen en beslissen welke ook het aantal aanwezigen is. De beslissing wordt gemotiveerd.

Bij consensus van de leden van de Raad van Wijzen is de beslissing bindend voor de partijen, zonder verhaal en zonder betekening.

Ingeval de Raad van Wijzen beslist bij gewone meerderheid van de leden, zal deze beslissing aangetekend aan de partijen worden betekend. Tegen deze beslissing is verhaal mogelijk via de gerechtelijke weg, binnen een termijn van één maand te rekenen vanaf de betekening van de beslissing.

14. Geschillen met derden en aansprakelijkheid

Indien in de loop of ten gevolge van de werken, een geschil rijst tussen één van de partijen en een derde (aannemer, omwonende, enz...) worden alle kosten van dat geschil gedragen door de partij die de financiële verantwoordelijkheid draagt van de werken waarop het geschil betrekking heeft, of indien deze verantwoordelijkheid niet aan 1 partij kan worden toegewezen, in verhouding tot het aandeel van de kosten in de aanneming die zij financieel ten laste nemen.

Nochtans draagt elke partij de volledige verantwoordelijkheid voor alle gevolgen van geschillen of ongevallen waarbij zij, of één van haar ambtenaren of aange-stelden, schuldig is en zal zij alle andere partijen vrijwaren voor elk eventueel verhaal.

Indien één van de partijen in een rechtsgeding zou worden betrokken, zullen de andere partijen op eerste verzoek vrijwillig tussenkomen in het geding, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van dit artikel en onder voorbehoud van alle rechten en zonder nadelige erkenning.

15. Keuze van woonplaats en rechtsmacht

De partijen doen keuze van woonplaats op hun respectieve maatschappelijke zetels. De Stad Oostende kiest als woonplaats het stadhuis van Oostende.

Geschillen omtrent de naleving van deze overeenkomst of van een beslissing van de Raad van Wijzen, kunnen enkel worden voorgelegd aan de hoven en rechtbanken bevoegd voor de stad Oostende.

Overeengekomen te Oostende op .. / .. / in evenveel exemplaren als er partijen zijn, waarvan elke partij erkent één origineel te hebben ontvangen.

PARTIJEN MET STEMRECHT

Voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn,

Roger Kesteloot
Directeur-generaal

Dhr. Jos Geuens
Voorzitter v/d Raad van Bestuur

Voor NMBS-Holding,

Dhr. Jannie Haek
Gedelegeerd Bestuurder

Dhr. Vincent Bourlard
Directeur-generaal

Voor Infrabel,

Dhr. Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder

Dhr. Luc Vansteenkiste
Directeur-generaal

Voor de Stad Oostende,

Dhr. Jean Vandecasteele
Burgemeester

Dhr. Kristof Beuren
Stadssecretaris

Voor het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende,

Dhr. Johan Vande Lanotte
Voorzitter

Dhr. Paul Gerard
Gedelegeerd Bestuurder

PARTIJEN ZONDER STEMRECHT

Voor het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende,

Dhr. Bart Bronders
Voorzitter

Dhr. Eddy Pannecoucke
Gedelegeerd Bestuurder

Voor Eurostation,

Dhr. Herwig Persoons
Gedelegeerd bestuurder.

TER KENNISNAME

Voor de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Dhr. Ir. Hubert Decramer, afdelingshoofd
Directeur-ingenieur

Bijlagen

1. Kopie van de samenwerkingsovereenkomst van 18 december 2008 en bijlagen
2. A, B en C: stadsontwerp Stationsproject Oostende niveau 0 (TAW 7,06), niveau + 6,5m (TAW 13,56) en dakenplan
3. Afbakeningsplan projectgebied
4. Organigram
5. Perceelsgrenzen bestaande toestand
6. Perceelsgrenzen nieuwe toestand
7. Veiligheidscoördinatie:
 - a. Lijst contactpersonen veiligheidscoördinatie
 - b. verklaring op eed Eurostation
8. Verdeelsleutel vastgoedprojecten
9. Raming van de investeringen
10. Planning van de werken
11. Financieel voorstel projectmanagement
12. Onderhoud, toegang, recht van politie, toekomstige vergunningen met betrekking tot het toekomstig busstation
13. Verzekeringen
 - a. inhoud van het verzekerde
 - b. lijst van verzekerde werken

Bijlage 1 :

*Kopie van de samenwerkingsovereenkomst van 18 december
2008 en bijlagen*

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST VOOR DE OPMAAK VAN HET DEFINITIEF STADSONTWERP VAN DE STATIONSOMGEVING VAN OOSTENDE

TUSSEN PARTIJEN:

1. De **Stad Oostende** waarvan de kantoren zijn gevestigd in het stadhuis, Vindicvelaan 1, vertegenwoordigd door het College van Burgemeester en Schepenen, in de persoon van de heer Jean Vandecasteele, burgemeester, bijgestaan door de heer Johan Vandenabeele, stadssecretaris, handelend in uitvoering van een beslissing van 27 juni 2008 van de Gemeenteraad, die kracht van uitwerking heeft verkregen, waarvan een eensluidend afschrift aan deze akte zal gehecht blijven, en tevens optredend overeenkomstig de artikels 182 § 2 en 57 van het Gemeentedecreet.

EN

2. De **NMBS Holding**, autonoom overheidsbedrijf, met maatschappelijke zetel te B-1060 Brussel, Frankrijkstraat 85, vertegenwoordigd door haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Jannie Haek en haar directeur-generaal, dhr. Vincent Bourlard.

EN

3. **Infrabel**, met maatschappelijke zetel te B-1070 Brussel, Barastraat 110, vertegenwoordigd door haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Luc Lallemand en haar directeur-generaal, dhr. Luc Vansteenkiste.

EN

4. De **Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn**, autonoom overheidsbedrijf, met maatschappelijke zetel te B-2800 Mechelen, Motstraat 20, en alle vennootschappen die onder haar toezicht ressorteren en betrokken worden bij de uitvoering van onderhavige overeenkomst, vertegenwoordigd door , Mevr. Ingrid Lieten, Directeur-generaal en dhr. Jos Geuens, Voorzitter van de raad van bestuur.

Voormelde rechtspersonen worden samen hierna ook de "**partijen met stemrecht**" genoemd.

EN PARTIJ ZONDER STEMRECHT:

5. Het **Autonom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende**, afgekort AGSO, met maatschappelijke zetel te B-8400 Oostende, Gistelsesteenweg 1C bus 3, vertegenwoordigd door haar voorzitter, dhr. Bart Bronders en haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Eddy Pannecoucke.

EN VOLGENDE RECHTSPERSONEN WELKE ENKEL VOOR KENNISNAME ONDERTEKENEN:

6. **Eurostation**, met maatschappelijke zetel te B-1070 Brussel, Brogniezstraat 54, vertegenwoordigd door dhr. Herwig Persoons, gedelegeerd bestuurder.
7. Het **Autonom Gemeentebedrijf Haven Oostende**, afgekort AGHO, met maatschappelijke zetel te B-8400 Oostende, Slijkensesteenweg 1, vertegenwoordigd door haar voorzitter dhr. Johan Vande Lanotte en haar gedelegeerd bestuurder, dhr. Paul Gerard.
8. **Agentschap Wegen en Verkeer** (Intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid) Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, met zetel te B-8000 Brugge, Markt 1, vertegenwoordigd door ir. Hubert Decramer, afdelingshoofd, Directeur-ingenieur.

Alle voormelde rechtspersonen (nrs. 1 t/m 8) worden samen hierna ook de "partners" genoemd.

OVERWEGENDE DAT:

- De Stad Oostende, de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn gezamenlijk een stadsontwerp hebben opgemaakt met het oog op het reorganiseren van de stationsomgeving in Oostende, rekening houdend met de ambities van zowel NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn als de Stad Oostende;
- De plannen van het stadsontwerp gevoegd zijn in bijlage;
- Alle partijen met stemrecht erkennen dat een grondige reorganisatie van de stationsomgeving nodig is om de ambities van iedere partner mogelijk te maken.

EN GELET OP VOLGENDE AMBITIES EN PRINCIPES:

Ambities:

1) voor de NMBS-Holding:

- creëren van een autoparking voor 600 à 700 auto's;
- herorganiseren van de onthaalfaciliteiten voor de reiziger en van de concessies;
- bouwen van een nieuwe fietsenstalling voor 1.000 fietsen en 100 bromfietsen met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid en de sociale controle;
- herinrichten en renoveren van het oude stationsgebouw;
- eventueel het oprichten van een spoorwegmuseum;
- realiseren van de integrale toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit;
- eventuele reorganisatie van het stationsplein (K&R- zone, kortparkeren, taxi's,...);
- het creëren van infrastructuur voor commerciële concessies.

2) voor Infrabel

- bouwen van een nieuwe overkapping (deel boven sporen en treinperrons);
- vernieuwen van de perrons en toegangen;
- bouwen van een voetbrug vanaf de parking naar de perrons met toegangen naar de treinperrons;
- verlengen van de perrons;
- realiseren van de integrale toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

3) voor De Lijn:

- creëren van een vlot intermodaal knooppunt tussen trein/tram/bus volgens de principes van de IVA (Intern verzelfstandigd agentschap stationsomgeving). In hoofdzaak komt het erop aan dat het STOP (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privaat vervoer) principe wordt toegepast. Het ontwerp moet ook getoetst worden aan de standaarden van De Lijn betreffende stationsomgevingen;
- het creëren van een tramlus die aansluit bij de tramhalte, voorzien van de noodzakelijke beveiligingen;
- creëren van kwalitatieve bushaltes ter hoogte van de Brandariskaai, waarbij een duidelijk onderscheid bestaat tussen privéverkeer en verkeer van De Lijn;
- bij het aansluiten van de nieuwe tramhalte op het bestaande tramtracé wordt de wortel van de Goede Windhelling ter hoogte van De Smet de Naeyerbrug behouden;
- creëren van de nodige personeelsruimte voor de chauffeurs van De Lijn;
- bouwen van een efficiënte stelplaats, de toekomstplannen van De Lijn indachtig: het verhogen van de frequentie van het tramverkeer/ inzetten van meer tramtoestellen. De verwerving of het afsluiten van een recht van erfpacht voor de duur van 99 jaar van/voor de gronden ter hoogte van de Slijkensesteenweg is hierbij een startvoorwaarde;
- gelet op de omvang van de werken en de duur ervan dient ervan uitgegaan te worden dat de periode waarin de werken worden uitgevoerd, als een volwaardige periode dient te worden beschouwd die de nodige kwaliteiten

dient te bieden en een minimaal comfortniveau moet verzekeren. Hierbij zijn voor De Lijn volgende aspecten uitermate belangrijk:

- Continuïteit in de dienstverlening van De Lijn;
- Logisch, veilig, bereikbaar en leesbaar tram- en busstation;
- Wachtcomfort en informatieverstrekking aan de reizigers;
- Minimaliseren van hinder van de werken en de werf.

4) voor de Stad Oostende:

- creëren van een kwalitatieve invulling van de verschillende interventies tot 1 stedenbouwkundig geheel;
- verder ontwikkelen van de wijk Hazegras tot een multifunctioneel en hoogwaardig stadsdeel;
- doortrekken van de stad langsheen het station tot aan het Maria Hendrikapark;
- een goede mobiliteit blijven garanderen voor de wijk en de stad.

Principes van het stadsontwerp:

Tussen stationsgebouw en einde overkapping

- 1) De 11 perronsporen wordt verminderd tot 8. Aan de waterkant wordt de mogelijkheid geschapen om 2 sporen aan te leggen voor de eventuele realisatie van een spoorwegmuseum;
- 2) Een maximum (minstens 4) aan perronsporen wordt verlengd tot minstens 350 meter;
- 3) de tramhalte sluit onmiddellijk aan op de treinperrons en zorgt hierdoor voor een vlotte overstap. Het plan stelt een superpositie voor van de tramhalte en een deel van de autoparking. Hierdoor krijgen we een duidelijke identiteit van zowel treinstation als tramhalte;
- 4) de tramhalte groeit van 3 haltesporen naar 4 haltesporen, om in gevallen van extra capaciteitsbehoefte een kwalitatieve dienst te kunnen blijven garanderen;
- 5) de bushalte komt volledig parallel aan de tramhalte in de publieke ruimte tussen de tramhalte en de wijk Hazegras;
- 6) het stuk van de Brandariskaai ter hoogte van de stedelijke vakschool wordt openbare ruimte met bushaltes;
- 7) er komt een gemeenschappelijk onthaal/ infopunt (NMBS-Groep / De Lijn en evt. de Stad) op het stationsplein en deze vindt plaats onder de overkapping;
- 8) er wordt een voetbrug gebouwd die de verschillende perrons van tram en trein verbindt en ook de verbinding maakt met de autoparking en de openbare ruimte;
- 9) de fietsstalling wordt geïntegreerd zodat er een fysieke en visuele continuïteit bestaat tussen treinperrons, tramhalte en de openbare ruimte.

Tussen einde overkapping en de De Smet de Naeyerbrug

- 10) de autoparking komt deels boven de tramhalte en deels tussen de overkapping en de De Smet de Naeyerbrug;

- 11) de stelplaats voor bussen en trams wordt verhuisd naar een industrieterrein aan de Slijkensesteenweg op ongeveer 1 km van het station;
- 12) de Goede Windhelling wordt vervangen door een hellend plein naar de brug toe, waarin de tramsporen worden geïntegreerd;
- 13) hoewel de plannen hier een verschuiving voorstellen, wordt er getracht niet te raken aan de tramsporen op de De Smet de Naeyerbrug;
- 14) tussen de parking en de tramsporen komt een vastgoedproject - dit gebouw zal voor een stedelijke gevel ten overstaan van de wijk Hazegras zorgen.

Achter de De Smet de Naeyerlaan (opgesplitst in 2 delen)

- 15) deel waarin LCI komt, het verst gelegen van de brug;
- 16) deel waar nu de tertiaire activiteiten zitten zoals een callcenter - dit laatste terrein wordt gereorganiseerd en krijgt een stedelijk karakter en zorgt voor continuïteit van het stedelijk weefsel ook voorbij de brug - er wordt op dit terrein een vastgoedproject voorgesteld waarin de tertiaire functies kunnen worden opgenomen en op de hogere verdiepingen woongelegenheden kunnen worden gebouwd.

WERD OVEREENGEKOMEN HETGEEN VOLGT:

Artikel 1 - Beschrijving van de projectzone

De projectzone omvat:

- a. Het stationsplein vanaf het Mercatordok tot en met het stationsgebouw en de gebouwen in concessie aan AGHO (terminal voor de ferry);
- b. De sporen over de lengte vanaf het stationsgebouw tot en met de De Smet de Naeyerbrug en van daaruit tot aan de rooilijn van de wijk Hazegras;
- c. De De Smet de Naeyerbrug;
- d. De zone tussen de sporenbundel en de Conterdamkaai (inclusief deze kaai) en dit vanaf de De Smet de Naeyerbrug tot +/- 500 m verder richting het Van Glabbekeplein.

De uitgebreide projectzone voor wat betreft de mobiliteit omvat:

- 1) De volledige Conterdamkaai inclusief het Van Glabbekeplein (rond punt);
- 2) De wijk Hazegras, inclusief de Verenigde Natieslaan en het Vuurkruisenplein;
- 3) De wegen rondom het Mercatordok;
- 4) De Churchillkaai t.e.m. het Westerstaketsel;
- 5) De De Smet de Naeyerbrug en de Slijkensesteenweg.

Artikel 2 - Doelstelling

De doelstelling van deze samenwerkingsovereenkomst, is het vastleggen van de ambities en principes die werden opgenomen in het stadsontwerp Stationsomgeving Oostende van 18/12/2007, opgesteld door AGSO in samenwerking met Eurostation, stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel, en De Lijn.

De principes en ambities en plannen en snedes opgenomen in deze samenwerkingsovereenkomst dienen als basis voor de verdere uitwerking van het project met de uiteindelijke bedoeling te komen tot een definitief stadsontwerp.

Voor het vervolg van het traject werkt elkeen van de partijen met stemrecht verder op zijn eigen deel van de site en dit volgens het afbakeningsplan in bijlage.

Het stadsontwerp houdt een aantal ruilovereenkomsten in en verwerving van gronden. De partijen met stemrecht zullen onderling afspraken maken inzake ruil en verwerving van gronden of gronddelen, en elkaar ondersteunen om verwervingen en ruilen mogelijk te maken.

De financiële regeling tussen de partijen met stemrecht voor deze ruilovereenkomsten en verwervingen zal gebaseerd zijn op de schattingen van het Comité van Aankoop.

De niet-afgeschreven waarde van de infrastructuur en de gebouwen zal eveneens in deze financiële regeling worden opgenomen.

Artikel 3 - Samenwerking en overleg

Stuurgroep

Voor deze overeenkomst wordt een stuurgroep opgericht die het globaal project coördineert en die beslissingen neemt over alle wijzigingen in het programma, de architectuur, de financiering, de planning die impact hebben op het globaal ontwerp en de onderling afgesproken timing onder voorbehoud van de vereiste goedkeuring door de hogere overheden en van de organen van de betrokken partijen met stemrecht.

Er wordt steeds rekening gehouden met de procedures die door elkeen van de partners ten overstaan van zijn eigen organisatie moeten gevolgd worden.

De stuurgroep wordt samengesteld uit verantwoordelijken van de stad Oostende, De NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, AGHO, Eurostation en AGSO. Enkel volgende partijen hebben stemrecht: Stad Oostende, De Lijn, Infrabel en de NMBS-holding. De Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, het AGHO, Eurostation en het AGSO zetelen als raadgever. De burgemeester van de stad Oostende is voorzitter van de stuurgroep. Deze stuurgroep komt samen telkens één of meerdere leden het wensen. De stuurgroep beschikt over de voldoende bevoegdheid om beslissingen te nemen. Elke partij zal hiertoe 1 gevolmachtigde vertegenwoordiger aanduiden. Daarnaast kunnen door elke partij 1 of meerdere vertegenwoordigers met raadgevende stem worden aangeduid.

De stuurgroep beslist bij consensus. De stuurgroep kan maar geldig beslissingen nemen indien alle partijen met stemrecht vertegenwoordigd zijn op de vergaderingen van de stuurgroep.

De stuurgroep komt samen op uitnodiging van de voorzitter of op verzoek van een partij en minstens 4 maal per jaar met vaste agenda.

De door de partijen met stemrecht aangestelde ontwerpers worden van rechtswege opgenomen in een werkgroep ontwerp. Deze werkgroep komt op geregelde tijdstippen bijeen om de evolutie in het ontwerp te bespreken en waar nodig bij te sturen. Belangrijke beslissingen die voortvloeien uit deze werkgroep ontwerp, moeten bekrachtigd worden door de stuurgroep.

De plannen en voorstellen die noodzakelijkerwijs via de raad van bestuur van één van de partners ter goedkeuring moeten komen, zullen worden voorgelegd aan de werkgroep.

Stadsontwerp

AGSO staat in voor de opmaak van het definitief stadsontwerp. Ze zal de onderhandelingen met overheden zoals AROHM, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en dergelijke meer, voor wat het globaal project betreft op zich nemen. Ook zullen er geregeld werkvergaderingen georganiseerd worden met de verschillende partners en hun ontwerpers om de eenheid in het project te garanderen.

Tevens wordt een fasering en realistische planning opgemaakt waarin de verschillende deelprojecten zijn opgenomen. Daarin worden de fasen voor de opmaak van het aanbestedingsdossier, de aanbesteding en de uitvoering, voor elk deelproject, opgenomen.

Haalbaarheidsstudie

AGSO zal in het kader van het stadsontwerp instaan voor het opmaken van een haalbaarheidsstudie. Dit houdt in dat op basis van de voorontwerpen van elkeen van de partners een raming zal worden opgemaakt voor het geheel van de werken, dat de kosten van de verschillende operaties op terrein van de ander door elkeen van de partijen met stemrecht in rekening zullen worden genomen om te zien op welke manier een evenwichtige kostenverdeling ontstaat voor de betrokken partijen met stemrecht. Bovendien zal AGSO hierbij de mogelijke subsidies in rekening brengen, alsook de winsten voortgebracht uit de vastgoedontwikkelingen verbonden aan het project.

Het secretariaat

AGSO staat in voor het secretariaat.

Het projectmanagement.

AGSO staat in voor het projectmanagement.

Het projectmanagement omvat:

- Instaan voor de correcte opvolging en uitvoering van afgesproken ambities en principes en daartoe de nodige vergaderingen bijeenroepen alsook de opmaak van de verslagen.

- Instaan voor de presentatie van het masterplan aan subsidiërend instanties alsook overheden die op de hoogte dienen te zijn van het project (bv. via Provinciale Auditcommissie)
- Instaan voor de opvolging van afspraken rond timing, fasering en budgetten
- Instaan voor de kwaliteit van het project als geheel, zowel op niveau van functioneren als op het niveau van architectuur en stedenbouwkundige eenheid.

Artikel 4 - Externe Communicatie

De globale en gemeenschappelijke informatie over het project wordt verzorgd door de verschillende partijen samen, met name de Stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel en De Lijn. De specifieke communicatie naar eigen doelgroepen gebeurt door de partners zelf. Alle externe communicatie m.b.t. dit project gebeurt in onderling overleg.

Artikel 5 - Inwerkingtreding

Nadat alle partijen, na doorlopen van de geldende procedures hebben getekend, treedt de overeenkomst in principe in werking.

Artikel 6 - Bijlagen

De bijlagen maken integraal deel uit van deze overeenkomst. In geval van enige tegenstrijdigheid tussen de inhoud van deze overeenkomst en de inhoud van één of meer van de bijlagen, prevaleert de inhoud van deze overeenkomst. Bijlagen die niet definitief zijn of onvolledig zijn, zullen op een later tijdstip toegevoegd worden aan de overeenkomst, na goedkeuring door de stuurgroep.

Artikel 7 – Studiekosten

De kosten gemaakt door AGSO voor de opmaak van het definitief stadsontwerp, het projectmanagement en het secretariaat van de stuurgroep, worden in regie verrekend met de laatst gepubliceerde gemiddelde uurlonen van KVIV (effectief aangeven welke parameter gebruikt wordt), verminderd met 15% en geplafonneerd tot 200.000 euro per jaar.

Deze bepaling is geldig gedurende twee jaar vanaf de ondertekening van onderhavige samenwerkingsovereenkomst. Na de voorziene termijn van twee jaar zal de overeenkomst geëvalueerd en zonodig verlengd worden. Bij gebreke aan een verlenging kan het AGSO de verbintenissen die ze op zich neemt, stopzetten.

Eventuele kosten voor extra deelopdrachten, voortvloeiend uit expliciete aan AGSO opgedragen taken die in het verslag van de stuurgroep zijn opgenomen, zullen volgens dezelfde tarieven verrekend worden.

De kosten die reeds werden gemaakt door AGSO tot eind januari 2008 in het voortraject, om te komen tot deze samenwerkingsovereenkomst (waarvan detail in bijlage 11), zullen aan voormeld tarief gefactureerd worden.

De kosten worden verdeeld tussen de stad Oostende, NMBS-Holding, Infrabel en De Lijn, elk voor een vierde en dit op basis van een gedetailleerde jaarlijkse afrekening die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Stuurgroep.

Voormelde kosten zullen per partij met stemrecht reeds per kwartaal a.d.h.v. voorschotfacturen voor de reeds uitgevoerde prestaties, door het AGSO worden doorgerekend. De betalingstermijn van voormelde facturen zal 60 (zestig) dagen bedragen. Na verloop van de betalingstermijn zullen de facturen zonder voorafgaande ingebrekestelling of kennisgeving worden verhoogd met een interest van 0,5 procent per maand.

Artikel 8 - Nietigheden

Indien er krachtens wettelijke bepalingen van openbare orde of van imperatief recht één of meerdere bepalingen van de onderhavige overeenkomst nietig of niet tegenstelbaar zouden zijn, dan zullen artikelen die nietig of niet tegenstelbaar zijn, als ongeschreven worden beschouwd en heeft dit niet de nietigheid of de niet tegenstelbaarheid van de andere bepalingen tot gevolg, althans voor zover dit de voortzetting van de overeenkomst niet substantieel in het gedrang brengt. Indien mogelijk zal de nietigverklarde bepaling vervangen worden door een bepaling die zo dicht mogelijk aansluit bij de economische bedoeling van de nietig verklaarde bepaling.

Artikel 9 - Geschillen

Partners verbinden zich ertoe om onderhavige overeenkomst loyaal uit te voeren en in de geest van voorafgaande besprekingen de samenwerking op constructieve wijze verder te zetten met maximaal respect voor wederzijdse verzuchtingen.

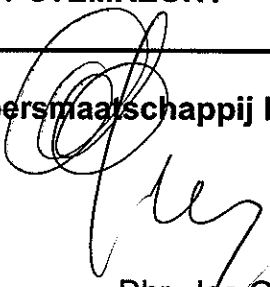
De overeenkomst wordt beheerst door het Belgisch recht. De geschillen die niet onderling kunnen beslecht worden, zullen worden beslecht door de Rechtbank van het arrondissement Brugge bevoegd voor de Stad Oostende.

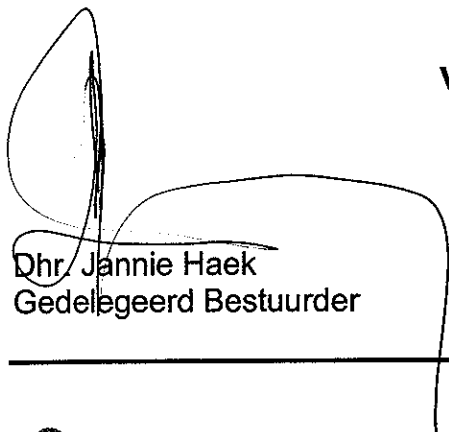
Aldus opgemaakt op # juni 2008 te Oostende in evenveel exemplaren als er partners zijn, waarbij elke partner erkent een origineel te hebben ontvangen.

PARTIJEN MET STEMRECHT

Voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn,

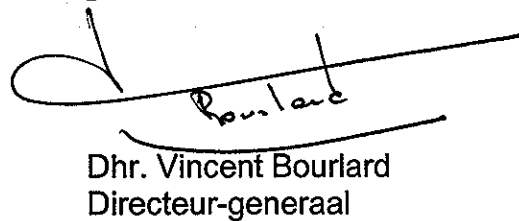

Mevrouw Ingrid Lieten
Directeur-generaal


Dhr. Jos Geuens
Voorzitter v/d raad van bestuur



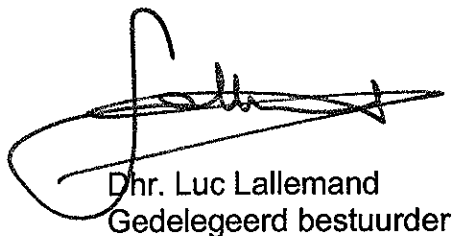
Dhr. Jannie Haek
Gedelegeerd Bestuurder

Voor de NMBS-Holding,

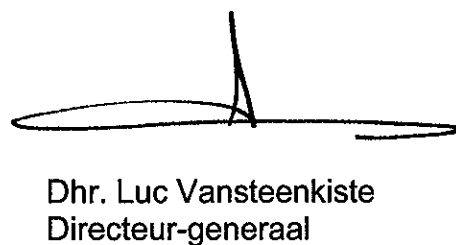


Dhr. Vincent Bourlard
Directeur-generaal

Voor Infrabel,

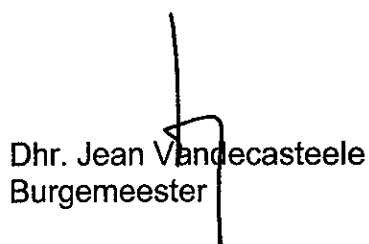


Dhr. Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder

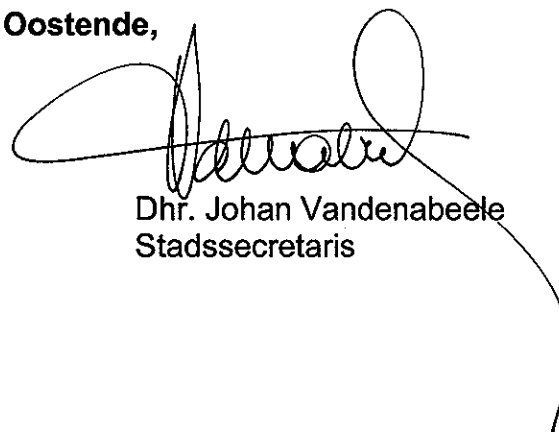


Dhr. Luc Vansteenkiste
Directeur-generaal

Voor de stad Oostende,



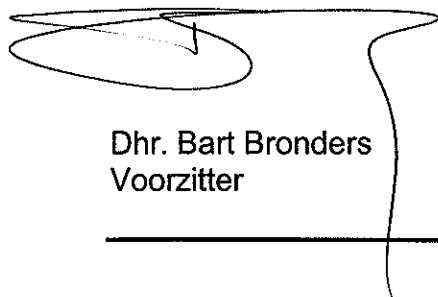
Dhr. Jean Vandecasteele
Burgemeester



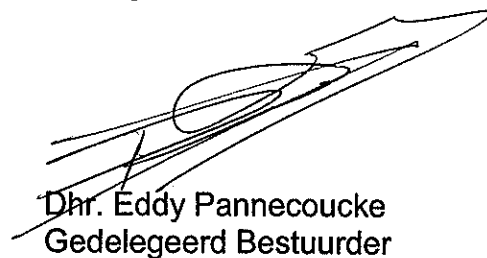
Dhr. Johan Vandenabeele
Stadssecretaris

PARTIJ ZONDER STEMRECHT

Voor het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende,



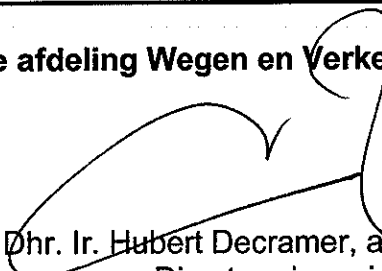
Dhr. Bart Bronders
Voorzitter



Dhr. Eddy Pannecoucke
Gedelegeerd Bestuurder

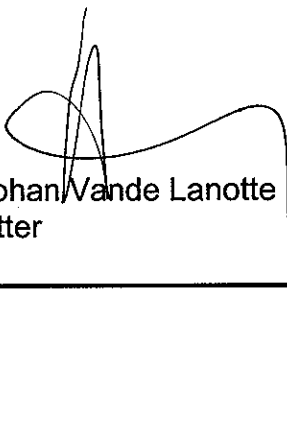
TER KENNISNAME

Voor de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen



Dhr. Ir. Hubert Decramer, afdelingshoofd
Directeur-ingenieur

Voor het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende,

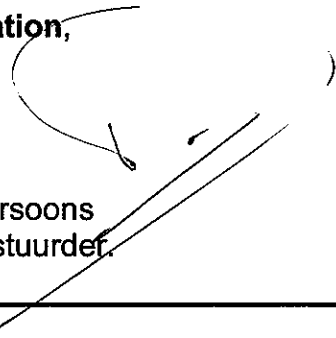


Dhr. Johan Vande Lanotte
Voorzitter



Dhr. Paul Gerard
Gedelegeerd Bestuurder

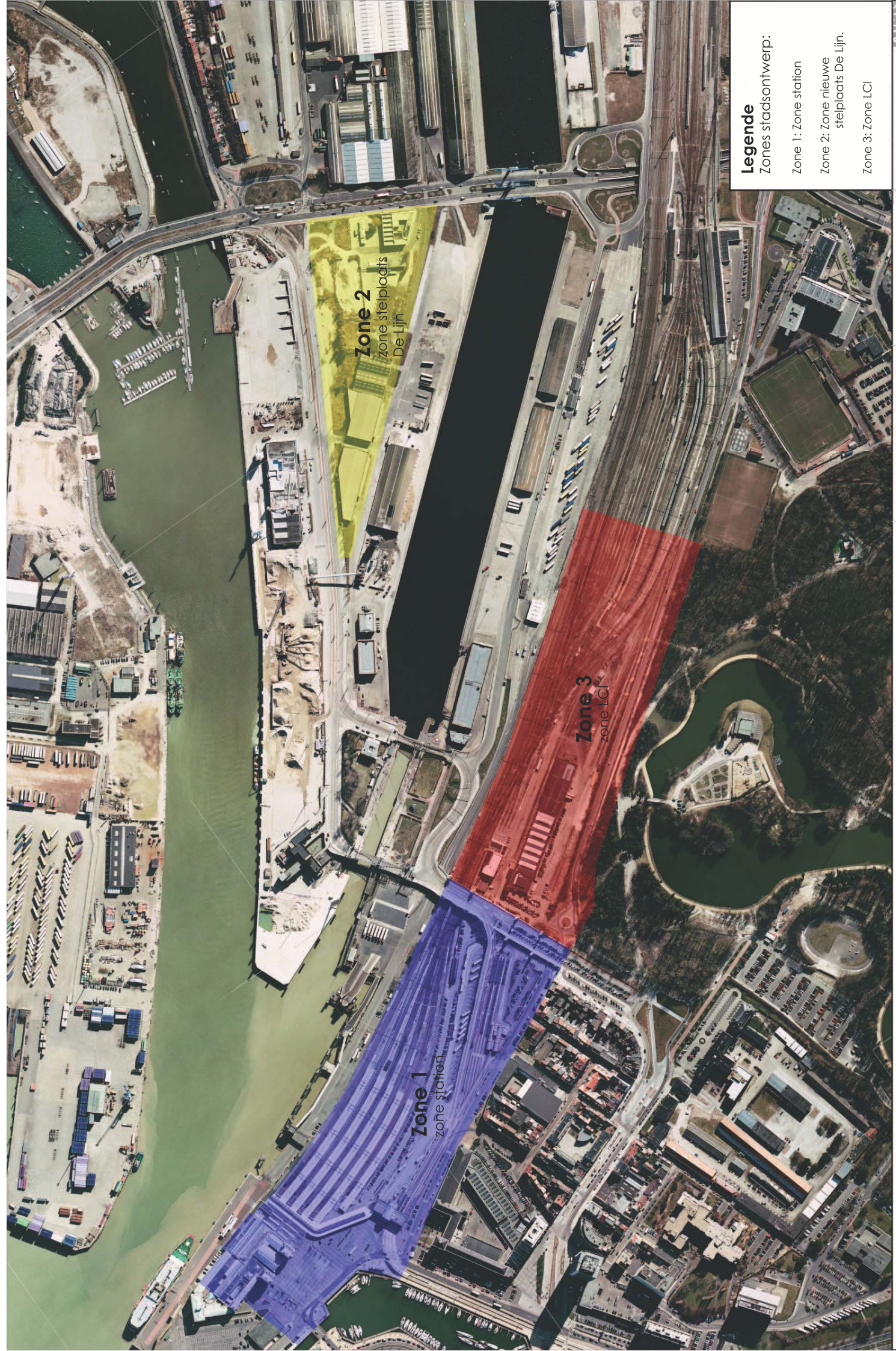
Voor Eurostation,



Dhr. Herwig Persoons
Gedelegeerd bestuurder

Bijlagen bij samenwerkingsovereenkomst : versie 3 (07/04/2008)

Bijlage	Plan nr.	Titel	Datum:	Schaal
1	1.0.1	Overzichtsplan: zones stadsontwerp	18/12/2007	1/4000
2	1.0.2	Overzichtsplan: vlekkenplan zones stationsomgeving	18/12/2007	1/2500
3	1.0.3	Overzichtsplan: eigendomsverdeling	18/12/2007	1/2500
4	1.0.4	Overzichtsplan: afbakening projectzones	18/12/2007	1/2000
5	1.1.0 / 1.3.0	Station: plan niv. 0	18/12/2007	1/2500
6	1.1.1 / 1.3.1	Station: plan niv. 1	18/12/2007	1/2500
7	1.1.2 / 1.3.2	Station: dakenplan	18/12/2007	1/2500
8		Nieuwe stelplaats De Lijn (document De Lijn)	15/11/2007	
9	1.2.1	Eigendomstructuur van de site langs de Slijkensesteenweg	17/09/2007	1/1000
10	2.1.1 / 2.1.2	Station: dwarsdoorsnede AA' en BB'	18/12/2007	1/1000
11		Detail berekening prestaties AGSO tot eind januari 2008		



Legende
 Zones stadsontwerp:
 Zone 1: Zone station
 Zone 2: Zone nieuwe steiplaats De Lijn.
 Zone 3: Zone LCI

Zone 1: zone station

Zone 3: zone LCI

Oud stations-
gebouw

Zone
stationsplein

Zone perrons

Zone bushalte

Zone goede wind-
helling

Zone
seinhuis

Zone ontwikkeling
"park"

Zone sporenbundel
NMBS-groep

Zone LCI



Legende

- openbaar domein
beheer door afdeling
infrastructuur en stad
- staatsdomein geëdreden beheerd
door de RMT/Regie voor maritiem
transport
- Eigendom NMBS - groep
- Eigendom De Lijn
- openbaar domein
afdeling infrastructuur
- openbaar domein
beheer door stad
- ongeërfde gebied

Datum: 8 februar 2008
 Schaal: 1/2000

Overzichtsplaan
 Eigendomsverdeling

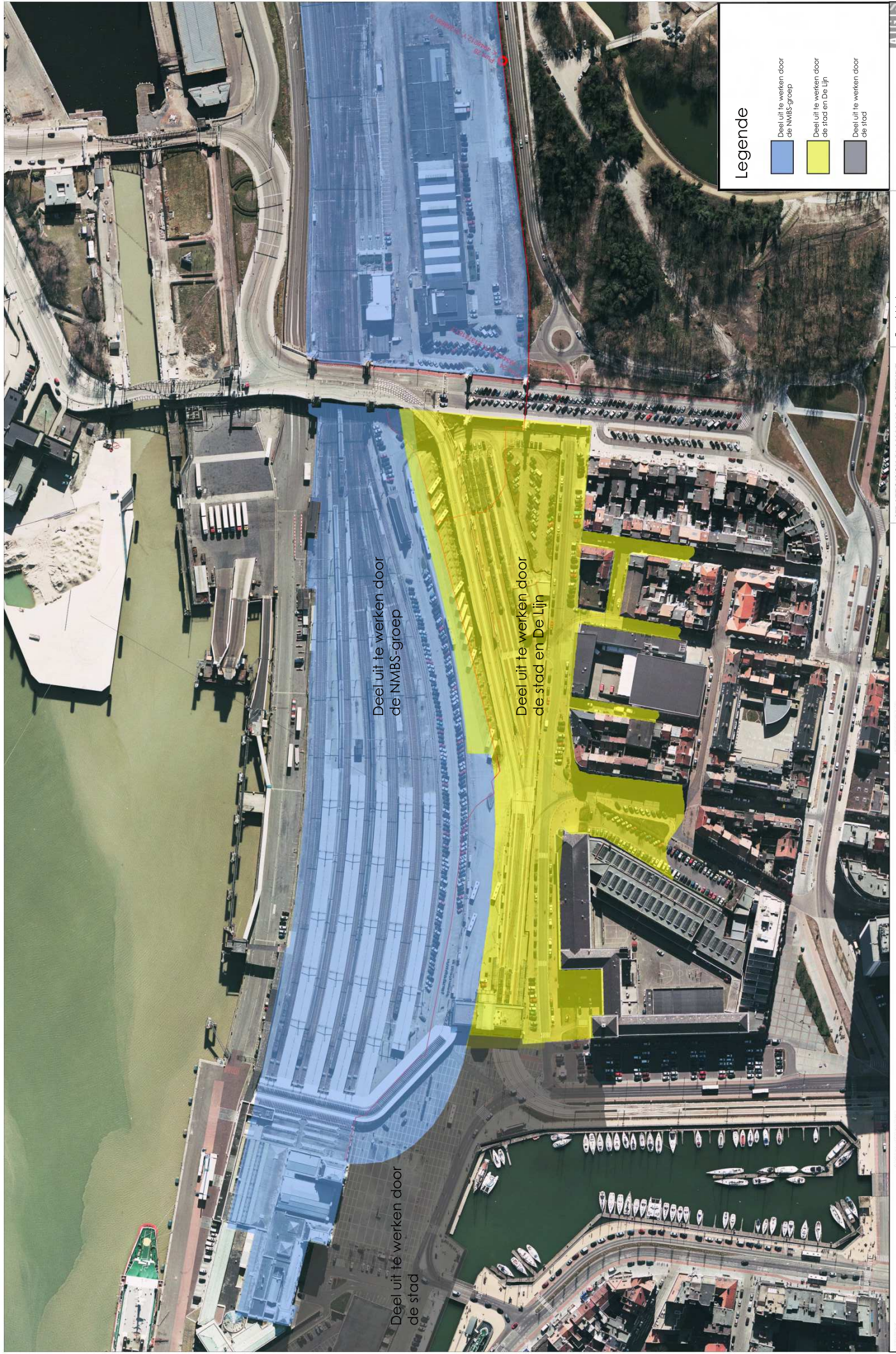
**STRATEGISCH PLAN VAN OOSTENDE
 STATIONSOMGEVING**

INVOERINGSONTWERP

ONTWERPERS: Philip Heynen (projectleider), Jan De Coninck
 MEETWERKERS: Bram Mastry

ONTWERP & PRODUCTIE:
AGIS D O S T E N D E

Stad aan Zee
OOSTENDE



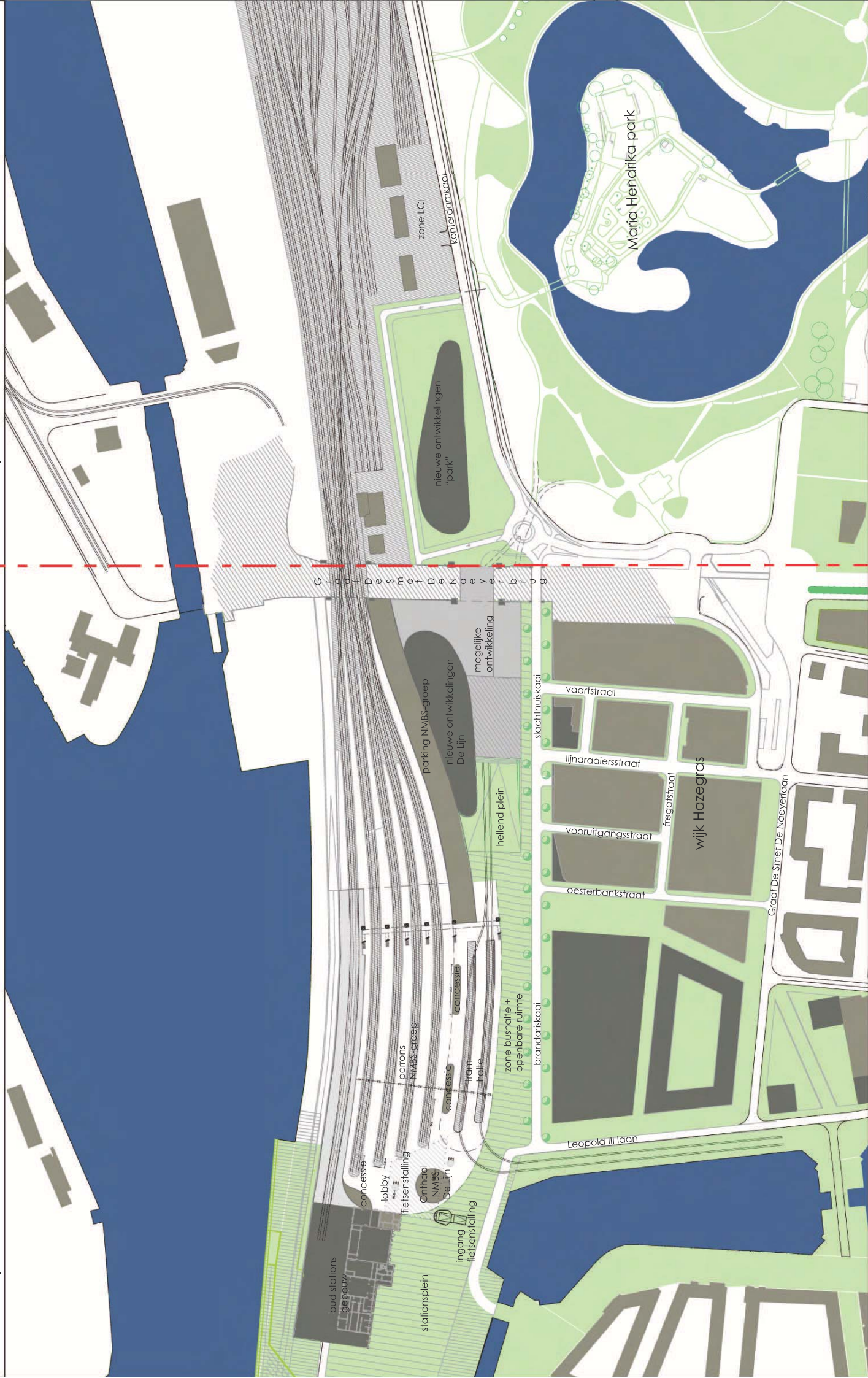
Legende

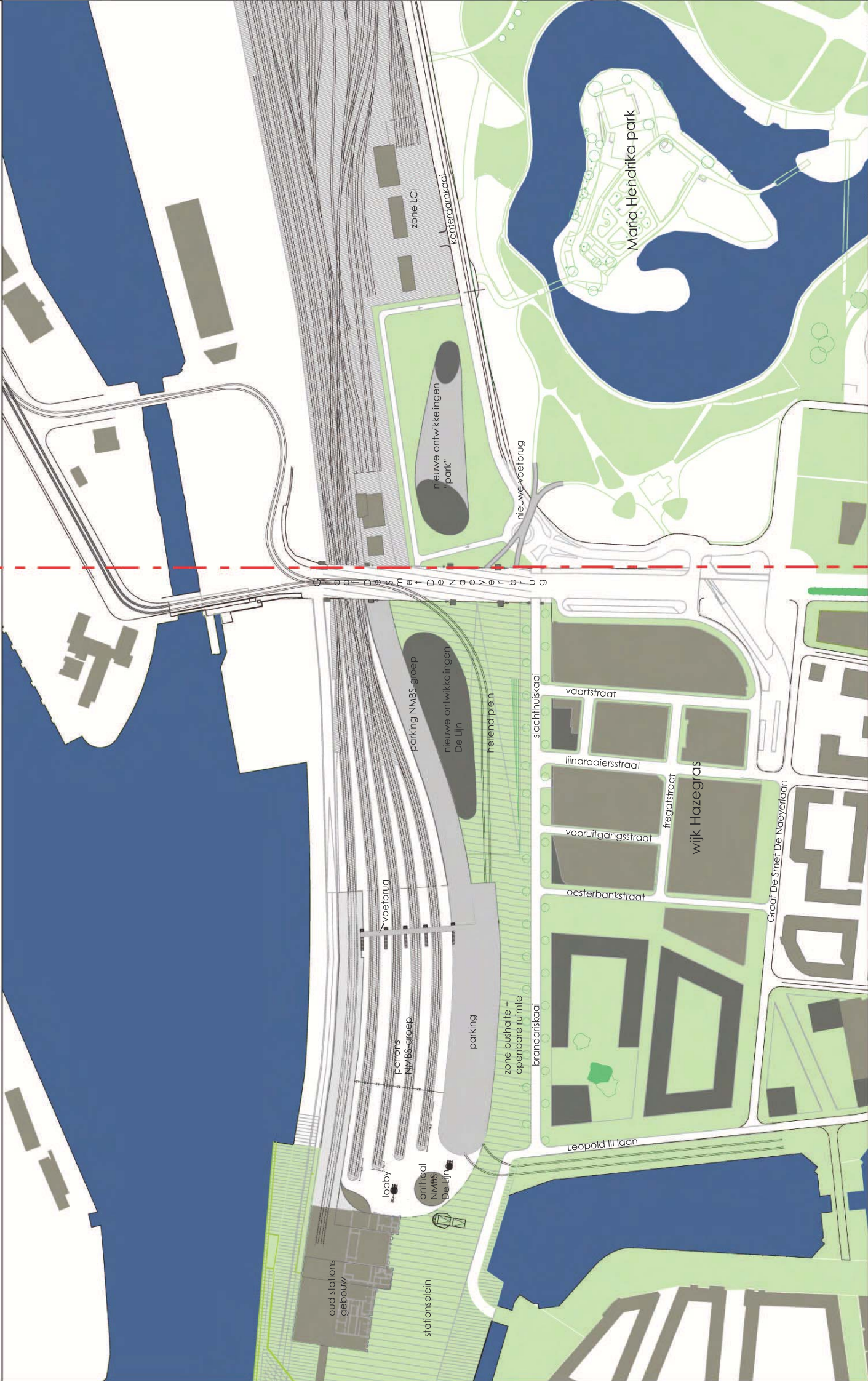
- Deel uit te werken door de NMBS-groep
- Deel uit te werken door de stad en De Lijn
- Deel uit te werken door de stad

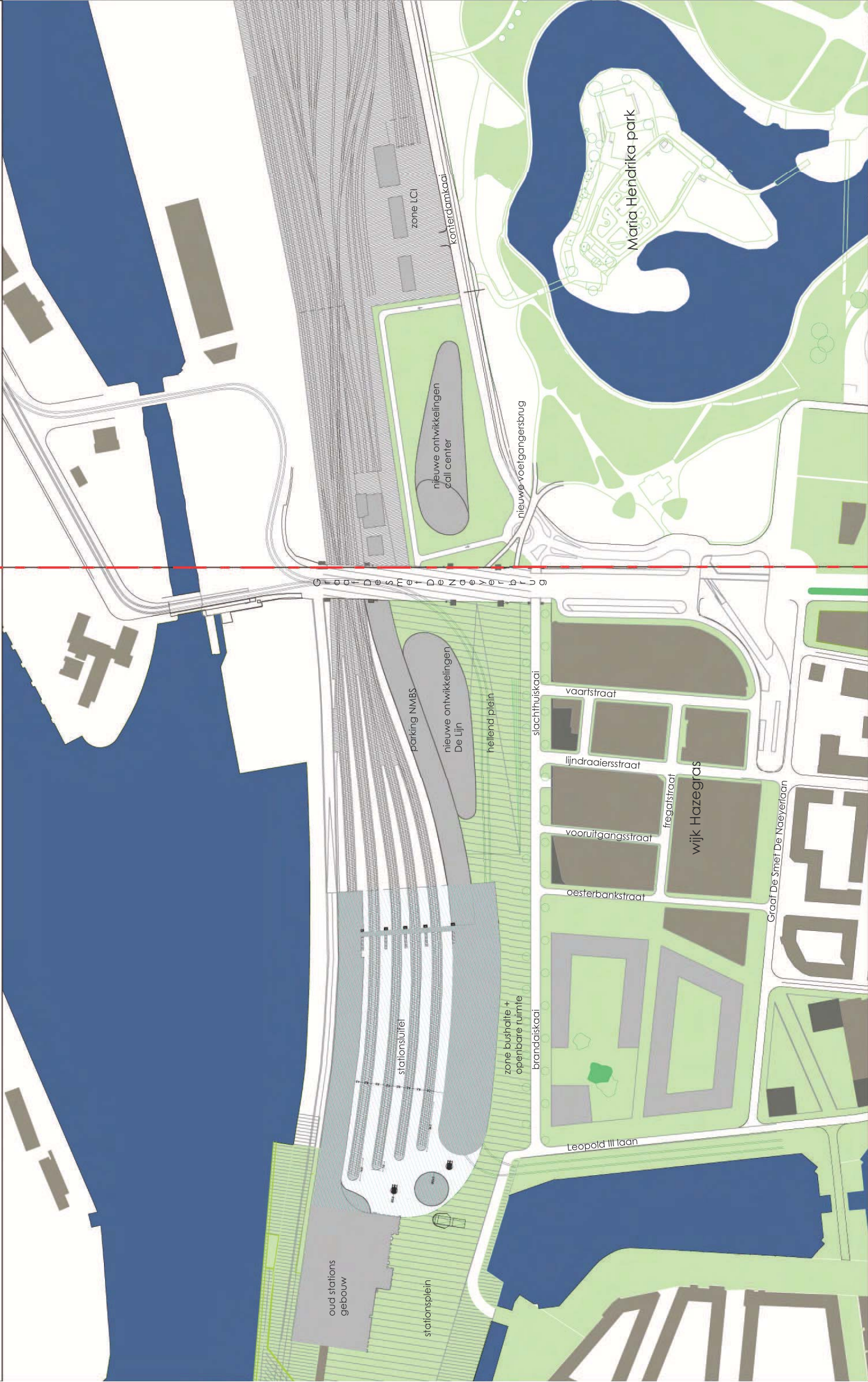
Deel uit te werken door de NMBS-groep

Deel uit te werken door de stad en De Lijn

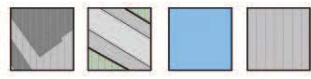
Deel uit te werken door de stad







BESTAANDE GEBOUWEN



WEG



HAVENGEUL



PERCELEN



PERCELEN

DOMEIN VAN DE NMBS HOLDING
 totaal 12 134 m²

- A: 873 m²
- B: 77 m²
- C: 1 023 m²
- D: 1 466 m²
- E: 980 m²
- F: 3 520 m²
- G: 610 m²
- H: 754 m²
- I: 1 135 m²
- L: 1 259 m²
- R: 437 m²

PERCELEN

DOMEIN VAN DE AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF
 HAVEN OOSTENDE
 totaal 10 035 m²

- J: 903 m²
- K: 1 088 m²
- M: 4 895 m²
- N: 716 m²
- O: 313 m²
- Q: 2 120 m²

PERCELEN

DOMEIN VAN HET VLAAMSE GEWEST/DEP AZE/
 ADM /OOGI/AFD GEBOUWEN
 totaal 1 232 m²

- P: 1 232 m²



STRATEGISCH PLAN VAN OOSTENDE
 STATIONSOMGEVING

Projectzone
 Eigendomsgrenzen

Datum: 19 september 2007

Schaal: 1/1000

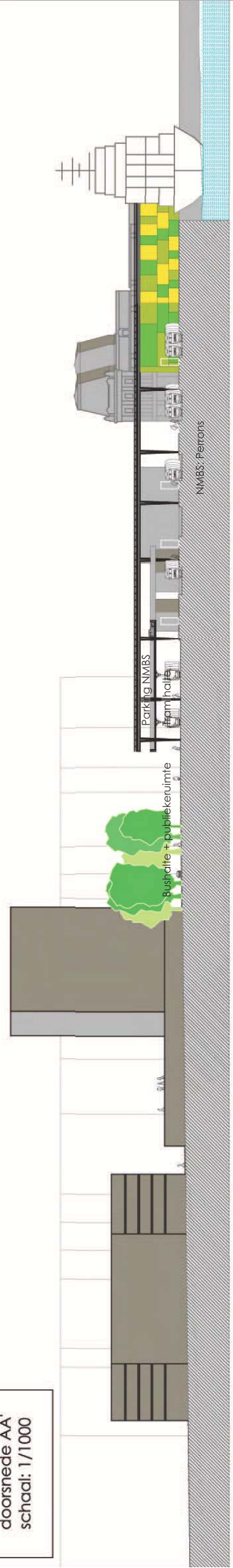
INFORMATIEONWERP

Ontwerper: Philip Heyvaert (projectleider), Jan De Coninck
 Medwerkers: Bram Vulliamy

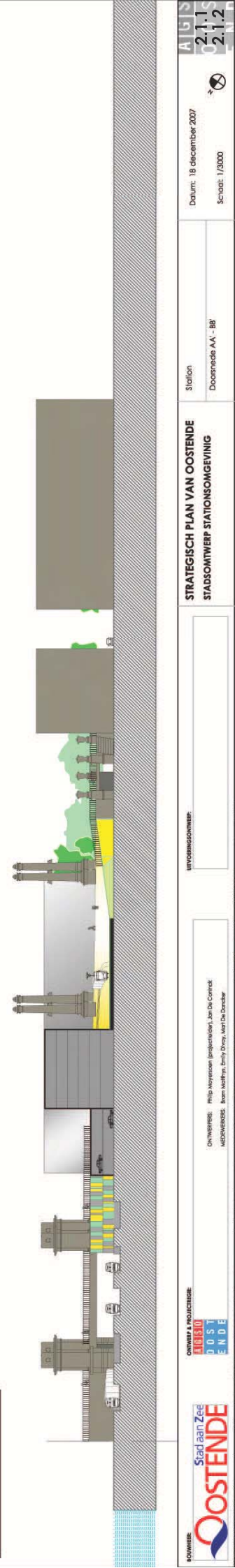
ONTWERP & PROJECTIE
 111610
 O O S T
 E N D E



doorsnede AA'
schaal: 1/1000



doorsnede BB'
schaal: 1/1000



Bijlage 2 :

A, B en C: stadsontwerp Stationsproject Oostende niveau 0 (TAW 7,06), niveau + 6,5m (TAW 13,56) en dakenplan

Bijlage 3 :

Afbakeningsplan projectgebied



Legende

— Projectzone stationsomgeving

— Projectzone stelpaats
Slijkensteenweg

Datum: 10 mei 2010

Schaal: 1/5000

Station

Ordnafoto
Projectorites

Strategisch plan van Oostende Stadsontwerp Stationsomgeving

Ontwerpers: Dierckx architectuur
interior atelier
MIDDEKERKE architectuur

Ontwerpers: Marc De Vlemer
An Bouck
MIDDEKERKE architectuur

Ontwerper: M&M group
EvoStation

Ontwerpers: P/O Moyens (projectie) /
Jou de Coninck
P/O Moyens (projectie) /
Jou de Coninck

Ontwerper: Infrabel

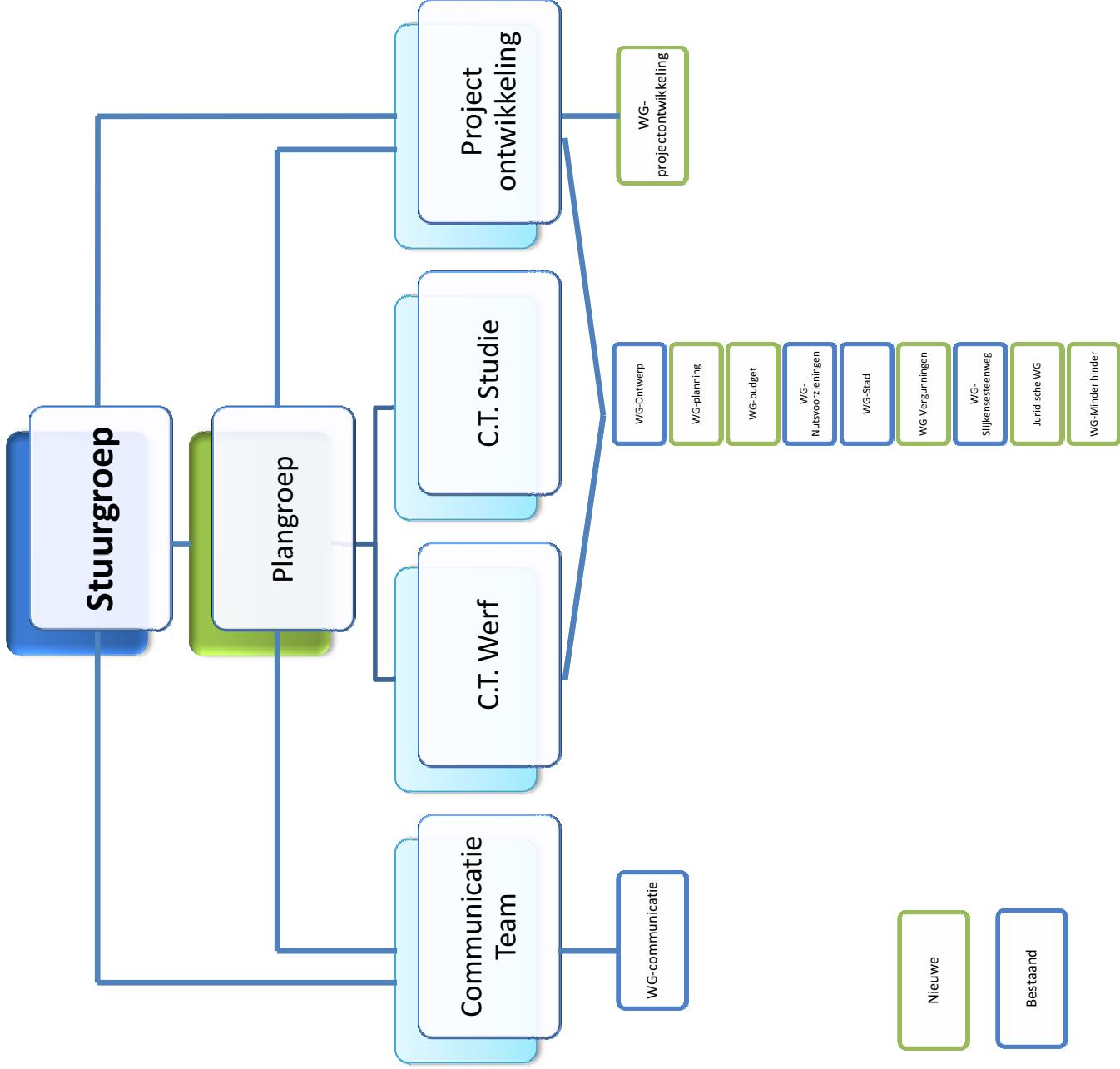
Ontwerper: OOSTENDE
Schied van Z.

Bijlage 4 :

Organigram

Stationsproject Oostende : Organigram

Datum: 24-03-2010



Ondersteunende equipe

- Projectmanager
- Adjunct Projectmanager
- Project assistent
- Juridische bijstand

- Communicatiedeskundige

Bijlage 5 :

Perceelsgrenzen bestaande toestand

Bijlage 6 :

Perceelsgrenzen nieuwe toestand

Bijlage 7 :

Veiligheidscoördinatie

- a. Lijst contactpersonen veiligheidscoördinatie*
- b. Verklaring op eed Eurostation*

Lijst projectverantwoordelijken veiligheidscoördinatie per deelproject

nummer cfr. raming	Projectcode	Projectomschrijving	VCO	VCU	Bedrag	Projectverantwoordelijke	(Gedelegeerd) Bouwheer	Timing
0	OST.T0.010	Afbraakwerken + tijdelijke voorzieningen	BKL	Seco	Zie bijlage 9 : raming van de investeringen	De Maeseneer Tony	Eurostation	Zie bijlage 10 : Planning van de werken
10.1	OST.T0.020	Voorbereiding restauratie stationsgebouw	BKL	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
10.2	OST.T0.021	Restauratie stationsgebouw	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
10.3	OST.T0.022	Maritieme hal en restaurant	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
1.1 ; 1.2	OST.T0.030	Ondergrondse fietsenstalling	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
10.4	OST.T0.040	Travel center	BKL	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
11	OST.T0.050	Constructie petronoverkapping en vernieuwen van perrons	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
3.1	OST.T0.051	Parkeer- en kantoorgebouw	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
7.1	OST.T0.052	Aan te leggen onderdoorgang GdSdN-brug	Seco	Seco		De Maeseneer Tony	Eurostation	
2.1	extern 1	Afbraak linkervleugel Brandarisgebouw	Seco	Seco		Peter Cuypers	De Lijn	
2.1 ; 2.3	extern 2	Tramstation en spoorinfrastructuur (incl tramlus)	seco	Seco		Peter Cuypers	De Lijn	
2.2 ; 2.5 ; 3.2 ; 5	extern 3	Busstation en Goedewindhelling	Seco	Seco		Peter Cuypers	De Lijn	
6.2 ; 6.3 ; 6.4 ; 7.2 ; 7.3	extern 4	Slachthuiskaai / Slimmersdreef / Konterdamkaai	Seco	Seco		Charllotte Ingelbrecht	Stad Oostende	
geen nummer	extern 5	Nutsvoorzieningen 1e fase	Seco	Seco		Nutsmaatschappijen	Nutsmaatschappijen	
geen nummer	extern 6	Nutsvoorzieningen 2e fase	seco	seco		Nutsmaatschappijen	Nutsmaatschappijen	
9	extern 7	Heraanleg toplaag GdSdN- brug	Seco	seco		Charllotte Ingelbrecht /Koen Thys	AWV/stad Oostende	
2.4	extern 8	heraanleg Leopold III-laan	Seco	seco		Koen Thys	AWV	
6.1	extern 9	Openbare ruimte tssn Slachthuiskaai en Goedewindhelling	seco	seco		Charllotte Ingelbrecht	Stad Oostende	

Opmerkingen:

Bij gelijktijdigheid van spoorwerken en OST.T0.050 zal de coördinatie gebeuren in overleg tussen Infrabel en Eurostation.

VCO = veiligheidscoördinatie ontwerp

VCU = veiligheidscoördinatie uitvoering

VERKLARING

EUROSTATION NV verklaart hiermee dat de benoeming van SECO cvba in het kader van de opzoeking van een gezondheids- en veiligheidscoördinatiebureau conform de wetgeving mbt. de overheidsopdrachten (oproep tot kandidaturen gepubliceerd in het KB dd. 13/02/2009 onder het nummer 2295, blz. 3380) gebeurde en dat de werknemers van SECO over de nodige kwalificaties en erkenning beschikken om de taken van gezondheids- en veiligheidscoördinator op de werf van Oostende Stationsomgeving te vervullen.

Gemaakt te goeder trouw te Brussel op 23 maart 2010.

Voor EUROSTATION NV



Herwig PERSOONS
Gedelegeerd Bestuurder

Bijlage 8 :

Principes verdeelsleutel Vastgoedprojecten

(SWO bijlage 8)

**PRINCIPES verdeelsleutel en kostenverdeling met betrekking tot de VASTGOEDPROJECTEN
Stationsproject Oostende.**

Daar elke partij instaat voor zijn eigen projectontwikkeling moet er geen verdeelsleutel worden bepaald maar kunnen de stedenbouwkundige lasten verbonden aan de projectontwikkeling rechtstreeks worden toegewezen aan de projecten. Bij onstentenis van uitvoering van de projecten zal de werkgroep vastgoedontwikkeling een voorstel formuleren naar de stuurgroep over de wijze waarop al dan niet tijdelijk invulling kan gegeven worden aan de betrokken zones en de directe omgeving en hoe dit kan gefinancierd worden.

Zijn volledig ten laste van de projectontwikkeling op de gronden van de NMBS-Holding:

- Zone 8.2 volgens plan in bijlage 9, zone voor openbare ruimte ter hoogte van de vastgoedontwikkeling

Zijn volledig ten laste van de projectontwikkeling op de gronden van De Lijn:

- zone 4.2.1 volgens plan in bijlage 9, overgangszone tussen de vastgoedontwikkeling en de Goede Windhelling
- zone 4.3.1 volgens plan in bijlage 9, overgangszone tussen vastgoedontwikkeling en de GDSDN-brug.

De modaliteiten voor de financiering van de zone 7 (7.1, 7.2 en 7.3 volgens plan in bijlage 9) zijn vastgelegd in hoofdstuk 6 van de SWO.

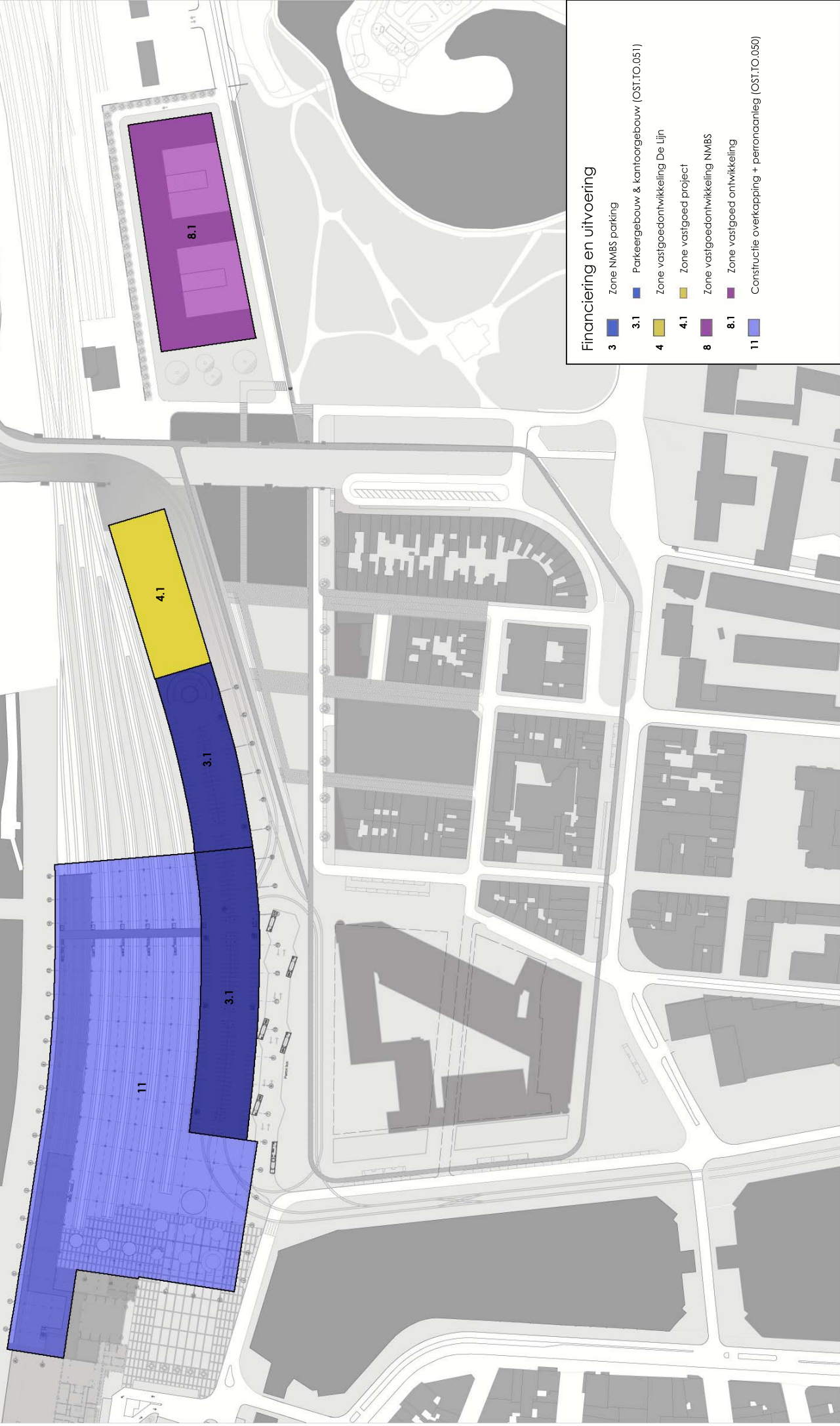
Bijlage 9 :

Raming van de investeringen

Stationsproject Oostende - Bijlage 9 van de samenwerkingsovereenkomst : raming van de investeringen								
Samenvattende meetstaat van de raming								
Alle zones worden in de meetstaat opgenomen : de verschillende zones zijn aangeduid op bijvoegde plannen met nr. 9A, 9B en 9C								
BELANGRIJKE OPMERKINGEN :								
1. de hiervolgende bedragen zijn exclusief ereloon, exclusief studiekosten en exclusief BTW								
2. indexering naar januari 2010 toegepast								
3. Raming exclusief werken nutsmaatschappijen								
4. Raming Stelplaats Slijkense Steenweg exclusief kosten verwerving van de gronden								
Zone	Omschrijving van de zone	kostprijs €	Kostenverdeling onder de verschillende partners					
			NMBS-Holding	Infrabel	Stad Oostende	De Lijn	A W V	(VASTGOED-promotor)
0.	Afbraakwerken en tijdelijke infrastructuur tijdens de werken							
0.1	Afbraakwerken + tijdelijke voorzieningen (OST.TO.010)	1.738.950,00 €	1.738.950,00 €					
0.2	Tijdelijk busstation Leopold III-laan	348.000,00 €				348.000,00 €		
1.	Zone Stationsplein							
1.1	Bovenaanleg fietsenparking	324.874,94 €	317.130,55 €		4.744,39 €	3.000,00 €		
1.2	Ondergrondse fietsenstalling (OST.TO.030)	1.659.876,00 €	1.659.876,00 €					
2.	Zone busstation / tramstation							
2.1	nieuw tramstation (+ infrastructuur DE LIJN)	1.511.588,82 €			750,00 €	1.510.838,82 €		
2.2	nieuw busstation (+ infrastructuur DE LIJN)	1.789.775,85 €			1.449.775,85 €	340.000,00 €		
2.3	spoorinfrastructuur De Lijn	3.882.163,80 €				3.882.163,80 €		
2.4	heraanleg openbare ruimte thv vakschool (herstelling naar oorspronkelijke staat)	103.471,50 €				103.471,50 €		
2.5	tijdelijke groenaanleg openbare ruimte thv Brandariskaai (vakschool)	34.425,54 €			34.425,54 €			
3.	Zone NMBS-parking							
3.1	Parkeer- en kantoorgebouw (OST.TO.051)	24.356.749,90 €	24.356.749,90 €					
3.2	overgangzone tussen parkinggebouw en Goedewindhelling.	192.000,00 €	192.000,00 €					
4.	Zone Vastgoedontwikkeling De Lijn							
4.2 / 4.3	overgangzone zone tussen vastgoedontwikkeling - Goedewindhelling en GdsDn-brug	607.815,00 €						607.815,00 €
5.	Zone Goedewindhelling							
5.1	zone openbare ruimte thv vastgoedontwikkeling	555.053,59 €			17.500,00 €	537.553,59 €		
6.	Zone openbare ruimte Slachthuiskaai / DsDnbrug / Conterdamkaai							
6.1	Openbare ruimte tussen Slachthuiskaai-Goedewindhelling en DeSmetDeNaeyerbrug	2.175.796,19 €			1.920.316,19 €	255.480,00 €		
6.2	Heraanleg Slachthuiskaai	576.152,59 €			576.152,59 €			
6.3	Heraanleg kruispunt Conterdam-Slimmersdreef	436.613,30 €			436.613,30 €			
6.4	Heraanleg talud DsDnBrug	74.945,57 €			74.945,57 €			
7.	Zone toegang parking / Vastgoedontwikkeling							
7.1	Aan te leggen onderdoorgang GdSdN-brug: toegang naar parking (OST.TO.052)	750.000,00 €	375.000,00 €			375.000,00 €		
7.2	nieuwe openbare weg : toegang naar parking / vastgoedontwikkeling De Lijn	117.438,86 €	58.719,43 €			58.719,43 €		
7.3	nieuwe openbare weg : toegang naar parking / vastgoedontwikkeling De Lijn thv bestaand seinh	116.705,30 €	58.352,65 €			58.352,65 €		
8.	zone vastgoedontwikkeling NMBS							
8.2	zone openbare ruimte thv vastgoedontwikkeling	334.743,37 €						334.743,37 €
9.	Zone DeSmetDeNaeyerbrug (brugdek)							
9.1	brugdek	401.438,91 €			200.719,46 €		200.719,46 €	
10.	Zone Stationsgebouw							
10.1	Voorbereiding restauratie stationsgebouw (OST.TO. 020)	700.000,00 €	700.000,00 €					
10.2	Restauratie stationsgebouw (OST.TO. 021)	6.458.077,50 €	6.458.077,50 €					
10.3	Inrichtingswerken stationsgebouw en toegang schepen (OST.TO.022)	8.208.000,00 €	8.208.000,00 €					
10.4	Travelcenter + inrichting stationsgebouw (OST.TO.040)	713.000,00 €	713.000,00 €					
11.	Constructie perronoverkapping + perronaanleg (OST.TO.050)							
11.1	perronoverkapping + perronaanleg	20.191.272,80 €	2.239.339,84 €	17.951.932,96 €				
12.	Diverse niet dossier toewijsbare projectkosten van NMBS-groep							
12.1	Diverse niet dossier toewijsbare projectkosten van NMBS-groep	770.244,00 €	385.122,00 €	385.122,00 €				
13.	Zone Slijkense steenweg							
13.1	zone openbare ruimte thv vastgoedontwikkeling	43.400.000,00 €				43.400.000,00 €		
	TOTAAL PER PARTNER		47.460.317,87 €	18.337.054,96 €	4.715.942,89 €	50.872.579,80 €	200.719,46 €	942.558,37 €
	TOTALE KOSTPRIJS VAN HET PROJECT :	122.529.173,35 €						
0,00 €	Het aandeel van De Lijn in zone 7 zal initieel gedragen worden door de NMBS-Holding. De Lijn zal haar deel terugbetalen op het ogenblik dat de vastgoedontwikkeling naast de Goede Windhelling op haar gronden doorgang vindt. De terugbetaling geschiedt volgens de modaliteiten vermeld in hoofdstuk 6 van de SWO							

Zone aanduiding voor het berekenen van opp. voor de financiering van de werken

Dakenplan



Financiering en uitvoering

- 3 Zone NMBS parking
- 3.1 Parkeergebouw & kantoorgebouw (OST.TO.051)
- 4 Zone vastgoedontwikkeling De Lijn
- 4.1 Zone vastgoed project
- 8 Zone vastgoedontwikkeling NMBS
- 8.1 Zone vastgoed ontwikkeling
- 11 Constructie overkapping + perronaanleg (OST.TO.050)

SCHEMWERK



Ontwerper: **PHYSIOLOGIE**
 Ontwerper: **PHYSIOLOGIE**
 Ontwerper: **PHYSIOLOGIE**



Ontwerper: **ERIC STATION**
 Ontwerper: **ERIC STATION**
 Ontwerper: **ERIC STATION**

Ontwerper: **ERIC STATION**
 Ontwerper: **ERIC STATION**
 Ontwerper: **ERIC STATION**

Strategisch plan van Oostende Stadsontwerp Stationsomgeving

Verdeling parcellen stationsomgeving
 ontwerp, financiering en uitvoering

Datum: 24 maart 2010

Schaal: 1/2000



Bijlage 10 :

Planning van de werken

Bijlage 11 :

Financieel voorstel projectmanagement

Projectmanagementteam STATIONSOMGEVING OOSTENDE						
PERSONEEL :	MAX uren/jaar	KVIV tarief	KVIV -15%	BEDRAG/jaar		
Project manager	1100	125,00 €	106,25	116.875,00 €		
adjunct-projectmanager	1100	81,00 €	68,85 €	75.735,00 €		
secretariaat/technische ondersteuning/ ...	1750	50,00 €	42,50 €	74.375,00 €		
juridisch advies	50	81,00 €		4.050,00 €		
				271.035,00 €		
Binnen deze prijs draagt AGSO ook de kosten voor:						
materiaal en werfkeet Projectmanagement	maand/jaar	tarief		BEDRAG/jaar		
werfkeet	12	720,00 €		8.640,00 €		
bureaumateriaal/ software/ printer/fax/ telefonie	12	480,00 €		5.760,00 €		
telefonie/Internet/...	12	150,00 €		1.800,00 €		
webserver	12	150,00 €		1.800,00 €		
				18.000,00 €		
maximum budget:				271.035,00 €		
TAKENPAKKET:						
stuurgroep						
plangroep	3-maandelijks					
Wergroep minder hinder	1 à 2-maandelijks					
Wergroep planning	maandelijks of frequenter					
Wergroep nutsvoorzieningen	maandelijks of frequenter					
Wergroep vastgoed	2-maandelijks					
Wergroep communicatie	2-maandelijks					
Wergroep juridisch	2-maandelijks					
Wergroep slijkense steenweg	maandelijks					
Wergroep ontwerp	2-maandelijks					
Weropvolging nutsmaatschappijen en minder hinder	wekelijks of frequenter					
Opvolging en realisatie minder hinder totaalproject						
archivering project	actualisatie algemeen plan				fotoreportage totaalproject	
stedebouwkundige kwaliteit	2-maandelijks					
integrale toegankelijkheid	opmaak totaalplan en coördinatie					
bond trein-tram busgebruikers	eenmalig					
onroerend erfgoed	2-maandelijks					
arohm	2-maandelijks					
SWO	1-malig					
projectsecretariaat	dagelijks					

Bijlage 12 :

*Onderhoud, toegang, recht van politie, toekomstige vergunningen
met betrekking tot het toekomstig busstation*

Onderhoud, toegang, recht van politie, toekomstige vergunningen met betrekking tot het toekomstig busstationARTIKEL - Later onderhoud, sloping en vernieuwing.

Het volledige nieuw aangelegde autobusstation wordt opgenomen in het publiek domein van de stad.

ARTIKEL - Toegang.

De toegang tot het autobusstation, is uitsluitend voorbehouden aan voertuigen van de VVM, die de reizigersdienst verzorgen en aan ieder ander door de VVM toegelaten voertuig.

ARTIKEL - Recht van politie.

De stad zal haar recht van politie uitoefenen op het autobusstation aan het station, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden waarover de VVM beschikt op de gronden behorend tot het eigen busstation.

ARTIKEL - Onderhoud, verlichting, toekomstige vernieuwing, reiniging.

De stad zal zich op haar kosten en ter volledige ontlasting van de VVM, belasten met:

- het klein onderhoud, het reinigen van de rijwegen, voetpaden, bushaltes, rioleringen,
- de herstellingen die het gevolg zijn van slijtage, vandalisme, ongevallen, stormschade e.d.
- de herstellingen:
 - dienen uitgevoerd te worden met originele onderdelen;
 - dienen vakkundig te gebeuren zonder het uitzicht te wijzigen en zonder ingrepen die de vooropgestelde levensduur kunnen verkorten;
 - dienen zo snel mogelijk te gebeuren teneinde verdere beschadiging te voorkomen;
 - mogen in geen geval de veiligheid van de reizigers en voorbijgangers verminderen;
- de schuilhuisjes zullen minstens om de veertien dagen gepoetst worden door de stad Oostende;
- het onderhoud van alle beplantingen;
- het wegruimen van sneeuw en ijsel op de hierboven genoemde installaties;
- het ledigen van de afvalcontainers;
- het verzekeren van de afloop van het water en het reinigen van straatkolken, zinkputten, rioleringen, enz...;
- het onderhoud en eventueel vernieuwen van de verlichtingsinstallaties;
- het verlichten van voornoemde installaties;
- het onderhoud en vernieuwen van de verkeerssignalisatie.

De overdracht van verantwoordelijkheid geschiedt bij de voorlopige oplevering van de werken, dit met uitzondering van deze welke contractueel ten laste van de aannemer blijven tot aan de definitieve oplevering.

ARTIKEL - Vergunningen.

Het verlenen van vergunningen, welke ook hun aard weze en ongeacht hun duur en voor aangelegenheden, die betrekking hebben of rechtstreeks verband houden met het busstation, mag slechts geschieden na uitdrukkelijk en voorafgaand schriftelijk akkoord van de VVM.

Bijlage 13 :

Verzekeringen:

- a. Inhoud van het verzekerde*
- b. Lijst van verzekerde werken*

ARTIKEL 38 - VERZEKERINGEN

De hiernavolgende tekst doet geen afbreuk aan de bepalingen van het artikel 41 van het onderhavige bijzonder bestek. In geval dat artikel 41 ruimer is dan het artikel 38, blijft artikel 41 integraal van toepassing.

I. VERZEKERING « ALLE BOUWPLAATSRISICO'S EN BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID » AFGESLOTEN DOOR DE NMBS HOLDING

NMBS HOLDING zal voor eigen rekening en voor rekening van alle partijen die deelnemen aan de werken¹ voor hun respectieve rechten en belangen een globale verzekering “**Alle bouwplaatsrisico's en Burgerlijke Aansprakelijkheid**” afsluiten met de volgende waarborgen:

1. SECTIE 1 - ZAAKVERZEKERING – BESCHADIGING VAN WERKEN

1.1. Waarborgen

De verzekering dekt de vervangingskosten en/of de kosten voor herstellingen en/of wederopbouw van de verzekerde goederen (de bouwwerken) en/of het geheel of een deel van de verzekerde goederen die zouden verloren gaan, vernietigd of beschadigd worden op om het even welke wijze of voor om het even welke reden en dit tot beloop van hun eindwaarde, verhoogd met de erelonen van de NV EUROSTATION / TECHNUM alsook de waarde van de materialen, uitrustingen en prestaties die eventueel door INFRABEL / NMBS HOLDING of andere partijen die deelnemen aan de werken op de werf worden geleverd en/of geplaatst in het kader van de uitvoering van de werken.

- A. Tijdens de periode van voorbereidende werken, constructie, montage en proefnemingen op de werf of in de werkplaatsen, tot aan de voorlopige oplevering, op welke wijze ook of om welke reden ook;**
- B. Gedurende de onderhoudsperiode (vanaf de voorlopige oplevering en voor een duur van minimaal 12 maanden en maximaal 24 maanden) zijn de verliezen of de beschadigingen gedekt**

° die voortvloeien uit een oorzaak die zijn oorsprong vindt vóór de datum waarop de voorlopige oplevering wordt uitgesproken (ook bij de montage in een werkplaats en niet noodzakelijk op de bouwwerf);

¹ Onder werken dient te worden verstaan, de werken voor de bouw van het nieuwe station te Oostende

° die veroorzaakt zijn door de verzekerden zelf tijdens en wegens het feit van hun contractueel voorziene prestaties waarvan de uitvoering voorzien was tijdens de waarborgperiode, ook indien de prestaties later plaatsvonden.

Tijdens de constructie, montage, proefnemingen en onderhoud, voorziet de verzekering geen dekking voor de beschadigingen en verliezen aan de uitrustingen die worden gebruikt door de aannemer en zijn onderaannemers voor de uitvoering van de werken (dit omvat in het bijzonder de werfketen, werktuigen en werfuitrusting, werfmaterieel, wie ook de eigenaar zij, in die mate dat het wordt ingezet in het kader van de uitvoering van de werken die het voorwerp uitmaken van het onderhavige bestek).

Er wordt gepreciseerd dat deze sectie geenszins dekking voorziet voor verliezen of gevolgschade zoals werkloosheid, algemene onkosten, winstderving, genotsderving, ...

1.2. Verzekerd kapitaal

Per aannemingscontract zal de verplichting van de verzekeraars de **125 % van de waarde van de werken** op de dag van de schade niet overschrijden.

1.3. Vrijstelling n

De vrijstelling bedraagt:

25.000 € per gebeurtenis voor werken van burgerlijke bouwkunde

Onder werken van burgerlijke bouwkunde wordt verstaan: spoorbruggen, viaducten, tunnels en hydraulische werken, met uitsluiting van ieder ander onderdeel van de spoorweginfrastructuur.

7.500 € per gebeurtenis voor alle andere werken

2. UITBREIDING VAN DE WAARBORGEN VAN SECTIE 1 – DEKKING VAN DE SCHADE AAN DE BESTAANDE GOEDEREN VAN DE NMBS-GROEP

2.1. Waarborgen

De verzekering zal alle materiële schade aan de bestaande roerende en onroerende goederen van de NMBS-Groep dekken (*bestaande spoorweginfrastructuur van Infrabel alsook de gebouwen van de NMBS Holding*) die geen voorwerp uitmaken van de aannemingsovereenkomst en die van dichtbij of op afstand zouden voortvloeien uit, in verband staan met, of plaats vinden naar aanleiding van de uitvoering van de verzekerde contracten en alles wat er op betrekking heeft.

2.2. Verzekerd kapitaal: 5.000.000 € per gebeurtenis

2.3. Vrijstelling:

De vrijstelling bedraagt:

25.000 € per gebeurtenis

3. SECTIE 2 – BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID TEN AANZIEN VAN DE DERDEN EN TUSSEN DE DEELNEMERS ONDERLING

3.1. Waarborgen:

De polis zal alle deelnemers aan de werken (verzekerden) tegen de geldelijke gevolgen dekken waaraan zij gehouden zouden kunnen zijn krachtens de artikelen 1382 tot 1386 bis van het Burgerlijk Wetboek wegens de schade die is toegebracht aan derden en naar aanleiding van de uitvoering van de verzekerde werken op de werf of in aanpalende eigendommen.

Deze waarborg is enkel van toepassing op lichamelijke en stoffelijke schade en op de rechtstreekse immateriële gevolgen ervan.

De polis omvat ook de dekking van de schuldloze aansprakelijkheid gebaseerd op artikel 544 van het Burgerlijk Wetboek, met uitsluiting van de zuiver immateriële schade.

Elke als verzekerde vermelde natuurlijke persoon of rechtspersoon wordt als derde beschouwd ten aanzien van de andere verzekerden alsof elk een afzonderlijke polis had afgesloten (« gekruiste aansprakelijkheid »): de aansprakelijkheid van elk van die personen is gewaarborgd voor de schade berokkend aan andere verzekerden, tenzij de schade uitsluitend toe te schrijven is aan het niet naleven van de contractuele verbintenissen die ze onderling zijn aangegaan, tenzij de contractuele fout eveneens een buitencontractuele fout uitmaakt.

3.2. Verzekerd kapitaal

5.000.000 € per gebeurtenis, ongeacht het aantal schadelijdende partijen, voor de lichamelijke, materiele en immateriële gevolgschade vermengd.

3.3. Vrijstelling

De vrijstelling bedraagt:

Maximaal 7.500 € per gebeurtenis (met inbegrip van burenhinder: art. 544 B.W) voor alle materiële en immateriële gevolgschade vermengd.

De vrijstelling is niet van toepassing voor lichamelijke schade.

4. Opmerkingen betreffende secties 1 en 2 en de uitbreiding van de waarborgen ervan

4.1.Schadeloosstelling:

Behoudens andersluidende instructies van de verzekeringnemer worden alle schadevergoedingen door de verzekeraars betaald aan de NMBS HOLDING, die zich in dit geval belast met het verdelen van de uitgekeerde bedragen tussen de verschillende schadelijdende partijen.

4.2.Betaling van de verzekeringspremie

De verzekeringspremie zal worden betaald door de verschillende partijen van de samenwerkingsovereenkomst volgens een nader te bepalen verdeelsleutel.

4.3. Belangrijke opmerking aangaande de uitsluitingen :

De verzekeringspolis «Alle bouwplaats risico's » bevat **een reeks uitsluitingen** voor risico's, schade en verliezen voortvloeiend uit schade, zoals gebruikelijk in dit type polis.

Onverminderd artikel 41 van het huidige bestek, zal noch de NMBS-Groep (NMBS Holding, INFRABEL, NMBS), noch de NV EUROSTATION / TECHNUM, de Lijn, het AGHO en het AGSO, de financiële gevolgen dragen van deze uitsluitingen.

II. VERZEKERINGSVERPLICHTINGEN VAN DE AANNEMER

De aannemer dient de in de punten 3.1 en 3.2 hierna vermelde verzekeringspolissen te hebben afgesloten en in voorkomend geval te hebben vernieuwd indien ze werden opgezegd vóór de verstrijking van hun contractuele verplichtingen ten aanzien van de bouwheer.

2.1. Een arbeidsongevallenpolis

Deze polis dekt de arbeidsongevallen en de ongevallen op de weg van en naar het werk, waarvan zijn aangestelden het slachtoffer zouden kunnen zijn,

zelfs wanneer ze onder het gezag, de leiding en het toezicht staan van NMBS Holding, de NMBS, INFRABEL, De Lijn, het AGHO, het AGSO, de NV EUROSTATION / NV TUC RAIL en/of van andere studiebureaus die tussenkomen in het kader van de opdracht.

Deze polis voorziet uitdrukkelijk dat de verzekeraar afstand doet van elk verhaal op grond van subrogatie tegen alle verzekerden in deze polis.

2.2. Een aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen

Deze verzekering is conform de wet van 21 november 1989 voor alle motorvoertuigen van de aannemers die toegang hebben tot de werf.

2.3. Bewijs van verzekering

De aannemer levert het bewijs dat de verzekeringen « Arbeidsongevallen » en « B.A. Auto » afgesloten zijn bij een verzekeringsmaatschappij in eerste rang door een verzekeringsattest voor te leggen aan de NMBS Holding, Dienst H-LA.02 (ter attentie van de heer F. DOBBELAERE Rechtskundig hoofdadviseur – Afdelingschef – Sectie 27/2, Frankrijkstraat 56-58, 1060 Brussel.

De verzekeraars moeten zich ertoe verbinden, in de respectievelijke verzekeringsovereenkomsten, om minstens 15 dagen vóór elke wijziging, schorsing en of opzegging van de respectievelijke polissen, de NMBS Holding hiervan per aangetekend schrijven te verwittigen.

III. FACULTATIEVE VERZEKERINGEN DOOR DE AANNEMER AF TE SLUITEN

De aannemer kan, onder andere, de volgende verzekeringen afsluiten, waarbij uitdrukkelijk bepaald wordt dat zulke verzekeringen zijn aansprakelijkheden beschreven onder artikel 41 hierna niet veranderen.

Deze polissen moeten uitdrukkelijk voorzien dat de verzekeraar afstand doet van elk verhaal op de NMBS Holding, de NMBS, INFRABEL, de NV EUROSTATION / TECHNUM, de Lijn, het AGHO, het AGSO en alle dochterondernemingen die op één of andere manier medewerking verlenen aan de realisatie van het project en op alle andere partijen die deelnemen aan de werken.

3.1. Transportverzekering

De polis “Alle bouwplaatsrisico’s en burgerlijke aansprakelijkheid » die hiervoor beschreven is, dekt in sectie 1 in principe het laden en het vervoeren over land (in de Benelux) en het lossen alsook het bewaren indien de werken niet onmiddellijk kunnen beginnen, van bouwmaterialen en bouwelementen, waarbij de verzekeraars hun verhaal tegen de transportondernemer niettemin behouden, tenzij deze een dochtervennootschap van de NMBS Groep is.

De aannemer kan een verzekering afsluiten om de schade te dekken aan zijn uitrusting, materialen en andere goederen nodig voor de uitvoering van het contract, die zich voordoen in zijn werkhuisen gedurende het vervoer of de laad- en losoperaties.

3.2. Verzekering voor machinebreuk en/of brand en explosie

De aannemer kan deze verzekering afsluiten voor zijn werfketen en werktuigen op de werf.

Deze polis voorziet uitdrukkelijk dat de verzekeraar afstand doet van elk verhaal op grond van subrogatie tegen alle verzekerden in deze polis.

3.3. Verzekeringen voor onderaannemers

De aannemer is er verantwoordelijk voor dat de onderaannemers vóór de uitvoering van hun werken op de werf en voor de ganse duur ervan verzekeringen afgesloten hebben met dezelfde risicodekking als de verzekeringen arbeidsongevallen en burgerlijke aansprakelijkheid voertuigen.

IV. ALGEMEEN

- 4.1. Alle verliezen of schadegevallen die niet gedekt zijn door de toepassing van het eigen risico, de uitsluitingen en onderlimieten die voorzien zijn in de polis waarvan sprake in de punten I – **Verzekering Alle Bouwplaats Risico’s en Burgerlijke Aansprakelijkheid afgesloten door NMBS HOLDING,** II – « **Verzekeringsverplichtingen van de aannemer** » en III – « **Facultatieve verzekeringen door de aannemer af te sluiten** » hiervoor, blijven **integraal** ten laste van de betrokken aannemer onverminderd zijn recht op verhaal tegen een derde of een andere deelnemer aan de werken.

De aannemer doet echter afstand van zijn verhaal tegen de NMBS Holding, de NMBS, INFRABEL, de NV EUROSTATION alsook hun bestuurders, het management, kaderleden, aangestelden,

TECHNUM, de Lijn, het AGHO, het AGSO en alle andere partijen die deelnemen aan de werken.

- 4.2. De modaliteiten van het beheer en de vergoeding van de schadegevallen zullen later nader worden bepaald, in een nog tussen de verschillende partijen af te sluiten protocol voor het beheer en praktische regeling van de schadegevallen. Hierin zal tevens een regeling worden voorzien voor de schadegevallen onder de vrijstelling. De aannemer verbindt zich ertoe om het protocol te goeder trouw te aanvaarden.
- 4.3. Indien de NMBS Holding / INFRABEL het nuttig of nodig acht, kan het de werken laten volgen en controleren door een extern bureau. De aannemer dient in dit geval rekening te houden met de richtlijnen en/of aanbevelingen van dit bureau, onder verantwoordelijkheid van NMBS Holding / INFRABEL wanneer die instructies ongepast/inadequaat zijn.
- 4.4. De inhoud van de door de NMBS HOLDING af te sluiten polis « Alle Bouwplaats Risico's en Burgerlijke aansprakelijkheid» wordt ter inlichting gegeven: teneinde zich een mening te vormen over de richtlijnen van de polis, kan de aannemer deze aanvragen door een schriftelijk verzoek gericht aan NMBS Holding, Dienst H-LA.02 (ter attentie van de heer F. DOBBELAERE Rechtskundig hoofdadviser – Afdelingschef – Sectie 27/2, Frankrijkstraat 56-58, 1060 Brussel.

De aannemer zal dan ook niet kunnen beweren dat hij niet werd geïnformeerd over de richtlijnen van de polis.

* * *

Lijst deelprojecten met betrekking tot afsluiten ABR-polis

nummer cfr. raming	Projectcode	Deelproject	(Gedelegeerd) Bouwheer	Bedrag	Timing
	OST.T0.010	Afbraakwerken + tijdelijke voorzieningen	NIMBS-H (ES)	Zie bijlage 9 : raming van de investeringen	Zie bijlage 10 : Planning van de werken
	OST.T0.020	Voorbereiding restauratie stationsgebouw	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.021	Restauratie stationsgebouw	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.022	Maritieme hal en restaurant	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.030	Ondergrondse fietsenstalling	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.040	Travel center	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.050	Constructie perronoverkapping en vernieuwen van perrons	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.051	Parkeer- en kantoorgebouw	NIMBS-H (ES)		
	OST.T0.052	Aan te leggen onderdoorgang GdSdN-brug	NIMBS-H (ES)		
7.3		zone inrit naar onderdoorgang GDSDN-brug	Stad Oostende		
6.1		Openbare ruimte tsn Slachthuiskaai- Goedewindhelling en de Smet de Naeyerbrug	Stad Oostende		
6.2		Heraanleg Slachthuiskaai	Stad Oostende		
6.3 ; 6.4 ; 7.2		Heraanleg kruispunt Konterdamkaai/Slimmersdreef + talud tussen Slimmersdreef en GDSDN-brug	Stad Oostende		
2.5		Tijdelijke groenaanleg Brandariskaai	Stad Oostende		
2.1 ; 2.3		Tramstation en spoorinfrastructuur De Lijn	De Lijn		
2.2		Nieuw busstation	De Lijn		
3.2 ; 5		Overgangzone tussen Parkinggebouw en Goedewindhelling + zone Goedewindhelling	De Lijn		
9		Heraanleg toplaag brugdek GdSdN- brug	AWV en stad Oostende		
2.4		Heraanleg openbare ruimte thv vakschool (Leopold III-laan)	AWV		