



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

RAAMOVEREENKOMST

Oorspronkelijke naam document

Raamovereenkomst

Project

Stationsomgeving Sint-Niklaas



C.3

Stad Sint-Niklaas

RAAMOVEREENKOMST

Raamovereenkomst voor de heraanleg van het stationsplein en –omgeving van Sint-Niklaas.

1. De partijen.

- De Stad Sint-Niklaas, Stadhuis, Grote Markt 1 9100 Sint-Niklaas, vertegenwoordigd door Freddy Willockx, burgemeester, en Marie-Louise Chalmet, stadssecretaris verder vermeld als de Stad of de Piloot;
- De Naamloze Maatschappij van Belgische Spoorwegen, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel, vertegenwoordigd door Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder, verder vermeld als de NMBS;
- De Vlaamse Vervoermaatschappij, vertegenwoordigd door J. Geuens, voorzitter van de Raad van Bestuur en H. Van Wesemael, Directeur-generaal, verder vermeld als De Lijn
- NV Wilma Project Development, De Keyserlei 29 bus 5, 2018 Antwerpen, vertegenwoordigd door Marc Van Heddeghem, gedelegeerd bestuurder, daartoe gemachtigd ingevolge de statuten van de vennootschap en bij beslissing van de Bijzondere Algemene Vergadering van 31 augustus 1998 verder vermeld als WPD;
- NV Leisure Development Sint-Niklaas, Ringlaan 107 te 2610 Wilrijk, vertegenwoordigd door Olivier Beherman, gedelegeerd bestuurder, daartoe gemachtigd ingevolge de statuten van de vennootschap en bij beslissing van de Algemene Vergadering van 4 oktober 2001 verder vermeld als LD Sint-Niklaas;
- NV Euro Immo Star, Brogniezstraat 54, 1070 Brussel, vertegenwoordigd door Herwig Persoons, gedelegeerd bestuurder, daartoe gemachtigd ingevolge de statuten van de vennootschap en bij beslissing van de Algemene Vergadering van 24 december 1993 verder vermeld als EIS;

Gelet op onder meer de bestaande overeenkomst van 19.03.1999 tussen de NMBS, Administratie Wegen en Verkeer en De Lijn in verband met de realisatie van gemeenschappelijke projecten en voor zover hier van toepassing voor de NMBS en de Lijn;

Verbinden zich om samen, in een multidisciplinaire samenwerking te Sint-Niklaas, een globaal project voor vernieuwing van de stationsomgeving te realiseren.

2. Stedenbouwkundige basis voor de overeenkomst.

Onderhavige overeenkomst is gebaseerd op het stedenbouwkundig project van 16.01.2001, dat in opdracht van EIS, in overleg met de Stad Sint-Niklaas en de NMBS, is geselecteerd na een wedstrijdoffertevraag, en is opgesteld door de laureaat van de

wedstrijd, met name CEPEZED, Phoenixstraat 60 B, postbus 3068, NL 2601 db Delft, en dit onder de leiding van arch. Michel Cohen.

Het eindrapport van CEPEZED over hun stedenbouwkundige studie, met het masterplan, wordt als bijlage 1 aangehecht aan deze raamovereenkomst en is goedgekeurd door de Stuurgroep-Jury op 7 november 2000.

Het gezegde eindrapport en masterplan vormden de basis voor de aanpassing van het BPA "Spoor en Station I", vijfde wijziging, hetwelk definitief is vastgesteld in de gemeenteraad van 26 oktober 2001.

Het project wordt ingepast in het mobiliteitsplan van de Stad Sint-Niklaas dat zal leiden tot een aantal investeringen door het Vlaams Gewest en de Stad Sint-Niklaas

3. Het project.

Het masterplan voorziet in een nieuwe stedelijke structuur voor het stationsgebied, waarbij het nieuw aan te leggen Stationsplein of esplanade het structurerend element is.

Het kerngebied binnen het stationsgebied wordt begrensd en gevormd door:

- Kleine Laan,
 - Stationsplein,
 - hoek Leopold II-laan / Stationsplein / Mercatorstraat, die is opgenomen in het onteigeningsplan voor de realisatie van de esplanade.
 - Leopold II-laan,
 - spoorlijn Antwerpen-Gent (lijn 59).
- (cfr. plan: bijlage 2.).

Binnen het kerngebied worden de volgende werken en invullingen voorzien:

- de aanleg van de nieuwe esplanade en wegenis
- de renovatie van het stationsgebouw
- de bouw van een fietsenberging voor 600 fietsen
- de bouw van een tijdseigen busstation
- de oprichting van een gebouw met commerciële bestemming, laad- en loszone, en de bijhorende voor het publiek toegankelijke parking met in- en uitritten.
- de oprichting van een gebouw met leisure en commerciële bestemming en de bijhorende voor het publiek toegankelijke parking met in- en uitritten
- de invulling van de volledige zuidelijke wand van het Stationsplein met inbegrip van de SVK-kavel voor bewoning, kantoor en handel.

Aansluitend bij het project:

De heraanleg en aanpassen van de twee knooppunten kant Vijfstraten en kant Driekoningen.

4. Het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas en de aanvullende studie.

Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt. De studie bevindt zich momenteel in de laatste fase en zal afgewerkt zijn in januari 2002.

Het project voor de stationsomgeving wordt binnen dit mobiliteitsplan ingepast. Er is een aanvullend mobiliteitseffectenrapport (MOBER) nodig bij de procedure van de module 14 van het mobiliteitsconvenant.

De Stad stelt binnen deze raamovereenkomst EIS aan om voor de stationsomgeving met inbegrip van de verkeersknooppunten kant Vijfstraten en kant Driekoningen dit aanvullende mobiliteitseffectenrapport (MOBER) op te maken, zonder simulatieplan, maar met een wijkcirculatieplan en dit met behulp van een gespecialiseerd bureau (VZW Langzaam Verkeer en NV Tritel). De Stad prefinanciert deze studie in het kader van de mobiliteitsconvenant.

De opdracht voorziet in drie deelrapporten:

- een procedurele nota dd. oktober 2001 (bijlage 3).
- een conceptnota tegen 31 januari 2002
- een operationele nota tegen 30 april 2002.

Deze studie zal gehanteerd worden bij de latere bouwaanvragen binnen het projectgebied. De Stad zal de studie volledig ter beschikking stellen van de ondertekenende partijen van deze overeenkomst.

5. Architecturale bewaking en installatie van een Stuurgroep

De partijen zijn van mening dat coördinatie en sturing vereist is voor:

- de aanleg van het nieuwe plein
- de aanpassing van het busstation en de tracés van de buslijnen
- het uitvoeren van de aansluitingen met bestaande straten
- de aanpassing van de knooppunten kant Vijfstraten en kant Driekoningen
- de architectuur en de invulling van het definitieve BPA op basis van de uitgevoerde studie
- kortom de realisatie van het stedenbouwkundige masterplan, en de aansluiting met de aanpalende straten en aanpassing van de verkeersknooppunten.

Voor de globale sturing en architecturale bewaking installeren de partijen een Stuurgroep die onder het co-voorzitterschap staat van de burgemeester en de general manager van de Bedrijfseenheid Patrimonium van de NMBS. Vaste leden van de Stuurgroep zijn:

- Voor de Stad:
 - de burgemeester;
 - de schepen van Ruimtelijke Ordening;
 - de schepen van Verkeer en Mobiliteit;
 - de schepen van Openbare Werken;
 - 3 leden van de gemeenteraad aangeduid door het college van burgemeester en Schepenen
 - de door het college van burgemeester en schepenen aangeduide ambtenaren.
- Voor de NMBS:
 - de general manager BE Patrimonium;
 - de verantwoordelijke BE Patrimonium van de zone Noord-West.
 - de door de general manager BE Patrimonium aangeduide ambtenaren.
- Voor De Lijn:
 - het afdelingshoofd investeringen en infrastructuur;
 - de directeur Oost-Vlaanderen
 - de verantwoordelijke voor Oost-Vlaanderen van de infrastructuur.

- Voor WPD:
de projectverantwoordelijke;
- Voor LD Sint-Niklaas:
de projectverantwoordelijke.
- Voor EIS:
de gedelegeerd bestuurder;
de projectverantwoordelijke.
de coördinator (punt 11)
- Voor Administratie Wegen en Verkeer:
het afdelingshoofd van de provincie Oost-Vlaanderen;
de dienstkringingenieur van het district.

De vaste leden kunnen zich laten vertegenwoordigen. Daarnaast kan de stuurgroep beslissen om naargelang de noodzaak andere ambtenaren, en/of externe experts en specialisten blijvend of tijdelijk aan de Stuurgroep toe te voegen.

De Stuurgroep staat open voor een vertegenwoordiging van de eigenaars van de eigendommen gelegen langs de zuidelijke wand van het Stationsplein, ook als maar één eigenaar dit vraagt.

De Stuurgroep komt samen op uitnodiging van de coördinator, of op verzoek van elk van de partijen en minstens drie maal per jaar met vaste agenda.

De gewone dagorde wordt opgesteld door de coördinator in overleg met de Piloot (punt 11).

Elk dossier met betrekking tot de realisatie van het project wordt vooraf voor advies aan de Stuurgroep voorgelegd. Iedere vraag om advies moet binnen de maand behandeld worden.

6. De voorziene publieke en private werken met opdeling in deelprojecten.

6.1. De voorziene werken behoren tot, hetzij:

- de publieke sector, en dit is het geval voor de werken waarvoor de stad, de NMBS en De Lijn, hetzij afzonderlijk, hetzij samen, rechtstreeks of onrechtstreeks opdrachtgevers zullen zijn.
- de private sector, en dit is het geval voor de werken die elk afzonderlijk en niet-solidair uitgevoerd zullen worden in opdracht van WPD en LD Sint-Niklaas en van de eigenaars van wie de eigendom gelegen is tussen de Vermorgenstraat en het Stationsplein langs de zuidelijke wand van het Stationsplein.

SVK en de overige eigenaars aan de zuidelijke wand van het Stationsplein maken op vandaag geen deel uit van de onderschrijvende partijen van de raamovereenkomst, maar SVK heeft zich reeds schriftelijk geëngageerd tegenover de Stad om op haar terreinen aldaar een eigen project uit te werken, dat zich volledig inpast in het globaal project. Dit engagement geldt voor SVK zelf en dient door SVK te worden opgelegd aan elke mogelijke rechtsverkrijger. De bouwplannen die deze eigenaars in de toekomst indienen voor het oprichten van gebouwen binnen het kerngebied van het project, zullen voor

advies aan de Stuurgroep worden voorgelegd. Het advies wordt medegedeeld aan de indienende bouwheer en aan de Piloot.

6.2. Het masterplan valt uiteen in deelprojecten. De deelprojecten zijn aangeduid op een plan dat aan deze raamovereenkomst is aangehecht (bijlage 2) en door de partijen ne varietur is geparafeerd. Dit plan maakt een wezenlijk onderdeel uit van deze overeenkomst.

Op dit plan zijn de grenzen vastgelegd van het project met daarin het publieke gedeelte, met de esplanade en de onmiddellijke aansluitingen op de aanpalende straten en wegen, en met de private invullingen van elk van de partijen. De onderscheiden oppervlakten zijn eveneens vermeld. De gegevens die op het plan vermeld zijn dienen om, naast de andere voorwaarden die opgenomen zijn in deze raamovereenkomst, het aandeel van elke partij te bepalen in de kosten van infrastructuur.

6.3. De esplanade bestaat uit de openbare wegenis, de middenzone (wandel en flaneerzone) en de vertakkingen tot aan de private kavels, het busstation, de fietsenberging, met inbegrip van de rioleringen en ondergrondse voorzieningen en bovengronds de openbare verlichting, groenaankleding en het straatmeubilair.

Het aandeel van de NMBS is aangeduid in groene kleur. De NMBS-fietsenstalling is binnen deze begrenzing gelegen, en is inbegrepen in de eigen investering van de NMBS.

Het aandeel van De Lijn is aangeduid in oranje kleur. De Lijn participeert niet in de ondergrondse leidingen en de openbare verlichting of pleinaankleding.

Het aandeel van WPD is aangeduid in gele kleur. Zijn daarbij in elk geval opgenomen de aansluiting vanaf de openbare wegenis naar de eigen voor het publiek toegankelijke parking en de in- en uitrit ervan, en evenzo van de laad- en loszones, de overige zone tussen in/uitrit van de parking en de tunnel, en de voetgangerszone rond het complex.

Het aandeel van LD Sint-Niklaas is aangeduid in paarse kleur. Zijn daarbij in elk geval opgenomen de aansluiting vanaf de openbare wegenis naar de eigen voor het publiek toegankelijke parking en de in- en uitrit ervan, en evenzo de laad- en loszones, de overige zone tussen in/uitrit van de parking en de tunnel, en de voetgangerszone rond het complex.

Het aandeel van de Stad is aangeduid in blauwe kleur. In haar aandeel vallen ook de voorzieningen in de ondergrond, rioleringen en leidingen binnen de ganse esplanade en wat uitdrukkelijk bij De Lijn is uitgesloten.

De aanleg van de esplanade en de nodige publieke infrastructuurwerken, inbegrepen de noodzakelijk aantakkingen van de private kavels van het kerngebied moeten wel als één geheel ineens en volledig geconcipieerd en uitgevoerd worden, welke ook de opdrachtgevende overheid of bouwheer zou kunnen zijn.

6.4. Voor de volledigheid worden hier summier ook de eigen investeringen van de onderschrijvende partijen vermeld op hun privaat deel:

- voor de NMBS, de renovatie van het station en de bouw van de fietsenstalling van 600 plaatsen

- voor De Lijn, het busstation met de perrons en de volledige uitrusting van het busstation
- voor WPD het gebouw met commerciële bestemming en de eigen parking
- voor LD Sint-Niklaas, het gebouw met leisure- en commerciële bestemming o.m. een bioscoopcomplex met 8 à 10 zalen en de eigen parking

7. Onteigeningen

Voor de aanleg van de esplanade is de onteigening nodig van de hierna volgende eigendommen op de hoek van de Leopold II-laan en het Stationsplein. De Stad is de onteigenende overheid. De uitvoering van de onteigening werd voor rekening van en door de Stad opgedragen aan het Tweede Comité tot Aankoop te Gent

Concreet gaat het over de volgende lijst van onteigeningen:

1. kadaster sectie B nr. 471 p/6, voor 1 a. 28 ca. met een totale oppervlakte van 31 a. 35 ca., toonzaal, eigendom van de vennootschap/handelsmaatschappij Scheerders-Van Kerckhove, Leopold II-laan 11 te 9100 Sint-Niklaas.
2. kadaster sectie B nr.472 e/4, volledig voor 50 ca, grond, eigendom van mevrouw Lea Kegels, Zouavenstraat 16 te 8200 Hamme.
3. kadaster sectie B nr. 472 r/4, volledig voor 1a. 40 ca, building, eigendom van de heer en mevrouw René Depoorter-Declef, Heimolenstraat 106 te 9100 Sint-Niklaas.
4. kadaster sectie B nr. 472 m/4, handelshuis, volledig voor 82 ca., eigendom van de heer en mevrouw Patrick De Baer-Mergaert, Schoenstraat 111, 9140 Temse.
5. kadaster sectie B nr. 442 n/7, bergplaats, volledig voor 6 a. 9 ca., eigendom van NV Devacro, Stationsplein 7 te 9100 Sint-Niklaas.
6. kadaster sectie B nr. 442 l/7, building, volledig voor 4 a. 25 ca., eigendom van NV Devacro, Stationsplein 7 te 9100 Sint-Niklaas.
7. kadaster sectie B nr. 472 y/4, appartementsgebouw, volledig voor 2 a. 50 ca., eigendom van de heer en mevrouw Willy Mariman-Van Hove, Kastanjelaan 27 te 9250 Waasmunster.
8. kadaster sectie B nr. 472 h/4, handelshuis, volledig voor 95 ca., eigendom van NV J. en O., Mercatorstraat 2 te 9100 Sint-Niklaas.
9. kadaster sectie B nr. 472 s/4, huis, volledig voor 1 a. 36 ca., eigendom van NV J. en O., Mercatorstraat 2 te 9100 Sint-Niklaas.

Totaal te onteigenen oppervlakte 19 a. 15 ca.

De Stad zal voor deze onteigeningen betoelaging aanvragen aan de Vlaamse Overheid op basis van het Besluit van de Regering van 24 juli 1996, houdende de tegemoetkoming van het Vlaams Gewest voor maatregelen in het kader van het grond- en pandenbeleid.

8. Investerings, kosten en toewijzing.

8.1. Onder kostentoeewijzing wordt hier verstaan de verdeling van de totaliteit van alle kosten tot aan de definitieve aanvaarding van de werken van de esplanade door de coördinator

Tenzij anders vermeld, omvatten deze kosten:

- alle studiekosten en erelonen,
- de coördinatie
- de premies voor de gemeenschappelijke verzekeringen

- de opmaak van het volledige bouw- en aanbestedingsdossier met betrekking tot de aanleg en uitrusting van de gemeenschappelijke onderdelen, zoals aanleg en uitrusting van de esplanade: het plein met de voetpaden, en de aansluitingen met de aanpalende straten en met de in- en uitritten naar de parkings
- de veiligheidscoördinator
- de aanbesteding
- de kosten voor de werforganisatie en -opvolging
- aanleg van de esplanade en uitvoering van de openbare werken voor de knooppunten en aansluitingen.

Teneinde de financiële participatie van de ondergetekende partners zo duidelijk mogelijk te identificeren, wordt deze waar mogelijk gebonden aan een fysisch afgebakend onderdeel van de uit te voeren werken. Voor sommige specifieke werken of delen van werken zijn specifieke regelingen voorzien. Hiervan wordt uitdrukkelijk melding gemaakt in onderhavige overeenkomst. Indien later nog andere regelingen tussen twee of meerdere partijen zouden noodzakelijk blijken, zullen deze worden opgenomen in een bijvoegsel aan huidige raamovereenkomst.

In elk geval zal mogelijke betoelaging of tussenkomst van de overheid voor de financiering van de eigen werken van de stad, de Lijn of de NMBS enkel ten goede komen aan de instantie voor wie deze betoelaging bedoeld is.

De partijen verbinden er zich toe om de werken zo snel als mogelijk aan te vatten en uit te voeren volgens de aangehechte tijdsbalk (zie 8.2 hierna).

8.2. Als integrerend onderdeel van deze raamovereenkomst worden in bijlage 2 overzichtstabellen aangehecht:

1. een tabel met een volledige raming van alle te voorziene gezamenlijke investeringen en de studie- begeleidings- en realisatiekosten voor het project, zoals die hierboven onder punt 8.1. beknopt zijn opgesomd, met de verdeling van deze investeringen en kosten tussen de partijen (tabel nr.1. bijlage 4.)
2. een tabel met de tijdsverloop vanaf heden tot op het einde van de realisatie van het geheel en van de delen (tabel nr.2. bijlage 5).

In deze tabellen wordt er geen rekening gehouden met de kostprijs van dat deel van de geplande werken die enkel voor één partij nuttig zijn, al dan niet gelegen op het specifiek eigen terrein. Dit is voor de volle waarde het geval voor:

- de NMBS: het eigenlijke stationsgebouw en de fietsenstalling, met de nodige aansluitingen van de nutsvoorzieningen op de openbare voorzieningen.
- De Lijn: de gebouwen en andere opstallen en uitrusting van het busstation, al dan niet geïntegreerd in een ander gebouw met de nodige aansluitingen van de nutsvoorzieningen op de openbare voorzieningen
- WPD: het gebouw met commerciële bestemming en met de op haar kavel gelegen voor het publiek toegankelijke parking, en met de nodige aansluitingen van de nutsvoorzieningen op de openbare voorzieningen
- LD Sint-Niklaas: het gebouw met leisure- en commerciële bestemming en de op haar kavel gelegen voor het publiek toegankelijke parking, en met de nodige aansluitingen van de nutsvoorzieningen op de openbare voorzieningen

8.3. Zo zijn ingevolge de raamovereenkomst de volgende investeringen en kosten ten laste van:

8.3.1. De NMBS:

De renovatie van het station.

De bouw van de fietsenstalling.

De gelijkgrondse aanleg van de esplanade binnen het gedeelte van de NMBS.

8.3.2. De Lijn:

Het busstation met de perrons en uitrusting.

Een administratief lokaal.

De gelijkgrondse aanleg van de esplanade binnen het gedeelte van De Lijn, maar zonder openbare verlichting en zonder de niet-busstationsuitrusting.

8.3.3. De private partner WPD:

Het gebouw met commerciële bestemming.

De voor het publiek toegankelijke parking op de eigen kavel.

De gelijkgrondse aanleg van de esplanade binnen het gedeelte van WPD.

8.3.4. De private partner LD Sint-Niklaas:

Het gebouw met leisure- en commerciële bestemming.

De voor het publiek toegankelijke parking op de eigen kavel.

De gelijkgrondse aanleg van de esplanade binnen het gedeelte van Leisure Development Sint-Niklaas.

8.3.5. De Stad Sint-Niklaas:

De prefinanciering van de MOBER

De prijs van de onteigeningen en de kosten voor de afbraak van de opstallen.

De ondergrondse leidingen en rioleringswerken van de esplanade.

De gelijkgrondse aanleg van de esplanade binnen het gedeelte van de stad.

Dit deel van de kosten voor de aanleg van de esplanade binnen de aan andere partijen toebedeelde kavels, maar waarin één of meer partijen niet participeren (zie De Lijn)

8.4. De overige gemeenschappelijke investeringen en niet toewijsbare kosten worden verdeeld zoals verder in punt 12 wordt bepaald.

9. Beheer.

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

In concreto betekent dit dat volgende overheden het beheer waarnemen over volgende infrastructuurwerken:

9.1. Vlaams Gewest

In dit geval slaat het beheer terug op alle gewestwegen voor gemotoriseerd- en fietsverkeer, alsook op het onderhoud van de functionele beplanting.

9.2. NMBS

Het beheer van het stationsgebouw en de betalende fietsenberging. De delen van de fietsenberging die niet-betalend zullen zijn, worden ingelijfd in de kleine wegenis.

9.3. De Lijn.

Het beheer van het busstation.

9.4. Stad Sint-Niklaas.

Het openbaar plein en de stedelijke wegenis.
Voetpaden en landschappelijke beplanting van de gewestwegen.

De eigendomsoverdracht sluit in dat de overdrager na de definitieve oplevering van de wegeniswerken en andere aanverwante werken van alle verdere lasten ontslagen is.

De Stad Sint-Niklaas neemt het politietoezicht waar op alle wegen. Al deze wegen hebben op die manier een volwaardig statuut van openbare weg. Voor de duidelijkheid wordt nog vermeld dat de door de NMBS, De Lijn en de private partners gefinancierde bovenaanleg van het plein, qua beheer, opgenomen zal worden in de zogenaamde kleine wegenis.

10. Verbintenissen

Indien het BPA "Spoor en Station I" vijfde wijziging, waarin rekening gehouden wordt met het masterplan van CEPEZED, en het bijhorende onteigeningsplan, niet bij Ministerieel Besluit goedgekeurd zijn binnen een tijdsspanne van maximum 9 maanden te rekenen van heden, wordt deze raamovereenkomst terug voorgelegd aan de Stuurgroep.

De Stuurgroep kan beslissen de termijn te verlengen.

Indien de Stuurgroep beslist de termijn niet te verlengen, wordt deze raamovereenkomst ontbonden; in dat geval worden de tot op dat ogenblik gemaakte kosten door de partijen gedragen elk voor zijn aandeel volgens de algemene verdeelsleutel (zie punt 12, niet-toewijsbare kosten).

De Stad verbindt er zich verder toe de nodige onteigeningen, die noodzakelijk zijn om het project te realiseren, uit te voeren van zodra het BPA en het bijhorende onteigeningsplan bij Ministerieel Besluit zijn goedgekeurd. De vrijgekomen grond wordt gedeeltelijk geïncorporeerd in het openbaar domein en gedeeltelijk in het privaat patrimonium van de stad.

De partijen verbinden zich, elk voor zich, en voor wat de private partijen betreft, ook voor hun rechtsoptvolgers, om de specifiek eigen investeringen (punt 6.4 van deze overeenkomst) al dan niet op het eigen terrein, te realiseren en te integreren binnen het masterplan en de in de tijdstabel opgenomen timing te respecteren.

De partijen nemen de eigen investeringen ten laste (punten 6.7.8.) en verbinden zich er ook toe om op eerste verzoek hun aandeel in de gemeenschappelijke investeringen en in de niet toewijsbare kosten (punten 6.3, 8 en 11) te betalen.

De NMBS neemt de investering van het stationsgebouw volledig ten laste en verbindt zich om het stationsgebouw volledig te renoveren.

De Lijn verbindt zich om het ontwerp van busstation in te passen in het totaalontwerp van het masterplan voor de stationsomgeving.

11. Uitvoering – Pilot - Coördinator.

Algemeen wordt bepaald dat alle openbare werken en de werken van de overheidsbedrijven en andere openbare diensten steeds moeten aanbesteed worden volgens de bepalingen van de overheidsopdrachtwet van 24 december 1993 en de hierop genomen uitvoeringsbesluiten.

Aangezien de diverse werkzaamheden voor het realiseren van het project door de verschillende besturen en partijen gelijktijdig zullen worden uitgevoerd, bestaat het risico dat deze ongecoördineerd en met vertraging zullen verlopen.

Om hieraan te verhelpen wordt de Stad Sint-Niklaas door de ondertekenaars aangeduid als Pilot van de operatie. Haar taak zal er in bestaan om de Stuurgroep op regelmatige basis samen te brengen, voor te zitten en te coördineren. De Pilot heeft ook de opdracht een algemeen projectcoördinator aan te stellen en dit in overeenstemming met de wet op de overheidsopdrachten van 24 december 1993.

Gelet op het feit dat de stedenbouwkundige wedstrijd werd georganiseerd door EIS in overleg met de Stad Sint-Niklaas en met de NMBS;

Gelet ook op het feit dat EIS een volle dochteronderneming is van de NV Eurostation, die op haar beurt een volle dochter is van de NMBS;

Gelet op het feit dat de NMBS een belangrijke partij is in deze raamovereenkomst en ook eigenares is van benevens het station ook van een groot deel van de gronden die in het project betrokken zijn,

Gelet op artikel 57 8° b van de wet op overheidsopdrachten van 24 december 1993; wordt de Pilot, in casu de Stad Sint-Niklaas, er mee belast om EIS volgens de onderhandelingsprocedure als algemeen projectcoördinator aan te stellen voor de duur van de uitvoering van de werken.

De aanstelling zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke overeenkomst tussen de Pilot en EIS. De overige partijen zullen een kopie bekomen van het ontwerp van deze overeenkomst inzake de algemene coördinatie en na de ondertekening een kopie van de getekende overeenkomst. De partijen bepalen wel dat omwille van het feit dat de ondertekenaars van deze overeenkomst zowel tot de publieke als tot de private sector behoren, EIS haar facturatie rechtstreeks naar elk van de ondertekenende partijen zal dienen te richten elk voor zijn aandeel volgens de in deze overeenkomst bepaalde verdeelsleutel.

De taak van de coördinator en zijn team zal bestaan in:

- het bijstaan van de Stuurgroep, zoals de voorbereiding, de praktische coördinatie, het bijeenroepen en verzorgen van het secretariaat van de stuurgroepvergaderingen
- de algemene technische coördinatie van het gehele project voor de stationsomgeving met inbegrip van de organisatie van de openbare aanbestedingen, de controle op de gunningen, het afsluiten van de nodige verzekeringen, de stedenbouwkundige

begeleiding, het opmaken van een haalbare fasering, de werfcoördinatie en-opvolging, de veiligheidscoördinatie, medewerking aan de voorlopige en definitieve opleveringen

- het opleggen aan de aannemers en dienstverleners van een rechtstreekse facturering aan de partijen, elk voor hun deel in de uitvoering van de werken. De algemeen projectcoördinator zal daartoe een clause in verband met de geventileerde aanrekening in alle bijzondere bestekken en overeenkomsten doen opnemen, met opgave van de namen, adressen, BTW- en rekeningnummers en het respectief aandeel van elk der partijen
- De controle op de naleving van verplichtingen van aannemers en dienstverleners en zo nodig in het nemen van de nodige maatregelen om de stipte uitvoering te waarborgen
- het tot stand brengen van de samenwerking met Cepezed bij het ontwerpen van het publiek domein en de architectonische bewaking van het gehele project.

EIS handelt bij de uitvoering van de algemene coördinatie steeds in overleg met de Pilot.

De coördinatie zal gebeuren te Sint-Niklaas.

De Stad stelt de huisvesting voor de algemeen projectcoördinator en de uitrusting van het kantoor ter beschikking.

12. Financieringsovereenkomst.

Samenvattend wordt bepaald dat ieder partij instaat voor de betalingen van werken of opgenomen verplichtingen, volgens de bepalingen en verdeelsleutels opgenomen in deze raamovereenkomst en onder meer voor:

- haar respectieve aandeel in de aanleg van de esplanade (punt 6.3)
- de eigen investeringen (punt 6.4.)
- de onteigeningen (de Stad punt 7)
- de coördinatie en Stuurgroep (punt 11)

Er zijn aldus :

- volstrekt eigen investeringen, eigen aan één bepaalde partij en die uitsluitend door deze partij gedragen worden
- de studie- en aanlegkosten van de esplanade die gemeenschappelijk gefinancierd worden op basis van een verdeling naar oppervlakte en de bijzondere voorwaarden die opgenomen zijn in deze raamovereenkomst
- niet toewijsbare kosten, waarvoor hieronder de verdeling voorzien is. Met de niet toewijsbare kosten worden alle werkingskosten van de Stuurgroep en alle studie-, coördinatie- en opvolgingskosten van het volledige project bedoeld. De duur van de realisatie van het project wordt voorlopig geraamd op drie jaar en is vastgelegd in de tijdstabel.

De verdeling van de gemeenschappelijke investeringen en van de niet-toewijsbare kosten gebeurt op de hierna volgende manier (zie ook bijlage 4):

Voor de studie- en aanlegkosten in de esplanade:

De aanlegkosten van de esplanade met de aansluitingen op de belendende straten en met de in- en uitritten van de parkings, worden geraamd op 3.718.403 EUR of

150.000.000 BEF, exclusief onteigeningen, erelonen ontwerper, veiligheidsscoördinator en BTW.

WPD en LD Sint-Niklaas verbinden zich tot het betalen van elk een forfaitair bedrag van 123.946,75 EUR of 5.000.000 BEF exclusief de BTW op dit bedrag, als hun aandeel in de aanleg van de esplanade.

De overige partijen verbinden zich om de kosten in de aanleg van de esplanade (na aftrek van de 2 x 123.946,75 EUR van de private partners) te dragen en onder elkaar te verdelen op basis van de op het plan aangeduide oppervlakte en de bepalingen opgenomen in deze overeenkomst.

Voor de niet toewijsbare kosten:

Voor de niet toewijsbare kosten beperken de partijen het jaarbudget tot 297.500 EUR of 12.001.120 BEF per jaar, exclusief BTW. Dit budget bevat alle kosten met inbegrip van de kosten van de Stuurgroep, de coördinatie, de verplaatsingen, representatie, inrichten van volksvergaderingen en andere. De partijen kunnen in geval van bewezen ontoereikendheid van het budget in het tweede of derde jaar het budget met maximum 20 % verhogen.

De coördinatieopdracht maakt deel uit van de niet toewijsbare kosten en zal door EIS uitgevoerd worden op basis van de tarieven KVIV 2^{de} categorie C basistarief voor de coördinatieverantwoordelijke en categorie 5 B technisch en/of administratief medewerker, verminderd met 15 %. Het jaarbudget is vastgelegd op 249.000 EURO of 10.044.635 BEF, exclusief BTW. Elke aanrekening op dit budget wordt verantwoord.

De betaling voor de coördinatie gebeurt bij middel van elf maandelijks voorschotten van 15.000 EUR, exclusief BTW en een eindfactuur of creditnota voor het saldo van het verlopen jaar

De kostenverdeling wordt opgenomen in de bijgaande tabel (bijlage 4).

- WPD en LD Sint-Niklaas verbinden zich om elk op de eerste van iedere maand (12 maanden per jaar) 2,50 % van 15.000 EUR, hetzij 375 EUR te betalen, exclusief BTW, niet indexeerbaar of aanpasbaar, en beperkt in de tijd tot aan de voorlopige oplevering van hun eigen project.
- De overige niet toewijsbare kosten van het project na aftrek van het gedeelte betaald door de privé, worden verdeeld tussen de stad, De Lijn en de NMBS op basis van 40 % stad, 40 % NMBS en 20 % De Lijn.

Op het einde van ieder werkjaar wordt door de coördinator een verantwoorde eindafrekening van de uitgaven voorgelegd aan de Stuurgroep voor aanvaarding. Bij de jaarlijkse eindfactuur of creditnota wordt het verslag van de aanvaarding of aanpassing van de jaarrekening door de Stuurgroep bijgevoegd samen met de verantwoording van de uitgaven.

In principe zijn alle facturen betaalbaar op zestig dagen. In geval van niet betaling binnen de voorziene termijnen wordt het factuur- of rekeningbedrag zonder mogelijk verzet of tegenstelling verhoogd met de wettelijke intrest vanaf de vervaldatum tot op de dag van de werkelijke betaling.

Ingeval van wanbetalingen, wordt de inning van de door partijen verschuldigde bedragen eveneens gecoördineerd door de algemeen projectcoördinator. Deze kan daartoe alle nodige handelingen stellen, met inbegrip van de invordering langs gerechtelijke weg. In geval er beroep moet gedaan worden op het gerecht om de betaling te bekomen van de door de partijen verschuldigde bedragen, worden de verschuldigde bedragen automatisch verhoogd met 10%.

13. Afdwingbaarheid en sancties.

In geval van het niet naleven van het geheel van de onderschreven verplichtingen, met inbegrip van het naleven van de timing en de kostenverdeling door één of meerdere partijen, kan elk van de andere partijen dit schriftelijk en gemotiveerd melden aan één van de co-voorzitters van de Stuurgroep. Deze klacht wordt binnen de week door de gevatte co-voorzitter overgemaakt aan de in gebreke gebleven partij(en). Deze beschikt (beschikken) over veertien kalenderdagen om aan de betrokken co-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.

Voor zover er op dat ogenblik geen oplossing is, wordt binnen de Stuurgroep een Raad van Wijzen aangesteld, met één vertegenwoordiger van elk van de ondertekende partijen van deze overeenkomst, en waarvan de burgemeester automatisch de voorzitter is. De algemeen projectcoördinator treedt op als secretaris zonder stemrecht. De aangeduide leden kunnen zich niet laten vervangen of vertegenwoordigen. Bij afwezigheid van de burgemeester is het oudste lid voorzitter.

Deze Raad van Wijzen hoort de beide partijen binnen de maand na het verloop van de hierboven voorziene periode van veertien kalenderdagen 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 minstens vijf leden aanwezig zijn en beslist bij meerderheid van de leden, bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter is beslissend.

Wanneer de Raad van Wijzen niet in aantal is, wordt bij middel van een aangetekende brief met ontvangstmelding door de algemeen projectcoördinator 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 waarop uitdrukkelijk vermeld staat dat de Raad van Wijzen zal samenkomen en beslissen welke ook het aantal aanwezigen is. De beslissing wordt gemotiveerd.

Bij consensus van de aanwezige leden van de Raad van Wijzen is de beslissing bindend voor de partijen.

Ingeval de Raad van Wijzen beslist bij gewone meerderheid van de aanwezige leden, kan deze Raad van Wijzen toch beslissen dat haar bij meerderheid genomen beslissing zonder meer uitvoerbaar is om de uitvoering van het project niet te vertragen. De genomen beslissing wordt in extenso aan de partijen betekend. Tegen deze beslissing is verhaal mogelijk via de rechterlijke weg.

De Raad van Wijzen bepaalt ook de kosten van deze interne procedure en welke partij of partijen deze kosten moeten ten laste nemen.

De coördinator wordt met de uitvoering van de beslissing belast.

14. Keuze van woonplaats en rechtsmacht.

De partijen doen keuze van woonplaats op hun respectieve maatschappelijke zetel en de Stad op het stadhuis te Sint-Niklaas.

In geval van betwisting omtrent de naleving van deze overeenkomst, of van een beslissing van de Raad van Wijzen zoals in punt 13 is voorzien, zijn enkel de rechtbanken met jurisdictie voor de plaats van de werken, bevoegd.

De kosten van het geding komen integraal ten laste van de verliezende partij.

15. Slotbepalingen.

De Stad verbindt zich om onmiddellijk met AWW een bilaterale convenant binnen de module 14 te negotiëren, en daartoe het volledige dossier klaar te maken, opdat de herdimensionering en heraanleg van de verkeersknooppunten kant Vijfstraten en kant Driekoningen zoveel als mogelijk gelijktijdig met de aanleg van de esplanade zouden verlopen.

Deze raamovereenkomst is afgesloten onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad van de Stad Sint-Niklaas, de bevoegde hogere bestuursinstanties binnen de NMBS en De Lijn en van het bekomen van de subsidiering door het Vlaams Gewest van de investeringen van de Lijn.

Voor De Lijn moet het concept van het busstation voorgelegd worden aan de provinciale auditcommissie.

Bijlagen:

1. eindrapport Cepezed
2. plan met de aanduiding van de begrenzing van het project en de opdeling tussen de verschillende partijen.
3. de procedurele nota in verband met de verkeersafwikkeling.
4. tabel met de raming en de verdeling van de kosten van de aanleg van de esplanade en de niet toewijsbare kosten.
5. tabel met het tijdsverloop.
6. huidig KVIV tarief.

Opgemaakt te Sint-Niklaas op 6 december 2001 in evenveel originelen als partijen en waarbij ieder van de partijen erkent een getekend exemplaar te bezitten.

De Stad Sint-Niklaas

F. Willockx
burgemeester

M.L. Chalmet
stadssecretaris

De NMBS,

E. Schoupe
gedelegeerd bestuurder

De Lijn,

J. Geuens
voorzitter van de raad van bestuur

H. Van Wesemael
directeur-generaal

NV Wilma Project Development

M Van Heddeghem
gedelegeerd bestuurder

NV Leisure Development Sint-Niklaas,

O Beherman
gedelegeerd bestuurder

Euro Immo Star,

H. Persoons
gedelegeerd bestuurder