

Spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont: elektrificatie - volledig project

Vlaamse prioriteiten: fiche 7



1. Objectieven en rechtvaardiging

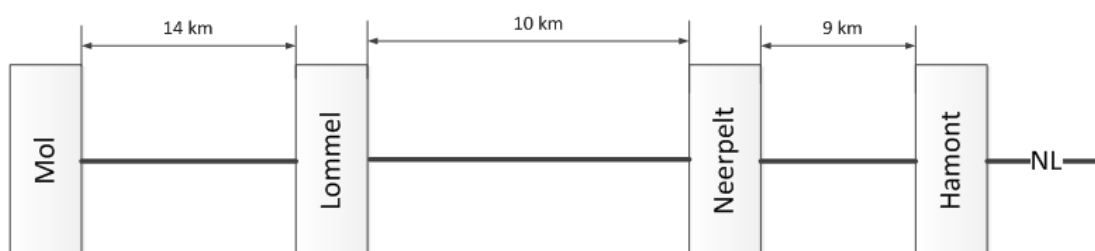
Het baanvak Herentals – Mol - L15 werd op 13.12.2015 elektrisch in dienst genomen. Onderhavig project voorziet in de doortrekking van de elektrificatie tot Hamont zodat de volledige verbinding van Antwerpen tot Hamont geëlektrificeerd is.

De elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont zal de NMBS toelaten rollend materieel met een grotere capaciteit in te zetten. Bovendien leidt de elektrificatie tot een besparing op de exploitatiekost van het rollend materieel, door de NMBS geraamd op 10 mio€₂₀₁₇/jaar.

2. Scope en aanpak

Dit project voorziet in de elektrificatie van de bestaande sporen van L19 Mol – Hamont over een afstand van 33 km (enkel spoor). Ook de lokale wijksporen (ca. 7 km) worden geëlektrificeerd.

Verder wordt voorzien in de bouw van 3 tractieonderstations (Lommel, Neerpelt, Hamont) inclusief de uitrustingen, alsook in de elektrische aansluitingen van Infrax.



Voor de elektrificatie zelf is geen omgevingsvergunning nodig, er dient enkel een bestek opgemaakt te worden.

Enkel voor de 3 tractieonderstations is een omgevingsvergunning nodig.

● Maturiteit:

Dit betreft relatief eenvoudige werken zonder lange vergunningsprocedures. De studies kunnen binnen 6 maanden na de aanvang afgewerkt worden.

Verder voorziet dit project in de verlenging/verhoging van de perrons in de stopplaatsen Lommel, Overpelt en Hamont zodat op de geëlektrificeerde lijn treinen met voldoende capaciteit (minstens 700 zitplaatsen) kunnen worden ingezet.

Tenslotte voorziet het project in de aanleg van een 2^{de} spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaats om de nodige uitwijk- en kruisingsbewegingen mogelijk te maken.

3. Timing

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

- geen budgettaire beperkingen (zie punt 4)

Uitgaande van deze veronderstellingen en onverminderd de algemene voorwaarden zou de volledige elektrificatie van Mol tot Hamont afgewerkt kunnen worden tegen eind 2020.

	2018	2019	2020
Elektrificatie			
Werken bovenleiding		■	
Tractieonderstation Lommel			
Bekomen bouwvergunning	■		
Bouwkunde		■	
Uitrusting			■
Tractieonderstation Neerpelt			
Bekomen bouwvergunning	■		
Bouwkunde		■	
Uitrusting			■
Tractieonderstation Hamont			
Bekomen bouwvergunning	■		
Bouwkunde		■	
Uitrusting			■
Andere			
Aansluitingen Infrax		■	
Telecom & ICT			■
Testing & Certification			■

De studies voor het verlengen van de perrons in de verschillende stopplaatsen kunnen vanaf 2019 worden opgestart. Na het bekomen van de vergunningen kunnen de werken aangevat worden in de loop van 2020. De werken zullen gespreid over 3 jaar uitgevoerd worden.

	2019	2020	2021	2022
Stopplaats Lommel				
Studies + bouwvergunning	■			
Werken		■		
Stopplaats Overpelt				
Studies + bouwvergunning		■		
Werken			■	
Stopplaats Hamont				
Studies + bouwvergunning			■	
Werken				■

De studies met betrekking tot de aanleg van het 2^{de} spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaats kunnen opgestart worden vanaf de 2^{de} helft van 2018. Het verdere verloop en de bijhorende planning kunnen moeilijk nauwkeurig bepaald worden gezien de volledige procedure (GRUP, Plan-MER, project-MER, omgevingsvergunning) doorlopen dient te worden. Momenteel wordt geschat dat een omgevingsvergunning bekomen kan worden op een termijn van 5 jaar.

De algemene voorwaarden zijn onverminderd van toepassing.

4. Budget

Elektrificatie L19

In mio€ ₂₀₁₇	18	19	20	TOTAAL
Totale kost	7,60	22,70	16,00	46,29
Financieringsbronnen Infrabel				
- MIP	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	7,60	22,70	16,00	46,29
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	-	-	-	-

In mio€ _{courant}	18	19	20	TOTAAL
Totale kost	7,61	23,20	16,68	47,50
Financieringsbronnen Infrabel				
- MIP	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	7,61	23,20	16,68	47,50
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	-	-	-	-

De elektrificatie van de L19 is onderwerp van een Europese subsidieaanvraag ten bedrage van maximum 18,52 mio €_{courant}. Aan de toekenning van de subsidie is onder andere de voorwaarde gekoppeld dat het project afgewerkt moet zijn tegen eind 2020. Aangezien het bekomen van de subsidie niet gegarandeerd is wordt er in deze fiche geen rekening mee gehouden. Indien de subsidie (geheel of gedeeltelijk) bekomen wordt, zal het bedrag te financieren door het strategisch meerjareninvesteringsplan zakken.

Verlengen van de perrons

In mio€ ₂₀₁₇	19	20	21	22	TOTAAL
Totale kost	0,29	1,15	1,88	1,38	4,71
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,15	0,58	0,94	0,69	2,35
Financieringsbronnen NMBS					
- MIP	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,15	0,58	0,94	0,69	2,35

In mio€ _{courant}	19	20	21	22	TOTAAL
Totale kost	0,30	1,20	2,00	1,50	5,00
Financieringsbronnen Infrabel					
- MIP	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,15	0,60	1,00	0,75	2,50
Financieringsbronnen NMBS					
- MIP	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	-	-	-	-	-
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,15	0,60	1,00	0,75	2,50

2^{de} spoor Neerpelt - Balen-Werkplaats

In mio€ ₂₀₁₇	19	20	21	22	23	24	25	TOTAAL
Totale kost	0,40	1,50	1,40	13,70	13,70	12,00	1,10	43,80
Financieringsbronnen Infrabel								
- MIP	-	-	-	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	0,19	0,73	0,68	6,63	5,54	-	-	13,77
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,21	0,77	0,72	7,07	5,91	-	-	14,68
- Te financieren saldo	-	-	-	-	2,25	12,00	1,10	15,35

In mio€ _{courant}	19	20	21	22	23	24	25	TOTAAL
Totale kost	0,41	1,56	1,49	14,86	15,16	13,55	1,27	48,30
Financieringsbronnen Infrabel								
- MIP	-	-	-	-	-	-	-	-
- SMIP - Federale bijdrage	0,20	0,76	0,72	7,19	6,13			15,00
- Bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest	0,21	0,81	0,77	7,67	6,54			16,00
- Te financieren saldo	-	-	-	-	2,49	13,55	1,27	17,30

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

5. Risico's

Elektrificatie L19

- Er dienen 3 omgevingsvergunningen bekomen te worden voor de bouw van de tractieonderstations. Het bekomen van de vergunningen houdt een risico in voor de planning, vooral in geval van klachten bij de Raad Voor Vergunningsbetwistingen. Gezien het om lokale vergunningen gaat, is het risico beperkt.
- Voor de voeding van de tractieonderstations dienen er 3 nieuwe hoogspanningsaansluitingen aangelegd te worden door Infrax. De haalbaarheid van de timing zal met Infrax besproken worden zodra de juiste specificaties gekend zijn.

In geval van vertraging bij de vergunningsprocedures of de aanleg door de nutsmaatschappij komt de deadline van eind 2020 voor het bekomen van de subsidies in het gedrang.

Verlengen van de perrons

- Er dienen 3 omgevingsvergunningen bekomen te worden voor de bouw van de tractieonderstations. Het bekomen van de vergunningen houdt een risico in voor de planning, vooral in geval van klachten bij de Raad Voor Vergunningsbetwistingen. Gezien het om lokale vergunningen gaat, is het risico beperkt.

2^{de} spoor Neerpelt - Balen-Werkplaats

- Er is een risico op verstoring van het procedureel verloop door van bezwaren van actiecomités. Deze klachten en/of beroepen kunnen het vergunningsproces aanzienlijk verlengen.