

**Bram Leroy**

Infrabel - Asset Management
Area North-West
Civil Engineering
T + 32 09 241 27 02
bram.leroy@infrabel.be

**Aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 BRUSSEL**

uw bericht van
29.09.2022

uw kenmerk

bijlage(n)
4

Gent

ons kenmerk
3516.2022.489.SINT-NIKLAAS

SINT-NIKLAAS - Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Waasland

Geachte,

Ingevolge uw schrijven van 29/09/2022 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Waasland.

Infrabel wil vragen aandacht te hebben voor de spoorlijn L 59, wat een TEN corridor is, een goederencorridor op Europees niveau. Ook de strategische plaats van de L 59 binnen het goederenverkeer tussen de verschillende havens en het reizigersverkeer in België dient benoemd te worden. We zouden willen vragen deze beschrijving zeker op te nemen in het MER.

Daarnaast wensen ook aandacht voor de overwegen op de L 59 te hebben. De impact van ongevallen op een dergelijk belangrijke lijn zijn enorm voor een duurzame exploitatie van het spoornetwerk. We stellen dan ook voor om binnen het MER de vervangende infrastructuur verder te onderzoeken. Infrabel is eveneens bereid in overleg te gaan met de MER-deskundigen om meer uitleg te geven. We stellen voor om hier een bilateraal overleg voor in te plannen.

Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. MER en bouwaanvragen dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).

Hoogachtend,

I.O Francky Degrave
 Head of Area North-West
 Infrabel - Asset Management



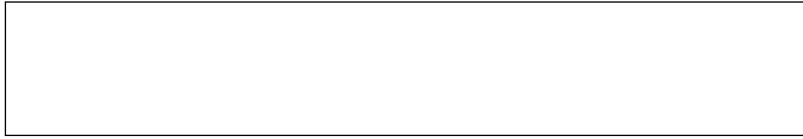
Natacha Dedecker

bijlage(n)

Algemene voorwaarden
Voorwaarden MER

Administratief contactpersoon

Saartje Van de Moortel
T + 32 09 241 20 68
M + 32 490 31 43 48
IAM.NW.Advies@infrabel.be
Bureau Terrains



Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2, 9000 Gent

**Algemene voorwaarden bij bouwaanvragen/omgevingsvergunningen
voor aangelanden van Infrabeldomein.**

1. Belangrijke voorafgaande opmerking.

Ingeval u binnen de wettelijk voorziene termijn aanvullende of wijzigende voorschriften ontvangt van Infrabel Directie Asset Management, hebben deze laatste voorrang op onderhavig advies.

2. Bepalingen/voorwaarden

- **a) Bouwvrije strook langsheen het spoor**

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede bouwvrije strook langsheen het spoorlichaam waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

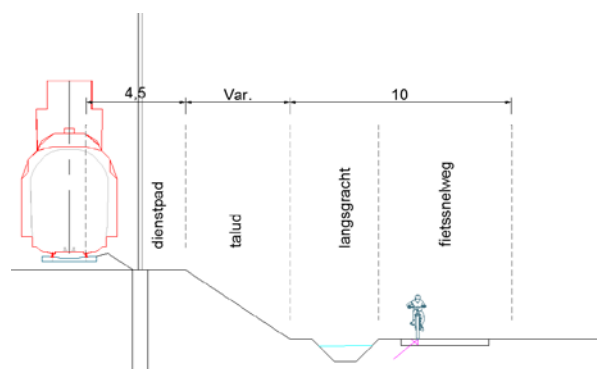
Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd bij:

- gelijkgrondse ligging door het dienstpad (de exploitatiezone = 4,5m vanaf de buitenste rail)
- bij ongelijkgrondse ligging wordt de 10m gemeten vanaf de uiterste grens van het talud.

Schematische voorstelling bouwvrije strook



- **b) wet van 27/04/2018 (BS 29/05/2018).**

Wanneer de spoorweg zich in een tunnel bevindt, is het zonder toestemming van Infrabel verboden om te bouwen op minder dan 25 meter van de tunnelingang of in een zone van 25 meter aan weerszijden van de tunnel, of in de zone die zich net boven de tunnel bevindt.

Het is verboden langs de spoorweg binnen een afstand van 25 meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf opgravingen, uitgravingen of uithollingen te verrichten, mijnen of zandputten te openen, exploiteren of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

Binnen de 25 meterzone vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf, is het verboden gebouwen op te trekken waarvan de dakbedekking voorzien is van brandbaar materiaal en brandbare materialen of ontplofbare stoffen op te slaan.

Voor stapels brandbare stoffen welke binnen die zone, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door de spoorwegexploitatie in brand mochten raken, kan geen schadeloosstelling worden gevorderd.

Plantengroei:

- langs de spoorwegen moet minimaal 1,5m korter gehouden worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf.
Wanneer de spoorweg op een grondverhoging of in ingraving is aangelegd, wordt die afstand berekend tussen de voet van de plantengroei en de bovenrand van de grondverhoging of de ingraving.
- Plantengroei die zich bevindt achter muren die langsheen de sporen zijn opgetrokken, moet op dezelfde hoogte van deze muren worden gehouden, behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder.
- Alle niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan 8 meter van de spoorstaven kan verboden worden, indien deze plantengroei de veiligheid van het treinverkeer in gevaar kan brengen.
- Voor de baanvakken waar de toegestane snelheid boven de 220 kilometer per uur ligt, zijn er binnen een zone van 25 meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf enkel kruidachtige gewassen toegestaan.
- De kap- en snoeiwerken moeten worden gepland voordat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

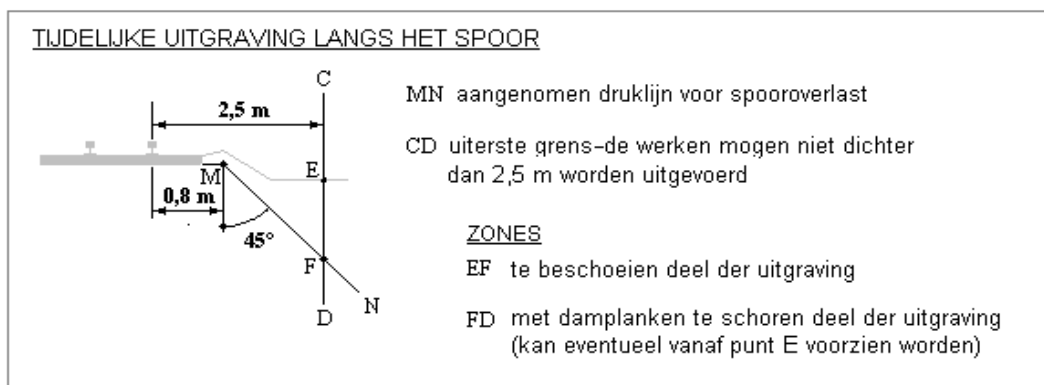
Het **bijgevoegde document** geeft een schematische voorstelling weer van de uiteengezette punten.

c) Behoudens uitdrukkelijke toestemming van Infrabel zijn volgende werken eveneens verboden:

- uitvoering van grondbemaling met een diepte van meer dan 3m op minder dan 25m van de dichtste spoorstaaf (gelijkgronds of van de bovenrand van de ingraving van het spoor of van de onderrand van de ophoging van het spoor);
- stellingen plaatsen op minder dan 5 meter van de dichtste spoorstaaf (gelijkgronds of van de bovenrand van de ingraving van het spoor of van de onderrand van de ophoging van het spoor);
- **er mag geen verblinding kunnen optreden van de treinbestuurder door gebruik te maken van zon weerkaatsende materialen (reflecterend glas, inox, ...) aan de spoorzijde. Evenmin mag er verlichting richting het spoor worden geplaatst.**

3. Tijdelijke uitgravingen langs het spoor

Voor tijdelijke uitgravingen dient onderstaande figuur te worden gerespecteerd.



4. Licht- en zichtopeningen, uitgangen en afloop van water.

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek moeten nageleefd worden. Er mag in geen geval een afwatering voorzien worden naar onze gracht en/of installaties (art. 681 Burgerlijk Wetboek).

5. Mandeligheid.

Infrabel aanvaardt geen mandeligheid; afsluitingen, gebouwen en de respectievelijke funderingen moeten dus volledig buiten het spoorwegdomein blijven.

6. Afsluiting.

De aanvrager plaatst - op zijn terrein - een mandichte afsluiting zonder poortje langsheen het spoorwegdomein, zodat het verkeer naar dit aangrenzend domein onmogelijk wordt.

Het plaatsen, onderhouden alsook de latere vernieuwingskosten van deze afsluiting zijn volledig ten laste van de aanvrager.

7. Bescherming tegen zwerfstromen.

Bij aanleg van ondergrondse metalen buizen dienen de nodige maatregelen genomen te worden voor bescherming tegen zwerfstromen.

8. Ontlasting van verantwoordelijkheid.

Behalve bij een ten laste van Infrabel bewezen fout, draagt alleen de aanvrager, tot volle ontlasting van Infrabel, die hij tegen alle eventueel verhaal vrijwaart, alle om het even welke schadelijke gevolgen, voortvloeiende uit ongevallen of bij elke andere oorzaak, zelfs toevallig, die naar aanleiding van deze toelating, alle instellingen inbegrepen, mochten overkomen aan:

- hetzij de aanvrager zelf en zijn ondergeschikten;
- hetzij aan derden, daaronder begrepen de personeelsleden van Infrabel;
- hetzij aan Infrabel zowel wat betreft de goederen die haar toebehoren als die waarvan zij het genot heeft.

De bouwheren, hun erfgenamen en/of opvolgers, onder behoud van de huidige plaatsgesteldheid, ontslaan Infrabel van alle verantwoordelijkheid voor alle om het even welke beschadiging aan hun gebouwen, waarvan de spoorwegexploitatie de aanleiding zou kunnen zijn.

De aanwezigheid van de spoorlijn naast een te bouwen nieuwe woning, een te verbouwen woning en/of een verkaveling, kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

9. Werken langs de sporen

Werken uitvoeren op Infrabeldomein is verboden.

Werken met zware werktuigen op minder dan 5m van de buitenkant van de buitenste rail zijn verboden bij sporen in dienst. Indien dit toch vereist is, dient een schriftelijke aanvraag minimaal 5 weken op voorhand aangevraagd te worden. Deze aanvraag geeft evenwel geen zekerheid dat de werken mogen uitgevoerd worden.

De uitvoeringswijze van de werken moet in ieder geval dermate bepaald worden dat in alle omstandigheden de veiligheid van het treinverkeer gegarandeerd blijft.

Bij twijfel of bij een mogelijk veiligheidsrisico, pleegt de aanvrager overleg met Infrabel. Mogelijks worden bijkomende veiligheidsmaatregelen opgelegd d.m.v. een afzonderlijke toelating. Een eventuele spoorbuitendienststelling dient 3 maanden op voorhand te worden aangevraagd.

De kosten verbonden aan een spoorbuitendienststelling, het inzetten van schildwachten e.d.m. worden aangerekend aan de aanvrager/vergunninghouder.

Voor de plaatsing van een torenkraan naast de sporen, moet een afzonderlijke toelating worden gevraagd aan Infrabel.

Het advies gegeven bij een bouwaanvraag/omgevingsvergunning is geen toelating om kabels en leidingen op Infrabeldomein aan te leggen. Voor het plaatsen van kabels en leidingen op gronden van Infrabel, dient steeds een afzonderlijke toelating aangevraagd te worden via:

IAM.NW.KL@infrabel.be

10. Nabijheid van een overweg :

- Zichtbaarheid van de overweg (overweglichten) mag nooit belemmerd worden. Parkeren van auto's, vrachtwagen kan dit zicht belemmeren. Stilstaan of parkeren op < 20 m van overweglichten is verboden (verkeerswet).
- Infrabel streeft het afschaffen van zoveel mogelijk overwegen na. Hiervoor kan bouwen binnen een straal van 150m van een overweg negatief geadviseerd worden.

11. Klasse I opslag

Indien voorzien wordt in een klasse I opslag van gevaarlijke producten : Infrabel dient op de hoogte gesteld te worden van de toegepaste alarmprocedures in geval van calamiteiten. Bij opmaak van hun intern noodplan, neemt de firma het best contact op met plaatselijke Maintenance Manager zodat de juiste contactgegevens van Infrabel daarin opgenomen worden

12. Tijdens de werken vragen we om rekening te houden met:

- de algemene voorwaarden van Infrabel aangaande het bouwen in de onmiddellijke nabijheid van het spoor.
- de bemalingsvoorwaarden
- de kraanvoorwaarden

Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2 , 9000 GENT

ALGEMENE VOORWAARDEN i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen

Bouwvrije strook langsheen het spoor

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede **bouwvrije** strook langsheen het spoorlichaam. waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd door de vrije rand, deze bestaat bij:

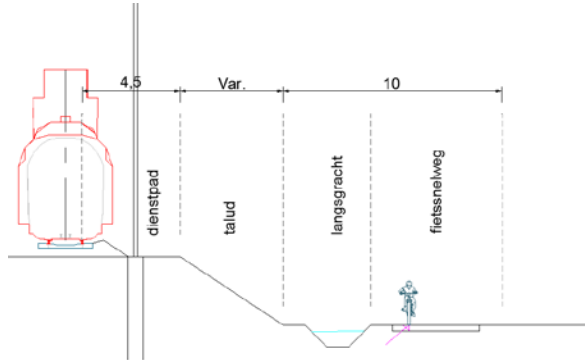
- gelijkgrondse ligging door de buitenste rand van het dienstpad (deze ligt standaard op 4.5m vanaf de buitenste rail);
- bij ongelijkgrondse ligging wordt gemeten vanaf de uiterste grens van het (theoretische) 6/4 talud.

Specifiek:

- bij 1, 2 of 3 bestaande sporen: 10 m bouwvrij is het minimum. Dit wordt 15 m als gemeente Provincie ook een fietsweg plant (op min. 4,5 m van de buitenste spoorstaaf) of er al een fietspad of wegenis ligt.
- 4 sporen of meer : indien er al een fietsweg ligt, is 5 m voldoende indien uitbreiding capaciteit van de spoorlijn op lange termijn niet aan de orde is; indien er geen fietsweg ligt, wordt min. 10 m afstand gevraagd. In stedelijk gebied kan hiervan afgeweken worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, groen, nutsleidingen,

De lokale omstandigheden (taludhelling, afwateringsproblematiek ed) moeten evenwel per geval bekeken worden.

Schematische voorstelling bouwvrije strook



Biologische waarde

De biologische waarde van spoorwegdomein (incl. de bouwvrije strook van 10m langsheen het spoor) dient steeds als "tijdelijke" natuur aanzien te worden.

Infrabel begrijpt de biologische waarde van de spoorwegbermen, maar mag geen slachtoffer worden van een positief beleid t.a.v. deze natuur.

Deze spoorwegzate moet dan ook gebruikt kunnen worden voor spoorweginfrastructuur.

De aanwezige flora mag de operabiliteit en veiligheid van de spoorweg niet in gevaar brengen en dient dus onderhouden te kunnen worden.

Infrabel vraagt dan ook om naast de tien meterstrook eveneens het talud zeker mee te beschouwen als een overdrukgebied dat spoorweggebonden constructies toelaat.

Aangelanden

Bij de inplanting van gebouwen en wegenis dient de toegang tot het spoorwegtalud gevrijwaard te blijven voor onderhoud.

De aanwezigheid van de spoorlijn kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie-niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn)

Nieuwe ontwikkelingen brengen nieuwe mobiliteitsstromen met zich mee. Overwegen zijn voor Infrabel de zwarte punten op haar netwerk. Een verhoging van de PAE op de overwegen verhoogt eveneens het risico op ongevallen en het aantal incidenten. Infrabel vraagt dan ook de impact van deze nieuwe ontwikkeling op de overwegen in de onmiddellijke omgeving te bestuderen. De nieuwe ontwikkelingen mogen een latere afschaffing van deze overwegen niet hypothekeren/bemoeilijken; hiervoor dient de nodige vrije ruimte gevrijwaard te worden.

Trespassing

Het spoorwegdomein mag door de nieuwe constructies niet beter bereikbaar worden voor particulieren; een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt. Vluchtwegen van gebouwen (ingeval van brand) mogen in geen geval rechtstreeks uitgeven op het spoor.

Hydraulica

Riolering en oppervlaktewater mogen niet afwateren in spoorweggrachten. De hydraulica in zones waar dit nu wel gebeurt, zal bij nieuwe woonprojecten in dezelfde zone zo gedimensioneerd worden dat de afwatering genormaliseerd wordt (gescheiden afwateringsstelsel, afkoppeling hemelwater van de gracht naar daarvoor bestemde waterlopen).