

**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**  
15.02.2023

**uw kenmerk**  
P.020037\_DO6-52-001-02\_NIA

**bijlage(n)**  
2

**Gent**

**ons kenmerk**  
3516.2023.075.OOSTENDE

**OOSTENDE - Strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende**

Geachte,

Ingevolge uw schrijven van 15.02.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor het Strategisch MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Oostende.

Infrabel vraagt wel om binnen de VVR rekening te houden met volgende opmerkingen:

- De mobiliteitsplannen van de VVR hebben een belangrijke impact op de spoorweginfrastructuur. De categorisering van de wegen heeft een impact op de inrichtingsprincipes ervan, waardoor ook het programma van de vervanging overwegen van Infrabel geïmpacteerd wordt. Overwegen met lokale (oude lokale 3 wegen) functie stelt Infrabel in vraag met de vraag of hier nog steeds auto's moeten passeren of we deze niet kunnen afleiden naar de hoofdwegenstructuur. We denken dat door oordeelkundige keuzes te maken bij het bouwen van kunstwerken ter vervanging van overwegen het mogelijk moet zijn om autoluwe kamers te maken.
- Daarnaast vraagt Infrabel steeds rekening te houden met een 10 meter bouwvrije strook langsheen de spoorlijn (te meten vanaf de vrije rand). Wanneer er een fietssnelweg gepland is dient deze afstand vermeerderd te worden tot 15 meter.
- We zien nog vaak dat men Industriezones langs een spoor inpast en men nooit de vraag stelt of een aansluiting op het spoor niet nuttig kan zijn. We vragen om eveneens na te gaan hoe het spoor beter kan bijdragen tot een nog betere modal shift van goederenverkeer en reizigersverkeer, welke infrastructurele maatregelen zijn hiervoor noodzakelijk?
- We vragen ook het aspect overwegen duidelijk op te nemen als een actiepoint binnen de VVR.



- Infrabel vraagt om rekening te houden met het document visie op omgeving en mobiliteit, hierbij gevoegd als bijlage.

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

Hoogachtend,

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

Natacha Dedecker

**bijlage(n)**

Voorwaarden MER  
Visie op Omgeving en mobiliteit

**Administratief contactpersoon**

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

Signed By Dedecker Natacha  
Mon 13-03-2023 12:17:21 +01:00



# Visie op de omgeving en de mobiliteit in relatie tot het spoornetwerk

Synthesenota

**INFR/ABEL**

[www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)

# Wie is Infrabel

Infrabel is de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet die werd opgericht in 2005. Als drijvende kracht achter duurzame mobiliteit werken wij 24 uur per dag, zeven dagen per week, om een veilig en efficiënt spoornet te verzekeren. We beheren, onderhouden en moderniseren de infrastructuur op het Belgische spoornet en organiseren het treinverkeer.

## De rol van Infrabel bij de opmaak van het transportplan

- Verdeling van de capaciteit onder verschillende kandidaten (spoorwegondernemingen en niet-spoorwegondernemingen) rekening houdend met de eigen capaciteitsbehoeften voor onderhoud en vernieuwing en de technische randvoorwaarden van het netwerk (lijnen en stations)
- Capaciteit (rijpaden) toewijzen op een niet-discriminatoire manier aan alle kandidaten op basis van de rijpadaanvragen van deze kandidaten
- Afstemmen met de buurnetten voor de harmonisatie van internationale rijpaden
- Bij vragen voor nieuwe of gewijzigde bedieningen (aangevraagde haltes in een bepaald station), haalbaarheidsstudies maken met betrekking tot de inpasbaarheid in het transportplan

Onderstaande figuur toont de taakverdeling tussen enerzijds Infrabel, NMBS en anderzijds de andere operatoren of vervoersmiddelen.



Een spoorlijn in een gemeente of stad heeft niet alleen impact op **de mobiliteit en de ruimtelijke omgeving**, maar ook op het **milieu** en zijn **inwoners**.

# 1 Mobiliteit

## Overwegen

Het Belgische spoornet is één van de drukst bereiden netten in Europa en telt vandaag **1.700** overwegen. Infrabel heeft sinds zijn oprichting in 2005 in totaal **372 overwegen gesloten**. Overwegen vormen **zwarte punten** op ons net, omdat ze zowel een impact hebben op de **veiligheid, stiptheid, onderhoudslast en capaciteit**:



- Bijna wekelijks gebeurt er een ongeval aan overwegen en jaarlijks vallen er helaas (dodelijke) slachtoffers.
- Als de capaciteit van bepaalde spoorlijnen wordt verhoogd, zullen slagbomen aan overwegen vaker gesloten dan open zijn.
- Deze kruisingen tussen trein- en wegverkeer hebben een serieuze impact op de stiptheid van de treinen en robuustheid van de treindienst. Bovendien zorgen deze ook voor gevolgvtragingen bij ongeval/storingen.
- Nieuwe ontwikkelingen in de buurt van een overweg hebben bijgevolg ook een grote impact op deze zwarte punten.

Om al deze redenen wil Infrabel, waar het kan, overwegen sluiten en/of vervangen door een brug (fiets- en/of voetgangers-), tunnel, parallelweg of fietspad en dit steeds in samenspraak met de lokale overheden.

## Stap 1

### Opmaak streefbeeld

Infrabel stelt per gemeente een **streefbeeld** op dat **een volwaardig mobiliteitsalternatief** biedt voor het **geheel van de overwegen op het grondgebied van deze gemeente**. Dit streefbeeld is geënt op het lokale **mobiliiteitsplan** of **structuurplan** waarbij **wegcategorisering, gebruik** (tellingen<sup>1</sup>) en **overweghistoriek** (stiptheid, incidenten) worden geïntegreerd. Dit streefbeeld is een **beginpunt voor dialoog en discussie**<sup>2</sup>.

In een streefbeeld bestaat er een **grofmazig netwerk** (bruggen/tunnels) voor het gemotoriseerd verkeer en **een fijnmaziger netwerk** (fiets- en/of voetgangersbrug, fiets- en/of voetgangerstunnel) voor fietsers en voetgangers. Daarbij wordt niet elke overweg telkens door een kunstwerk vervangen. Door voor bepaalde overwegen geen alternatief te voorzien kunnen we leefbare **woonstraten** teruggeven aan de bewoners, **sluipverkeer** weren en inzetten op het **STOP**<sup>3</sup>-principe.

Tijdens het ontwerp van dit streefbeeld houden we rekening met de ontsluiting van **landbouwpercelen, aanrijroutes voor hulpdiensten**, aanwezigheid van **sociale voorzieningen** en of het gebied in **een stedelijke of landelijke context** ligt. Een belangrijk doel van het streefbeeld is om de **ruimte** die nodig is voor de realisatie van kunstwerken tijdig te kunnen **verankeren**.

## Stap 2

### Principesakkoord gemeente/stad/gewest

Indien zowel de wegbeheerder (gemeente/gewest) als Infrabel samen winst zien in dit streefbeeld wordt een **principesakkoord** opgesteld. Daarna kan overgegaan worden tot de realisatie en dus het effectieve sluiten en/of vervangen van bepaalde overwegen. Hiervoor is een **samenwerkingsovereenkomst** nodig, waarbij alle mogelijke stakeholders vooraf worden geconsulteerd via participatie- en infomomenten. De effectieve realisaties zijn afhankelijk van **procedures, onteigeningen en budgetten**.

Infrabel is ervan overtuigd dat er specifiek in havengebied ook overwegen dienen te worden geweerd. Ook in deze specifieke context gebeuren jaarlijks verschillende ongevallen (17 in 2019).

<sup>1</sup> Om een objectieve afweging te kunnen maken, beslist Infrabel in samenspraak met de wegbeheerder om in bepaalde gevallen een extern mobiliteitsbureau aan te stellen.

<sup>2</sup> Als het gaat om oplossingen met een bovenlokale impact, dan worden deze ook bovenlokaal met alle stakeholders overlegd.

<sup>3</sup> Het STOP-principe wordt gebruikt bij de inplanning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Het principe is leidraad voor o.a. het Vlaamse mobiliteitsbeleid, omdat blijkt dat meer dan de helft van de verplaatsingen op korte afstanden gebeurt, die te voet of met de fiets afgelegd kunnen worden



## Visie op fietsnelwegen

Als beheerder van de spoorinfrastructuur, de ruggengraat van het openbaar vervoer in België, beseft Infrabel dat het een **sleutelrol** te spelen heeft in de combinatie van verschillende vervoersmodi en mobiliteitsoplossingen die het aanbod van morgen mee zullen bepalen.

Infrabel staat **positief tegenover de uitbouw van fiets-snelwegen** want wij geloven in de combinatie trein en fiets als sterk en duurzaam antwoord op de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst. Het spoornet kan, als bestaande lineaire verbinding tussen de verschillende steden en gemeenten, als basis dienen voor de ontwikkeling van fietsinfrastructuur.

Infrabel wil een constructieve partner zijn voor de uitbouw van fietsinfrastructuur, ondanks dat wij hiervoor vandaag noch over een duidelijk kader noch over een specifiek budget beschikken.

Ook voor onze voorgedijverheid is die constructieve samenwerking met alle betrokkenen met het oog op multimodale mobiliteit, een evidentie. Budgetgewijs moet Infrabel voorrang geven aan spoorinvesteringen, maar dat sluit een samenwerking ten bate van de zachte weggebruiker niet uit.

Voor Infrabel betekent een goede en aangepast fietsinfrastructuur langs de sporen eerst en vooral een **veilige infrastructuur**.

Als spoorinfrastructuurbeheerder is onze **eerste prioriteit** de **veiligheid** van het treinverkeer en van de personen die zich op en rond de spoorinfrastructuur bevinden. Fietsinfrastructuur langs de sporen, brengt hoe dan ook een verhoogd veiligheidsrisico met zich mee. Het is dan ook een win-win voor zowel de doorstroming op de fietsnelweg als het treinverkeer om conflictpunten op te lossen door deze ongelijkgronds te laten kruisen.

Het is dan ook **heel belangrijk** dat we samen met alle betrokken partijen **goede afspraken** maken. Die afspraken gaan bijvoorbeeld over de **kantwissel via fietstunnel/brug, de minimale afstand van 4,5 m tot het spoor voor fiets-snelwegen** (bij toekomstige projecten), ... In dat opzicht gaan we steeds op zoek naar een win-win situatie voor alle partijen. Uiteraard waken we er steeds over dat dit in overeenstemming is met onze kerntaken en doelstellingen.

Zo vragen wij om telkens een **omheining te voorzien tussen de fiets-snelweg en het spoor omwille van het veiligheidsaspect**. We delen dan ook graag onze expertise hierover en zijn altijd bereid om hierover in dialoog te treden.



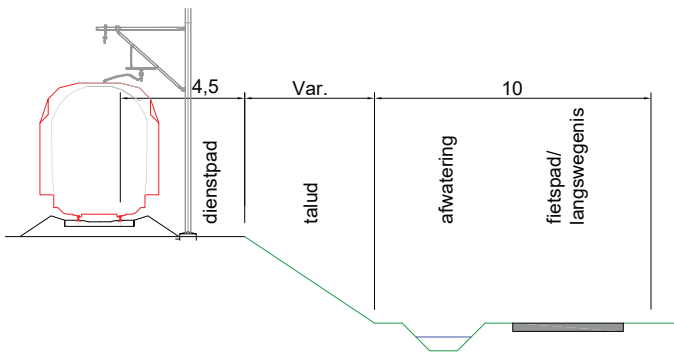
# 2 Omgeving

## Bouwvrije strook van 10 m langs het spoor

Infrabel vraagt langs het spoorlichaam **een minimale bouwvrije strook van 10m**. Eerst en vooral omwille van de **veiligheid** (bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid bij ongevallen), maar ook om te kunnen voorzien in het **onderhoud**, het **afwateringssysteem**, de aanleg van **kabels**, de aanleg van **fietssnelwegen** en het eventueel verhogen van de **capaciteit**.

De **grens** van het spoorlichaam ligt:

- bij gelijkgrondse ligging van het spoor aan de buitenste rand van het dienstpad (op 4,5m van de buitenste rail bij toekomstige projecten).
- bij spoor in ophoging of uitgraving aan de uiterste grens van het talud.



In de bouwvrije zone kunnen **wegneembare constructies** geplaatst worden zolang zij de **veiligheid** van het spoor niet in gedrang brengen.

De **lokale omstandigheden** moeten evenwel **geval per geval** bekeken worden:

- In specifieke gevallen kan de bouwvrije strook **uitgebreid worden van 10 naar 15m**: als er langs de sporen een fietspad komt of als er al een fietspad of wegenis ligt.
- In specifieke gevallen kan **een bouwvrije strook van 5m voldoende zijn**: als er al een fietspad langs de sporen ligt en er geen capaciteitsverhoging aan de orde is.

- In **stedelijk gebied** kan van de algemene regel **afgeweken** worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, vergroening of nutsleidingen.

## Type dwarsprofiel van de spoorberm

Infrabel streeft naar een type dwarsprofiel van de spoorberm dat **uniform** is.

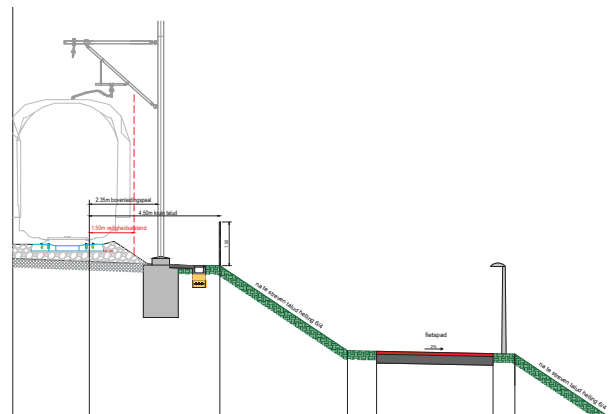
Binnen alle ruimtelijke processen en projecten zullen we de ruimte voor dit type dwarsprofiel zo veel als mogelijk verankeren en dit omwille van veiligheidsredenen.

## Hydraulica

De riolering en het oppervlaktewater mogen **niet afwateren in spoorweggrachten**. Indien dit toch het geval zou zijn, dan zal bij nieuwe woonprojecten de afwatering genormaliseerd dienen te worden.

In overstromingsgevoelige gebieden waar ook spoorlijnen liggen, werkt Infrabel samen met waterloopbeheerders voor de gezamenlijke bouw van **buffergrachten** en **bufferbekkens**.

Uitzonderlijk maken spoorweggrachten deel uit van officiële waterlopen. In dat geval dient een rekennota te worden voorgelegd aan Infrabel die aantoont dat bijkomende debieten met voldoende reserve ten opzichte van de gangbare retourperiode geen aanleiding kunnen geven tot overstroming van de grachten en de spoorbedding.



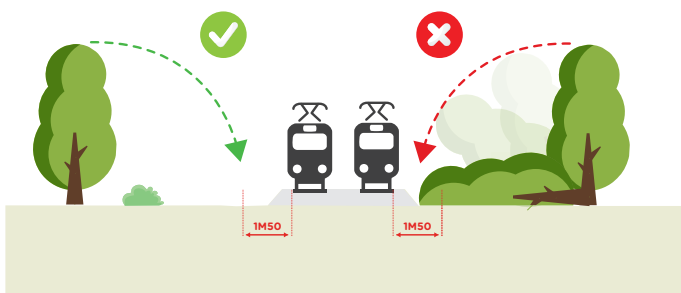


# 3 Milieu en mens

## Bermbeheer

Voor bermbeheer gaat Infrabel uit van het principe dat de aanwezige flora de operabiliteit en vooral de **veiligheid van het treinverkeer niet in het gevaar mag brengen**.

De wet bepaalt dat de **plantengroei langs de spoorweg minimaal anderhalve meter korter gehouden dient te worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf**.



De **vegetatie moet dus op tijd worden onderhouden** en de kap- en snoeiwerken moeten worden uitgevoerd voor dat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

De wet geeft Infrabel als infrastructuurbeheerder bovendien ook de bevoegdheid **om elke niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan acht meter van de spoorstaven te verbieden**, indien deze plantengroei de **veiligheid** van het treinverkeer in gevaar kan brengen.

Infrabel staat uiteraard **open voor dialoog** en zet reeds in op **ecologisch bermbeheer** op specifieke locaties (hakhoutbeheer in samenwerking met Natuurpunt, samenwerking met steden en gemeenten) dit telkens met de **veiligheid** als absolute prioriteit.

## Hernieuwbare energie

Energie speelt een grote rol voor Infrabel als infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorwegen. Als modern en verantwoordelijk overheidsbedrijf zetten wij sinds meerdere jaren in op **hernieuwbare energieprojecten**, waarvan de technische en financiële haalbaarheid gegarandeerd is, om zo bij te dragen aan de verduurzaming van de energievoorziening.



Dit betreft o.a. het plaatsen van **fotovoltaïsche zonnepanelen** op (onze) gebouwen, maar we investeren ook in projecten op grotere schaal zoals onze participatie in het **Greensky-windmolenpark** project. Infrabel blijft hierin een proactief beleid voeren door het bestuderen van potentiële projecten inzake hernieuwbare energie. Zo wensen wij **ons steentje bij te dragen in de strijd tegen de klimaatverandering**.

Daarenboven zet Infrabel ook in op projecten inzake innovatie (zoals bv. studies en pilootprojecten i.v.m. waterstoffreinen) en **energie-efficiëntie**.

## Geluids- en trillingshinder

In het kader van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake omgevingslawaai, stelt het Vlaams Gewest **geluidsbelastingskaarten en actieplannen op voor belangrijke spoorlijnen**, waar meer dan 30.000 treinpassages/jaar zijn. Het meest recente geluidsactieplan dat werd opgemaakt is het **geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen**, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 juli 2019: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-spoorwegen>.



In het **geluidsactieplan is een overzicht opgenomen van acties en maatregelen** om de geluidshinder van treinverkeer zo veel mogelijk te voorkomen en te verminderen, waaronder ook maatregelen aan de bron die worden uitgevoerd door Infrabel.

**Infrabel streeft ernaar om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken**, en maatregelen te nemen op het niveau van de spoorinfrastructuur. Zo zetten we als spoorinfrastructuurbeheerder in op geluidsmilderende maatregelen zoals het slijpen van rails, het installeren van railpads en raildempers of geluidswanden. Geluidswanden worden enkel geplaatst bij nieuwe infrastructuur, wanneer dit nodig blijkt uit de milieu-effecten studie.

De belangrijkste dempende factor is evenwel gelieerd aan het rem-en ophangstelsel van de (goederen) wagons die door Europese Regelgeving progressief verstrengd wordt. De komende jaren zullen **treinoperatoren aan deze**

**strengere Europese normen moeten voldoen**, waardoor de geluidsoverlast van het treinverkeer zal afnemen. Soms dient Infrabel **nachtwerken** uit te voeren die ook de mogelijke hinder met zich kunnen meebrengen. Dit betreft echter noodzakelijke onderhouds- of andere infrastructuurwerken, die 's nachts dienen te worden uitgevoerd om het treinverkeer overdag zo min mogelijk te verhinderen.

Wij overleggen en informeren hierover steeds de betrokken lokale overheden en hun inwoners zodat de hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk wordt beperkt.

## Veiligheid

Wij stellen dagelijks gevaarlijk gedrag vast op en in de buurt van het spoorwegdomein. Om dit te bestrijden werd het nationale **actieplan Railspect** (spoorlopers) ontwikkeld, een plan met drie componenten: **preventie, sensibilisering en repressie**.

### Preventie

Infrabel heeft **geen wettelijke verplichting tot afsluiting** van haar domein maar streeft er wel naar om zones van regelmatig trespassing (spoorlopen) maximaal af te sluiten.

### Sensibilisering

Om het publiek bewust te maken van de gevaren van spoorlopen, ontwikkelen we verschillende campagnes en tools:

- Campagnes voor het grote publiek (o.a. thema spoorlopen verwerkt in soap "Thuis").
- Virtual reality schokeffect om leerlingen wakker te schudden met onze interactieve tool "the Floor".

- Pedagogische hulpmiddelen voor kinderen en jongeren.

### Repressieve maatregelen

In samenwerking met de Spoorwegpolitie, de Lokale Politie en Securail voeren we regelmatig versterkte controles uit aan overwegen. Mensen die zich niet aan de verkeersregels houden, riskeren tot €2000 boete.

Verder is het van belang dat bij de **bouw van nieuwe constructies**, het spoorwegdomein **niet beter bereikbaar** wordt 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. Bij vaststelling van inbreuk zal Infrabel een ingebrekestelling sturen naar de eigenaar, met afschrift aan de bevoegde brandweerdienst om een alternatieve oplossing te vinden.



Jeroom Slagboom

# 4 Besluit

Het spoordomein is een **complex** gegeven en er is **interactie** met tal van actoren op vele domeinen. Via deze nota hopen wij u een eerste inzicht te hebben gegeven op onze visie en de **wettelijke bepalingen** die van kracht zijn.

Onze eerste zorg is en blijft het waarborgen van de **veiligheid** van de spoorinfrastructuur, het treinverkeer, de gebruikers, het personeel en de onderaannemers. We benadrukken ook het belang van de veiligheid op en rond het spoordomein. We willen het aantal ongevallen aan overwegen en het aantal gevallen van spoorlopers verminderen, door onder andere overwegen af te schaffen en weggebruikers te sensibiliseren.

Wij willen een **partner** zijn binnen **het grotere mobiliteitsgebeuren** en staan **steeds ter beschikking voor advies en overleg**.

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:

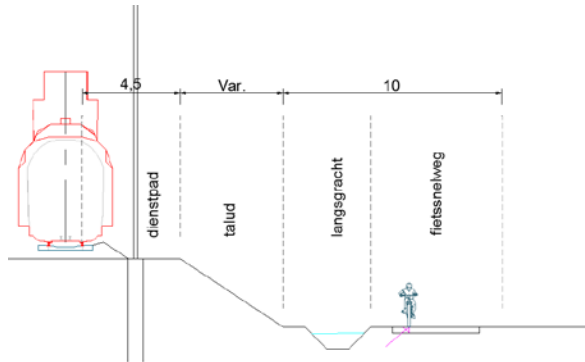
- gelijkgrondse ligging door de buitenste rand van het dienstpad ( deze ligt standaard op 4.5m vanaf de buitenste rail);
- bij ongelijkgrondse ligging wordt gemeten vanaf de uiterste grens van het (theoretische) 6/4 talud.

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).