



[Title]  
[Subject]

# Algemene Voorwaarden

bij bouwaanvragen / omgevingsvergunningen  
voor aangelanden van het Infrabeldomein

**INFRABEL**





## Inhoudsopgave

1.	Belangrijke voorafgaande opmerking .....	2
2.	Algemene bepalingen & Voorwaarden .....	2
2.1	Bouwvrije strook langsheen het spoor .....	2
2.2	Veiligheidszone – Art. 20-23 van de wet van 27.04.2018 (BS 29.05.2018) .....	4
2.3	Verboden handelingen (tenzij mits uitdrukkelijke toestemming van Infrabel).....	6
3.	Tijdelijke uitgravingen langs het spoor.....	6
4.	Licht- en zichtopeningen, uitgangen en afloop van water.....	6
5.	Mandeligheid.....	6
6.	Afsluiting.....	7
7.	Bescherming tegen zwerfstromen .....	7
8.	Ontlasting van verantwoordelijkheid .....	7
9.	Geluid en trillingen.....	7
10.	Werken langs de sporen.....	8
10.1	Werken buiten Infrabel-domein .....	8
10.2	Werken op Infrabel-domein .....	9
11.	Zichtbaarheid op een overweg.....	9
12.	Klasse I opslag van gevaarlijke producten.....	10
13.	Tijdens de werken rekening houden met .....	10
14.	Contactgegevens Bouwadviezen.....	10



## 1. Belangrijke voorafgaande opmerking

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

## 2. Algemene bepalingen & Voorwaarden

### 2.1 Bouwvrije strook langsheen het spoor

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

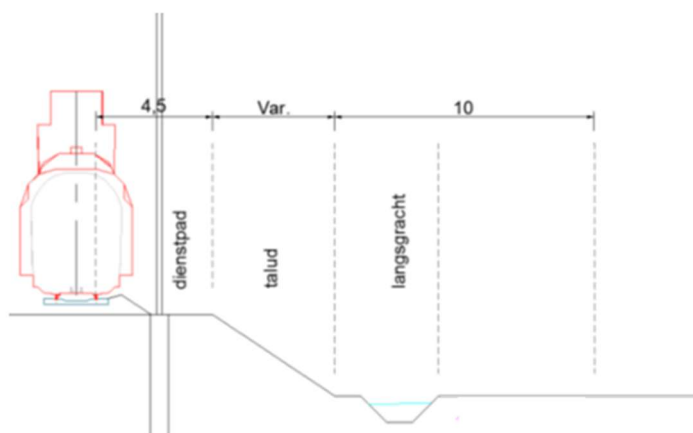
De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies. Bij de inplanting van gebouwen en wegenis dient de toegang tot het spoortalud gevrijwaard te blijven.
- 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.

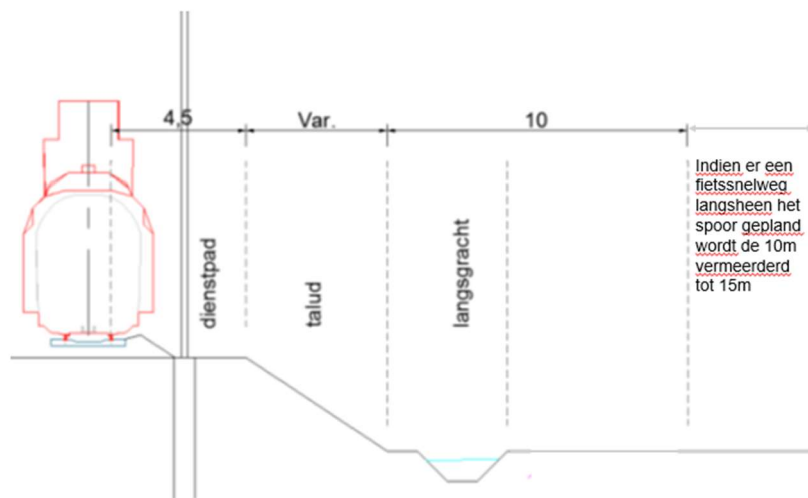


*Schematische voorstelling van de bouwvrije strook met talud*

- Bij bestemmingsplannen, verkavelingen en andere ruimtelijke procedures vraagt Infrabel om binnen de tien meterstrook langsheen het spoor geen bestemmingen te voorzien die spoorinfrastructuur onmogelijk maken. Dit kan door een bestemming spoorinfrastructuur met een overdruk voor een andere aanvullende bestemming.

Specifiek:

- In geval er 1, 2 en 3 sporen zijn,
  - de tienmeterstrook wordt vermeerderd tot 15m wanneer er een fietssnelweg voorzien wordt langsheen de spoorlijn of wanneer er al een fietspad of wegenis ligt.



*Schematische voorstelling van de bouwvrije strook met talud en geplande fietssnelweg*

- In geval er 4 of meer sporen zijn:
  - Met aanwezig fietspad: 5m is voldoende indien de uitbreidingscapaciteit van de spoorlijn op lange termijn niet aan de orde is.
  - Zonder fietspad: er wordt min. 10m afstand gevraagd. In stedelijk gebied kan hiervan afgeweken worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, groen, nutsleidingen,...

**2.1.1. Biologische waarde (MER, RUP,...)**

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.

### **2.1.2 Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn & bij MER, RUP,...)**

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.

### **2.1.3 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.

### **2.1.4 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).

**Wadi's en regenwaterputten** worden aanzien als vaste constructies en worden bijgevolg niet toegelaten in de bouwvrije zone.

## **2.2 Veiligheidszone – Art. 20-23 van de 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.

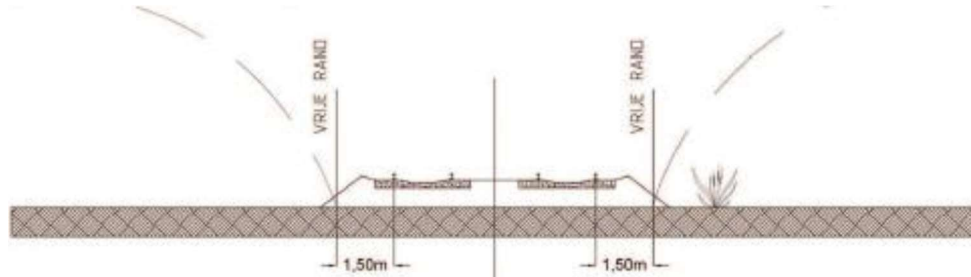
Het is verboden langs de spoorweg binnen een afstand van 25 meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf opgravingen, uitgravingen of uithollingen te verrichten, mijnen of zandputten te openen, exploiteren of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

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.

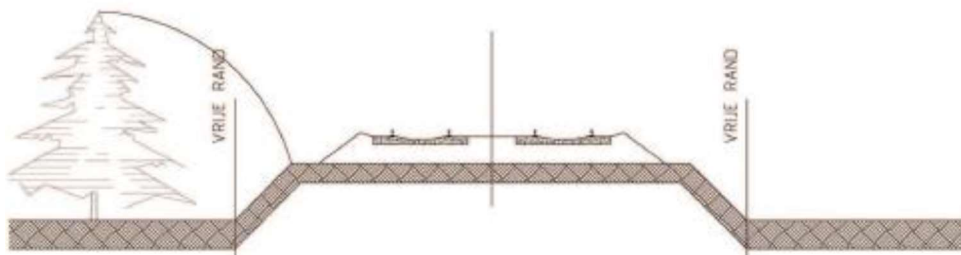
Voor stapels brandbare stoffen welke binnen die zone, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door de spoorwegexploitatie in brand mochten raken, kan geen schadeloosstelling worden gevorderd.

### **2.2.1 Plantengroei:**

- langs de spoorwegen moet plantengroei 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 achter muren bevindt 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.

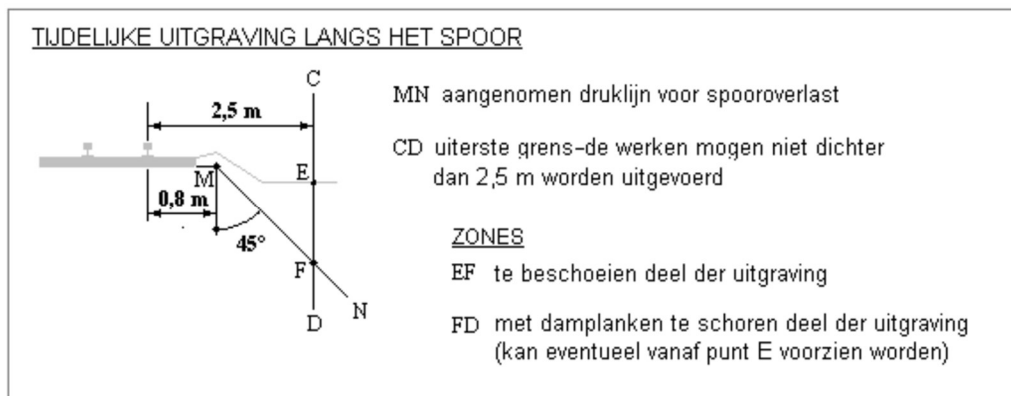
Het bijgevoegde document geeft een schematische voorstelling weer van de uiteengezette punten.

## 2.3 Verboden handelingen (tenzij mits uitdrukkelijke toestemming van Infrabel)

- 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 de 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.

## 9. Geluid en trillingen

De aanwezigheid van een 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.

Nieuwe bouwwerken of renovaties langs de spoorwegen moeten ongestoord bewoonbaar zijn, onafhankelijk van Infrabels activiteiten. Infrabel wijzigt zijn prioriteiten in de strijd tegen geluid en trillingen niet op basis van projecten van derden. Er worden geen corrigerende maatregelen genomen op een infrastructuur die in goede staat is. Ook kan de operationele werking van Infrabel niet worden gewijzigd als gevolg van de vestiging van een derde partij. Het is daarom de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever van de nieuwe bouwwerken of renovaties langs de spoorlijnen om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de rust van de toekomstige bewoners te garanderen en dus om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen.

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. Deze geluidskaarten zijn een interessant hulpmiddel, maar het zijn strategische kaarten die niet alle bronnen van spoorlawaai in aanmerking nemen.

Ons advies is echter om een akoestische studie met geluids- en trillingsmetingen te doen (minimum 24u, 3 tot 7 dagen, niet tijdens vakantieperiodes en weekends). Deze metingen zijn completer dan de raadpleegbare kaart. **De L<sub>Amax</sub><sup>1</sup> is een relevante indicator voor de isolatie van het geluid van treinen.**

Bij afwezigheid van metingen, voor woningen, moet worden aangenomen dat de L<sub>Amax,3x,night</sub> van de norm S 01-400-1:2022 hoger is dan 70 dB. Dit komt overeen met een minimum D<sub>Atr</sub><sup>2</sup> van 34 dB voor slaapkamers.

De norm DIN 4150-2 : 1999 – “Structural vibration, Part 2: human exposure to vibration in buildings” voor trillingen dient te worden nageleefd indien er hiervoor ook maatregelen nodig zijn. Het naleven van deze norm is – zoals hierboven reeds vermeld - de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever van de bouwwerken.

Infrabel vraagt ook dat verkopers in alle transparantie de mogelijke hinder die een nabijgelegen spoorweg kan veroorzaken te communiceren naar potentiële kopers.

## 10. Werken langs de sporen

**Let op:** Een stedenbouwkundige vergunning geeft **géén toelating** om werken nabij de sporen zomaar uit te voeren.

### 10.1 Werken buiten Infrabel-domein

Alle werken op minder dan 10 meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf en/of op minder dan 5 meter van het uiterste punt van het talud, moeten vooraf op veiligheidsrisico's en maatregelen geanalyseerd worden door de uitvoerder en **het akkoord van Infrabel hebben**.

Een expliciete toelating dient minimum 5 weken op voorhand te worden aangevraagd via:

Oost- en West-Vlaanderen + Komen	Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg
<a href="mailto:IAM.NW.Advies@infrabel.be">IAM.NW.Advies@infrabel.be</a>	<a href="mailto:aanvragen.gronden.no@infrabel.be">aanvragen.gronden.no@infrabel.be</a>

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

Deze aanvraag tot toelating geeft evenwel geen garantie dat de werken mogen uitgevoerd worden. De uitvoerder houdt er rekening mee dat eventuele buitendienststellingen in principe jaren op

<sup>1</sup> L<sub>Amax</sub>: het maximale geluidsniveau, gemeten gedurende een bepaalde periode.

<sup>2</sup> D<sub>Atr</sub>: geluidsisolatie van de gevel; de mate waarin een gevel de decibels van buitenaf reduceert.

voorhand moeten worden vastgelegd en dat een plotse (bijkomende) vraag tot buitendienststelling steeds onder voorbehoud is van goedkeuring en beschikbaarheid binnen de reeds gevalideerde buitendienststellingskalender.

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 via de hierboven vermelde e-mailadressen.

## 10.2 Werken op Infrabel-domein

De gronden/eigendommen van Infrabel mogen niet gebruikt worden voor de uitvoering van de werken tenzij dit anders afgesproken wordt in een toelating.

Voor het plaatsen van kabels en leidingen op gronden van Infrabel, dient er minimum 4 maanden voor de start van de werken en steeds conform de voorwaarden van de bundel 35.1 (raadpleegbaar via <https://infrabel.be/nl/leveranciers-aannemers#nutsinstallaties-derden>) een afzonderlijke precaire toelating aangevraagd te worden via:

Oost- en West-Vlaanderen + Komen	Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg
<a href="mailto:IAM.NW.KL@infrabel.be">IAM.NW.KL@infrabel.be</a>	<a href="mailto:Nutsleidingen.no@infrabel.be">Nutsleidingen.no@infrabel.be</a>

## 11. Zichtbaarheid op een overweg

De zichtbaarheid op een overweg (overweglichten) mag nooit belemmerd worden. Het parkeren van auto's, vrachtwagens, enz. kan dit zicht belemmeren. Stilstaan of parkeren op < 20 m van overweglichten is verboden (verkeerswet).

Infrabel streeft het afschaffen van zoveel mogelijk overwegen na. Hierdoor kan bouwen binnen een straal van 150m van een overweg negatief geadviseerd worden.

## 12. Klasse I opslag van gevaarlijke producten

Indien er 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.

## 13. Tijdens de werken rekening houden met

- de algemene voorwaarden bij het bouwen / omgevingsvergunningen voor aangelanden van het Infrabeldomein.
- de bemalingsvoorwaarden
- de kraanvoorwaarden
- de voorwaarden voor nutsleidingen
- Veiligheidsmaatregelen bij werken met niet-spoorgebonden voertuigen zonder voorziene indringing (WIT-1003)
- De voorwaarden voor de aanleg van fietspaden

## 14. Contactgegevens Bouwadviezen

Oost- en West-Vlaanderen + Komen	Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg
90-05 I-O.4N.11: Design & Build North Koningin Maria Hendrikaplein 2 9000 Gent <a href="mailto:IAM.NW.Adviezen@infrabel.be">IAM.NW.Adviezen@infrabel.be</a>	20-01 I-O.4N.11: Design & Build North Copernicuslaan 60 bus 7 2018 Antwerpen <a href="mailto:aanvragen.gronden.no@infrabel.be">aanvragen.gronden.no@infrabel.be</a>