

Afweegkader

Bouwen boven en onder het spoor

Inleiding, doelgroep en contact

Het afweegkader **Bouwen boven en onder het spoor** is bedoeld als leidraad voor gemeenten, ontwikkelaars en andere partijen die willen bouwen boven en onder het spoor ('omgevingspartijen'). Indien het initiatief of plan van een omgevingspartij in onderstaand afweegkader komt tot een 'ja', dan kan de omgevingspartij contact opnemen met ProRail om de benoemde randvoorwaarden verder te bespreken en te bepalen wat de rol van ProRail binnen het initiatief is (bijv. project-uitvoerder, vergunningverlener, eigenaar). De contactpersonen hiervoor zijn te vinden op: www.prorail.nl/overheden/contact.



Kaders bij bouwen boven en onder het spoor

Het verdichten rondom het spoornetwerk¹ in stedelijke gebieden is een goede ontwikkeling om de stedelijke opgaven te realiseren en beide kanten van het spoor aan elkaar te verbinden. ProRail is voorstander van verdichting, maar wil daarnaast het huidige en toekomstige spoor- en stationsgebruik faciliteren en het functioneren van het spoornetwerk beschermen;

Daartoe zijn er **twee juridische kaders**: wet- en regelgeving (publiekrecht) en eigendom (privaatrecht).

De **belangrijkste wet- en regelgeving** om het functioneren (gebruik, instandhouding, verbetering en vernieuwing) en de veiligheid van het spoornetwerk te beschermen:

- Aan weerszijden langs de hoofdspoorweginfrastructuur (baan, emplacementen, stations) ligt een juridisch-planologische contour zowel op het maaiveld, de ondergrond als de lucht, het zogenoemde **Beperkingengebied (Omgevingsbesluit artikel 3.5)**. Het beperkingengebied heeft als doel de assets, de veiligheid en het functioneren van de hoofdspoorweginfrastructuur, nu en in de toekomst, te beschermen. Ontwikkelen binnen, onder of boven dit gebied is enkel met een Omgevingsvergunning beperkingengebied hoofdspoorwegen mogelijk;



- Daarnaast vraagt **artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving** dat gemeenten bij de uitwerking van de Omgevingsvisie in omgevingsplannen om geen regels of plannen op te stellen die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren;
- Op grond van **artikel 22 Spoorwegwet** zijn aanpassingen aan de hoofdspoorweginfrastructuur, anders dan door de beheerder (ProRail), verboden en is het verboden handelingen op of nabij de hoofdspoorweg te verrichten waardoor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur kan worden gehinderd of belemmerd. Het **aanpassen van het spoor is**, vanwege het beschermen van de veiligheid en functionaliteit van het spoor, **voorbehouden aan ProRail**.

Voor ontwikkelen **boven en onder het spoor binnen het beperkingengebied** is een Omgevingsvergunning beperkingengebied hoofdspoorwegen vereist en mogelijk instemming van ProRail als (grond)eigenaar. Het beperkingengebied kent de volgende afstanden:

- Spoor gelegen op maaiveld: 11 meter gemeten vanaf hart buitenste spoor;
- Spoor gelegen in een ingraving: 6 meter gemeten vanaf de bovenzijde ingraving;
- Spoor gelegen op een ophoging: 6 meter gemeten vanaf de teen van het talud;
- Spoor gelegen in een tunnel: 30 meter gemeten vanaf de buitenste wand;
- Spoor gelegen op een brug of viaduct: 30 meter gemeten vanaf de buitenste rand;
- Goederenspoor op emplacement in haven: 3 meter gemeten vanaf hart buitenste spoor.

Vanuit eigendomsposities van ProRail van gronden in de nabijheid van het spoornetwerk, is een omgevingspartij verplicht om toestemming van ProRail te krijgen voor bouwen naast het spoor. Hieraan verbindt ProRail voorwaarden die ProRail in staat stellen haar wettelijke taken uit de Beheerconcessie uit te kunnen oefenen en de belangen van ProRail als beheerder en eigenaar van de hoofdspoorweginfrastructuur borgen. Belangrijk uitgangspunt van deze voorwaarden is dat alle werkzaamheden volledig voor rekening en risico van de omgevingspartij worden uitgevoerd, ook als daarbij de inzet van

¹ Het spoornetwerk bestaat uit de hoofdspoorweginfrastructuur. De hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet bestaat uit de spoorwegen die als hoofdspoorwegen zijn aangewezen en de daarvan deel uitmakende elementen van spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in bijlage I bij richtlijn 2012/34/EU.

ProRail noodzakelijk is². Deze voorwaarden gelden naast de voorwaarden die in de Omgevingsvergunning beperkingengebied hoofdspoorwegen worden opgenomen. Dit is aan de orde indien:

- (Grond)eigendom van ProRail tijdelijk of permanent nodig is; en/of
- ProRail-eigendommen dienen te worden gewijzigd; en/of
- Een (ander) recht van ProRail in het geding komt; en/of
- Medewerking van ProRail op een andere wijze nodig is, bijvoorbeeld ter voorkoming van verstoring van de hoofdspoorweginfrastructuur of ter voorkoming van de hindering of belemmering van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 22 Spoorwegwet.

Bij het bouwen boven en onder het spoor heeft NS Stations een bijzondere positie:

- Op basis van de Spoorwegwet is het overbouwen van het spoor, vanwege het beschermen van de veiligheid en functionaliteit van het spoor, voorbehouden aan ProRail;
- NS Stations heeft een exclusief recht tot benutting van commerciële mogelijkheden van railverkeers- en vervoersinfrastructuur die is gelegen in een station door middel van een exclusief exploitatierecht;
- Ten aanzien van over- en onderbouw van het spoor bij stations, is bepaald dat NS Vastgoed hier een preferent over- en onderbouwingsrecht heeft binnen een bepaalde afstand van het station. Dit is geen exclusief recht. Indien NS Vastgoed geen bezwaar heeft kunnen andere partijen een voorstel indienen voor over- en onderbouw.



De afstanden voor deze afspraak is als volgt:

- Voor zeer grote stations in centrum grote stad (5 stations) met een maximum serviceniveau, geldt een minimale afstand van 500 meter aan weerszijden van het verst gelegen perron per 1 januari 2005;
 - Voor grote stations in het centrum van een middelgrote stad (25 stations) met een maximum serviceniveau, geldt een minimale afstand van 300 meter;
 - Voor andere stations met een maximum serviceniveau (of grote stations met service in shop) geldt een minimale afstand van 100 meter (12 stations);
 - De stationsomgeving voor alle overige stations is beperkt tot het station met de bestaande perrons.

² Een en ander volgt uit de artikelen 38 tot en met 42 van de Beheerconcessie.

Afweegkader Bouwen boven en onder het spoor

In het afweegkader heeft ProRail voor omgevingspartijen een stappenplan opgesteld zodat aan de voorkant helder is of ProRail meewerkt aan het onderzoeken van bouwen onder of boven het spoor en welke voorwaarden in ieder geval gewaarborgd moeten zijn.

Stappen	Vraag		Argumentatie
Stap 1	Is er sprake van UITBREIDING VAN DE STATIONSPLAAT ³ (eventueel met stationshal) of realisatie van een nieuwe stationsplaat door over- of onderbouwing ten behoeve van het vergroten van de transfercapaciteit?	Ja	Dit is reguliere uitbreiding van de transfercapaciteit van het station en een ProRail project. Ten behoeve van (uitbreiding van) de transfercapaciteit is over- en onderbouwing een ruimte-effectieve maatregel. Het realiseren van commerciële functies op het eigendom van ProRail binnen stations is voorbehouden aan NS Stations.
	Nee		
Stap 2	Is er sprake van een INITIATIEF van een ANDERE INFRABEHEERDER (OV, weg, water, energie, buisleiding)?	Ja	Over- of onderbouwing kan alleen in overweging genomen worden, indien in ieder geval aan de volgende voorwaarden kan worden voldaan: - De overbouwing het huidige en toekomstige functioneren van de OV- en spoorknoop niet belemmert; - Na de overbouwing blijft de bestaande spoor of transfercapaciteit minimaal gelijk of is deze vergroot; - De overbouwing voldoet aan de wettelijke eisen van brandveiligheid en explosiebestendigheid voor de beoogde functie(s) van de overbouwing; - De overbouwing leidt niet tot aanvullende veiligheidsrisico's en/of extra risicobeheersmaatregelen in het spoorwegsysteem (technisch of procedureel) voor ProRail; - Na overbouwing en tijdens het overbouwen blijven beheer en onderhoud van het spoornetwerk ongehinderd mogelijk; - Na overbouwing en tijdens het overbouwen blijven de onderhoudslasten voor ProRail gelijk; - Een ondertekende overeenkomst tussen de omgevingspartij en ProRail om toestemming voor het tijdelijk of permanent gebruik van (grond)eigendommen, andere rechten of medewerking van ProRail te verkrijgen. Indien de overbouwing leidt tot een gesloten constructie of verlenging van bestaande constructie met als resultaat een lengte van 250 meter of meer, dan gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden: - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mogen niet leiden tot aanvullende veiligheidsrisico's voor het gebruik van de tunnelconstructie; - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mag niet leiden tot extra risicobeheersmaatregelen in het spoorwegsysteem (technisch of procedureel); - De brandwerendheid en explosiebestendigheid van de gesloten constructie voldoet aan de wettelijke eisen voor de beoogde functie(s) van de overbouwing; - Eventuele restrisico's voor het (brand)veilig gebruik van functies op de tunnel/overbouwing alsook schade aan de gesloten constructie die voortvloeien uit het spoorvervoer dienen geëvalueerd en aantoonbaar aanvaard te worden. Denk hierbij aan: ontsporing, brand, explosie, vrijkomen gevaarlijke stoffen; - De bebouwing/overbouwing dient gecontroleerd plaats te vinden zodat het profiel van vrije ruimte in de tunnel niet door zettingen/bewegingen van de tunnel wordt beïnvloed, hetgeen direct kan leiden tot direct aanrijdt gevaar in de tunnel; - De eventuele bebouwing op de tunnel/overbouwing dient te passen bij de constructieve draagkracht van de tunnel en tunnelvorming te voorkomen; - Eventuele fundering of heipalen van de bebouwing mogen geen contact maken noch binnen het beïnvloedingsgebied aangebracht worden van ankers, combiwanden of andere vaste constructiedelen van de tunnel; De kosten voor het onderzoek en capaciteit van ProRail zijn voor de initiatiefnemer.
	Nee		
Stap 3	Is er sprake van een initiatief tot bebouwing van het maaiveld boven het spoornetwerk in een BESTAANDE TUNNEL (gesloten constructie van minimaal 100 meter)?	Ja	ProRail werkt mee aan het onderzoeken of het bebouwen/overbouwing mogelijk is, indien de volgende voorwaarden geborgd zijn: - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mogen niet leiden tot aanvullende veiligheidsrisico's voor het gebruik van de spoortunnel en de tunnelconstructie; - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mag niet leiden tot extra risicobeheersmaatregelen in het spoorwegsysteem (technisch of procedureel); - De brandwerendheid en explosiebestendigheid van de gesloten constructie voldoet aan de wettelijke eisen voor de beoogde functie(s) van de overbouwing; - Eventuele restrisico's voor het (brand)veilig gebruik van functies op de tunnel/overbouwing alsook schade aan de gesloten constructie die voortvloeien uit het spoorvervoer dienen geëvalueerd en aantoonbaar aanvaard te worden. Denk hierbij aan: ontsporing, brand, explosie, vrijkomen gevaarlijke stoffen; - De bebouwing/overbouwing dient gecontroleerd plaats te vinden zodat het profiel van vrije ruimte in de tunnel niet door zettingen/bewegingen van de tunnel wordt beïnvloed, hetgeen direct kan leiden tot direct aanrijdt gevaar in de tunnel; - De eventuele bebouwing op de tunnel/overbouwing dient te passen bij de constructieve draagkracht van de tunnel en tunnelvorming te voorkomen; - Eventuele fundering of heipalen van de bebouwing mogen geen contact maken noch binnen het beïnvloedingsgebied aangebracht worden van ankers, combiwanden of andere vaste constructiedelen van de tunnel; - Bij de bebouwing/overbouwing en het gebruik blijven beheer en onderhoud van de spoortunnel ongehinderd mogelijk; - Het bebouwen/overbouwen mitigeert de omgevingseffecten van het spoornetwerk, zodat deze nu en in de toekomst niet kunnen leiden tot een exploitatie beperking van het spoor; - De bebouwing/overbouwing leidt niet tot extra onderhoudslasten voor ProRail; - Een ondertekende overeenkomst tussen de omgevingspartij en ProRail om toestemming voor het tijdelijk of permanent gebruik van (grond)eigendommen, andere rechten of medewerking van ProRail te verkrijgen. De kosten voor het onderzoek, risico-analyses en capaciteit van ProRail zijn voor de initiatiefnemer.
	Nee		
Stap 4	Is er sprake van OVER- OF ONDERBOUWING TUSSEN DE STATIONSPLAAT en tot maximaal 500 meter (afhankelijk van stationsgrootte) aan weerszijden van het verst gelegen perron?	Ja	ProRail werkt mee aan het onderzoeken of het overbouwen mogelijk is, indien de over- en onderbouwing de functie van het verkeer- en vervoersysteem (primair het spoor) versterkt, dit past binnen de wettelijke kaders (zoals externe veiligheid) en de volgende voorwaarden geborgd zijn: - De overbouwing belemmert het toekomstige functioneren van de OV'en spoorknoop niet; - De overbouwing leidt niet tot aanvullende veiligheidsrisico's en/of extra risicobeheersmaatregelen in het spoorwegsysteem (technisch of procedureel) voor ProRail; - De overbouwing blijft het eigendom van het gebouwde in publiek eigendom, waarbij de overbouwingsconstructie onderdeel wordt van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI); - Bij het overbouwen en na overbouwing blijft de bestaande spoor en/of transfercapaciteit minimaal gelijk of is deze vergroot; - De overbouwing mitigeert de omgevingseffecten van het spoornetwerk; - De overbouwing voldoet aan de wettelijke eisen van brandveiligheid en explosiebestendigheid voor de beoogde functie(s) van de overbouwing; - Na overbouwing en tijdens het overbouwen blijven beheer en onderhoud van het spoornetwerk ongehinderd mogelijk; - Na overbouwing en tijdens het overbouwen blijven de onderhoudslasten voor ProRail gelijk; - Een ondertekende overeenkomst tussen de omgevingspartij en ProRail om toestemming voor het tijdelijk of permanent gebruik van (grond)eigendommen, andere rechten of medewerking van ProRail te verkrijgen. Indien de overbouwing leidt tot een gesloten constructie of verlenging van bestaande constructie met als resultaat een lengte van 250 meter of meer, dan gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden: - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mogen niet leiden tot aanvullende veiligheidsrisico's voor het gebruik van de tunnelconstructie; - Het bebouwen en het beoogde gebruik van de bebouwing/overbouwing mag niet leiden tot extra risicobeheersmaatregelen in het spoorwegsysteem (technisch of procedureel); - De brandwerendheid en explosiebestendigheid van de gesloten constructie voldoet aan de wettelijke eisen voor de beoogde functie(s) van de overbouwing; - Eventuele restrisico's voor het (brand)veilig gebruik van functies op de tunnel/overbouwing alsook schade aan de gesloten constructie die voortvloeien uit het spoorvervoer dienen geëvalueerd en aantoonbaar aanvaard te worden. Denk hierbij aan: ontsporing, brand, explosie, vrijkomen gevaarlijke stoffen; - De bebouwing/overbouwing dient gecontroleerd plaats te vinden zodat het profiel van vrije ruimte in de tunnel niet door zettingen/bewegingen van de tunnel wordt beïnvloed, hetgeen direct kan leiden tot direct aanrijdt gevaar in de tunnel; - De eventuele bebouwing op de tunnel/overbouwing dient te passen bij de constructieve draagkracht van de tunnel en tunnelvorming te voorkomen; - Eventuele fundering of heipalen van de bebouwing mogen geen contact maken noch binnen het beïnvloedingsgebied aangebracht worden van ankers, combiwanden of andere vaste constructiedelen van de tunnel. Beoordeeld zal worden of de kosten voor het onderzoek en capaciteit van ProRail 50-50 gedeeld kunnen worden tussen Omgevingspartij en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gelet op de eventuele meerwaarde voor het verkeer- en vervoersysteem.
	Nee		
	Overige initiatieven	Ja	ProRail werkt NIET MEE met het onderzoeken of het overbouwen mogelijk is omdat: - In de toekomst kan het nodig zijn om sporen of capaciteit uit te breiden, te vernieuwen of aan te passen. Over- en onderbouwingen beperken de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van het spoor; - Bouwen boven het spoor leidt tot meerdere eigenaren met inspraak: Het realiseren van functies boven het spoor (vooral kantoren en woningen) leidt tot meerdere eigenaren met inspraak bij het aanpassen van het spoornetwerk; - Het overbouwen van spoor(emplacementen) vermindert de bestaande spoor en/of transfercapaciteit, omdat er sporen en/of perrons verwijderd of verplaatst moeten worden voor de kolommen en funderingen van de over- en onderbouwing; - Het bouwen boven het spoor bemoedigt het beheer en onderhoud van het spoor omdat over- en onderbouwing de toegang voor personeel en/of groot materieel blokkeert; - Het bouwen boven het (goederen)spoor heeft externe veiligheidsrisico's die strijdig zijn met een veilige leefomgeving; - Bouwen boven het spoornetwerk vergroot de risico's bij calamiteiten, zoals brand, ontsporingen of storingen en belemmert vluchtroutes. En hulpdiensten kunnen niet meer of minder goed bij het spoor door bebouwing boven het spoornetwerk.