

# VERSLAG

<b>Project/onderwerp</b>	GRUP GEN-spoor en fietssnelweg (Lijn 124) – planteam
<b>Ons kenmerk</b>	4239743017.docx/dm
<b>Datum</b>	20 december 2018
<b>Plaats</b>	VAC Leuven
<b>Bijlagen</b>	-
<b>Vrijgave CM/PL</b>	Marten Dugernier

Aanwezig	Namens	Mailadres	Telefoonnummer
Tom Vanhoutte	Tuc Rail		
Remy Deloge	Tuc Rail		
Sofie Hermans			
Eva Vercamst	Dept. Omgeving		
Ann Theunissen	Dienst MER		
Dieter Loddewyckx	Antea Group		
Marten Dugernier	Antea Group		+32 (0)3 221 57 04
Nonie Van Elst	Antea Group		
Chris Busschots	Accoustical engineering		

Verontschuldigd	Namens	Mailadres	Telefoonnummer
Kris Lambrechts	Provincie		

Nr.	Verslag	Actie door
-----	---------	------------

## 1. Bespreking

Doel van het overleg is de bespreking van de vervolgstappen voor het GRUP/MER GEN L124, in afstemming met de fietssnelweg.

Bedoeling is om in de mate van het mogelijke reeds delen van de effectbeoordeling op te nemen in de startnota, op basis van de oude project-MER. Andere onderdelen zullen volledig opnieuw moeten worden uitgewerkt.

### Fietssnelweg

- Voorkeur provincie is een voorkeursalternatief op te nemen in de startnota, zodat dit in de inspraak kan voorgelegd worden. Hierdoor moet proces FSW zo snel mogelijk vooruit. Betekent wel dat projectnota parallel zal lopen met inspraak RUP/MER
- Er zijn mogelijks enkele onteigeningen nodig voor FSW (enkele woningen + 1 bedrijf). Communicatie en relatie met infomoment RUP/MER is goed af te stemmen met de gemeenten (GBC). Eigenaars die mogelijks worden onteigend, dienen voor het infomoment te worden geïnformeerd
- Knelpunten grondverwerving worden per alternatief in beeld gebracht in de startnota FSW
- TUC rail dient nog 2 woningen in Linkebeek te onteigenen ifv te bouwen viaduct L124. Hier zal het moeilijk zijn om nog te verbreden ifv FSW, zal hier via bestaande straten moeten verlopen
- Ifv geluidsmodellering: de woningen die onteigend zijn (zowel vanuit spoor als FSW), moeten niet meer in rekening worden gebracht. Degene die nog niet verworven zijn, moeten wel nog worden meegenomen. **Infrabel** zal overzicht bezorgen van de verworven woningen (deze zijn alle reeds afgebroken)

---

Door dept omgeving is volgende opdracht gevraagd aan **antea group**

- Begeleiding proces door mer-coordinator
- Actualiteitswaarde bestaande project-mer screenen + aangeven welke delen moeten worden geactualiseerd
- Plandoelstelling en alternatieven onderbouwen vanuit geactualiseerde project-mer
  - o Onderbouwen noodzakelijke breedte fietssnelweg (6m / 4+2)
  - o GEN: waarom 4 sporen en geen 3? Dit kwam tijdens voorgaande RvS reeds aan bod. TUCrail zal dit bekijken. Probleem is niet de onderbouwing van de groei van het reizigersverkeer, maar wel de afname van het goederenverkeer sinds de crisis (is niet meer terug aangetrokken). Wel belang van scheiding stoptreinen en IC treinen
- Verwerking inspraak in scopingsnota. Voor antea: focus op milieulijk, wel wijzigingen aan methodologie maar nog niet het vervolgonderzoek zelf
- Nog onduidelijk: zal er trechtering van alternatieven nodig zijn in de scopingsnota zelf? Dit zal pas duidelijk zijn na ontvangst van de inspraakreacties
- Procesnota bijschaven (infomomenten, timing)

Bespreking disciplines MER

- Geluid
  - o Nieuwe geluidsmetingen nodig (oude daten al van 2003)
  - o Geluidsmodellering > verder oppikken in scopingsnota, moet ook volledig opnieuw gebeuren. Startnota beperkt zich tot wat er al is.
  - o Er is geen regelgeving, wel een kader. **Dienst mer** zal dit bekijken. Er wordt nog steeds gewerkt met standaard rekenmethode uit Nederland, maar er wordt wel gerekend met nieuwe treinsteltypes. Verwachting is dat er een verbetering zal zijn. Een aantal woningen zijn sindsdien verdwenen, dus mogelijks moeten de geluidsschermen die destijds voorzien waren, schuiven. Overal waar een overschrijding is, worden schermen geplaatst.
  - o Geen nieuwe trillingsmetingen nodig (want geen verslechtering sindsdien). Wel kijken welke woningen weg zijn ten opzichte van oude toestand. Afstand belangrijk !
  - o Relatie schermen <> fietssnelweg ? als er scherm nodig is, zal dit steeds tussen de fietssnelweg en het spoor geplaatst worden (neemt dan de functie van de afsluiting over, die zowieso steeds voorzien moet worden). Indien fietssnelweg onder het talud wordt voorzien, zal het talud verder van het spoor komen te liggen en is er meer kans op verspreiding geluid
  - o Vooraleer geluidsmodellering kan plaatsvinden, is volledige duidelijkheid nodig over de ligging van het fietspad. Startnota FSW gaat vooral in op tracékeuze (1<sup>e</sup> overleg 23/01); inrichtingsvarianten en 3D-aspect wordt pas uitgeklaard in de projectnota. Scherm is functioneler wanneer dit zo dicht mogelijk bij spoor wordt voorzien (tov situatie wanneer dit bovenop talud wordt voorzien).
  - o In scopingsnota moet aangegeven waar er gemeten zal worden en hoe er gemodelleerd zal worden,
  - o In functie van natuur werden in project-mer geen geluidsschermen voorzien

- 
- In vorige project-mer is er een post-evaluatie gebeurd van 18 woningen. Deze bestaan nog allemaal. Het is aangewezen in enkele van deze woningen opnieuw metingen te doen; vervolgens kan in de modellering bekeken worden of deze nog steeds kritisch zijn
  - Een aantal disciplines (bvb bodem, grondwater) kunnen nu reeds worden geactualiseerd
  - Oppervlaktewater is onduidelijker: in project-mer werd nog verder onderzoek gevraagd rond een aantal natte zones waar berging moest voorzien worden. Niet duidelijk of dit inmiddels nog onderzocht is of nog relevant is. Ook niet duidelijk of de voorziene bergingsvolumes nog voldoende zijn gelet op de nieuwe inzichten inzake infiltratie en buffering
    - Ifv stormbekken Hullebeek (Linkebeek) werden meer gedetailleerde studies uitgevoerd (stormbekken is nog niet uitgevoerd). **Infrabel** zal studie overmaken
  - F&F: Er was in de bouwaanvraag ook een ecoduct voorzien. Deze zal breder en langer moeten worden om tevens de FSW te kruisen. Ifv welke soorten werd deze ecoduct voorzien? Dit zal in 2<sup>e</sup> fase in overleg met ANB moeten bekeken worden
  - Mens-gezondheid: ruimtelijke aspecten kunnen al in 1<sup>e</sup> fase. Hinderaspecten: mogelijks impact omwille van de FSW die erbij is gekomen. Zal grotendeels pas in 2<sup>e</sup> fase komen, aangezien er dan pas duidelijkheid zal zijn over de grondverwervingen
  - Landschap: te actualiseren. Landschappelijke inpassingsmaatregelen moeten worden bekeken irt de FSW. Indien significant negatieve effecten / milderende maatregelen: kan impact hebben op contour RUP
    - Boscompensatie? Wordt in grote lijnen in kaart gebracht in het MER, maar moet eigenlijk pas op projectniveau opgelost worden
    - Na te gaan of dit proactief in het GRUP kan worden meegenomen
  - Nieuwe disciplines: lucht, mobiliteit
  - Mobiliteit was slechts zeer summier bekeken in project-mer. Mobiliteitsplannen zijn gewijzigd. Fietsverkeer is fors toegenomen. Opkomst elektrische fiets is relevant irt terrein. Kritische massa Vlaamse rand voor meer fietsgebruik inmiddels bereikt door verdichting? In principe wordt verkeersveiligheid niet meegenomen op plan-mer niveau. Binnen de fietssnelweg zal dit wel worden bekeken
  - aan te leveren info door **infrabel**:
    - in welke mate zullen de stopplaatsen extra verkeer aantrekken? Parking Rode zal worden verdubbeld in capaciteit. Verder is het de bedoeling om ook extra fietsers aan te trekken naar de stopplaatsen. Er is nood aan een motivering hoe het extra volk dat zal aangetrokken worden door de spoorverbreding zal aangetrokken worden via fiets / OV / auto. Hieruit volgt dan begroting capaciteit parking en fietsenstallingen. Dit moet vanuit de toekomstige vraag bekeken worden.
    - prognoses toekomstige reizigersaantallen? Bestaan er tellingen of cijfers van vergelijkbare stopplaatsen langs fietssnelwegen?
    - Overwegen? Alle kruisingen zijn ongelijkgronds (dus geen impact op dit vlak)
  - Klimaat (nieuwe discipline): op hoofdlijnen
-

- 
- Bestaan er inschattingen van emissie-besparingen van trein +fietsnelweg tov autoverkeer? Na te kijken door **infrabel**
  - Check onderzoek kobe boussauw: energiebehoefte van verplaatsingen

#### Ontwerp stations en stopplaatsen

- Mee opnemen in RUP. Rode is wel complex (ontwerp NMBS lopende), forse uitbreiding parking (gebouw met 2 etages, 500 parkeerplaatsen > aan de westzijde). Zal in januari voorgesteld worden aan de gemeente. De fietsnelweg zal hier nog in geïntegreerd moeten worden (combi met dienstweg). Zware kostprijs om de FSW op hoogte te houden
- Oorspronkelijke plannen tuc rail
  - linkebeek
    - 3 perrons gereduceerd naar 2 ifv ruimtebesparing
    - Omvang overdekte sleuf wordt beperkt en gecombineerd met rotonde
    - 2 stormbekkens voorzien
  - Holleken
    - 3 perrons behouden + hellingen voorzien
    - Stormbekken
    - Parkeerplaatsen
- GRUP: er is een typebestemming voor stop- en halteplaatsen (paars/blauwe arcering)

## 2. Afspraken

Door antea group werd een voorstel van geïntegreerde timing uitgewerkt.

- Er zal in januari een informeel infomoment worden georganiseerd. Onteigeningen zullen een belangrijk punt zijn. Aankoopcommissaris uitnodigen? Tuc rail organiseert en maakt panelen. Antea hoeft niet aanwezig te zijn. Enkel grote lijnen zullen worden gecommuniceerd, zowel ivm spoor als ivm FSW. Promofilmpje van de provincie. Flyer wordt gemaakt.
- Er moet een planteam (half maart) worden georganiseerd voorafgaand aan de publieke consultatie. Dit is ambtelijke (formeel advies vanuit CBS kan worden ingediend ikv de publieke consultatie)
- Kan er 3<sup>e</sup> week maart een combi iGBC+planteam worden georganiseerd?
- Doel = 5 april agendering vlaamse regering (eind maart klaar)
- Zal geen optie zijn om te wachten op RMC FSW (zal eerder mei dan april zijn)
- Streefdoel afronding planproces = september 2020 (mogelijks nog lichte winst mogelijk in timing behandelen bezwaarschriften)
- Nadien nog project-mer nodig?
  - Mogelijks kan er ontheffing worden gevraagd op basis van het plan-mer (zal er van afhangen of het plan-mer dan alle nodige gegevens omvat). Indien dit niet zo is, kan er in de nieuwe procedure gewerkt worden met een 'aanmelding', waarbij op maat gewerkt wordt.
  - Stel dat er uit het openbaar onderzoek van het RUP nog nauwelijks bezwaren zijn, kan er een aanmelding gebeuren met de plan-mer en extra specifieke zaken die nodig zijn voor de vergunningsaanvraag bvb aanlegfase, werfzones, types geluidsschermen... (Scopingsadvies vragen

is optioneel / niet verplicht). Dit zou parallel kunnen verlopen met ontwerpfase RUP/MER, in overleg met dienst MER (lid planteam).

Antea Group bezorgt aan Eva Vercaamst een tijdsraming voor de tussentijdse ondersteuning van het GRUP/MER traject.

---