

SVC: Rondom Simonis - PARCK XL28 - opmerkingen MER en programma

15 november 2021 | 11:14 | 54 KB

Van:

info@parckxl28.be

Aan:

aroundsimonis@perspective.brussels

Cc:

@perspective.brussels,

@51n4e.com,

l@mobilit.fgov.be,

bruxelles@csdingenieurs.be, info@cityspark.be, mail@51n4e.com

Beste

Aangezien het via Google Forms lastig is om deze informatie over te brengen zonder illustraties doen we het via mail. Gelieve deze wel op te nemen in de officiële opmerkingen bij het openbaar onderzoek. Graag uw bevestiging van ontvangst en opname in het dossier.

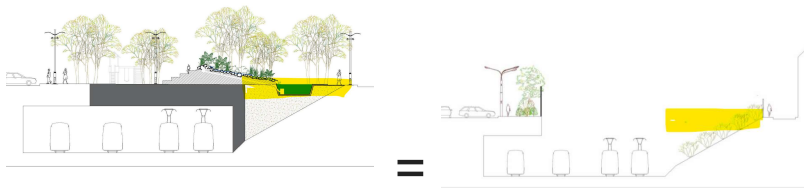
Bij Parck XL28 zijn we verheugd te zijn opgenomen in het programma van het SVC.

We constateren echter in het MER enkele fundamentele onjuistheden die ook in het programma worden overgenomen.

Infiltratie:

Zo zou de infiltratiecapaciteit achteruitgaan. Er wordt aangenomen dat een spoorweg (waarschijnlijk vanwege de topplaag in ballast) een goede infiltratiecapaciteit heeft. Wat echter vergeten wordt is dat onder de ballast een bedding zit, in stedelijke omgeving wordt bovendien over het algemeen een koolwaterstof bedding toegepast (lees: een straat onder de ballast).

Waar wel infiltratie plaatsvindt is in de spoorwegberm. In ons ontwerp blijft de oppervlakte groene ruimte en infiltrerende ondergrond echter gelijk (in projectie).



Het water komt terecht in deze nieuwe berm waar deze rustig kan indringen eventueel met wadi's of indien nodig ondergrondse infiltratietechnieken. Momenteel komt het water van de onderlaag hoogstwaarschijnlijk terecht in een hydraulisch sleuf die het water afvoert naar de riolen. De infiltratie kan met het juiste ontwerp dus juist verbeterd worden.

Dit in acht nemend lijkt het ons dan ook logisch dat het negatieve punt **infiltratie** een **positief punt** wordt.

Verder vinden wij de aanbeveling om eerder de Leiepromenade (A.1.3) uit te voeren tegenstrijdig omdat deze sowieso deels in de berm terecht zou komen en zo de infiltratiecapaciteit van het gebied dus omlaag zou halen.

Mobiliteit: Het MER stelt dat parkeren en leveringen in het gedrang komen. In ons voorstel blijven de Serkeynstraat, de Leiestraat en de Wapenstilstandstraat toegankelijk. Wij vragen niet om het afschaffen van parkeerplaatsen. Hier willen we samen met de buurt kijken wat de beste oplossingen zijn.

Biodiversiteit: Het MER is hier tegenstrijdig: onder de analysecriteria wordt **biodiversiteit (fauna en flora)** twee keer terecht positief beoordeeld. Echter in de eindconclusie stelt men dan toch dat het spoorwegtalud een niet te verwaarlozen waarde heeft. Is er een soorten-inventaris opgemaakt? Op sommige plaatsen staan inderdaad bomen, nadeel naast de spoorweg is wel dat Infrabel deze om de 2 à 3 jaar komt omzagen wegens het gevaar bij omvallen. Dit betekent om de zoveel tijd een volledige verstering van deze biotoop. Verder zijn er stukken waar enkel Japanse Duizendknoop groeit. Dit is een invasieve exoot met een zeer kleine ecologische waarde.

Spoorwegtalud gezien vanaf Leiestraat, Japanse Duizendknoop in de winter:



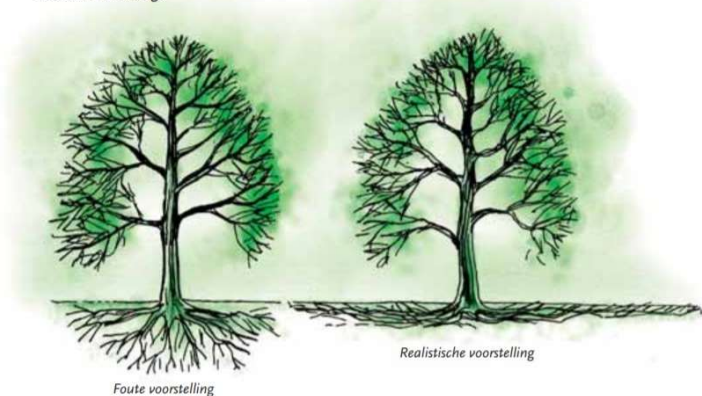
In ons voorstel kunnen bomen wel hun volwassen omvang en leeftijd bereiken en is er geen driejaarlijkse kaalslag meer. Er kan ook voorzien worden in een afgesloten deel equivalent met het huidige afgesloten stuk groen.

In tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt groeien bomen bijzonder goed bovenop overkappingen en hebben ze geen meters volle grond nodig.

Uitreksel technisch vademecum bomen:

F.1.4 Wortels

Gewoonlijk denkt men dat de wortels in de grond een soort spiegelbeeld vormen van de kruin bovengronds. In realiteit ziet een boom er meer uit als een wijnglas met de wortels die een brede, maar ondiepe basis vormen. De meeste bomen wortelen niet diep omdat het fysisch moeilijk is of omdat het gewoon niet nodig is. De twee hoofdfuncties van wortels zijn de opname van water en mineralen en het recht houden van de boom. Regen en verterend organisch materiaal op de bodem zorgen ervoor dat water en mineralen vooral te vinden zijn in de bovenste bodemlagen. De relatief 'platte' wortelplaat blijkt goed in staat te zijn om een boom recht te houden, dus gaat de boom het niet dieper zoeken dan nodig.



Wij zouden deze **positieve elementen** graag ook terugvinden in het MER.

Raming:

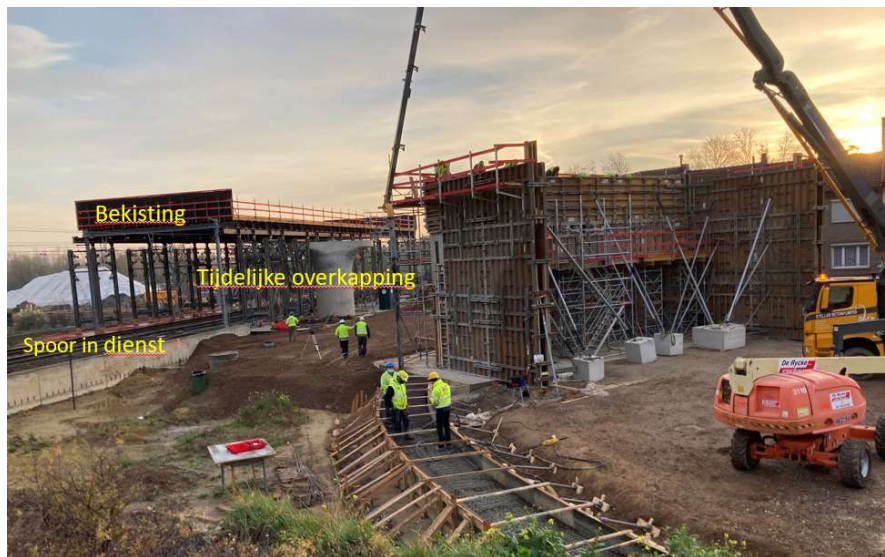
We zouden ook graag inzicht krijgen in de raming die jullie maken. Hoe komen jullie aan deze bedragen? Wij hebben de kostprijs van een andere overkapping bekeken en komen toch een stuk lager uit.

Technische haalbaarheid:

Ten laatste willen we graag ook de technische haalbaarheid binnen de tijdspanne van de SVC benadrukken.

Een continue buitendienststelling (Totale LijnOnderbreking : TLO in het jargon) op de L28 is zeker mogelijk binnen de duur van de SVC. In mei dit jaar is er nog een grote geweest van 14 dagen (12/05 tem 25/05). Tijdens zulke continue buitendienststellingen kunnen tijdelijke overkappingen snel opgebouwd worden waarna men bekistingswerken, wapeningswerken en beton storten kan uitvoeren met spoor in dienst. Dit is een praktijk die courant wordt toegepast voor het bouwen van nieuwe bruggen over bestaande spoorlijnen.

Spartacus-project Hasselt - Maastricht:



Dus samengevat:

Infiltratie: negatief punt wordt positief punt

Mobiliteit: negatieve punten leveringen en parkeren worden 0 (niet van toepassing)

Biodiversiteit: negatief punt in conclusie MER veranderen in positief punt zoals onder de analysecriteria. Ook in programma 'verlies biodiversiteit' aanpassen naar 'betere ecologische omstandigheden'.

Raming: Inzicht verschaffen in gebruikte berekeningen.

Technische haalbaarheid: geen negatief punt

Alvast bedankt voor jullie correctieve acties en antwoorden.

Vriendelijke groeten

Het PARCK XL28 Team

Arno Vervaet, Lien Mostmans, Koen Depaepe