

Milieu-effecten rapport Leuven Vaartkom



In juli 2007 werd de Vaartkom geselecteerd als stadsvernieuwingsproject zodat er Vlaams geld vrijkomt voor de heraanleg van het gebied. Hierdoor worden de plannen voor de heraanleg van het openbaar domein meteen concreter. Het gebied staat m.a.w. klaar voor een echte metamorfose. Het gebied tussen de 2 waters, de omgeving van de Sluisstraat en de noordelijke oever van de Vaartkom zullen volledig heringericht worden.

Zoals gebruikelijk bij projecten die een zware weerslag hebben op de omgeving (mens, milieu, dier,..) dient er een milieu-effecten rapport (MER in het jargon) te worden opgesteld. Dat rapport vormt een eerste administratieve stap in de realisatie van een project. Dit rapport lag tot eind februari ter inzage. Dit gaf de mogelijkheid aan de omwonenden om opmerking en verbeteringen te formuleren.

Zoals vaak bij dergelijke 'openbare' onderzoeken zijn de omwonenden vaak te laat op de hoogte van hun recht op inspraak. Maar geen nood, 3012WD milieu heeft in naam van een aantal inwoners van Wilsele dorp een brief met opmerkingen opgesteld en tijdig naar het stadsbestuur opgestuurd. Zie verder.



19 februari 2008

Aan het college van burgemeester en Schepenen
Van en te
3000 LEUVEN

Aan dienst Milieueffectrapportage
Kamer 3P64
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

Betreft: openbaar onderzoek tot 20 februari 2008 Plan-MER RUP Leuven Vaartkom.

Geacht college van Leuven,
Geachte Dienst MER,

Hierbij wensen wij onze opmerkingen en suggesties met betrekking tot de aanpak van deze MER-studie te formuleren. Deze opmerkingen zijn vooral te situeren in het hoofdstuk 6.4.9: *Methodologie milieudiscipline mens: ruimtelijke aspecten, hinder en mobiliteit*. (p 85 en verder).

1. De studie dient een grondige evaluatie te maken van de toekomstige extra verkeersstromen die te verwachten zijn binnen het onderzoeksgebied tov de situatie nu. Een extra parkingcapaciteit van 3000 wagens (eigen schatting van de optelsom van de vermoede extra parkings die gerealiseerd zullen worden in alle nieuwe projecten in een straal van enkele honderden meters) resulteert in een dagelijkse verplaatsing van x wagens (eigen schatting = 10.000 verplaatsingen per dag, gelet op de grootwinkels en de tabel op pagina 86). Deze extra verplaatsingen zullen weliswaar hoofdzakelijk via het Maria Artoisplein moeten gebeuren, doch zullen zich ook via de Mechelsesteenweg en de Kolonel Begaultlaan ontwikkelen. Vooral als de verkeerscongestie op de ring zich voortzet.
2. Er wordt in de tekst weinig aandacht besteed aan de trage weggebruiker en de fietsers. Er dient dan ook onderzocht hoe het te verwachten sluijverkeer door het dorp kan worden beperkt en beheerst en de verkeerstromen van fietsers en voetgangers prioritair kunnen ondersteund worden en zo veilig mogelijk kunnen blijven verlopen.
3. In combinatie met de recente heraanleg van de Mechelsesteenweg en de toekomstige heraanleg van de oprit van de autosnelweg is er een risico dat er een grote verkeerstream via deze steenweg zal gaan verlopen. Het samengaan van fietsverkeer

en toenemend autoverkeer op de Cesarsberg (en aan het kruispunt Cesarsberg / Mechelsestraat) dient verder onderzocht op verbeteringspotentieel (bv invoeren éénrichtingsverkeer?, herinrichting kruispunt Cesarsberg / Mechelsestraat?, inrichten Cesarsberg en Mechelsesteenweg om snelheid auto's te verlagen?,...). Ook de veiligheid van de fietsers op de Kolonel Begaultlaan dient onderzocht. Er is hier een heel goed fietspad aan kanaalzijde. De oversteekbaarheid van deze laan (aan Lefeverlaan, pastoor Legrandstraat, Processiestraat en Brandenweg) wordt echter steeds moeilijker bij spitsuur, gelet op de drukte en omdat de snelheid van de auto's op deze voorrangsweg hier in de praktijk ruim boven de 50 km/uur ligt. Bij verhoging van het autoverkeer zal dit nog meer problemen scheppen.

4. Er dient onderzocht om de fietstrajecten niet als allerlaatste uit te werken. Een fietser van Wilsele dorp naar Wilsele Putkapel wordt nu verplicht om 5 keer het drukke autoverkeer te kruisen (2x Kolonel Begaultlaan, 1x Schuiteniersbrug, 1x verbindingsweg aan laad en loskade) en één keer aan de start van de Aarschotsesteenweg. Door deze manier van aanpak moedigt men niet het fietsgebruik aan. Een gelijkaardige situatie kan zich aan de Vaartkom ook voordoen als men pas als laatste de fietsstromen uittekent.
5. Wanneer de huidige fietsbrug over het kanaal (de ex-spoorbrug) nu in gebruik wordt genomen voor autoverkeer (zelfs al is het maar in 1 richting), dan zal hier geen fietsverkeer meer veilig kunnen verlopen (want te smal). Een veilig alternatief dient dan onderzocht. De bruikbaarheid van deze brug voor autoverkeer dient onderzocht (bv moeilijke draaicirkel voor auto's en vrachtwagens komende van Aarschot tgv nauwe plaatsing ophaalkolommen). Als alternatief stellen we voor om de huidige brug enkel te behouden voor fietsers en de nieuwe brug (aan de stadszijde) voor autoverkeer in 2 richtingen te voorzien. Hierdoor zijn de fietsverkeerstromen ook het meest gediend.
6. Er dient onderzocht om het Engels plein als een kwalitatief plein uit te bouwen. We stellen voor om te onderzoeken om het autoverkeer maximaal te laten verlopen onder de huidige brug, zodat de zone in open lucht als een wandelzone kan aangelegd worden met bomen, enkele speeltuigen,...
7. De verplaatsingen moeten maximaal met openbaar vervoer kunnen gebeuren, bv door onderzoek busroutes door te trekken tot aan de Vaartkom en verder te laten doorlopen via Mechelsesteenweg en/of Kolonel Begaultlaan naar het hinterland (Wilsele / Herent / Wijgmaal,...).
8. Onderzoek naar de haalbaarheid van de ingrepen om de relatie naar Keizersberg en naar Wilsele te verbeteren. De combinatie van trap en lift van Engels plein naar Keizersberg en van een fietsbrug van Wilsele naar Keizersberg is zeer onduidelijkheid, ofschoon zeer lovenswaardig om de relatie naar Wilsele-dorp zo te verbeteren, in plaats van de huidige donkere onderdoorgang onder de ring. De realiseerbaarheid is echter onduidelijk. (een lift die boven uitkomt moet waarschijnlijk nog eerst aansluiten op een passerel van een 20 meter om op de Keizersberg uit te komen? De lift houdt best rekening met fietsen met aanhangwagentjes. De fietsbrug moet hoog genoeg boven de ring liggen om dan waar uit te komen op Keizersberg? Hoe geraken die fietsers dan naar beneden in de stad?). We stellen voor om te onderzoeken om hier een ideeën-wedstrijd rond te lanceren (bv via een open oproep

van de Vlaamse Bouwmeester) om een kwaliteitsvol voorstel te bekomen waarbij deze gevraagde relaties worden gerealiseerd. Bv door een brug die het banale traditionele model overstijgt.

9. Aangezien de Keizersberg het enige bestaand stukje natuur is binnen het plangebied, dient onderzocht hoe dit maximaal kan behouden en gerespecteerd te worden.

Het dorpscomité van Wilsele rekt er op om een antwoord te mogen ontvangen op onze opmerkingen.

Hoogachtend,

Karel Robijns

Namens het dorpscomite 3012WD:

Karel Robijns, Hagelandstraat 28, 3012 Wilsele
Kristof Dessen, Eikenbergstraat 36, 3012 Wilsele
Wim Van Gils, Eikenbergstraat 59, 3012 Wilsele
Hendrik Van Liedekerke, Leopold Decouxlaan 226, 3012 Wilsele
Filip Somers, R. Verbeeckstraat 20, 3012 Wilsele
Werner Broos, Leopold Decouxlaan 74, 3012 Wilsele
Herman Van Driessche, Spaarzaamheidstraat 27, 3012 Wilsele
Wim Schuerman, Kapellelaan 3, 3012 Wilsele