

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst Begeleiding Gebiedsgerichte Planprocessen
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8,
1000 Brussel

Geachte,

Betreft : Project-MER over het geplande vormingsstation thv Zwankendamme. ()**
Vraag voor uitbreiding van het onderzoek.

De impact van het geplande vormingsstation thv Zwankendamme wordt bekeken, maar de invloed van de milderende maatregelen wordt onvoldoende onderzocht, want ook deze hebben weer een impact op het leefmilieu :

1. Door de aantrekkingskracht van het geplande vormingsstation op het spoor, zal de overweg in Lissewege bijna continu dicht zijn.
De voorgestelde oplossing is het afsluiten van de overweg, een tunnel voor voetgangers en fietsers en voor het autoverkeer een omleidingsweg ten noorden (brug) of ten zuiden (brug of tunnel) van Lissewege, dus 3 alternatieven.

Wij wensen dat men een vierde alternatief, nl een verlaging van het spoor onder de Stationsstraat, mee onderzoekt.

2. De geluidshinder van het spoor wenst men te milderen met een metershoog geluidsscherm.

Wij wensen dat onderzocht wordt wat zo'n muur doet in het midden van een dorp.

Als oplossing voor beide bovenvermelde problemen, stellen wij een verlaging van het spoor voor thv de Stationsstraat in Lissewege, zodat de treinen onder de Stationsstraat lopen. (*)

Dit heeft als voordeel :

- beveiliging tegen gevaarlijke transporten (brand- en ontploffingsgevaar in het centrum van een dorp, Deinze 10-4-2010, ontsporing goederentrein)
- het historisch karakter wordt bewaard
- stedenbouwkundig aanvaardbaar
- toerisme blijft behouden (lichtfeest, avondmarkt, ...)
- wandelen en fietsen blijft aangenaam
- minimale geluidshinder
- minder trillingen
- geen afgesloten hoofdstraat
- betere doorstroming in de Stationsstraat (geen gesloten slagbomen)
- geen extra verkeersdrukte waar de alternatieven aansluiten
- sparen van landbouwgrond en natuur (geen omleiding)
- problemen oplossen waar ze ontstaan, niet op een andere plaats bij creëren
- een extra 3^{de} spoor. (denken aan de toekomst, Pact 2020)
- hierdoor worden reizigerstreinen niet meer gestoord door het goederenverkeer
- mogelijkheid voor lightrail
- ook minder verzadiging op het spoor (vanaf 2018, grafiek blz 30, deel 3) (***)

Gelieve de andere varianten ook te onderzoeken op deze kenmerken.

De 3 alternatieve omleidingswegen moeten rekening houden met de studie van de N31-doortocht van Lissewege. Dwz dat men geen MER kan opstellen over dit deel, voordat deze studie klaar is.

De geplande milderende maatregelen hebben voor Lissewege zware gevolgen en roepen vele vragen op :

Hoe leefbaar is een dorp met 4 **geluidsmuren**, (2 rond het spoor, 2 rond de N31), dwars door het dorp ?

Lissewege wordt hierdoor in 3 verdeeld :

- ten oosten van de spoorweg
- tussen de spoorweg en de N31
- ten westen van de N31

Hoe leefbaar is een doodlopende hoofdstraat ?

Men kan misschien alle bestaande door het spoor onderbroken straten analyseren om tot het besluit te komen dat zo'n straat dood wordt. Dit is dodelijk voor een hoofdstraat, voor een dorp en voor de middenstand.

Als Zwankendamme een geluidsberm krijgt van 9 meter, is een gewoon geluidsscherm dan voldoende in Lissewege, waar de bewoning op 2 meter staat ipv 140 meter ?

Hoe toekomst gericht is het vormingsstation, als men al een verzaadiging voorziet in 2018, 6 jaar na uitvoering. (***) **Evolutie sluitingstijden**

Of gaat men Lissewege later "aanpakken" ?

Wij vragen ook om de timing van de milderende maatregelen te onderzoeken.

Indien men Lissewege pas aanpakt na Zwankendamme, hypothekeert men de oplossing in Lissewege. Eenmaal dat het vormingsstation bestaat zal men niet meer kunnen werken aan de spoorweg in Lissewege en wordt onze oplossing onbruikbaar.

We durven hopen dat dit niet de bedoeling is !

In hoever kan men goederentreinen verplichten geluidsarm te zijn en minder trillingen teweeg te brengen ? bv. ronde wielen ed.

(*) helling :

- goederentreinen hebben een minder steile helling nodig dan reizigersrijtuigen 0,6%
- afstand vormingsstation Zwankendamme tot Stationsstraat Lissewege : 850 meter.
- $850 \text{ meter} * 0,6\% = 5,1 \text{ meter diepte.}$
- met een eventuele verhoging van de Stationsstraat (zoals alle bruggen over de reien in Brugge), kan nog 0,6 meter extra gewonnen worden. $5,1 + 0,6 = 5,7 \text{ meter.}$
- de huidige hoogte van de bovenleiding is 5,4 meter
- bijkomend ligt de Stationsstraat nu al hoger dan het vormingsstation.

(*) inkokering

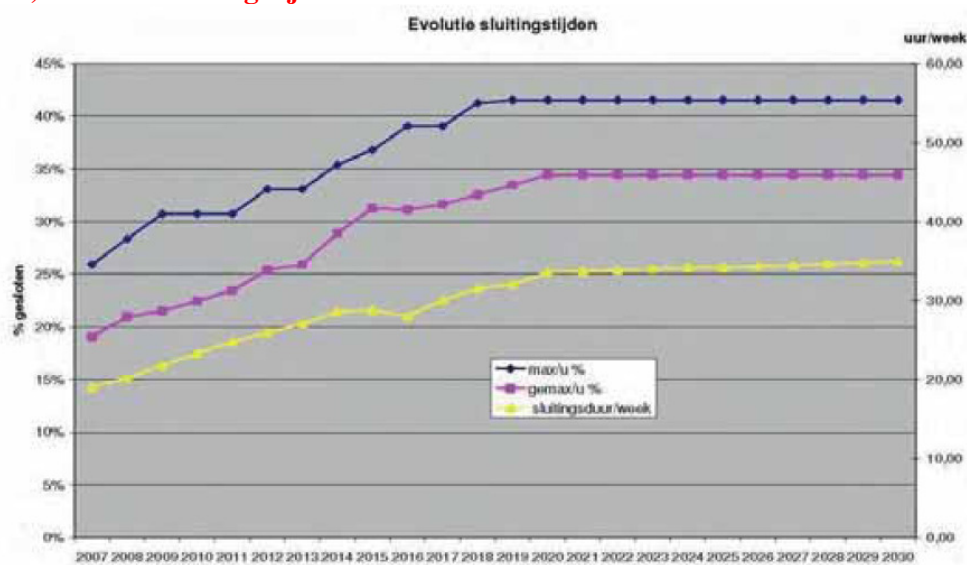
Voorbeelden van inkokering zijn er voldoende :

- spoorlijn 50A Brugge-Brussel : Aalter, Denderleeuw
- spoorlijn 36 Brussel-Leuven
- toekomstige A11 thv Westkapelle

() kennisgeving**

http://www.zeebruggeopen.be/upload/pdf/228367_volledig_verklaarde_kennisgeving_LOW_.pdf

(*) Evolutie sluitingstijden**



Vanaf 2018 stelt men vast dat de overweg op bepaalde tijdstippen, meer dan 40 % gesloten zal zijn, dit is meer dan 24' per uur.

Gezien de verzadiging van het treinverkeer op die tijdstippen, neemt dit cijfer niet verder toe.

Met vriendelijke groeten,

Geert Demeyere
Voorzitter Fietsersbond Brugge
Manitobalaan 2
8200 Sint-Andries
demeyere.geert@scarlet.be,