



VISIE NATUURPUNT ZUIDELIJKE GROENE GORDEL – KORTRIJK

1. Inleiding	2
2. Visie Natuurpunt Kortrijk omtrent zuidelijke groene gordel	3
3. Het voorliggende projectidee van Leiedal : reflecties en opmerkingen	8
3.1. Parkeerterrein en fietspad in het Kennedybos	8
3.2. Waarom er geen sprake kan zijn van parkeren in het Kennedybos.....	10
3.2.1. Plan is in strijd met eerder goedgekeurd(e) plan(nen)	10
3.2.2. Het Kennedybos vormt een belangrijke schakel in de zuidelijke groene gordel.	11
3.2.3. Het Kennedybos is biologisch waardevol tot zeer waardevol.....	12
3.2.4. Bos is nodig voor biodiversiteit in regio : in een bosarm gebied telt elke boom	14
3.2.6. Begin van het einde	16
3.2.7. Plan is onvolledig en vaag.....	17
3.3. Mobiliteit	17
3.3.1. Auto is koning in Kortrijk	17
3.3.2. Meer en beter openbaar vervoer en minder verharding : beter voor het klimaat.....	18
3.3.3. Keuze voor openbaar vervoer en trage-weggebruiker valt niet te rijmen met grote parkeerterreinen	18
3.3.4. Snelle, frequente verbindingen met openbaar vervoer : tram of bus ?	19
3.3.5. Parkeren moet op kosten van gebruiker – ondergronds enige optie	21
4. BESLUIT : meer inspraak - geen auto's en geen fietspad in het Kennedybos – goed uitgebouwd openbaar vervoer - ondergronds parkeren.....	22
5. Bijlagen	24
5.1. Chronologie	24
5.2. Bijlage uit : Gemeentelijke Ruimtelijk structuurplan Kortrijk (goedgekeurd april 2007) III Bindend gedeelte, p. 87-88	28
5.3. Bijlage : groen is gezond.....	29
5.4. Bijlage : jongeren willen meer groen.....	30

1. Inleiding

Natuurpunt Kortrijk, een lokale natuur- en milieuvereniging van meer dan 800 gezinnen, heeft in de loop der jaren een onderbouwde visie ontwikkeld op de groenstructuren in Kortrijk en omgeving. Een van die groenstructuren behelst de zuidelijke groene gordel tussen de Gavers en het Preshoekbos/Leiebos. Natuurpunt streeft er uiteraard naar om deze visie gerealiseerd te zien (cf. onze memoranda opgemaakt naar aanleiding van de verkiezingen 2006 en 2012).

Deze nota schrijven wij naar aanleiding van het voorstel van Leiedal (juli 2012) over de ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk. In dit plan lanceert Leiedal de idee om Hoog Kortrijk en centrum Kortrijk met een snelle tram te verbinden en in het Kennedybos een parkeerterrein aan te leggen voor ondermeer AZ Groeninge. Dit voorstel, dat door de beleidsmakers van deze stad positief onthaald wordt, vormt een sterke bedreiging voor de realisatie van de regionale groenstructuur.

We betreuren dat wij als natuurvereniging niet vooraf geconsulteerd werden in een dossier als dat van Hoog-Kortrijk, dat toch wel een grote impact heeft op zowel de ruimtelijke ordening als op de natuur en het milieu in Kortrijk. Wij willen graag over dit voorstel meepraten en zullen dit doen in een opbouwende sfeer.

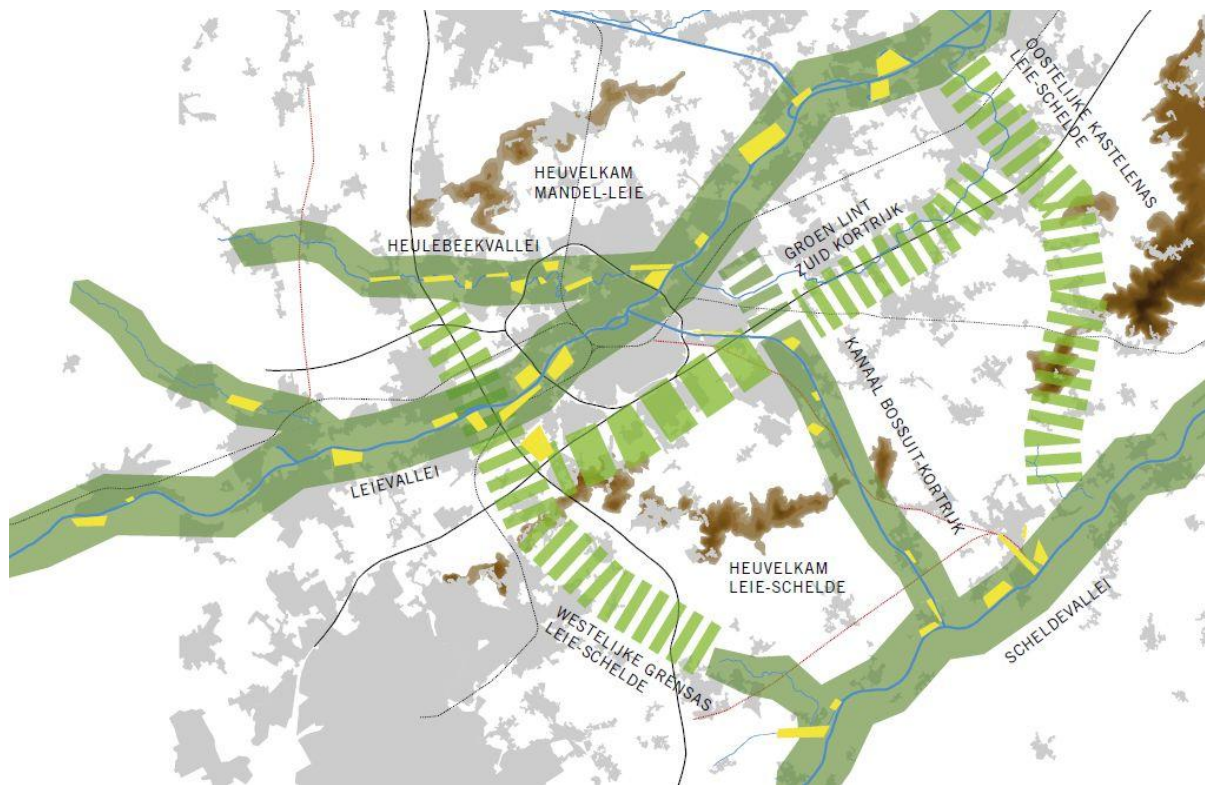
Voor Natuurpunt Kortrijk vertrekt elke discussie vanuit de regionale groenstructuur ("Groene Sporen") en het nieuwe plan voor het Stadsgroen Marionetten dat het Kennedybos met het Preshoekbos verbindt. Deze plannen vormen de basis voor de ontwikkeling van een zuidelijke groene gordel rond Kortrijk. Deze groene zuidelijke as is voor Natuurpunt Kortrijk essentieel en prioritair. Daarom willen we in deze nota de zuidelijke groene gordel nog even toelichten, alvorens we onze argumenten tegen het voorstel van Leiedal formuleren en een alternatief voorstellen.

2. Visie Natuurpunt Kortrijk omtrent zuidelijke groene gordel

De zuidelijke groene gordel is voor velen geen nieuw begrip : beleidsorganen benoemen hem en geven hem aan als heel bijzonder. De zuidelijke groene gordel maakt deel uit van een regionale groenstructuur, zoals geformuleerd in het plan 'Groene Sporen' van Leiedal (2009-2010).

*“Eind december 2009 erkende de Vlaamse Regering de Regionale groenstructuur Zuid-West-Vlaanderen en de Leievallei tussen Wervik en Waregem als **strategisch project** in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit project werd door de provincie West-Vlaanderen en Leiedal ingediend, samen met dertien gemeenten en met diverse administraties (VLM, ANB, W&Z, Westtoer). Concreet biedt deze erkenning de mogelijkheid om gedurende drie jaar een **projectcoördinator** aan te stellen bij zowel Leiedal als de provincie. Bovendien zijn er middelen beschikbaar voor **verwerving van gronden**”.*

<http://www.leiedal.be/leefmilieu/landschaps-ontwikkeling/groene-sporen/groene-sporen>



plan "Groene Sporen"

Concreet loopt de zuidelijke groene gordel als volgt :
van het Provinciaal Domein de Gavers, langs de zone Kapel ter bede, overkant is intussen Evolis geworden, richting universiteit KULAK met Ecolab en Vlasakker – Kleiputten, kasteelpark 't Hoge (dit zijn alle "stapstenen"; een verbinding is niet meer mogelijk door de bebouwing) – Kennedybos – Groen Lint Zuid – ecoduct en fietsverbinding aan de brug over de autosnelweg naar het Preshoekbos – vandaar naar de Leievallei waar we via een nieuwe fiets- en voetgangers brug over de Leie de verbinding maken met - het Leiebos in Wevelgem

Belangrijke elementen van de groene gordel die op vandaag geheel of gedeeltelijk gerealiseerd zijn en waarvoor er een ontwikkelings- en beheersvisie bestaat die door Natuurpunt Kortrijk gedragen wordt, zijn :

* *Leievallei* : visie opgemaakt door de Provincie West-Vlaanderen, waarbij delen van de globale visie reeds in concrete werkdoelen zijn omgezet. Wij verwijzen naar de Leievallei in Marke en naar de Neerbeekvallei in Bissegem (samenwerking stad Kortrijk en Provincie West-Vlaanderen). Deze visie wordt versterkt door de natuurontwikkelingsplannen die kaderen in de uitvoering van het Europese Seine-Schelde project.



Leievallei : gebieden ANB en Natuurpunt – Neerbeekvallei ontbreekt hier

* *Preshoekbos* : wordt systematisch gerealiseerd door de Vlaamse overheid, i.c. Agentschap Natuur en Bos.

* *Het Kennedybos* : in eigendom en beheer van Agentschap Natuur en Bos (ANB)

* *Groen Lint Zuid* of *Stadsgroen Marionetten*



Nieuwe plan Stadsgroen Marionetten waarbij de verbinding met het Preshoekbos via een ecoduct onontbeerlijk is. Ecologie en recreatie gaan hand in hand voor een groot gebied.

Natuurpunt Kortrijk houdt vast aan het plan 'Groene sporen' en het nieuwe plan voor het Stadsgroen Marionetten.

De basis voor de regionale groenstructuren en de zuidelijke groene gordel in het bijzonder vinden we terug in eerdere, goedgekeurde plannen. Het plangebied situeert zich namelijk volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan binnen de "Leieruimte" en de "interfluviumruimte" (p. 304), de afbakening van het Regionaal Stedelijk gebied Kortrijk (20/01/2006) en Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk (26/04/ 2007). (Zie bijlage 5.2.)

landschapsbureau 'Omgeving' met zijn partners ARA en Haskoning de opdracht om een globaal landschapsplan voor de ruime perimeter van dit stadsgroen te ontwerpen. Er werd een begeleidingsgroep in het leven geroepen waarin afgevaardigden van de directies Leefmilieu, Stadsplanning & ontwikkeling, Mobiliteit & Infrastructuur en Team Jeugd werden opgenomen, samen met externe partners zoals de intercommunale Leiedal, het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), het Agentschap voor Erfgoed en Ruimte, het bureau Ctrl-Z (dat de groenstructuur voor AZ Groeninge opmaakt) en Natuurpunt Afdeling Kortrijk. In een uitgebreid traject werd nagedacht, gediscussieerd maar vooral actief (mee)gewerkt aan dit landschapsplan. Dit leidde in 2011 tot een schitterend uitvoeringsplan dat eind april 2012 door het College van Burgemeester en Schepenen werd goedgekeurd. De realisatie is wel pas voor de volgende legislatuur en wordt over zes jaar gespreid.

De gehanteerde formule bij de totstandkoming van het landschapsplan kan als voorbeeld dienen voor veel andere planningsprocessen die binnen de stad Kortrijk lopende zijn. Het is immers opvallend dat de stedenbouwkundige visie rond hoogwaardig vervoer en parkeerfaciliteiten die door Leiedal pijlsnel ontwikkeld werd, nu reeds bijna de status van goedkeuring krijgt zonder een uitgebreide (zowel in tijd als in gesprekspartners) begeleidingsgroep. De vraag kan ook gesteld worden in welke mate de aanwezigheid van rechtstreeks betrokken instanties (Xpo, AZ Groeninge, Kulak/Katho) bij de opmaak deze visievorming beïnvloed heeft.



In stippellijn ten Noorden van AZ Groeninge ziet men de oude begrenzing van BPA 85. Het RUP nr 5 AZ Groeninge neemt hier al 2,32 ha in ten nadele van het Stadsgroen Marionetten.

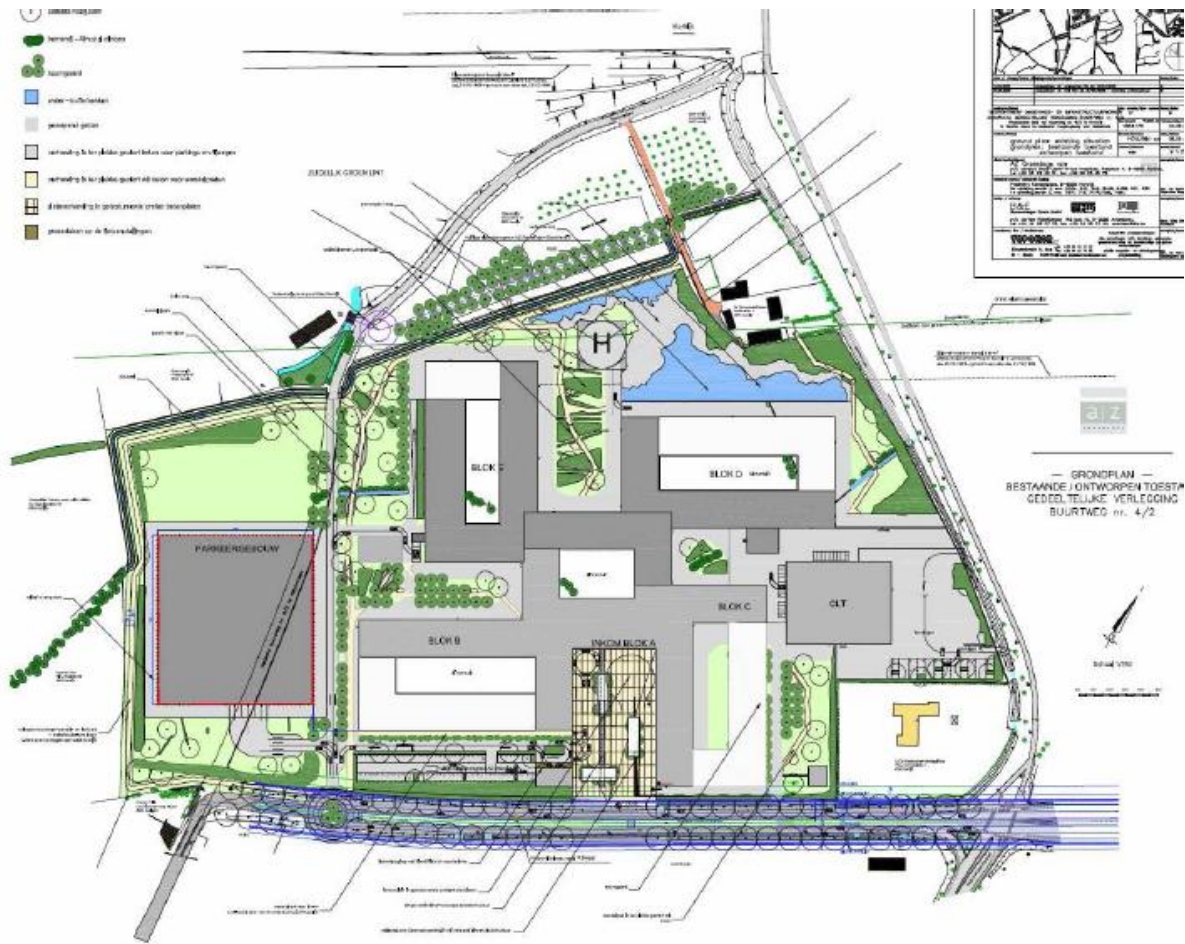
3. Het voorliggende projectidee van Leiedal : reflecties en opmerkingen

3. 1. Parkeerterrein en fietspad in het Kennedybos

Eerst een **locatie** kiezen en een gebouw realiseren en zich pas achteraf de vraag stellen hoe men het gebouw kan bereiken en wat de gevolgen zullen zijn voor de mobiliteit in de onmiddellijke omgeving, het is helaas een vrij bekend fenomeen. “We zullen die problemen wel aanpakken als ze zich stellen”, is de redenering.

Voor het nieuwe ziekenhuis AZ Groeninge werden 17 mogelijke locaties naar voren geschoven, maar er werd gekozen om het midden in het pas in uitbouw zijnde Groen Lint Zuid in te planten (Gewestplanwijziging 1998 en 2001). Dit was voor natuurminnend Kortrijk een zware dobber. Bij de keuze voor de Kennedylaan werd geen **mobilitiestudie** gemaakt. Het was nochtans van meet af aan duidelijk dat het ziekenhuis te voet niet echt bereikbaar zou zijn. Vandaag dragen wij de gevolgen : de wegen in de buurt (R8, “het ei “ en de Kennedylaan) slibben op piekuren stilaan dicht. De zuidelijke groene gordel van Kortrijk in casu het Kennedybos en het Groen Lint Zuid komen onder grote druk te staan.

In een poging om de problemen rond bereikbaarheid en parkeren op te lossen, werd RUP nr 5 AZ Groeninge opgemaakt en aangenomen door de meerderheid. Aan openbaar vervoer of trage wegen voor fietsers of voetgangers werd toen amper of niet gedacht.



RUP nr 5 AZ Groeninge april 2009 eerste voorontwerp – omgevingsplan

Voor het extra vervoer naar en van het ziekenhuis voorzagen men nieuwe wegen. De aanleg van deze wegen zal ervoor zorgen dat het Kennedybos ingesloten wordt en maakt een ecoduct² noodzakelijk.

Voor het parkeerprobleem viel de keuze op een parkeergebouw links van het ziekenhuis. De “toren” zou niet hoger dan het ziekenhuis worden, dus moest er voor een groot deel ondergronds geparkeerd. Merkwaardig is dat die optie vandaag (zie plan Leiedal) alweer wordt verlaten, om een parkeeraanval in te zetten op het Kennedybos.

Door het parkeerterrein van de ziekenhuissite zelf te verwijderen en onder de Kennedylaan en in het Kennedybos te tekenen, wordt het parkeerprobleem doorgeschoven naar de gemeenschap. (zie verder 3.3.5.). Mogelijkheden op de site zijn er nochtans genoeg, vb. een ondergrondse parking op de grote vlakte voor het ziekenhuis zelf of onder de huidige parkeerterreinen.

Natuurland Kortrijk vindt dat naar financiële middelen moet worden gezocht om ofwel het goedgekeurde parkeergebouw te realiseren of om een volledig ondergronds parkeerterrein aan te leggen. Dat laatste geniet onze voorkeur omdat op die manier het landschap niet verstoord wordt

² Een ecoduct moet het Kennedybos ontsluiten en ervoor zorgen dat dieren en planten kunnen migreren. Een ecoduct is echter een noodoplossing en komt er best zo snel mogelijk willen we de bestaande fauna en flora een toekomst geven.

en er geen open ruimte verspild wordt.

De recente toekomstvisie van Leiedal voorziet behalve een parkeerterrein ook nog **2 fietspaden /wandelpaden** dwars door het Kennedybos, parallel met de Kennedylaan. Op vandaag kan men perfect wandelen in het Kennedybos; het creëren van functionele dwarsverbindingen tussen de parkeerfaciliteiten heeft een totaal ander doel en kan niet voor Natuurpunt. Zulke functionele paden brengen te veel verstoring in het bos. Bovendien geraakt het nu al kleine bos dan nog eens versnipperd. Voor de leefbaarheid van het bos zijn dergelijke barrières nefast. (zie verder 3.2.3.)

3.2. Waarom er geen sprake kan zijn van parkeren in het Kennedybos

3.2.1. Plan is in strijd met eerder goedgekeurd(e) plan(nen)

Eerst maakt het beleid de keuze om een groene buffer rond Kortrijk aan te leggen (“Groene Sporen” en Milieubeleidsplan 2008-2013). We citeren uit het door de gemeenteraad aangenomen Milieubeleidsplan 2008-2013 :

Actie 57, Ondersteuning van de regionale groenstructuur (Leiedal) :

Vanuit de intercommunale Leiedal wordt een voorstel van regionale groenstructuur ontwikkeld. Dit voorstel voor een regionale groenstructuur werd opgenomen als strategische doelstelling 19 in het actieplan 2008-2009 in het kader van de uitvoering van het Streekpact dat in 2007 door RESOC werd vastgelegd voor Zuid-West-Vlaanderen. Leefmilieu wenst dit voorstel maximaal te ondersteunen. Delen hiervan situeren zich op Kortrijks grondgebied. Leefmilieu wenst ook de voorstellen vanuit Natuurpunt vzw, Afdeling Kortrijk en de stedelijke Minaraad over een groen netwerk in het voorstel tot regionale groenstructuur ingang te laten vinden.

Initiatiefnemers : partners : Leiedal, Natuurpunt Kortrijk, Stedelijke Minaraad

Begroting : geen verwachte financiële meeruitgaven

Timing : 2008-2013

Indicatoren : implementatie van groenstructuur in alle betrokken gemeenten. Realisatie van projecten binnen deze regionale groenstructuur.

Het Groen Lint Zuid en het Kennedybos zijn wezenlijke onderdelen van deze groene buffer.

Wanneer de eerste stappen voor de realisatie ervan worden gezet, beslist men plots om een stuk uit het Groen Lint te knippen voor de bouw van een ziekenhuis.

Waar het in het goedgekeurde RUP nr 5 AZ Groeninge (april 2009) (zie p. 9) nog logisch lijkt dat het parkeren maximaal onder de grond gebeurt, blijkt dit nu plots een probleem te zijn.

Een volgende stap, compleet in tegenspraak met RUP nr 5 AZ Groeninge, is de vraag van het ziekenhuis om het Kennedybos (14ha) voor een deel (1,5 ha) te kappen om parkeerruimte bovengronds te realiseren.

Als compensatie voor de anderhalve hectare bos stelt het beleid voor : de locatie waar het parkeergebouw oorspronkelijk zou komen volgens RUP nr 5 AZ Groeninge. Dit is echter een braak terrein (momenteel zelfs stort van steen en puin) dat geenszins in aanmerking kan komen als compensatie voor een biologisch waardevol bos dat zich al 40 jaar kon ontwikkelen. Bovendien is dit

niet correct, dit is geen compensatie. Het gaat het om een stuk grond dat eerder al uit het Groen lint / Stadgroen Marionetten genomen werd. We krijgen dus gewoon een klein stuk terug van wat rechtmatig tot het Groen lint behoorde en dit als compensatie voor een grote hap uit het Kennedybos.

Waar wil dit Kortrijkse beleid naartoe? Meer en meer wordt duidelijk dat het Kennedybos langzaam maar zeker gewurgd wordt en het Groen Lint meter per meter krimpt. De beleidsmakers komen om de haverklap met nieuwe plannen op de proppen terwijl de uitvoering van eerdere goedgekeurde plannen nog niet eens gerealiseerd is.³

3.2.2. Het Kennedybos vormt een belangrijke schakel in de zuidelijke groene gordel.

Het Kennedybos is sedert het ontstaan van de Gewestplannen en tot op vandaag ingekleurd als bosgebied, het Groen Lint is ingekleurd als ecologisch recreatief bosgebied. Beide vormen een wezenlijk onderdeel van een brede zuidelijke groene gordel. (zie plan p. 3)

In het Zuiden van Kortrijk dient een groene gordel te komen zoals goedgekeurd in de Afbakening van het Regionaal Stedelijk Gebied, het Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk en het plan 'Groene sporen', dit over de gemeenten heen. *Natuurpunt wenst een daadkrachtig beleid dat waarmaakt wat het belooft.*

Het Kennedybos, het Groen Lint Zuid, het Preshoekbos en de Keizerberg vormen één geheel waarvan de onderdelen verbonden dienen te worden met kwaliteitsvolle corridors en ecoducten (zie plan p.3). Dit aaneengesloten geheel van natuur en bos vormt de groene long in de regio, die de levenskwaliteit van de Kortrijkzanen en de biodiversiteit in de regio verhoogt.

Tijdens de infovergadering liet Leiedal een kaart zien met de (nieuwe) groene structuur. De groene verbindingen zijn hier herleid tot schermgroen, bomen op parkeerterreinen, bermen van autowegen of fietspaden, geluidswallen,... Dit is geen echte natuur, dit is enkel wat "schaamgroen".

Natuurpunt Kortrijk wil niet dat er geknabbeld wordt aan de Zuidelijke Groene Gordel.

"Je kunt geen natuurpark opzetten en de gebieden eromheen naar de bliksem laten gaan" (William Laurance, Hoogleraar natuurbescherming in *Nature*, De Morgen, 4 aug. 2012, p 10). Rond natuurgebieden zijn bufferzones nodig en tussen natuurgebieden onderling zijn substantiële verbindingen – geen smalle corridors – levensnoodzakelijk wil men de biodiversiteit in stand houden. Om de biodiversiteit te waarborgen moet er immers interactie of kruisbestuiving zijn tussen het bos en de omgeving. Soorten moeten kunnen migreren en dat in twee richtingen : in en uit het bos.

³ Hetzelfde zagen we gebeuren in omgeving Lange Munte : ondanks schitterende plannen van landschapsarchitecten die het ten zeerste afraadden, werd en wordt nog altijd verder over de kam gebouwd (Bouvekerke), ligt het nieuwe kerkhof niet in de Morinnestraat en staat een crematorium waar Secchi een beeldenpark tekende.

3.2.3. Het Kennedybos is biologisch waardevol tot zeer waardevol

Het Kennedybos bestaat uit meerdere biotopen (bos, bosrand, vijver, grasland) die alle evenwaardig zijn en essentieel zijn voor het geheel. Elke biotoop bestaat uit een gemeenschap van vele soorten planten en dieren. Zo'n gemeenschap wordt gekenmerkt door een perfect biologisch evenwicht, iets wat slechts langzaam opgebouwd wordt. Hoe kleiner de oppervlakte van een biotoop of een bos, hoe lager de biodiversiteit (of hoe kleiner het aantal soorten planten en dieren wordt). Naarmate de oppervlakte van een bos groeit, stijgt niet alleen de biodiversiteit, maar verhoogt ook de veerkracht van het gebied. In een klein bos en in een geïsoleerd gebied zijn de soorten veel kwetsbaarder. Daarom dient gestreefd naar zo groot mogelijke aaneengesloten gebieden en naar kwaliteitsvolle verbindingen met omliggende natuurgebieden.

De lange inventarisatie- en waarnemingslijsten bewijzen dat een bos veel meer is dan een verzameling bomen. Al zou je op een parkeerterrein nog duizend bomen planten, het wordt nooit een echt bos. Voor een echt bos heb je, behalve bomen, ook nog struiken nodig, plus een kruidlaag en een strooisellaag met mos en dode bladeren. Ook dood hout maakt deel uit van een echt bos. Het bosleven stopt niet bij de planten: in een echt bos leven dieren, heel veel dieren, op elke verdieping van het bos weer andere en onzichtbaar onder de grond wonen nog de meeste.

Een bos van 40 jaar zoals het Kennedybos is een volwassen bos en is zoals elk bos steeds in evolutie. De biodiversiteit van het bos is erg hoog. De biologische waarderingskaart omschrijft dit bos dan ook als **“een complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen”**.

* Flora :

Het gaat om een bos van inheemse bomen zoals Zomereik, Haagbeuk, Ratelpopulier, Beuk, Winterlinde, soorten die hier al duizenden jaren voorkomen en perfect aangepast zijn aan ons klimaat en de bodem hier. Er werd destijds ook een kleine partij balsempopulier (*Populus balsamifera*) aangeplant, een uitheemse soort waarvan de geur het bos in het voorjaar vervult. De bosrand is heel gevarieerd en lokt vele insecten en vogels. We vinden er zowat alle mogelijke typische bosrandsoorten als Meidoorn, Gewone vlier, Kardinaalsmuts, wilde rozen, Hop, Spork, Sleedoorn, ...

Door de aanwezigheid van kalk in de bodem beschikte het Kennedybos over een schitterende basis voor de ontwikkeling van een specifieke, zeldzame flora gebonden aan kalkrijke grond. Begin jaren '80 waren er de ontdekkingen van een tiental soorten orchideeën. Maurice Neiryneck, toenmalig diensthoofd van Groendienst Kortrijk, volgde de vegetatie met aandacht op. De vondst in die tijd van de Grote Muggenorchis is nu nog altijd uniek voor onze streek en gaf toen aanleiding tot het ontstaan van een groene artikelenreeks in het Kortrijks Handelsblad 'Kortrijk, Groen bekeken', een rubriek die het volhield tot 1987. Vandaag tellen we honderden exemplaren Rietorchis, Gevlekte orchis en Brede wespenorchis. Andere orchideeën die er al werden aangetroffen zijn Hondskruid, Bosorchis, Grote keverorchis en Bijenorchis. Alle orchideeën zijn bij wet beschermd. Merkwaardig voor de streek is verder de aanwezigheid van Rond wintergroen, Scherpe fijnstraal, Donderkruid, Fraai duizendguldenkruid, Echt duizendguldenkruid, Gewone agrimonie, Viltig kruiskruid, e.a..

***Fauna :**

Vogels : vogelwaarnemingen sinds 1/08/1970 (7blz.) zijn in te kijken op

<http://waarnemingen.be/gebied/view/31886?g=1&from=1970-08-01&to=2012-08-14&sp=0&z=1&u=0&rows=20&page=1>

Naarmate het bos evolueert, verandert ook de vogelpopulatie. Waar we in de beginjaren nog soorten van ‘open gebied met struweel of jong bos’ aantreffen, zien we nu vooral typische soorten van de biotoop bos. Uit de gegevens blijkt verder dat het Kennedybos voor vogels belangrijk is als :

- overwinteringsgebied voor soorten als Buizerd, Sperwer, Torenvalk, Kauw, Roek, Watersnip en Houtsnip

- broedgebied : het Kennedybos zorgde voor het eerste broedgeval van Torenvalk in Kortrijk. Verder broedden er soorten zoals Buizerd, Sperwer, Bosuil, Kleine bonte specht, Grote bonte specht, Groene specht en Wielewaal, uiteraard aangevuld met een reeks ‘gewonere’ soorten zoals Tjiftjaf, Fitis, Zwartkop, Tuinfluiter, Matkop en andere mezensoorten, ...

- occasioneel rust- of foerageergebied voor soorten zoals Houtsnip, Wespandief, Bruine kiekendief, Blauwe kiekendief, Bonte vliegenvanger, Geelgors, Boomklever, Putter en Wielewaal.

Zoogdieren : in het Kennedybos treffen we sinds jaar en dag een “konijnenwarande” aan. Ook Mol en Egel zijn er continu aanwezig. Soorten als Haas, Vos, Wezel, Hermelijn en Bunzing werden er eveneens al waargenomen (Haas vooral in de beginjaren). Ook van Bosmuis, Eikelmuis, Dwergmuis, Rosse woelmuis en Bosspitmuis weten we dat ze er actief zijn. Nachtzoogdieren vallen moeilijker te spotten maar toch kunnen we de aanwezigheid bevestigen van Dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Grootoorvleermuis, Laatvlieger en waarschijnlijk ook Watervleermuis. Al deze vleermuizen zijn, net als de Bosspitsmuis, bij wet beschermd.

Amfibieën : dankzij de aanwezigheid van een poel met gezond water leven in het Kennedybos Gewone pad, Groene kikker, Bruine kikker, Alpenwatersalamander en Kleine watersalamander. Al deze amfibieën zijn bij wet beschermd.

Insecten :

Voor de vlinders noteren we, naast een reeks ‘gewone’ soorten, drie uitschieters zoals Hooibeestje, Argusvlinder en Kleine ijsvogelvlinder. Bij de nachtvlinders gelden Hermemietuil en Donkere iepenuil als bijzondere waarnemingen. Het voorkomen van de Platte zweefvlieg is evenmin alledaags.

*** Zwammen** : het Kennedybos wordt regelmatig geïnventariseerd door de werkgroep Mycologia. Tot op vandaag werden er al 282 soorten aangetroffen. De zwammenrijkdom valt ondermeer te verklaren door de leeftijd van het bos : hoe ouder een bos, hoe meer zwammen en hoe groter de variatie aan zwammen. Zwammen zijn ecologisch heel belangrijk : ze spelen een hoofdrol in het afbraakproces (saprofieten) of helpen bomen om beter te groeien (mycorrhizavormende symbionten). Zwammen vertellen ons veel over de gezondheid van een bos en over de luchtkwaliteit (milieu-indicatoren). Bij de waargenomen soorten onderscheiden we tal van bijzondere en zeldzame soorten als Donkere watermelkzwam, Zalmzwam, Lichtende prachtbekerzwam (enige waarneming in Vlaanderen), Rode kelkzwam, Adonismycena, Kurkentrekkermycena, Blauwwordend kaalkopje, Pluishoedhertenzwam, Roodstelige fluweelboleet, Netstelige heksenboleet, Ruige aardtong, Bleke wilgengordijnzwam, Grote vaalhoed, Sneeuwzwammetje, Zwartwordende wasplaat, Rondsporige stinkkorstzwam, Grijs mestdwergje.

Alle ingevoerde waarnemingen in het Kennedybos sinds 1/08/1970. (63 blz.) zijn te lezen op <http://waarnemingen.be/gebied/view/31886?g=0&from=1970-08-01&to=2012-08-14&sp=0&z=1&u=0&rows=20&page=63>

3.2.4. Bos is nodig voor biodiversiteit in regio : in een bosarm gebied telt elke boom

De vitaliteit en de gezondheid van de bomen in Vlaanderen is de laatste jaren sterk achteruit gegaan. Het INBO (Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek) voert sinds 1987 jaarlijks metingen uit om de gezondheid van de Vlaamse bossen te bepalen. Ze stelden vast dat één op de vijf bomen in Vlaanderen beschadigd is. In 2011 was gemiddeld 20,1 % van de bomen beschadigd, tegenover 16,1 % in 2010. Vooral Beuk, populier en Zomereik lijden aan bladverlies. Het aandeel beschadigde Zomereiken nam voor het derde jaar op rij toe. (Bron : De Morgen, 26 maart 2012) Daar zijn verschillende oorzaken voor. Luchtverontreiniging blijft een belangrijke factor, vooral een overdaad aan stikstof maakt onze bossen ziek. (<http://nieuws.kuleuven.be/node/10426>). Het veranderende klimaat met extremer weer (uitzonderlijk droog, uitzonderlijk nat) veroorzaakt stress en maakt de bomen vatbaarder voor ziekten en schadelijke insecten. Onder invloed van mens en klimaatopwarming kunnen schimmels en insecten optreden waar bomen (nog) niet bestand tegen zijn. Studies geven aan dat ook elektromagnetische velden (draadloze telefonie, draadloos internet) een negatief effect op de gezondheid van bomen hebben.

Dat vele bomen ziek zijn is een teken aan de wand en zou beleidsmakers tot het inzicht moeten brengen dat het zo niet verder kan. Het zou een drijfveer moeten zijn om beter voor onze bomen te zorgen, om onze bossen beter te beschermen en om meer bomen aan te planten (zie ook 3.2.5.)

Niet alleen met de kwaliteit, maar ook met de kwantiteit van bossen gaat het nog steeds bergaf in Vlaanderen. Slechts 13% van het Vlaamse grondgebied is bos, zo zegt Bos+ (vroeger Vereniging voor bos in Vlaanderen) en daarmee is Vlaanderen een van de bosarmste gebieden in Europa. Al in 2007 moesten er 10 000 ha bijkomen, zo sprak de Vlaamse regering af. Dit lukte niet, dus werd de doelstelling verschoven naar 2010. Opnieuw zonder resultaat : de 10 000 ha laten nog altijd op zich wachten. In de digitale nieuwsbrief van Bos+ lezen we op 29/08/12) : "Ondanks de campagne (1 miljoen bomen) gaat het nog steeds niet goed met het bos in Vlaanderen. We roepen de Vlaamse overheid dan ook op om jaarlijks minstens 1.000 hectare nieuw bos te creëren en zo de beloftes op het vlak van bosuitbreiding na te komen. De voorbije tien jaar werd 2.350 hectare vergund ontbost, wat in theorie gecompenseerd moest worden door 2.794 hectare compensatiebos. Er werd echter maar 1.045 hectare 'in natura' gecompenseerd tegenover 1.749 hectare 'financiële' compensatie." Het is dus met recht en reden dat Natuurpunt naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen campagne voert voor meer bos en meer natuur. Concreet vraagt Natuurpunt aan alle gemeenten om in de volgende legislatuur 1m² nieuwe natuur per jaar en per inwoner te realiseren.

Het is bekend dat de streek rond Kortrijk bosarm is. Er is weinig bos an sich en er is vooral uiterst weinig *oud* bos te vinden. Als er oudere bossen zijn, dan zijn die vaak privé : Kooigembos, Argendaalbos en Heulebos zijn ontoegankelijk want privaat terrein. Bellegebos is 15 ha groot en beschermd, maar slechts 2 ha is eigendom van Stad Kortrijk, de rest blijft in privé handen. Hoe lang is de aankoop van Bellegebos door Stad of Gewest al beloofd ? Deze enorme versnippering en

privatisering van bos in de regio geeft nog maar eens het belang van de ontwikkeling van de groene zuidelijke gordel aan. Uitbreiding van het bosareaal in de regio is een streefdoel dat we terugvinden in diverse ondertekende Biodiversiteitcharters in de streek, ook in dat van Kortrijk. Als de bossen verdwijnen, verdwijnen immers ook de typische bosdieren en de bosflora.

Bossen als het Kennedybos zijn essentieel voor de soortenrijkdom.

Door het ondertekenen van het Biodiversiteit charter engageerden Stad Kortrijk en Natuurpunt Kortrijk zich om te proberen het bosareaal uit te breiden :

Soortgericht Actie 6 : Bossen en bosranden

Omdat we de verschillende soorten planten en dieren die gebonden zijn aan bos of bosrand willen beschermen en nieuwe kansen geven zullen beide partners samen met hogere overheden zoeken naar mogelijkheden voor onmiddellijke uitbreiding van het bosareaal in de daartoe door het RSK voorziene zones.

Omdat in overgangszones zoals die tussen bos en grasland/akker de biodiversiteit het hoogst is, wordt bij nieuwe bossen en indien mogelijk ook bij bestaande bossen gestreefd naar de aanleg van een ecologische bosrand met mantel (struiken) en zoom (kruiden). Een dergelijke gelaagdheid zorgt voor meer biodiversiteit.

3.2.5. Het Kennedybos is van de Kortrijkzaan en is nodig voor hun gezondheid en welzijn

Het Kennedybos is een bos van en voor de Kortrijkzaan. Het bos werd in de jaren '70 aangeplant; heel veel mensen uit de regio hebben toen meegewerkt bij het planten van de bomen. Het Kennedybos heeft daardoor een grote symbolische waarde niet alleen voor de Natuurbeweging maar ook voor de Kortrijkse burger. Het was het project dat in onze regio deel uitmaakte van het eerste grote Vlaamse milieuevenement, dat luisterde naar de naam "plant-een-boom" (ja, met een liedje dat we allemaal moesten meezingen van nonkel Bob). Eind jaren '70 heeft het Stedelijk Groencomité en de Groendienst Kortrijk een tweede boomplanting in het Kennedybos gerealiseerd. In het begin werd het beheer gedeeltelijk door vrijwilligers (o.a. JNM uitgevoerd). Zij stonden in voor de distelbestrijding, het kappen van opslag, het opzetten van houtmijten, het plaatsen van nestkasten, enz..

Het Kennedybos is ook levensnoodzakelijk voor de inwoners van Kortrijk en omgeving. Het bos vervult diverse functies (ecosysteemdiensten) (zie Bijlage 5.3. Groen is gezond) :

* *ontspanning, recreatie en sport* : het bos biedt gelegenheid tot wandelen en lopen. Bewegen en zelfs gewoon maar kijken naar groen doet de hartslag en bloeddruk dalen.

“Nu kan je overal her en der parkeren”, zegt Nick Verbaeys, mobiliteitscoördinator van het UZ Gent.

“Al die parkeerplaatsen moeten wijken voor beplanting, zodat patiënten die door het raam van hun kamer kijken, een mooier, rustiger en groener uitzicht krijgen. Ook dat helpt bij de genezing.” (Bron : De Standaard 21 dec. 2011)

* *educatie* : elk jaar vinden er talrijke excursies voor kinderen en volwassenen plaats. Ze maken er kennis met ecologie en de rijkdom van de natuur.

* *fijn stoffilter* : bossen filteren fijn stof uit de lucht. Recent wetenschappelijk onderzoek toont nog maar eens aan dat ultra fijn stof van alle boosdoeners het slechtst is voor de gezondheid. “Fijn stof is de vorm van milieuvuiling die in Vlaanderen het meest invloed heeft op de gezondheid.” Dat

blijkt uit een MIRA-onderzoek van de Vlaamse Milieumaatschapij.” (Bron : De Morgen, 8 aug 2012, p. 8). “Fijn stof is goed voor ongeveer drie kwart van alle gezondheidsschade die veroorzaakt wordt door de onderzochte milieufactoren. De blootstelling aan het geluid van drukke wegen, spoorwegen en luchthavens berokkent de op een na grootste schade aan de gezondheid van de Vlamingen. “

* *CO₂-opslagplaats* : de mens staat voor de hoogste uitdaging sinds zijn ontstaan : de opwarming van de aarde. Er bestaat vandaag geen twijfel meer over dat die snelle opwarming het gevolg is van menselijke activiteiten, i.h.b. de uitstoot van CO₂. Bossen zijn van grote betekenis in de opslag van CO₂. Ook daarom is elke boom en elk bos van levensbelang.

* *buffer tegen lawaaihinder* van de autosnelweg , extra belangrijk voor zieken en herstellers in het ziekenhuis.

* *watermaker en aangenaam klimaat* : bomen verdampen veel water en zorgen voor een aangamer stadsklimaat. Ze voorkomen dat de lucht te droog of te warm wordt.

Het Kortrijkse beleid stelt steeds opnieuw dat het jonge gezinnen wil aantrekken en in de stad houden. Werk maken van het verhogen van de levenskwaliteit is hierbij de uitdaging. Parken en bossen zoals het Kennedybos spelen daarin een belangrijke rol en toch komen precies deze groene onderdelen van de stad telkens weer onder druk te staan, zodat de stad op voornoemde bevolkingsgroepen zijn aantrekkingskracht dreigt te verliezen. Mensen zijn natuurwezens, ook al beseffen we het niet altijd meer. (zie bijlage 5.4. Jongeren willen meer groen)

Het bos is nodig als *tegengewicht voor de intense bebouwing* : in de Kortrijkse regio blijft er nog weinig open ruimte over. Kortrijk scoort ruim onder het gemiddelde in Vlaanderen als het om open ruimte gaat.

Ruimtegebruik (cijfers Stadsmonitor 2011)

	Kortrijk	Vlaamse Gewest
woongebied	18 %	11 %
vervoer en telecom	13 %	8 %
nijverheid, handel, recreatie andere bebouwing	12 %	7 %
onbebouwd (incl. akkers & graslanden)	58 %	74 %

3.2.6. Begin van het einde ...

Als we vandaag toelaten dat aan het Kennedybos geraakt wordt, schept dit een gevaarlijk precedent. Dan is het hek van de dam. Hoe verhinderen we dan dat morgen ook andere oude bossen opgeëist zullen worden voor god-weet-wat ? Als we nu anderhalve hectare opgeven, wie zegt dat het daar dan mee zal stoppen ? Vandaag wil men een stuk bos inpalmen voor een parkeerterrein, morgen zal het voor iets anders zijn.

We vrezen met andere woorden dat deze anderhalve hectare bos de eerste stap zal blijken te zijn naar de verdere ontmanteling van het bos en het Groen Lint Zuid. Als er nu één stuk aangesneden

wordt, dan is het volgende stuk immers veel gemakkelijker op te eisen. Zo wordt het Groen Lint Zuid al gauw herleid tot een 80 meter brede strook achter het ziekenhuis en bezoekerscentrum Hof te Coucx, waarbinnen enkel nog de buffer van de autosnelweg ligt.

Nochtans is het precies de aanwezigheid van een bos, de open ruimte met de schitterende panorama's en het landelijke karakter van de omgeving die Hoog-Kortrijk aantrekkelijk maken. Hier kunnen de Kortrijkzanen tot rust komen in de natuur, in deze groene long kunnen de Kortrijkzanen naar hartelust wandelen en fietsen, kunnen mensen elkaar ontmoeten. Als men Hoog-Kortrijk wil opwaarderen, dan zouden net deze troeven ingezet moeten worden.

3.2.7. Plan is onvolledig en vaag

Het voorgestelde plan zit nog vol onduidelijkheden.

- Wat is de toekomst van "het ei" ? Wie goed oplet, merkt dat behalve anderhalve hectare Kennedybos ook het spontaan gegroeide bos op "het ei" verdwijnt. Het wordt namelijk aan X-po geschonken. We vinden dit bijzonder jammer want op dit eiland kon de natuur jaren lang haar gang gaan. Over de jaren groeide het uit tot een rijk stuk wilde natuur. Vos, Bunzing en wellicht ook Steenmarter foerageren of leven er. Dit betekent een zoveelste verlies aan natuur.
- Het plan geeft ook geen idee van hoeveel natuur en open ruimte nog moeten sneuvelen voor de bedding van de snelle tram. Waar precies zou de tram rijden van AZ Groeninge naar de studentencampus en Evolis ? Het traject loopt toch niet doorheen de Vlasakker of het Ecolab ?
- Er wordt gesproken van één parkeergebouw in het Kennedybos maar op de infovergadering werd een plan getoond waarop nog een tweede gebouw stond : "een soort poortgebouw met nog wat parkeermogelijkheden". Deze denkpiste zou evenwel alweer verlaten zijn, zo werd gezegd.
- De getoonde beelden en plannen op de infovergadering zijn misleidend : wat als Stadsgroen Marionetten voorgesteld wordt, is niet het goedgekeurde Landschapsplan; de nieuwe bypass is onzichtbaar; op de helihaven staan bomen geplant; de bedding van de tramlijn is niet op schaal, het is niet duidelijk of het om een of twee sporen gaat, enz..

3.3. Mobiliteit

3.3.1. Auto is koning in Kortrijk

Als het om mobiliteit gaat, volgt Natuurpunt Kortrijk het STOP –principe, dat ook de Vlaamse regering onderschrijft. Je verplaatsen doe je het best door te **Stappen** of te **Trappen** of anders met het **O**penbaar vervoer; pas in laatste instantie kies je voor **P**rivévoer/**P**ersonenwagen. Door deze regel te volgen, beperk je de uitstoot van CO₂ en houd je de stad leefbaar. Andere voordelen van STOP : stappen en trappen houdt de mensen fit en gezond en het openbaar vervoer bevordert het contact tussen de mensen (sociaal gebeuren).

Om het STOP-principe te kunnen waarmaken, zijn een *goed uitgebouwd openbaar vervoer* en een *goed uitgewerkt trage-wegennetwerk* noodzakelijk. We stellen evenwel vast dat in Kortrijk het openbaar vervoer nog steeds het zwakke broertje is en dat het trage-wegennetwerk onvoldoende ontwikkeld is. Het Kortrijkse beleid trekt tot op heden maximaal de kaart van koning "auto". Het mobiliteitsbeleid is zeer eenvoudig : zorg dat iedereen met de wagen zo dicht mogelijk bij de winkel/ dienstverlening kan komen. Daartoe werd en wordt het centrum van de stad (binnen de kleine ring) volgestouwd met parkeerterreinen, zowel bovengronds als ondergronds. De auto bezorgt de Kortrijkse stadskas immers veel centen.

De kern en de effecten van dit beleid vinden we terug in de Stadsmonitor 2011:

- * meest verkeersslachtoffers
- * laagste gebruik openbaar vervoer
- * gebruik fiets onder gemiddelde
- * wagen overheerst

Ook op de website van de stad Kortrijk lezen we : *“Kortrijk is nog steeds geen stad waar het openbaar vervoer primeert. Fietsen en auto's maken het overgrote deel van verplaatsingen uit. De fiets verliest aandeel (daalt in rangorde) in de stad, terwijl de evolutie in de vorige stadmonitor suggereerde dat Kortrijk een fietsstad aan het worden was. De vraag is wat de oorzaak hiervan is. Zijn we te goede dienstverleners voor het autoverkeer ? Of is de fietsinfrastructuur niet zo functioneel ? Is er nood aan meer sensibilisering? Voldoet het aanbod van het openbaar vervoer ?”*

3.3.2. Meer en beter openbaar vervoer en minder verharding : beter voor het klimaat

Om milieuvervuiling en de opwarming van de aarde tegen te gaan pleit Natuurpunt Kortrijk voor meer en beter openbaar vervoer. We vragen dat Kortrijk een voorbeeld neemt aan andere overheden die al een stap verder zijn en ernaar streven om CO₂-neutraal te worden. Daartoe ondertekenden ze de Covenant of Mayors (Roeselare, Oostende, Antwerpen, Leuven en de Provincie Limburg) of sloten ze klimaatverdragen af. Gent heeft ondertussen een klimaatverbond opgericht (<http://www.gentsklimaatverbond.be/>).

Extra argumenten zijn ook te vinden in het Klimaatakkoord van 11.11.11 :

<http://www.klimaatakkoord.be/contact>

Verharding van wegen en parkeerterreinen leidt tot het “hitte eiland effect”. Minder verharding, meer groen, meer verkoeling, meer groene vingers in de stad ... zo houd je een stad leefbaar. Voorbeelden zijn al gekend in onze buurlanden : Houten, Arnhem, Culemborg, Freiburg en Berlijn. We verwijzen verder nog graag naar de Europese website <http://www.future-cities.eu/?id=22> en naar http://www.vlaamsbouwmeester.be/renderers/news/render_nieuws.aspx?5d58c137-f193-4e42-9f89-fd9a7feb3829

3.3.3. Keuze voor openbaar vervoer en trage-weggebruiker valt niet te rijmen met grote parkeerterreinen

Dit toekomstplan meet met twee maten en twee gewichten. Enerzijds wordt ingezet op het openbaar vervoer (snelle tram) en anderzijds wil men grote parkeerterreinen aanleggen, terwijl die nu net meer auto's aantrekken. Het beleid dient keuzes te maken. Natuurpunt vraagt dat het mobiliteitsbeleid radicaal omgegooid wordt ten voordele van het openbaar vervoer en de trage-weggebruiker (fietser en voetganger).

Bezoekers en werknemers van het ziekenhuis stimuleren om zo veel mogelijk de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken, doe je *niet* door een maximaal aantal parkeerplaatsen te voorzien. Dat doe je wel door bijvoorbeeld alle onkosten voor openbaar vervoer aan je werknemers terug te betalen zoals het ziekenhuis Maria Middelaars in Gent doet. Fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer promoten doe je ook door het aantal parkeerplaatsen te beperken. Zo zullen er bijvoorbeeld bij de nieuwe KBC -toren in Gent (bij Ikea) met zijn 1100 werknemers slechts 460 parkeerplaatsen zijn. Dat betekent dat een groot deel van de werknemers ofwel veraf zullen moeten parkeren ofwel fietsen ofwel het openbaar vervoer gebruiken. Het parkeerterrein bij het UZ Gent biedt plaats aan 3500 wagens, wat op het eerste gezicht veel lijkt, maar de faciliteiten zijn bestemd voor eigen werknemers (5600 waarvan 2800 overdag aanwezig), bezoekers (1062 bedden),

personeelsleden van de universiteit (ca. 2000), plus studenten van de faculteit geneeskunde (ca. 5800). Gemiddeld komen 14 % van de werknemers van UZ Gent met de fiets. In de winter zijn dat er zo'n 500, in de zomer bereikt men pieken met 850 fietsende werknemers ! Voor wie liever niet fietst, rijdt de bus (en binnenkort de tram) tot aan de voordeur. Ter vergelijking : het AZ Groeninge zal 1066 bedden tellen en 1004 voltijdse en 1657 deeltijdse werknemers. Het plan voorziet parkeergelegenheid voor maar liefst 2500 auto's, dat zijn er overduidelijk veel te veel : niet alle werknemers zijn immers tegelijk aan het werk.

Inzetten op de fiets betekent ervoor zorgen dat het fietsen comfortabel is en financieel gestimuleerd wordt. Het fietsen stimuleren doe je met een goede fietsinfrastructuur, een overdekte en veilige fietsenberging heel dicht - liefst in – het gebouw waar men werkt, douches voor fietsende werknemers, enz... Andere stimulerende maatregelen kunnen zijn: het aanbieden van fluo-hesjes en fietshelm zoals in UZ Gent, het promoten van de elektrische fiets, het ter beschikking stellen van goed onderhouden kwaliteitsfietsen, enz...

Natuurpunt Kortrijk vraagt dat niet langer gefocust wordt op de autobereikbaarheid. Vele ziekenhuizen in Vlaanderen (UZ Gent, Sint-Vincentius in Antwerpen, Jessa Ziekenhuis in Hasselt,...) investeren al jaren in een duurzame mobiliteitsbeleid; ze waren ook genomineerd voor de Prijs Mobiele Onderneming, sinds kort de Business Mobility Awards genoemd, die jaarlijks uitgereikt worden door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). De VSV kan advies verlenen bij het opstellen van een mobiliteitsplan en beschikt(e) over subsidies om mobiliteitskwesaties van bedrijven te onderzoeken/steunen. http://www.slimweg.be/Woon-Werk/voor_werkgevers/index.htm. We verwijzen daarnaast naar de firma traject uit Gent (www.traject.nv), het belangrijkste bureau in Vlaanderen dat bedrijven ondersteunt bij de opmaak van bedrijfsvervoerplannen.

3.3.4. Snelle, frequente verbindingen met openbaar vervoer : tram of bus ?

Inzetten op openbaar vervoer houdt in : snelle, directe, en frequente verbindingen met comfortabele, stille en energiezuinige bussen of trams. We denken aan kleine elektrische rijtuigen met hoge frequentie en een eigen bedding en die starten vanuit diverse strategische punten (bvb. één in Noord Kortrijk, West Kortrijk, Zuid Kortrijk en één in het Centrum). Natuurpunt Kortrijk opteert voor directe verbindingen tot aan de ingang van het ziekenhuis. Vergelijk : bij het Middelheim ziekenhuis in Antwerpen rijden voortdurend bussen aan en af tot pal bij de ingang van het ziekenhuis.

Of in plaats van een bus een snelle tram verantwoord is, hangt af van de te overbruggen afstand, de beschikbare ruimte, het aantal te vervoeren personen, de realisatietermijn en het kostenplaatje. In die context merken we op dat

- Kopenhagen met zijn "light metro" (*Københavns metro*) meer dan 500 000 inwoners telt. Een stad als Straatsburg waarnaar verwezen werd in de infovergadering (29/8/12) telt ongeveer 272.000 inwoners, de agglomeratie Straatsburg 1.145.000 (2007). In Bordeaux, ook genoemd in de

infovergadering, wonen 235.178 mensen, in de agglomeratie meer dan 800 000 (2007). In Vlaanderen telt Gent met z'n tram 250 000 inwoners. Kortrijk telt er nog geen 75 000.

- de afstand van het station naar AZ Groeninge een kleine 4 km bedraagt. Met de fiets overbrug je de afstand in 15', te voet doe je er 50' over, met het huidige openbaar vervoer 27'.

Van AZ Groeninge naar Evolis is het nog eens een luttele 4 km, van Evolis naar het station 3,5 km (bron : Google maps).

- Stad Kortrijk momenteel (cijfers 2010) tegen een schuldenlast van 2 179 € per inwoner⁴ aankijkt, een schuld die sinds 2005 met 143 % aangegroeid is.

- het voorgestelde plan van Leiedal weinig details laat zien over waar precies de bedding van de tram komt in volgebouwde wijken. Vooral het feit dat er over een verbinding naar de studentencampus gesproken wordt en nog verder naar Evolis, baart ons grote zorgen : hier is geen ruimte meer voor een tram op bestaande wegen. Gaat de tram ondergronds of rijdt hij boven de huizen ? Of zal ook hier natuur (Vlasakker) moeten wijken?

Bovenstaand in acht genomen, vindt Natuurpunt dat voor de afstand station – AZ Groeninge een snelle, frequente bus de beste optie is. Een belangrijke reden hiervoor is de bijna onmiddellijke realisatiemogelijkheid van een snelle busverbinding, dit in tegenstelling tot een tramlijn die enkel een toekomstplan is en dus geen onmiddellijke oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Om deze buslijn te realiseren, suggereren we een aparte busstrook te voorzien in de Doorniksestraat/steenweg en de Condédreef. Omdat de Doorniksestraat/steenweg daarvoor wat smal is, zal het wellicht nodig zijn om hier eenrichtingsverkeer in te stellen en zo plaats te maken voor een aparte busstrook. We verwijzen naar de recente mobiliteitsstudie die de stad Kortrijk liet uitvoeren (16 juni 2011) waarin dit voorstel al naar voren geschoven werd.

In elk geval dient *eerst* werk gemaakt van een snelle verbinding met openbaar vervoer vooraleer aan meer parkeergelegenheid gedacht wordt. Als het de bedoeling is om de mensen een ander gedrag aan te leren, namelijk dat ze niet in de eerste plaats aan een auto denken om zich te verplaatsen, dan is dit de enige logische volgorde. Als je eerst volop parkeergelegenheid aanbiedt en pas veel later een snelle bus/tram inlegt, zal niemand de nood voelen om dat openbaar vervoer te gebruiken.

⁴ Ter vergelijking : de schuld per inwoner van alle inwoners in het Vlaams gewest bedraagt 'slechts' 1 253 €/inwoner. (Bron : Studiedienst Vlaamse gemeenschap). Met de huidige opcentiemen en aanvullende personenbelastingen kan de schuldenlast amper gelijk gehouden, laat staan afgebouwd.

3.3.5. Parkeren moet op kosten van gebruiker – ondergronds enige optie

Voor een parkeerterrein voor een bedrijf (X-po, Barco) mag geen extra open ruimte en zeker geen waardevolle open(bare) ruimte opgeofferd worden. Ook de kosten van de aanleg van een parkeerterreinen mogen niet verschoven naar de gemeenschap. Parkeren moet in de eerste plaats gebeuren op de gronden van het ziekenhuis/bedrijf zelf (zoals aangeduid in RUP nr 5 AZ Groeninge) en moet ook door hen betaald worden.

- Waarom wordt pas in dit late stadium aan het parkeerprobleem gedacht ? Het is net als mobiliteit een probleem dat perfect te voorzien en te voorkomen was, had men nog voor of in het begin van de ontwerpfase een mobiliteitsplan opgemaakt. Waarom kwamen er geen ondergrondse parkeerplaatsen ? In het eerste plan waren ze ondergronds voorzien maar dat plan is niet uitgevoerd. Het is zelfs nu nog niet te laat. Op het terrein van AZ Groeninge blijft er nog altijd voldoende ruimte.
- Het parkeergebouw voorzien in RUP nr 5 AZ Groeninge was een doorn in het oog, maar bevatte tenminste nog heel wat verdiepingen onder de grond. Daar stapt men in het huidige plan van af. Voor de bezoekers zou er dan weer wel een ondergrondse parkeergarage komen, onder de Kennedylaan.
- Bovengrondse parkeerterreinen nemen enorm veel open ruimte in. Omdat er in onze regio al zo weinig open ruimte is (zie boven 3.2.5.) en nog minder bos, is Natuurpunt Kortrijk voorstander van ondergrondse parkeerterreinen.
- Ondergrondse parkeerterreinen storen niet in het landschap, belangrijk in een waardevol landschap als dat van Stadsgroen Marionetten en de historische, wettelijke beschermde hoeve Hof te Coucx.
- Bovengrondse parkeerterreinen vragen veel verharding. Verharding is nadelig voor de waterhuishouding en ook niet bevorderlijk voor het (stads)klimaat. (zie boven 3.2.5.).
- Dat een bovengronds parkeerterrein ook groen aangekleed kan worden, is geen argument : het zal altijd een parkeerterrein met weinig natuurwaarde blijven. Hoeveel bomen je er ook op zou planten, het wordt nooit een bos. (zie 3.2.3.)

4. BESLUIT : **meer inspraak - geen auto's en geen fietspad in het Kennedybos – goed uitgebouwd openbaar vervoer - ondergronds parkeren**

1/ Omdat er in het huidige plan van Leiedal voor ons nog tal van onduidelijkheden zijn, vraagt Natuurpunt Kortrijk inzage in het volledige dossier en **participatie** in het hele proces. We wensen **in dit dossier - en in de toekomst** voor andere dossiers over ruimtelijke ordening met grote impact op landschap en milieu - als een volwaardige gesprekspartner beschouwd te worden. We vinden het namelijk niet kunnen dat er over natuur- en milieuzaken gesproken wordt zonder dat de natuur- en milieusector geraadpleegd wordt. Het gaat hier niet om Natuurpunt alleen, maar ook om Vlaamse overheidsinstellingen als ANB en INBO. Ook andere 'stakeholders' als het Agentschap voor Ruimte en Erfgoed, landbouwsector, Fietsersbond etc. dienen in een dossier als dit vooraf geconsulteerd te worden en volwaardig te kunnen participeren in de ontwikkeling ervan. Natuurpunt Kortrijk garandeert alvast constructief te zullen meewerken.

2/ Voor er verder getekend wordt en voor er beslissingen genomen worden, moet er een Plan M-E-R (**Milieueffectenrapportage**) plus een **mobiliteitsstudie** komen. De wet, de schaal en aard van de problematiek vereisen dit (MER-besluit 2004 – Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage).

3/ Gezien :

- het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Structuurplan, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, de afbakening van het Ruimtelijk Stedelijk gebied Kortrijk, waarin het Kennedybos de bestemming bos kreeg en de regionale groenstructuren werden benoemd en vastgelegd en vorige lokale plannen omtrent een groene as vanaf de Gavers tot aan Bergelenput ('Groene Sporen') alsook het Milieubeleidsplan van Kortrijk;
- het belang van het Kennedybos in deze zuidelijke groene gordel;
- de biologische en ecologische waarde van het bos (complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen);
- de biodiversiteit van het bos en het Biodiversiteit charter van de stad en Natuurpunt Kortrijk;
- het beperkte bosareaal in de regio en de achteruitgang van bossen in het algemeen, in kwantiteit en kwaliteit;
- het feit dat bossen verschillende ecosysteemdiensten leveren (recreatie, opslag van CO₂, fijnstoffilter, buffer tegen lawaaihinder, klimaatregelaar en waterleverancier) en aldus essentieel zijn voor de gezondheid en het welzijn van de Kortrijkzaan,
- de verbondenheid van de Kortrijkse burger met het Kennedybos en z'n inzet bij het aanplanten en beheer van het Kennedybos;
- het negatief advies van Agentschap Natuur en Bos (ANB);
- het feit dat er voldoende alternatieven zijn om het mobiliteits- en parkeerprobleem rond AZ Groeninge op te lossen;

is het voor Natuurpunt Kortrijk **onaanvaardbaar dat er een stuk Kennedybos gekapt zou worden om er een parkeerterrein aan te leggen. Ook een functioneel fietspad dwars door het bos kan voor ons niet.**

3/ Het STOP- principe van de Vlaamse regering in acht genomen en met als doel het milieu zo min mogelijk te belasten en de belastingbetaler zo goed mogelijk te dienen, stellen we als oplossing voor : een **goed uitgebouwd openbaar vervoer met snelle, frequente verbindingen** station - AZ Groeninge. Omwille van de kostprijs en de geringe afstanden en rekening houdend met het aantal inwoners in Kortrijk, gaat onze voorkeur naar een elektrische bus in een aparte busstrook. Een **parkeerterrein kan enkel ondergronds** en de grootte ervan moet van die orde zijn dat openbaar vervoer en het gebruik van de fiets gestimuleerd worden.

4/ Natuurpunt Kortrijk wil de **regionale groenstructuur en in het bijzonder de groene gordel zuid** zoals die eerder bepaald werden nu eindelijk eens gerealiseerd zien; we willen dat er een duidelijke planning opgemaakt wordt en dat er hiervoor budgetten vrijgemaakt worden. Indien de groenstructuur -zoals de plannenmakers beweren - een onlosmakelijk deel van het plan is en als het bestuur en de plannenmakers willen bewijzen dat het hun menens is en ze deze groenstructuur ook echt willen, dan eisen we dat zowel de geplande ecoduct aan het Kennedybos als deze aan de Moeskroensesteenweg (goedgekeurd in het Landschapsplan Marionetten) onmiddellijk in de realisatie worden opgenomen en tegelijk met de afrit van de autosnelweg uitgevoerd worden. Op die manier wordt de isolatie van het Kennedybos doorbroken en wordt de voorgestelde groenstructuur opgewaardeerd met een reële verbinding met het Stadsrandbos/Preshoekbos.

Tot slot willen we nog benadrukken dat wij het als onze taak beschouwen om de beleidsmakers op hun verantwoordelijkheid te wijzen en de Kortrijkse burgers te **informer**en over wat over hun hoofden heen beslist dreigt te worden.

Voor Natuurpunt Kortrijk,

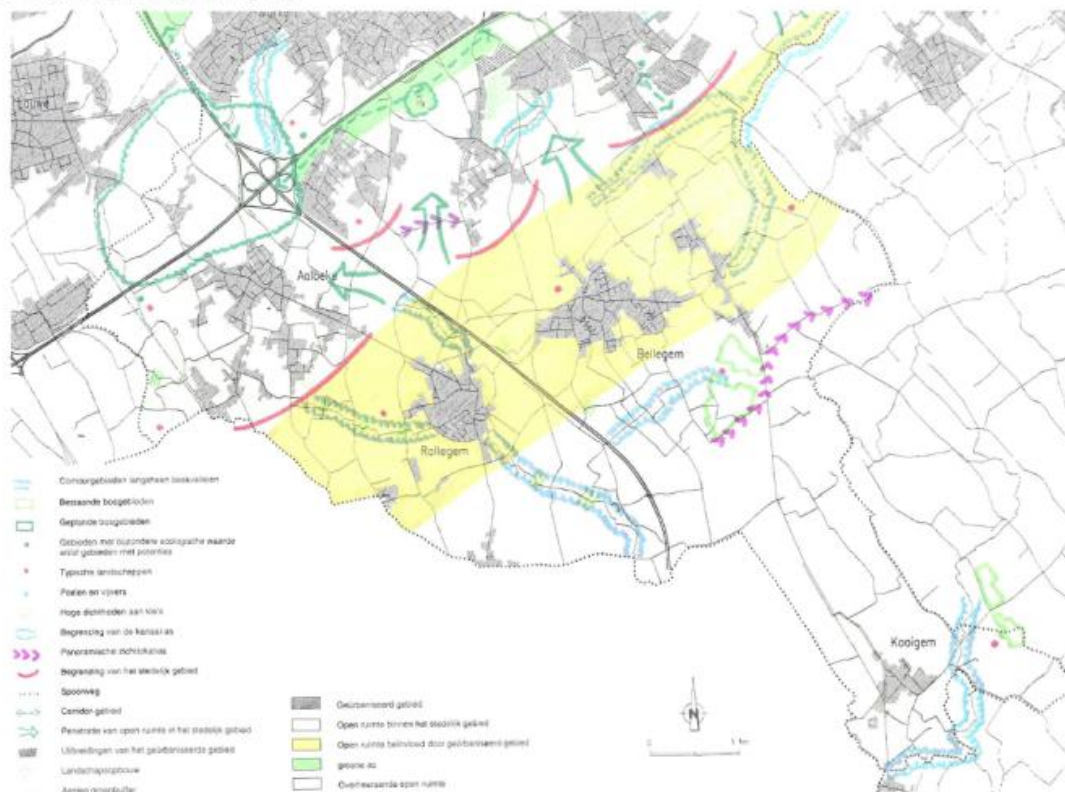
Trees De Prest , secretaris
Bert Van Dierdonck, woordvoerder (056 / 22 35 69)

5. Bijlagen

5.1. Chronologie

Met de opmaak van het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Kortrijk (GNOP), goedgekeurd in de gemeenteraad van 14/03/1997, werd gekozen voor een ecologisch-recreatieve verbinding tussen het Preshoekbos en het Kennedybos via het Groen Lint Zuid. (nu Stadsgroen Marionetten genoemd)

Kaart 22 : Potentie voor natuurontwikkeling - zuid



Deze ambitie werd jammer genoeg fors teruggeschroefd door de Gewestplanwijziging van 1998 en 2001 die als doel had, de bouw van een grootschalig ziekenhuis naast het Kennedybos mogelijk te maken en dit zonder mobiliteitsplan.

STAD KORTRIJK
RUP 5 AZ-Groeninge
figuur 06: gewestplanwijziging 1998

Legende

-  plangebied

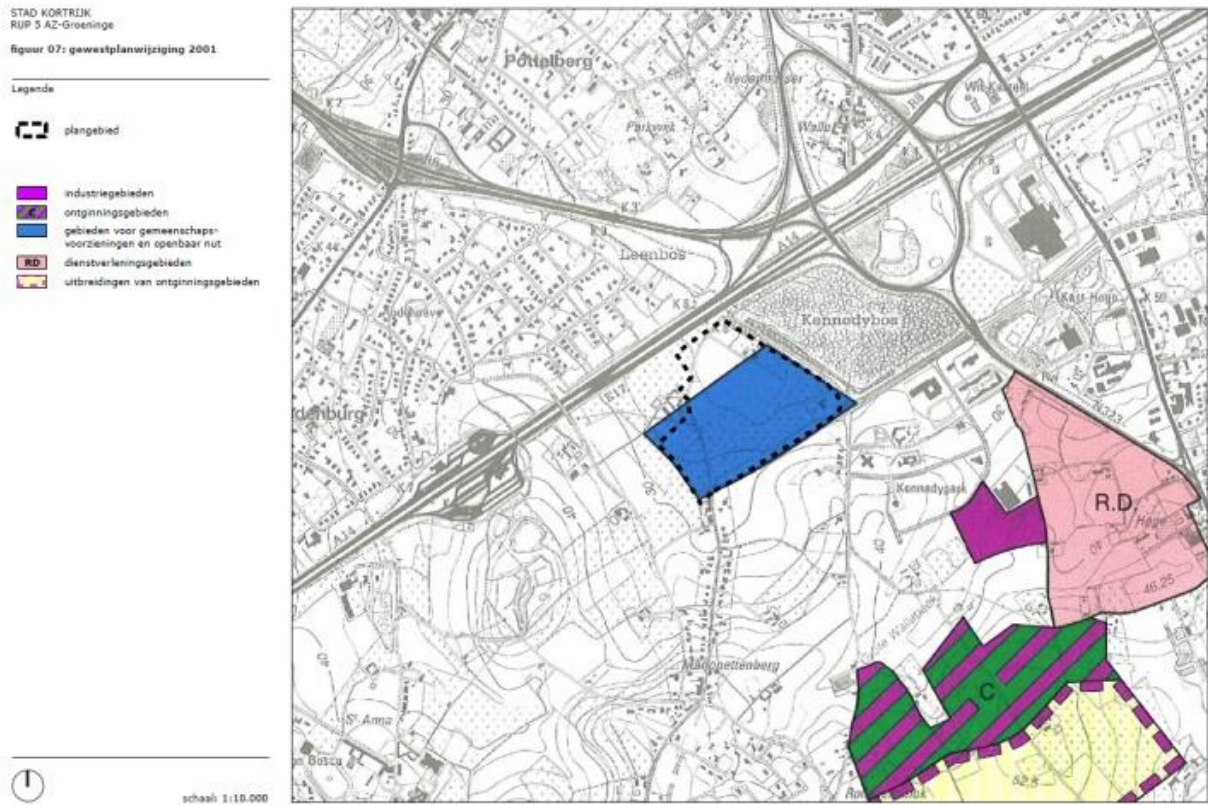
-  woongebieden
-  milieubelastende industrieën
-  industriegebieden
-  agrarische gebieden
-  parkgebieden
-  natuurgebieden
-  bosgebieden
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut



schaal: 1:10.000



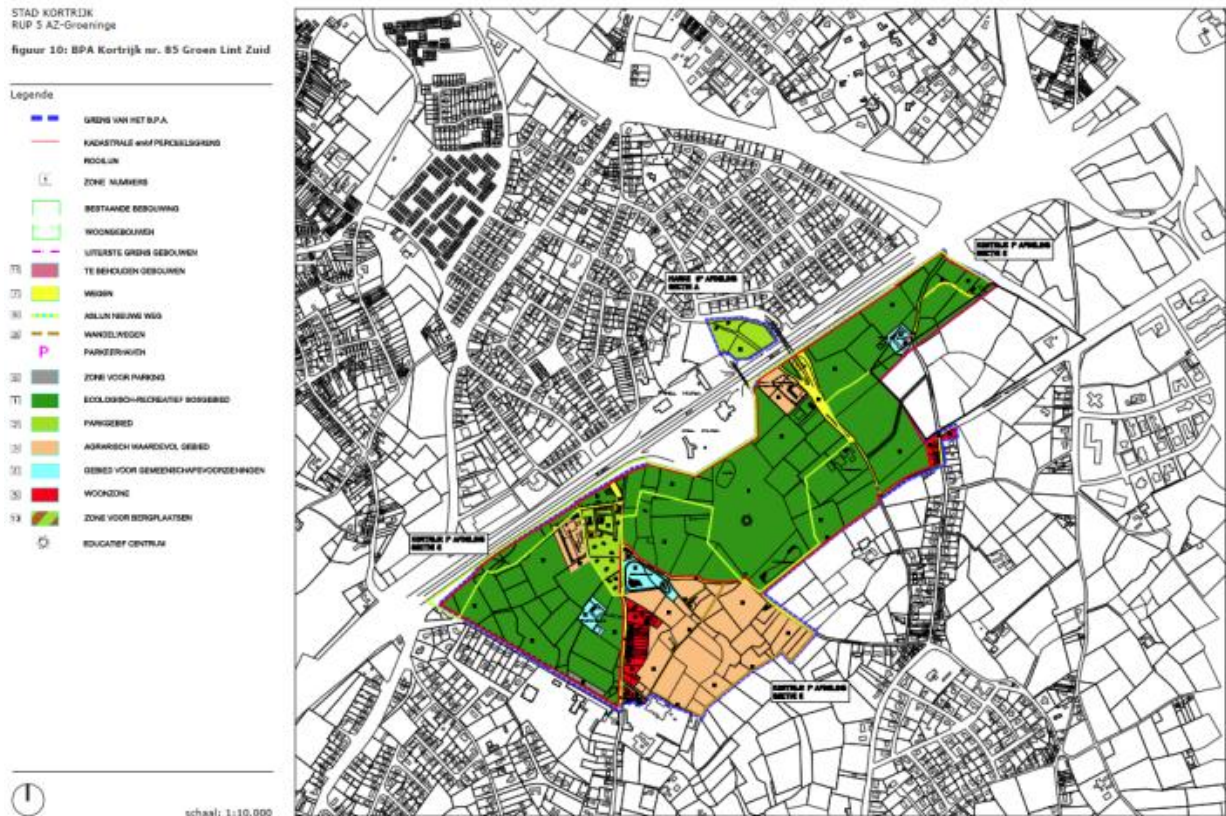
Gewestplanwijziging 1998



Gewestplanwijziging 2001

Intussen wordt het BPA nr. 85 'Groen Lint Zuid' (MB 17/03/2005) goedgekeurd.

Slechts een smalle verbinding met het Kennedybos blijft open.



De belangrijke ecologische verbindingen met het Preshoekbos - Stadsgroen Marionetten en met het belangrijke groengebied aan de Keizersstraat worden nog niet ontwikkeld.

Met het RUP nr 5 'AZ Groeninge' dreigt het Kennedybos bijna helemaal afgesloten te worden van het Groen Lint Zuid. Een klein ecoduct tussen het Kennedybos en Stadsgroen Marionetten wordt in het RUP nr. 5 vastgelegd :

*De geplande ontsluitingsweg tussen de Kennedylaan en de verkeerswisselaar E17:/R8(Het Ei) werkt versnipperend voor de ecologische structuur. Het aanleggen v.d. geplande verbindingsweg heeft een zekere impact op groene bestemmingen. Deze impact kan worden gereduceerd door de versnippering te compenseren met ontsnipperende maatregelen. **In het plan wordt de aanleg van de ontsluitingsweg uitdrukkelijk gekoppeld aan de vereiste dat er op-of onder deze weg een ecoduct wordt voorzien.***

5.2. Bijlage uit : Gemeentelijke Ruimtelijk structuurplan Kortrijk (goedgekeurd april 2007) III Bindend gedeelte, p. 87-88

NATUUR- EN GROENSTRUCTUUR

1. SELECTIES

Delen van volgende beekvalleien worden geselecteerd als structuurbepalend:

De Vaarnewijkbeek, Toortelbeek, Neerbeek, Markebeek, Bondillebeek, Weimeersbeek, Fabrieksbeek, Bosbeek, Grote Spierebeek, Zandbeek, Ooievaarsbeek, Kattebeek, Keibeek, Pietje Patersbeek en de Plaatsbeek. Ze maken deel uit van **de natte ecologische structuur**.

De Heulebeek is reeds geselecteerd als provinciaal natuurverbingsgebied.

De knooppunten van de Leie met de westelijke ring en de Burgemeester Vercruysselaan worden geselecteerd als gebieden voor het aanleggen van stadsparken.

Tussen de regionale groenprojecten, de Bergelen, het Preshoekbos en de Gavers wordt een netwerk gecreëerd. Volgende verbindingen worden opgenomen in het netwerk:

- **het groen netwerk zuid;**
- **het groen netwerk noord.**

De groene gordel oost en Secret Gardens worden geselecteerd als binnenstedelijke groengebieden. Delen van volgende gebieden worden geselecteerd voor het aanleggen van stadsparken of stedelijke groenelementen: de Venning, Kromme Olm, Moorseelestraat, Universiteitspark (Vlasakker) en Stijn-Streuvelslaan.

2. RUP'S EN VERORDENINGEN

Volgende RUP's worden opgemaakt:

- RUP voor de vallei van de Heulebeek en de Markebeek. Daarin wordt de problematiek van de waterafvoer, fiets- en wandelroutes, natuurontwikkelingen, landbouw en landschapopbouw tegenover elkaar afgewogen en vastgelegd.
- RUP voor de zonevreemde bebouwing in bossen en parken (als onderdeel van het RUP zonevreemde constructies).
- RUP voor de zone Venning voor circa 4 ha groen en 3 ha ambachtelijke zone.
- RUP voor de ambachtelijke zone Watermolenstraat/Iepersestraat waarin de groenzone als onderdeel wordt vastgelegd.

3. STUDIES

Voor het realiseren van de natuur- en groenstructuur zullen volgende studies worden uitgevoerd:

- Uitwerken van een concept Secret Gardens en opmaken van een inrichtingsplan.
- Verder uitwerken van het ecologisch netwerk in het buitengebied.
- Uitwerken van het groen netwerk noord, inclusief het Ghellinckpark.

4. ACTIES EN PROJECTEN

Volgende acties en strategische projecten zullen worden uitgevoerd:

- realisatie van het groen netwerk zuid, met o.a. het universiteitspark (Vlasakker), de ziekenhuissite AZ Groeninge en het stadsgroen Marionetten;
- realisatie van de groenzone Vetex en gronden Vandendriessche als groenelementen op buurtniveau;
- realisatie/verwerving van het groengebied langs de Heulebeek (Stijn Streuvelslaan);
- verdere realisatie van de beekvallei van de Neerbeek te Bissegem.

5. SAMENWERKING, COMMUNICATIE EN OVERLEG

Kortrijk zal actief participeren, samen met het Vlaamse Gewest en de Provincie en de aanpalende gemeenten aan volgend regionale groen- en natuurprojecten:

- de realisatie van de geïntegreerde visie voor de Leievallei Wervik-Kortrijk;
- Preshoekbos;
- Randstedelijk groengebied Bergelenput.

5.3. Bijlage : groen is gezond

Gezond door een groene omgeving

De feiten :

De kans dat bewoners zich gezond voelen is in groene gebieden 1,5 keer zo groot als in minder groene woonomgevingen.

- De aanwezigheid van groen zorgt o.a. voor 25% minder depressies, 15% minder neklachten, 15% minder migraine en ernstige hoofdpijn en 23% minder astma/COPD.
- Patiënten met uitzicht op groen herstellen sneller van een operatie dan patiënten zonder dit uitzicht. Zij gebruiken ook minder pijnstillers.
- Interieurbeplanting kan de negatieve invloed van printers, kopieermachines en computers op de luchtkwaliteit tegengaan.
- Planten kunnen de luchtvochtigheid op kantoor met circa 5% verhogen.
- Luchtverontreiniging zoals CO₂ en fijnstof geeft gezondheidsklachten. Bomen en hagen langs wegen kunnen 15 tot 20% van de stofdeeltjes afvangen.
- Een boom van 50 cm dik kan per jaar ongeveer 500 gram fijnstof afvangen. Dit compenseert circa 7.500 jaarlijks gereden autokilometers.
- Bomen kunnen grote hoeveelheden water vasthouden, zowel in de bodem als in de kruin (naar schatting minstens 2.800 liter).
- Groen dempt verkeersgeluid. Groene daken kunnen geluid reduceren met 1 tot 5,5 decibel.
- Bomen in de buurt van woningen leveren een besparing op van ongeveer 10% in de energiekosten. Daarnaast leidt de warmtereductie door schaduwvorming op hete dagen ook tot minder sterfgevallen, vooral onder ouderen.

Kortom:

- 1 Mensen voelen zich gezonder met groen om zich heen, zowel in een landelijk als in een stedelijk gebied én in gebouwen.
- 2 Investerings in groen verlagen de ziektekosten van de Nederlandse samenleving.
- 3 Groen (vooral bomen) is een goed inzetbaar wapen tegen luchtverontreiniging.

bron

http://www.bomenstichting.nl/content_files/7328a5447b255573b89308044b4a8eb7.pdf

5.4. Bijlage : jongeren willen meer groen

Helpt jongeren wil groenere steden in Vlaanderen

Bewerkt door: Sven Van Malderen – 05/06/12, 15u56 – Bron: belga.be



Tegen 2050 wil 47 procent van de jongeren groenere Vlaamse steden en wenst 31 procent een autoluwe stad. Dat blijkt uit een peiling van Steunpunt Jeugd bij duizend jongeren tussen 14 en 25 jaar. Het Steunpunt meldt dat de jongeren naast grote parken en buurtparkjes en straat- en pleinbomen ook een autovrij centrum en degelijk openbaar vervoer in de steden willen.

Uit de peiling blijkt dat voor goed 84 procent van de jongeren het verschil tussen het platteland en de steden niet mag verdwijnen. Daarvoor moet een goed wetgevend kader de bestemming van de gronden bepalen. Ongeveer de helft van de jongeren (48 pct) pleit ook voor een bouwstop op het platteland. Zij willen daarentegen onder meer dat renovatie gestimuleerd wordt.

Daarnaast moeten de steden aantrekkelijker gemaakt worden door meer groen, een betere mobiliteit, een autovrij centrum en de vernieuwing van verouderde woningen. Bijna een derde van de jongeren vindt zelfs dat in dichtbebouwde wijken gebouwen plaats moeten ruimen voor publieke parken en pleinen.

Voorts vindt 52,4 procent van de respondenten dat verplaatsingen met een auto binnen de stad een uitzondering moeten zijn. Ook vindt 61 procent van de jongeren dat bij de heraanleg van straten meer aandacht naar fietsers en voetgangers dan naar auto's moet gaan. De conclusies van de jongerenbevraging zullen resulteren in enkele beleidsaanbevelingen voor Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters en een advies van de Vlaamse Jeugdraad.

(bron: De Morgen.be)

<http://www.demorgen.be/dm/nl/5397/Milieu/article/detail/1449225/2012/06/05/Helpt-jongeren-wil-groenere-steden-in-Vlaanderen.dht>