

Vraag nr. 12 van Catherine Matthieu van 9 september 2019

Bomen die de hittegolf niet overleefd hebben

We merken dat er heel veel jong bomen die in 2018-2019 geplant werden de warme zomer niet hebben overleefd.

- Hoe gaat u de opvolging doen om deze bomen te vervangen ?
- Sommige boomsoorten kunnen beter de hitte tegen gaan. Welke bomen worden er met dit opzicht gekozen.
- Kan er een systeem gehanteerd worden om jongen bomen beter te verzorgen bij aanplanting en zeker met het vooruitzicht op warme zomers. Een goede praktijk zie je alvast in Kopenhagen waar waterzakken onderaan de stam van (jonge) bomen worden bevestigd, zodat het water traag kan insijpelen. Vaak water dat lokaal gerecupereerd wordt door slimme infiltratie.
- In sommige steden kiest men op de boom te laten sterven omdat het goedkoper zou zijn dan het op te volgen en water te geven. Is dat ook een richtlijn in Kortrijk ?
- En tenslotte een voorstel: Kan men een positieve campagne starten om ook de omwonende te betrekken bij de verzorging en opvolging van de bomen in hun straat. (in bijlage illustratie "hier zijn we zorgzaam voor deze jonge boom")

Antwoord

De stad Kortrijk volgt via snoei- en aanplantingslijsten het boombestand in Kortrijk op (volgens een meerjarenplan). De problematiek van uitval en sterfte van bomen door droogte situeert zich vooral bij de jonge nieuw aangeplante bomen. De medewerkers van de groendienst volgen dan ook consequent jonge en kwetsbare bomen op. Tijdens het plantseizoen 2018/19 werden door de stadsdiensten 141 nieuwe bomen aangeplant. Van dit aantal diende de stad Kortrijk door de zeer droge zomer, terug 38 bomen te vervangen. Gezien het hier over 15 verschillende boomsoorten ging over een totaal van 38 bomen kon geen eenduidige conclusie getrokken worden tussen de droogte en de kwetsbaarheid van een specifieke soort ten opzichte van deze droogte. De nieuw aan te planten bomen door de uitval van de droge zomer werden reeds in de aanplantlijst voor 2019/2020 voorzien. Gedurende dit seizoen werden 149 nieuwe bomen aangeplant.

De keuze waar welke boomsoorten komen vereist een case-by-case benadering. Er wordt altijd rekening gehouden met het feit dat bomen, aanwezig in het stadscentrum (of centra van deelgemeenten), meer verharding hebben in hun directe omgeving en dus ook resistenter dienen te zijn tegen de hittestress die dit met zich mee kan brengen. Daarnaast wordt sowieso per project, via contact met gespecialiseerde kwekers, vvoeg en bestaande literatuur bekeken welke boomsoort best waar past. In Kortrijk wordt geenszins de praktijk toegepast waarbij de Stad bewust en omwille van financiële redenen bomen zou laten sterven om geen water te moeten geven om vervolgens een nieuwe boom te plaatsen.

Door twee extreem droge en warme zomers werd inderdaad een grotere uitval vastgesteld.

Daarom werd reeds besloten om drie proefsystemen uit te proberen.

Op verschillende plaatsen waar nieuwe bomen werden aangeplant werd gebruik gemaakt van

- 1) een gietrand (waaronder Nieuwpoortstraat en Oudenaardsesteenweg). Met deze gietrand wordt het water beter ter plaatse gehouden bij de bomen.
- 2) een drainagebuis (waaronder Stasegemsesteenweg en Maandagveld) . Deze drainagebuis zorgt ervoor dat het water tot in de omgeving van de jonge wortels komt.
- 3) een waterzak (St. Margriet Houtemlaan en Klaverstraat). Deze waterzak geeft het water geleidelijk af aan de nieuw aangeplante bomen.

Deze proefsystemen worden geëvalueerd en verder geïmplementeerd waar mogelijk en naargelang hun succes.

Vraag nr. 13 van Maxim Veys van 30 januari 2020

Toegankelijkheid van de bushaltes stationsomgeving.

Tijdens de gemeenteraadszitting van september 2017 werd gesproken over de toegankelijkheid van verschillende busstations. Door de werken aan de stationsomgeving werd het vaste busstation aan de voorkant van het treinstation ontkoppeld naar 3 aparte locaties.

Voor mensen met een handicap en ouderen is het altijd niet evident om zich vlot te verplaatsen tussen de stations onderling. Een gemiste aansluiting kan zeer frustrerend zijn.

Er was toen sprake van een lift, helling of zelfs een voertuig als oplossing.

Ondertussen zijn we 2 jaar verder.

- Graag een actuele stand van zaken van dit dossier
- Met welke actoren werd er overlegd?
- Wat is nu de oplossing geworden? Welke kost is hieraan gekoppeld?

Antwoord

- Actuele stand van zaken / Met welke actoren werd er overlegd?

Er werden verschillende mogelijkheden onderzocht om minder mobiele mensen makkelijker de verbinding te laten maken tussen voorzijde van het station vanaf het Stationsplein/Tolstraat (trappen partij) en de achterkant van het station in de Minister Tacklaan, zowel qua infrastructurele als flankerende maatregelen:

1. Lift

Het studie bureau organiseerde, na goedkeuring van de projectpartners van het Stationsproject, een aanbestedingsdossier om een traplift te installeren die voldeed aan de normen zoals meegegeven door Inter en ondersteund door de SOAR en SAPH. Er werd ook rekening gehouden met het bijkomend advies van Stedelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap (SAPH) om te voorzien in een groter platform en 300 kg hefvermogen.

De NMBS ontving geen enkele inschrijving. Ook na de onderhandelingsronde bleek geen aannemer bereid om deze lift met bijhorende bouwconstructie te realiseren.

2. Hellend vlak

Er werden verschillende alternatieven voor de traplift onderzocht (oa. containerlift). De bouw van een tijdelijke helling werd onderzocht maar niet weerhouden. Omwille van de doorlooptijd van de procedure (ontwerp, bouwvergunning, aanbesteding) bleek dit niet haalbaar. De timing voor realisatie van de helling zou niet veel verschillen van de timing van de definitieve aanleg van het openbaar domein van deze zone. Ook kon rond financiering van de tijdelijke helling geen consensus bereikt worden met de partners (hoewel de stad wilde meefinancieren).

Bijgevolg stelde de NMBS voor om geen tijdelijke helling uit te voeren maar een definitieve toegang te voorzien die reeds kadert binnen het nieuw stationsontwerp. In afwachting van de aanleg van de definitieve toegang werd met de partners naar andere pistes gezocht.

3. Shuttle dienst

De vraag van de stad aan De Lijn om een shuttle dienst te voorzien tussen de busterminals noord en zuid werd niet weerhouden door De Lijn omwille van budgettaire redenen.

Wel werd "lijn 16" ingezet/ aangeduid door De Lijn als bus die kon dienst doen als verbinding (enige bus die via tunnel reed). Maar ondertussen werd dit stop gezet gezien niemand gebruikte maakte van deze verbinding.

4. Begeleiding/assistentiepaal busreizigers

- NMBS voorziet begeleiding voor minder mobiele personen maar enkel op het domein van de NMBS. De NMBS plaatste hiertoe een assistentiepaal lang de achterzijde van het station (Minister Tacklaan).
- De Lijn voorziet geen begeleiding meer voor minder mobiele reizigers.

- Wat is nu de oplossing geworden?

De stad zorgt voor **begeleiding en vervoer** van **minder mobiele personen** om de verbinding **tussen** de verschillende **busterminals of de busterminals en het treinstation** kunnen maken.

Hoe werkt het:

1777 of mail 1777@kortrijk.be

- o Reservatie: 48 u op voorhand
- o Dispatching en aansturing door stad Kortrijk.
- o Begeleiding en vervoer via vrijwilligerswerking
 - Oplossing op maat: te voet, met Riksja, ..

De assistentie die NMBS aanbiedt voor personen met beperkte mobiliteit in het station van Kortrijk blijft ongewijzigd. De assistentie kan tot 3 uur op voorhand gereserveerd worden via telefoon op het nummer 02/528 28 28 of tot 24 uur op voorhand via de website (<https://www.belgiantrain.be/nl/travel-info/prepare-for-your-journey/assistance-reduced-mobility>)

- De werking van het tijdelijk busstation heeft geen invloed op de bereikbaarheid van de perrons.
- De bereikbaarheid van de perrons is onveranderd.

- Welke kost is hieraan gekoppeld?

De kostprijs wordt momenteel ingebed in de reguliere werking van stad Kortrijk. Na evaluatie periode wordt onderzocht of doorrekening naar het Stationsproject opportuun is.