

Verkiezingsmemorandum van Natuurpunt Leuven v.z.w. en de Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud voor de gemeenteraadsverkiezingen van 8 oktober 2006

Algemene inleiding: Een leefbare stad is een groene stad!

'Steden hebben meer longen nodig', zo stond het op de voorpagina van de krant De Morgen op donderdag 24 juli 2003. Uiteraard een titel die onmiddellijk in het oog springt van mensen die daar al jaren voor vechten. Het artikel kwam er naar aanleiding van een studie van Ann Van Herzele (VUB) en Torsten Wiedemann in opdracht van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen (MIRA, NARA), over de betekenis van de groene ruimte voor de kwaliteit van de leefomgeving. De bedoeling van de studie was om een aantal kwaliteitsfactoren voor stedelijke groene ruimten voorop te stellen en deze te toetsen aan de bestaande toestand en toekomstscenario's voor het beleid.

Het is in Vlaanderen vooral de stadsvlucht die de leefbaarheid van het stedelijk milieu onder de aandacht van het beleid heeft gebracht. Leuvens onderzoek heeft bijvoorbeeld aangetoond dat gebrek aan groen en speelruimte voor kinderen, de belangrijkste redenen zijn om de stad te verlaten, en dat stadverlaters die naar de randgemeenten trekken op zoek gaan naar een groene woonplaats. De onderzoekers stellen vast dat groene ruimte nog een zwakke positie heeft in de planningspraktijk, en dat deze positie nog verzwakt wordt door een ruimtelijk beleid dat streeft naar verdichting en verweving van functies in stedelijk gebied. Omdat de vele welzijnswaarden van groen moeilijk in te brengen zijn in ruimtelijke discussies, blijkt dat er nood bestaat aan methoden die groenvoorziening kunnen vergelijken op interstedelijke basis.

Feit is dat de druk op de stedelijke open ruimte sinds de jaren '90 sterk toeneemt. Door de ontwikkeling en de verdichting in de steden dreigen de groene ruimten steeds verder uit de stad verbannen te worden. Ook het groen in de stadsrand wordt bedreigd. Recente voorbeelden zijn de verdere uitbouw van de Campus van de KULeuven in de Dijlevallei ten zuiden van Leuven, het wetenschapspark langs de Boudewijnlaan en de omgeving van de Abdij van Vlierbeek, Tegelijk echter wordt groen meer en meer gebruikt als argument om de stad te 'verkopen' tegenover business en consumenten.

De inrichting en de ligging van dit groen zijn echter niet noodzakelijk betekenisvol voor de leefbaarheid van de stad. Het groen dat de bewoners wensen, beperkt zich niet tot ruimten die officieel voorzien of ingericht zijn als recreatiegebied of natuur. Het is veel ruimer dan dat, ook bomen in de straat, groen tussen de straatstenen, een parkje, een braakterrein, een gevel, een dak, bloemenvelden en weiden maken deel uit van dat groen. Het gaat bij de stadsbewoners niet zozeer om recreatievoorzieningen, maar wel om recreatiemogelijkheden voor alledag. Uit onderzoek blijkt dat mensen zelf het verband leggen tussen een groene leefomgeving en leefkwaliteit: groen heeft een welzijnsfunctie. Meer nog, 'groen' wordt als factor voor de keuze van een woonplaats steeds belangrijker. Immers, wat de demografische ontwikkelingen tussen 1990 en 2000 betreft, stellen de onderzoekers vast dat de bevolking daalt met ongeveer 4,5 % in de stadskernen van Gent en Antwerpen en met ongeveer 2,4 % in de rand, en dat ze stijgt in de onmiddellijke omgeving van groene ruimten met ongeveer 6,8 %.

Afstand is cruciaal

De belangrijkste bepalende factor voor een bezoek aan groene ruimten is de afstand. In het onderzoek wordt het stadsgroen ingedeeld in een aantal functieniveau's (zie kader). Men gaat ervan uit dat elke stadsbewoner minstens één groene ruimte op de verschillende functieniveaus binnen zijn bereik moet hebben.

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	150 m	-
Buurtgroen	400 m	1 ha
Wijkgroen	800 m	10 ha (park: 5 ha)
Stadsdeelgroen	1600 m	30 ha (park: 10 ha)
Stadsgroen	3200 m	60 ha
Stadsgroen (Stadsbos)	5000 m	200 ha (regionale stad) 300 ha (grote stad)

Er zijn tevens barrières die de aantrekkelijkheid van groene ruimten verkleinen, zoals drukke wegen, gevaarlijke oversteekplaatsen, ouderlijke bezorgdheid over de kinderen,... Daardoor wordt het belang van de kleine groene ruimten vlakbij huis nog groter.

De 'Monitor voor bereikbaar en aantrekkelijk groen' is toegepast in vier steden: Gent, Antwerpen, Aalst en Kortrijk voor de functieniveau's wijk, stadsdeel, stad en stadsbos. Op stadsniveau zijn de behoeften overal gedekt (behalve voor het noorden van Gent), maar niet voor wat de stadsbossen betreft. Slechts 13 % van de Antwerpenaren hebben stadsbos. Op stadsdeelniveau (dus op hoogstens 1600 meter afstand) hebben 20 tot 30 % van de bevolking in Gent, Antwerpen en Kortrijk geen bereikbare groene ruimten. Op wijkniveau, dus op een afstand van maximum 800 meter, is het nog erger: in Antwerpen, Gent en Aalst is er voor meer dan een derde van de stadsbevolking geen wijkgroen en in Kortrijk is dit zelfs zo voor 95 % van de stadsbewoners. Verder blijkt dat in Gent en Kortrijk de kwaliteit 'ruimte' (namelijk de visuele variatie, het gevoel om in een ruimte te zijn zonder grenzen,...) en de kwaliteit 'rust en stilte' zeer slecht scoren.

Conclusies van de studie

Aan de hand van de evoluties over de laatste tien jaar en simulaties voor de toekomst blijkt voor alle vier de steden een afname van de hoeveelheid bereikbaar groen. Om daar tegen in te gaan moet elke gelegenheid gebruikt worden om groene ruimten te ontsnipperen en nieuwe groene ruimten te creëren. In Gent en Antwerpen dienen de voorspellingen wel geüpdate omdat daar enkele nieuwe groene projecten gepland zijn.

Wel stellen de onderzoekers dat de huidige aandacht voor stedelijk groen vooral geconcentreerd wordt op inrichtingsprojecten, terwijl een uitgebreid aanbod van informele recreatiemogelijkheden (dus het groen dat niet speciaal voor recreatie is voorzien) uitblijft. Deze informele ruimten zijn van zeer groot belang voor de leefbaarheid van alledag. Ondanks hun belang worden deze ruimten echter dikwijls gezien als reserve voor verdere stadsontwikkeling. Meestal gaat er dan ook geen beleidsaandacht naar dit groen, waardoor het aftakelt. Een aantal van deze ruimten genieten wel bescherming door hun historische waarde

of hun mogelijkheden voor natuurontwikkeling, maar de kwaliteiten ervan worden steeds meer van bovenaf vastgelegd. Via aan marketing verwante technieken probeert men de bevolking mee te krijgen in die doelstellingen. Maar, stellen de onderzoekers, zolang de stadsbewoners zich er niet mee kunnen identificeren, zal het draagvlak beperkt blijven.

“Het moet nochtans mogelijk zijn om met beperkte middelen nieuwe dynamieken op gang te brengen en te ondersteunen, waarbij nieuwe kwaliteiten worden ontwikkeld die niet los staan van het lokale gebeuren [...]. Lokale initiatieven van verenigingen, landbouwers en andere grondgebruikers kunnen hierbij een voortrekkersrol spelen. Mensen een actieve en creatieve rol laten spelen in de vormgeving van een groene ruimte, eerder dan ze te zien als ‘gebruikers’ of ‘consumenten’, geeft kansen voor het ontwikkelen van nieuwe eigenheid en verscheidenheid, waarbij het niet het groen ‘van de overheid’ is, maar ‘hun’ groen.”

Dit wordt zeer concreet bewezen door de Leuvense natuurverenigingen, waar vrijwilligerswerk door buurtbewoners een echte meerwaarde betekenen voor gebieden zoals de Abdij van't Park, de Koeheide, De Doode Bemde en Wijgmaalbroek. Het engagement van deze vrijwilligers betekent hier een essentiële ondersteuning voor de overheid.

Bronnen:

Monitor voor Bereikbaar en Aantrekkelijk groen. De betekenis van de groene ruimte voor de kwaliteit van de leefomgeving hanteerbaar gemaakt voor discussie, afweging en besluitvorming, Ann Van Herzele en Torsten Wiedemann in: Ruimte en Planning, jg. 23 nr. 2/2003, p. 98 – 110

Deel 2: concrete actiepunten

Thema afval

De strategische doelstelling van het Milieubeleidsplan Leuven inzake afval luidt ' een ambitieus afvalbeleid, gericht op preventie'. Dit vertaalt zich echter niet in de plandoelstelling om de hoeveelheden restafval en selectief ingezamelde herbruikbare goederen te handhaven op het huidige niveau. **Een ambitieus beleid streeft naar een verdere reductie.** Bij de in te zetten middelen moet men meer acties zoeken om afval te verminderen aan de bron, bijvoorbeeld stimuleren van afvalarm winkelen, gerichte acties naar scholen en bedrijven.

Een zeer concreet voorbeeld is het gebruik van herbruikbare drinkbekers bij grote evenementen zoals Marktrock, Hapje-Tapje, Beleuvenissen. Dit heeft zowel een belangrijke rol in afvalreductie, als in sensibilisatie van de bevolking. Festivals zoals Dranouter en Peer bewijzen dat herbruikbare bekertjes wel degelijk haalbaar zijn op grote evenementen. De stad kan hier als mede-organisator een belangrijke rol spelen.

Een streng toezicht over het sluikstoken (hetgeen erg giftige dioxines produceert) en het toenemende fenomeen van zwerfafval is een blijvend aandachtspunt voor de lokale overheid volgens de drie-stappenaanpak: overtreders eerst informeren, dan verbaliseren en tenslotte sanctioneren.

Thema Waterbeleid

Een **verbetering van kwaliteit van riolerings- en zuiveringsinfrastructuur** is acut om de problematiek van verdunde effluenten en overmatige overstorten tegen te gaan. Hiervoor dient de stad te streven naar een rigoureuze beleid om zoveel mogelijk regenwater te laten infiltreren naar de bodem of te hergebruiken.

Enkele concrete punten zijn:

- **Stimuleringsbeleid voor groendaken, regenwaterputten en huishoudelijk gebruik van regenwater voor particuliere** woningen. Deze subsidies bestaan momenteel maar dienen maximaal bekend gemaakt te worden aan kandidaat-bouwers of architecten, zodat er reeds van in het begin van de bouw- of verbouwplannen kan rekening gehouden worden met integraal waterbeheer. Dit kan via een actieve communicatiestrategie naar architecten en kandidaat bouwers.
- **Voor grote bouwwerken** kan men via een beperkt aantal **vergunningen met randvoorwaarden naar waterbeheer** veel effect bereiken. Door het schaafeffect is de meerkost hier ook voordelig ten opzichte van kleinschalige investeringen. Enkele voorbeelden zijn de aanleg van kantoor en wooncomplexen op de Kop van Kessel-Lo, aanleg van nieuwe bedrijfsgebouwen in industriezones en appartementen in woongebieden. Ook voor gewone woningen zou waterdoordringbare parkings van bijvoorbeeld meer dan 50m² kunnen verplicht worden.
- De stad dient dus concreet te werken aan een **strikt vergunningenbeleid** voor het verplicht aanleggen van groendaken, gescheiden afvoer en hergebruik van regenwater, aanleg van parkings en wegen met doorlaatbare verhardingen.

Thema Mobiliteit

Een leefbare stad betekent ook een stad waar koning auto niet langer zegeviert, maar waar de zachte weggebruikers het voor het zeggen hebben. Leuven heeft hier reeds lovenswaardige stappen gezet, zoals het uitbreiden van het voetgangersgedeelte van winkelstraten.

Om het gebruik van de fiets naar en in de stad aan te moedigen zijn echter nog heel wat inspanningen nodig, zoals de aanleg van extra fietsstalplaatsen. De nood aan dergelijke fietsparkings blijkt o.a. uit de overvolle bestaande fietsparkings en de vele 'wildparkeerders'. Vooral in en nabij de drukke winkelstraten (Bondgenotenlaan, Diestsestraat, Brusselsestraat) blijft de fietser in de kou staan.

De heraanleg van de Bondgenotenlaan is een duidelijk voorbeeld van een gemiste kans. De brede stoepen bieden echter de mogelijkheid om alsnog tussen de boompjes fietsstalplaatsen te voorzien.

Thema Ruimtelijke ordening

Leuven dankt een groot deel van zijn woonkwaliteit aan de hoge natuurwaarden, in de onmiddellijke omgeving van de stad. De steeds toenemende verstedelijking vormt echter een belangrijke bedreiging voor zeer belangrijke natuurgebieden.

Dit wordt binnenkort een zeer acuut probleem bij de afbakening van het stedelijk gebied rond Leuven, waar de Ruimtelijk Structuurplanning extra quota voor de uitbreiding van het aantal woningen en industrieterreinen oplegt. De stad dient een om de **bestaande actuele open ruimte maximaal te vrijwaren**. Hiervoor is een maximale benutting van de bestaande mogelijkheden in bebouwde gebieden noodzakelijk. Enkele concrete voorbeelden zijn:

- een **stimuleringsbeleid om wonen boven winkels stimuleren**. Om hier een goed beleid te voeren dient de Stad een raming op te maken van het aantal mogelijke woongelegenheden boven winkels en hiervoor een gepast beleid te voeren.
- in praktijk liggen er nog veel **onbebouwde percelen in actueel woongebied**. De stad kan hier via belasting heffen en subsidies een actief beleid voeren om deze slapende kavels te activeren en zo elders kostbare open ruimte te sparen.
- **woonuitbreidingsgebieden strict beperken** tot de zones van het Ruimtelijk Structuurplan Leuven
- **een correct beleid inzake de woonkorrels** in het open gebied conform het Ruimtelijk structuurplan Leuven, waarbij verder opvulling alleen maar kan indien dit effectief geen verdere landschappelijke versnippering betekent.
- **De aanleg van een extra verkeersweg tussen Haasrode en de Naamsesteenweg, parallel aan de E40** betekent een verdere aantasting van het grootste historische boscomplex in Vlaanderen. Dit staat ook haaks op het hedendaagse bosbeleid in Vlaanderen.
 - Binnen Vlaanderen zoekt men via het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 10.000 ha bosuitbreidingsgebied;
 - Veel andere steden zoals Gent, Antwerpen, Mechelen investeren zwaar in de planning en aanleg van stadbossen. Leuven is de enige Vlaamse stad met zoveel bos in de onmiddellijke omgeving en dient deze kwaliteit net te versterken.

- Terwijl de Vlaamse Overheid in Meerdaalwoud met de dure aanleg van een ecoduct zware inspanningen levert om het effect van de Naamseseenweg te milderen, plant men in Heverleebos een extra weg die nog meer versnippering en verstoring zal veroorzaken. Dit gebeurt weliswaar langs een bestaande snelweg, maar het huidige verkeer veroorzaakt nu al een sterke verstoring van deze zone, die ook intensief gebruikt wordt voor zachte recreatie. Een bijkomend effect kan zijn dat recreanten die nu hier, vlak bij Leuven, kunnen wandelen of fietsen zich verder in het Meerdaalwoud verplaatsen en zo extra autoverkeer zullen veroorzaken. Alternatieve mogelijkheden voor mobiliteit moeten een oplossing bieden voor de huidige verkeerproblemen tussen Heverlee en Haasrode. Steden zoals Kopenhagen en Amsterdam bewijzen dat een groot aanbod van openbaar vervoer en een uitstekend fietspadennetwerk veel autoverkeer vermijden, zelfs in die mate dat veel inwoners er geen wagen meer bezitten in steden die veel groter zijn dan Leuven.

Uit dit alles blijkt dat de aanleg van een extra verbindingsweg door Heverleebos negatief is voor natuur en de bevolking, die hier massaal rust komt zoeken. Daarom vragen we dit plan te schrappen uit het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid van de stad Leuven.

De **Dijlevallei ten zuiden van Leuven** vormt actueel een groene vinger tot aan de stadsring. De open ruimte werd recent sterk aangetast door uitbreidingen van IMEC, het Wetenschapspark aan de Boudewijnlaan en de uitbreiding van de Campus aan de Kapeldreef. Elke verdere aantasting van deze kwetsbare ruimte door uitbreiding van de Campus dient vermeden te worden. Momenteel werkt de KULeuven echter aan een Masterplan voor de uitbouw van dit gebied zodat op korte termijn verdere uitbreidingen van bebouwing te verwachten zijn. Het grote verlies aan natuurwaarden dient gecompenseerd te worden door een gepaste ecologische inrichting van de Langesteert en het stimuleren van een ecologisch parkbeheer in het Park van Arenberg. De vallei heeft hier ook een belangrijke functie als groengebied op wandelafstand voor de bevolking van Heverlee.

Verdere uitbouw van de Campus aan Termunckveld en de verbinding met een snelspoor naar Campus Arenberg. De locatie aan Termunckveld vormt actueel een grote open ruimte vlakbij de stad en is zonder zware investeringen in weginfrastructuur ook moeilijk bereikbaar. De geplande aanleg van een snelspoor tussen Termunckveld en de zuidelijke Dijlevallei betekent een bijkomende ernstige aantasting van de omgeving rondom het uiterst waardevolle Egenhovenbos. Ook hier dienen eerst andere alternatieven onderzocht te worden vooraleer de open ruimte verder aan te snijden. De schorsing van het gewestplan van 1998 moet een aanleiding zijn om de problematiek van maatschappelijk verantwoorde claims voor uitbreiding van activiteiten, gebonden aan de KULeuven via een verantwoordelijke ruimtelijke planning te regelen. Hierbij dient ruimtelijke kwaliteit te primeren boven het korte-termijnperspectief van gemakkelijke beschikbare gronden.

Thema Natuur en Bos

De toenemende druk op de open ruimte, moet gecompenseerd worden door de resterende open ruimten ecologisch en maatschappelijk op te waarderen. Daarom dienen bestaande waardevolle gebieden optimaal ingericht en beheerd te worden. Uit het artikel in deel 1 blijkt

dat natuurgebieden ook op korte afstand van de bewoners moeten liggen. Dit pleit voor behoud en ontwikkeling van waardevolle groenzones over het hele grondgebied.

Bij de samenwerking en uitbouw van het draagvlak voor natuurbeleid zijn de lokale terreinbeherende NGO's zoals Natuurpunt vzw, de Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud vzw, de Vrienden van abdij van het Park vzw zeer belangrijke partners. Ze hebben met honderden vrijwilligers in het Leuvense al veel zaken gerealiseerd voor natuureducatie, wandelingen en terreinbeheer.

Enkele concrete aandachtspunten worden hieronder opgesomd.

De definitieve vrijwaring van het reeds geschonden maar toch nog waardevolle "**Park Bodart**" als park.

De '**Vijvers van bellefroid' Wilsele** vormen actueel een belangrijk rustgebied voor vogels in de Dijlevallei ten noorden van Leuven. Mits gepaste inrichting en beheer kunnen de natuurwaarden hier nog sterk stijgen. In het Ruimtelijk Structuurplan van Leuven staat ook de verwerving en openstelling vermeld. Gelet op de prive-eigendom ervan lijkt het ons echter niet evident dat dit op korte termijn kan gerealiseerd worden, tenzij stad Leuven hiervan een belangrijk agendapunt maakt.

Het Structuurplan Leuven wil met het natuurontwikkelingsplan "**De Dijle, levend door Leuven**" de rivier opnieuw zichtbaar maken in het stadscentrum en herwaarderen als ecologische corridor en groene ruimte. Dit project zal ook een belangrijke verbetering van de woonkwaliteit betekenen en kan ook rol van Leuven als toeristische groeipool in belangrijke mate versterken. Een Structuurplan alleen zal niet volstaan om dit te realiseren. Dit ambitieus stadsontwikkelingsproject kan alleen maar slagen als de stad zijn schouders onder een resultaatgericht project zet. Dit vergt financiële middelen en een sterke sturing door de betrokken overheden.

Hiervoor dient ook een intens en open overleg met de bevolking, aanpalende grondeigenaars, waterbeheerders en projectontwikkelaars gevoerd te worden. Om dit project te lanceren, vragen wij dat de stad de volgende engagementen opneemt:

- Opzetten van een professionele werkgroep rond "de Dijle, levend door Leuven" die effectief plannen maakt en de uitvoering voorbereidt. Hierbij kan de dynamiek rond de ontwikkeling van de vaartzone ten noorden van Leuven als inspirerend voorbeeld dienen;
- Een sterk sturende rol spelen bij planningen en vergunningen om de ecologische en maatschappelijke doelstellingen te vrijwaren. De natuurwaarde van dit project hangt voor het grootste deel af van voldoende ruimte voor natuurlijke oeverzones en groene ruimtes langs de rivier;
- Goede communicatie en betrokkenheid van de bevolking;
- Openleggen van de Dijle aan Hertogendal met voldoende ruimte voor natuurlijke oevers en groenzone
- Openleggen van de Dijle aan de Vismarkt met inpassing in de historische context

Ecologisch bermbeheer

De stad Leuven heeft een bermbeheersplan, maar toch worden de meeste wegbermen systematisch kort gemaaid. Dit betekent een extra meerkost voor groenonderhoud en een verlies van natuurwaarden. Net zoals het Vlaams Gewest kan de Stad Leuven hier een voorbeeldfunctie opnemen en starten met een ecologisch bermbeheer. Hiermee kan men

concreet beginnen in een aantal pilootprojecten, op een aantal kansrijke zones voor ontwikkeling van waardevolle bermen. Indien het gaat om gewestelijke of provinciale wegen kan de stad hiervoor een stimulerende rol spelen bij de bevoegde overheid:

- De vesten van Leuven tussen de Keizersberg en de Tervuursteenweg met nog enkele relictten van kalkflora;
- Bermen langs de Tervuursesteenweg en Brusselse Steenweg
- Bermen en gazons van Gasthuisberg
- Bermen langs de fietspaden langs de Dijle
- Waardevolle holle wegen

Omgeving Kesselberg: hier liggen grote mogelijkheden voor herstel van een samenhangend boscomplex met mogelijkheden voor natuur, wandelen en zachte recreatie. Er liggen veel verlaten weekendhuizen en vervallen afsluitingen te wachten op afbraak. Een gericht aankoopbeleid is hier noodzakelijk, hetzij door de stad Leuven, hetzij door AMINAL Bos en Groen. Het is belangrijk dat de stad hier concrete acties onderneemt om een aaneengesloten, openbaar bos te creëren.

Voldoende betrokkenheid en ondersteuning voor de bestaande reservaten of natuurprojecten in en rond Leuven. Rond de Abdij van't Park, Wijgmaalbroek, de Koeheide, Lovenaerenbroek werden gedurende de afgelopen 6 jaar belangrijke resultaten geboekt. Om de maatschappelijke en ecologische rol van deze projecten te realiseren vragen wij concrete engagementen van het gemeentebestuur om de verdere uitbouw en vrijwilligerswerking op een duurzame wijze te steunen. Enkele concrete aandachtspunten zijn het voortzetten van de ondersteuning van het beheerswerk in reservaten zoals de Doode beemde en het voorzien van een stedelijk ambtenaar die fungeert als aanspreekpunt inzake praktijkbeheer van de natuurgebieden (informatie leveren inzake vergunningen, doorgeven van overtredingen, aanspreekpunt voor praktische afspraken rond terreinbeheer zoals leveren van containers voor ophalen van maaisel, afspraken inzake toegankelijkheid)