



Hakhoutbeheer voor de spoorwegbermen in Kortrijk

Spoorbermen en wegbermen spelen een belangrijke rol in de ecologie van de stad, het zijn groene aders die overal doorsnijden en verbindingen maken voor plant en dier. Ze vormen een belangrijk onderdeel van de stadsnatuur die zorgt voor een aangename en kwaliteitsvolle leefomgeving. De biodiversiteit gaat overal achteruit en in die zin zijn die bermen van kapitaal belang.

Sinds de middeleeuwen kennen onze bossen een traditie van hakhoutbeheer. In hun zoektocht naar brandhout en geriefhout onderhielden mensen hakhoutbosjes en dichtbegroeide houtkanten. De meerwaarde voor dagvlinders, vogels en voorjaarsflora is groot. Deze techniek wordt toegepast op onze weg- en spoorbermen.

De bomen en struiken worden laag bij de grond afgezaagd. Na +/- 8 maanden zijn er al veel nieuwe scheuten zichtbaar en na twee jaar krijgen we terug een dicht groenscherm. Hakhout vraagt om onderhoud, maar is **niet arbeidsintensief**: om de 9 à 15 jaar moet er opnieuw gefaseerd hakhoutbeheer worden uitgevoerd. Waarna de cyclus opnieuw begint.



Bron AWV

Belang

Hakhoutbeheer zorgt voor de nodige veiligheid op het spoor , minder overhangende takken van oude bomen, meer zichtbaarheid voor de weggebruikers en minder risico op omgewaaide bomen bij felle wind. Dergelijk beheer zorgt voor een aantrekkelijker en aangener straatbeeld.

Een studie, gepubliceerd door The Nature Conservancy, bewijst opnieuw dat het planten van bomen in stedelijk gebied een effectieve en goedkope manier kan zijn om de luchtvervuiling drastisch naar beneden te halen én een positief effect heeft op het koelen van de omgeving. Zo zou een boom tot 24% fijn stof uit de atmosfeer kunnen verwijderen en de temperatuur tijdens warme dagen milder met 15 graden. Bomen en struiken verlenen ons een fantastische gratis service door CO₂ op te nemen. Dat de voordelen van bomen en ander groen in steden en gemeenten legio zijn, lijdt al lang geen twijfel meer.

Goed uitgevoerd zorgt hakhoutbeheer voor meer biodiversiteit en veel variatie in de lichtinval van de vegetatie.

Zowel schaduwminnende als lichtminnende planten en dieren vinden in hakhout een geschikt leefgebied. De bermen fungeren als onontbeerlijke corridors tussen verschillende groengebieden. O.a. voor de zeldzame eikelmuis zijn deze bermen belangrijk.

Maar hakhoutbeheer kan ook volledig mislopen. Door veel te lang te wachten tussen de verschillende kapbeurten, bijvoorbeeld.

Dan groeien de groenschermen uit tot heuse bomenrijen. Of door veel te grote oppervlaktes in een keer te kappen zijn uitgestrekte kale taluds het resultaat.

Van de mogelijke voordelen van hakhoutbeheer voor biodiversiteit schiet dan niet veel meer over.

Dergelijke handelwijze is dramatisch voor het leefgebied van plant en dier. Als voorbeeld: zo verdween in de Spoorbermstraat een eikenpagepopulatie (een vlindertje) en de citroenvlinders zochten vruchteloos naar voedsel of naar een plaats om eitjes af te zetten.

Het betekent eveneens een drastische aantasting van de leefomgeving, wat veel bewoners als bijzonder hinderlijk en onaangenaam ervaren.

Met een **planmatige aanpak** van het hakhoutbeheer voor de gehele stad valt er veel ecologische winst te boeken en deze aanpak zorgt voor een aantal belangrijke ecosysteemdiensten.

Het is nodig om dergelijk beheer als algemeen principe op alle spoorwegbermen toe te passen.

Voor een goed spoorbermbeheer horen een aantal vuistregels:

1. Kapwerken worden niet uitgevoerd tijdens het broedseizoen. De schoontijd wordt gerespecteerd. (is een periode waarin niet mag worden gekapt). De periode loopt standaard van 1 april tot 30 juni). De verstoring voor nestelende vogels is dan veel te groot. Het kappen kan plaatsvinden vanaf de bladval tot de start van de sapstroom, dus ongeveer van half november tot 15 maart.
2. Hakhoutbeheer is niet overal de juiste keuze. Op veel plaatsen kunnen bomen beter blijven staan - als ze geen onmiddellijk gevaar vormen voor de veiligheid. Op andere plaatsen zijn er prachtige resultaten met het graslandbeheer - dat kan vastgelegd worden in een op te stellen bermbeheerplan. (Met graslandbeheer, wordt bedoeld: maaien en afvoeren om te verschralen. Meer bloemen komen er op een natuurlijke wijze.)
3. Gefaseerd hakhoutbeheer met kleine behandelende oppervlaktes is belangrijk. Zo kunnen uitgestrekte kale taluds vermeden worden. Een gedetailleerde meerjarenplanning is daarvoor cruciaal en perfect haalbaar (bermbeheerplan).
Dat is niets nieuw, het bestaat reeds bij het Agentschap Wegen en Verkeer (referentie R8 in Kortrijk).
Mogelijks moet rekening gehouden worden met kwetsbare zones. Belangrijk is dat de houtopbrengst duurzaam en klimaatneutraal wordt gebruikt.
Bijvoorkeur door het hout aan te wenden als grondstof - de tweede keuze is een toepassing als biobrandstof voor groene warmte of stroom in Vlaanderen.
4. Buurtbewoners krijgen een bewonersbrief met informatie over de praktische kant van de werkzaamheden, de timing, de exacte locatie en mogelijke overlast.

Voorstel voor de Spoorbermstraat

Principe: gefaseerd hakhoutbeheer, dambordpatroon, met een omlooptijd van 8 jaar.

Gezien de bomen en struiken van bermen voor de veiligheid af en toe afgezet moeten worden en het ecologisch belang stellen we voor om **gefaseerd hakhoutbeheer**, **meer bepaald het dambordpatroon**, toe te passen, zie hieronder. Gezien de diverse ecologische en sociale functies van spoorwegbermen lijkt dat de beste oplossing. Naargelang de wensen van de bewoners kan dat beheer hier en daar, na overleg, wat aangepast worden omdat de situatie of de noden van berm tot berm wat verschillend kan zijn. Het principe dient wel overeind te blijven.

Eerst moet de berm de tijd te krijgen voor te herstellen en in ieder vak worden minstens 2 frangula alnus (aan de rand) bijgeplant. Hier en daar kunnen nog inheemse planten toegevoegd worden.

Exoten en krulwilgen worden verwijderd. Aan de voet kunnen bes- en notenstruiken aangeplant worden. Zo kunnen ook wandelaars genieten van wat extra zoetheid uit de natuur.

Vanaf 2020 tot en met 2026 wordt niet meer afgezet (is in 2019, 2018 en 2017 gebeurd).

De spoorberm die 480m lang en 10m breed is, wordt in 8 stukken verdeeld.

Bovenaan en onderaan telkens 4 stukken van 120 m lang en 5 m breed.

Vanaf 2027 wordt ieder jaar telkens 1 vak afgezet, om in 2035 opnieuw te beginnen.

bovenkant	jaar: 2030	vak 4	jaar: 2029	vak 3	jaar: 2028	vak2	jaar: 2027	vak 1
onderkant	jaar: 2034	vak 8	jaar: 2033	vak7	jaar: 2032	vak6	jaar: 2031	vak 5

18 12 2019