



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET IN AANMERKING NEMEN
VAN PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT, WANDELAARS EN FIETSERS
IN HET BEHEERPLAN VAN HET ZONIËNWOU**

05/07/2018

Op voorstel van haar afdelingen "Personen met Beperkte Mobiliteit" en "Fiets" heeft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie met eenparigheid van stemmen een advies goedgekeurd betreffende het ontwerp van beheerplan van het Zoniënwoud dat aan een openbaar onderzoek werd onderworpen.

De Commissie verheugt zich erover dat een geïntegreerd beheerplan voor het Zoniënwoud werd aangenomen. Het Zoniënwoud bevindt zich op een boogscheut van de hoofdstad en maakt ook deel uit van het stedelijk mobiliteitssysteem. Het wordt doorkruist door verschillende belangrijke toegangswegen.

Om de ecologische waarde van de centrale kern van het Zoniënwoud te verhogen, voorziet het ontwerp in een wijziging van het beleid inzake onthaal van het publiek in het bosmassief. Het gewijzigde beleid berust op een zonale indeling van de bosruimte met toegangspoorten¹ (en secundaire toegangen), contactzones (500 meter rond de toegangspunten) en verspreidingszones, evenals een gedifferentieerd wegennetwerk.

De Commissie merkt evenwel een grote paradox op in die optie. Hoewel de documenten zeer duidelijk de klimaatopwarming en de versnippering van het bos door grote weginfrastructuur aangeven als belangrijkste problemen, wordt het gebruik van het bos voor het fietsverkeer niet ontwikkeld (of zelfs beperkt). Het plan blijft ook te vaag wat betreft de inrichting en het beheer van de toegangspunten (parkeerplaatsen voor auto's en ook fietsen, toegang met het openbaar vervoer, toegankelijkheid voor PBM's).

BOEK I - PLAATSBESCHRIJVING

De Commissie betreurt dat de gebruikers van het Zoniënwoud enkel als "recreanten" gecategoriseerd worden.

Andere gebruiksdoeleinden zijn mogelijk, waaronder woon-werkverkeer. Ter informatie meldt Brussel Mobiliteit dat 10% van de leerkrachten van de Decroly-school, die zich nabij het bos bevindt, met de fiets naar het werk komen.

¹ Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Rood Klooster en Renbaan (vroegere hippodroom op de grens van Bosvoorde, Ukkel en Brussel-Stad)

De commissie stelt zich ook vragen bij de methodes voor het meten van de bezoekersstromen, met name de studie uit 2012, die beoogde "*vanaf drie parkings gelegen in het noordwestelijke deel van het bos GPS'en te verdelen onder de wandelaars om zo de afgelegde trajecten, de effectieve duur van de bezoeken en de rusttijden te bepalen*". Het doelpubliek betrof dus hoofdzakelijk met de wagen gekomen bezoekers.

De Commissie merkt niettemin op dat in 1998 het aandeel van de bezoekers die met de fiets kwamen sterk gestegen was en 2,5 maal hoger lag dan 25 jaar eerder (blz. 167).

Op blz. 191 staat ook te lezen dat "*85% van het publiek zegt tevreden te zijn met het huidige beheer. Als eerste negatieve element worden conflicten tussen recreanten aangehaald, gevolgd door de hinder veroorzaakt door het verkeer en de luchtvervuiling, [...] Als redenen om het bos niet te bezoeken, worden vooral mobiliteitsproblemen vermeld, die gewoonlijk samenhangen met de leeftijd of een handicap.*"

In hoofdstuk 8.4 (blz. 249) wordt ingegaan op de zware gevolgen van de verkeersinfrastructuren (autosnelwegen, gewestwegen, spoorwegen ...) die het bos doorkruisen: versnippering van de ruimte, geluidsoverlast, lucht- en watervervuiling en afval. Er wordt geen impact vermeld die te wijten zou zijn aan fietsers die dagelijks door het bos rijden.

BOEK II - BEHEERDOELSTELLINGEN EN -MAATREGELEN

HOOFDSTUK 1 - BEHEERDOELSTELLINGEN

De eerste hoofddoelstelling van het plan betreft *een duurzaam bosbeheer om een boserfgoed dat op alle vlakken in goede staat is na te laten aan de toekomstige generaties. Het plan vermeldt duidelijk vanuit welk oogpunt dit dient te gebeuren: landschappelijk, historisch, natuurlijk, sociaal-recreatief en economisch. In deze geïntegreerde ecosystemische benadering van het beheer wordt rekening gehouden met de interactie tussen de menselijke activiteiten, de ecosystemen en het menselijk welzijn, vanuit een visie op lange termijn en op meerdere niveaus.*

De Commissie merkt evenwel op dat in de operationele omzetting van de doelstellingen de sociaal-recreatieve en economische aspecten weinig uitgewerkt worden in vergelijking met de eerste drie aspecten en niet echt geïntegreerd worden. De Commissie betreurt dit onevenwicht. Hoewel de klimaatverandering en de weginfrastructuur die het bos versnipperen aan bod komen als belangrijkste problemen, bevordert het plan onvoldoende een meer milieuvriendelijke mobiliteit.

De Commissie staat niet achter het voorstel van gewijzigd onthaalbeleid voor het publiek "*4.1.1.2 twee hoofdtoegangspoorten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met een hoog uitrustingsniveau in een straal van 500 meter (wegen met een hoog inrichtingsniveau, plaatsing van meubilair, bewegwijzering, enz.)*" en verderop "*buiten de contactzone, in de verspreidingszone, nemen het inrichtingsniveau van de wegen, het meubilair, de bewegwijzering geleidelijk af tot nog slechts enkele voorzieningen in de centrale ecologische kern. Deze kern blijft toegankelijk voor het publiek, maar zonder de aantrekking die uitrustingen kunnen meebrengen.*"

In punt 4.1.2 Onthaal van het publiek via een gedifferentieerd wegennet, lezen we weliswaar: "*De verbindingen met het recreatieaanbod buiten het bos worden verbeterd om het bos gemakkelijker toegankelijk te maken voor bezoekers die niet over een eigen motorvoertuig beschikken. De paden in het Zoniënwood worden dus opgenomen in een uitgebreider recreatieaanbod en -netwerk.*"

Maar ook het volgende:

"De wegen die deel uitmaken van het recreatienetwerk krijgen een hoger onderhoudsniveau dan de andere wegen, met het doel het publiek zo veel mogelijk op deze wegen te houden. De andere wegen blijven toegankelijk voor het grote publiek, maar hun onderhoudsniveau is lager. ... Sommige wegen en paden vormen dubbels met elkaar en worden afgeschaft omwille van onderhoudskosten en ter bescherming van de boshabitats."

De Commissie meent dat het begrip "dubbel" voorzichtig gehanteerd moet worden; "dubbele" wegen kunnen immers bedoeld zijn om snelle en trage gebruikers te scheiden en zo conflicten te vermijden (zie hiervoor, eerste negatieve element aangehaald door de gebruikers).

De Commissie vraagt dat een studie verricht zou worden m.b.t. het wegennetwerk in het Zoniënwoud waarbij rekening gehouden wordt met de verschillende categorieën gebruikers, de recreanten, maar ook de PBM's, de wandelaars en de fietsers die via het bos naar een andere bestemming rijden, voordat beslist wordt over de inrichting van het wegennet en de afschaffing van sommige delen ervan.

De Commissie vraagt dat die studie zou plaatsvinden in samenwerking met de fietsende gebruikers en de PBM's en dat ze het tracé van het netwerk en de toegangspunten zou aangeven, alsook kwaliteitscriteria.

Verder vraagt de Commissie dat die gebruikers opgenomen zouden worden in het "Participatieplatform Zoniënwoud" (zie 4.2. Informeren - sensibiliseren – communiceren).

De Commissie staat achter de verbetering en het onderhoud van de infrastructuur die vooropgesteld worden om de kwaliteit van het onthaal van de gebruikers van het bos - onder wie personen met beperkte mobiliteit - op peil te houden (blz. 82, 4.6 Onderhoud van de infrastructuur).

De Commissie vraagt dat het beheerplan van het Zoniënwoud toegangen en paden zou vastleggen en aanleggen die geschikt zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Deze paden zouden kunnen worden aangelegd vanaf de twee "grote toegangspoorten" (Rood Klooster en Renbaan van Bosvoorde), met een goed berijd- en begaanbare wegbekleding, zonder grote hellingen en met rustplaatsen op regelmatige afstand. Vanaf een van de "poorten" zou ook een traject voor blinden kunnen worden aangelegd met een blindengeleidelijn.

De Commissie raadt aan dat deze voorzieningen ontwikkeld zouden worden in overleg met in toegankelijkheid gespecialiseerde bureaus en met PBM-verenigingen.

HOOFDSTUK 2 - BEHEERSMAATREGELEN

Toegang tot het bos

In deel 3.1 met betrekking tot de toegang tot het bos is bepaald dat *"de beheerder erop toeziet dat het Zoniënwoud gemakkelijk met de fiets kan worden doorkruist, onder andere door pendelaars tussen de woon- en werkcentra rond het bos. Het concept van de fietsostrades dat op dit moment wordt ontwikkeld, is gebaseerd op speciaal aangelegde wegen waarlangs werknemers/fietsers zich snel naar/uit Brussel kunnen begeven. Dit concept is in strijd met de eerder vermelde notie "langzaam" gebruik en respect voor het natuurlijke milieu en zijn gebruikers Deze fietsostrades worden dus bij voorkeur aangelegd langs de gewestwegen die het Zoniënwoud doorkruisen (Lorreinendreef, Terhulpensesteenweg, fietspad parallel met de Tervurenlaan)."*

De Commissie vraagt dat functioneel fietsverkeer via het bos ondersteund zou worden en pleit voor een aangenaam fietsnetwerk, ver van de voornoemde verkeersassen en de vervuiling die ermee gepaard gaat. Om zijn rol te kunnen vervullen moet die infrastructuur beantwoorden aan kwaliteitscriteria op het vlak van breedte, verlichting, materiaalkeuze en scheiding van het autoverkeer. De fietstracés moeten duidelijk aangegeven worden (informatieborden aan de toegangen, wegwijzers) en moeten doeltreffend verbonden worden met het gewestelijke fietsroutenetwerk (GFR).

De Commissie vraagt ook de voor pendelaars interessantste routes aan te geven.

De Commissie vraagt dat de term "fietsostrade" vervangen zou worden door "fiets-GEN" en/of "trage wegen". De tracés van het fiets-GEN volgen de grote verkeersaders (ook in het bos) en moeten beantwoorden aan een aantal kwaliteitscriteria: voldoende breed zijn (min. 4 meter), afgescheiden zijn van het lawaai van gemotoriseerd verkeer en indien nodig voorzien zijn van een dynamische verlichting.

De Commissie stelt zich de vraag vanaf welke snelheid of verkeersvolume fietsers problematisch zouden worden (cf. effecten van het gemotoriseerd verkeer, vermeld in boek I).

Gelet op de impact van het gemotoriseerd verkeer (zie boek I, blz. 253), vraagt de Commissie zich af of er geen maatregelen overwogen moeten worden om de snelheid (en het volume) van het gemotoriseerd verkeer dat het bos doorkruist te verminderen.

De Commissie staat erachter dat de toegangen zodanig ingericht worden dat het bos gemakkelijk toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit (mensen met een handicap, mensen op gevorderde leeftijd die minder mobiel zijn, gezinnen met kinderwagens, enz.) en vraagt dat ter zake overleg met de gebruikers gepland zou worden.

Wat betreft de toegankelijkheid van het bos (blz. 165-166), beveelt de Commissie aan om de studie naar de toegankelijkheid met het openbaar vervoer te verruimen naar alle toegangspunten.

De Commissie vraagt dat er voorzien zou worden in fietsstallingen (niet enkel Villo!), bij voorkeur overdekt, aan alle toegangspunten, met plaatsen voor vrachtfietsen. Dit is momenteel niet opgenomen in het plan, hoewel 18% van de gebruikers fietsers zijn (3.5.1. Parkeerzones). De Commissie stelt voor aan de toegangen herstelpunten voor fietsen in te richten (kleine herstellingen, oppompen van banden).

Zoals reeds aangegeven, staat de Commissie niet achter de keuze om de ingerichte wegen (met onderhoud, bewegwijzering, enz.) te beperken tot de zogeheten "verspreidingszone" en vraagt dat eerst de behoeften van alle gebruikers nagegaan zouden worden, met het oog op een milieuvriendelijke mobiliteit.