

Ik kom nu bij mijn vraag : welke regel geldt in de MIVB-voertuigen ? Werden dergelijke regels om het aantal kinderwagens in de bussen of trams van de MIVB te beperken al overwogen ? Wat is uw standpunt hierover ?

**Antwoord :** De vervoersvoorwaarden van de MIVB voorzien het volgende : « plooibare kinderwagens mogen gratis vervoerd worden. Ze moeten opgeplooid worden bij grote drukte. »

Er is in strikte zin dus geen beperking op het aantal buggy's in de voertuigen van de MIVB.

De MIVB rekent wel op de burgerzin en het gezond verstand van haar klanten. De MIVB voert daar trouwens nu al campagnes rond. Ze roept daarbij op tot meer burgerzin en hoffelijkheid op het openbaar vervoer, wat meer comfort en een beter samenleven moet opleveren.

Ik ondersteun deze benadering van de MIVB.

Vraag nr. 787 van de heer Jef Van Damme d.d. 9 mei 2012 (N.) :

*De aanleg van het fiets-GEN, een gewestelijk expresnet voor de fietser.*

Op 5 februari 2010 stemde het Parlement een resolutie voor de realisatie van een fiets-GEN. Het Parlement verzocht de regering om een gewestelijk expresnet voor de fietser in een straal van 20 km rond Brussel-centrum aan te leggen en overleef op te starten met het Vlaams en Waals Gewest.

Vandaar mijn vragen :

– Op welke manier werd de verbinding verzekerd voor elk van onderstaande missing links ? Bestaan er plannen voor fietspaden op deze verbindingen ? Welke afspraken werden er gemaakt met het Vlaams Gewest om de fietsknooppunten aan te sluiten op de GFR's per missin link ? Welke afspraken werden er gemaakt met het Waals Gewest om de RaVel-routes aan te sluiten op de GFR's per missing link ? Graag antwoord op deze vragen voor elk van deze missing links :

- 1) Tussen GFR Maalbeek en fietsknooppunt 41 ?
- 2) Tussen GFR Kanaal en fietsknooppunt 76 langs het kanaal ?
- 3) Tussen de Groene Wandeling en fietsknooppunt 53 langs de Leopold III-laan ?
- 4) Tussen Spoorwegwandeling en fietsknooppunt 50 langs de tramlijn naar Tervuren ?
- 5) Tussen GFR 4 en fietsknooppunt 44 langs de E411 ?
- 6) Tussen GFR Maalbeek en fietsknooppunt 47 langs de Lorrainedreef ?

J'en viens donc à ma question : pourriez-vous me dire quelle est la règle en vigueur à bord des véhicules de la STIB ? De telles dispositions de limitations de l'accès aux poussettes pour enfants ont-elles déjà été envisagées dans les bus ou les trams de la STIB ? Quelle est votre position par rapport à cette problématique ?

**Réponse :** Les conditions de transport de la STIB prévoient que : « Les poussettes pliables peuvent être transportées gratuitement. Elles doivent être pliées en cas d'affluence. »

Il n'y a donc, au sens strict, aucune limitation du nombre de poussettes dans les véhicules de la STIB.

La STIB compte sur le civisme et le bon sens de ses clients. La STIB mène d'ailleurs déjà des campagnes où elle appelle à davantage de civisme et de politesse dans les transports publics, ce qui apporte plus de confort et de convivialité.

Je soutiens cette approche par la STIB.

Question n° 787 de M. Jef Van Damme du 9 mai 2012 (N.) :

*L'aménagement du RER vélo, réseau express régional pour cyclistes.*

Le 5 février 2010, le Parlement a adopté une résolution relative à l'aménagement d'un RER vélo. Le Parlement demandait au Gouvernement de travailler à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes dans un rayon de 20 km à partir du centre de Bruxelles et d'entamer une concertation avec la Région flamande et la Région wallonne.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

– De quelle manière la liaison a-t-elle été réalisée pour chacun des chaînons manquants ci-dessous ? Des projets de pistes cyclables sont-ils envisagés pour ces connexions ? Qu'a-t-on convenu avec la Région flamande afin de relier les fietsknooppunten (nœuds cyclistes) aux ICR pour chaque chaînon manquant ? Qu'a-t-on convenu avec la Région wallonne afin de relier les itinéraires RaVel aux ICR pour chaque chaînon manquant ? Merci de me répondre pour chacun des chaînons manquants suivants :

- 1) Entre l'ICR Maelbeek et le nœud cycliste 41 ?
- 2) Entre l'ICR Canal et le nœud cycliste 76, le long du canal ?
- 3) Entre la Promenade verte et le nœud cycliste 53, le long du boulevard Léopold III ?
- 4) Entre la Promenade du chemin de fer et le nœud cycliste 50, le long de la ligne de tram à destination de Tervueren ?
- 5) Entre l'ICR 5 et le nœud cycliste 44, le long de la E411 ?
- 6) Entre l'ICR Maelbeek et le nœud cycliste 47, le long de la drève de Lorraine ?

- 7) Tussen GFR 7 en fietsknooppunt 61 langs de Alsebergsesteenweg ?
- 8) Tussen GFR Kanaal en fietsknooppunt 67 langs het kanaal ?
- 9) Tussen GFR 10 en fietsknooppunt 46 langs de Ninoofsesteenweg ?
- 10) Tussen GFR 11 en fietsknooppunt 4 langs de E40 ?

– Op welke manier gebeurt de overgang van fietspaden op de grens voor elk van de onderstaande missing links ? Stopt het fietspad hier ? Komt de fietser hier op een drukke weg terecht ? Moeten de fietsers hier oversteken ? Werden hier op de grens bestaande fietspaden op elkaar aangesloten ? Graag een overzicht van alle missing links ?

- 1) Ter hoogte van het kruispunt Madridlaan/Romeinsesteenweg ?
- 2) Ter hoogte van de Vuurkruisenlaan net voor het viaduct van Vilvoorde ?
- 3) Ter hoogte van de Raketstraat ?
- 4) Ter hoogte van de tramlijn naar Vilvoorde ?
- 5) Ter hoogte van het Leonardkruispunt ?
- 6) Ter hoogte van het kruispunt Lorrainedreef/Sint-Hubertusdreef ?
- 7) Ter hoogte van de halte Van Haelen ?
- 8) Ter hoogte van de Veeweidekaai ?
- 9) Ter hoogte van de Serenadestraat ?
- 10) Ter hoogte van het kruispunt Gentssesteenweg/Technologiestraat ?

**Antwoord :** Voor de definitie van het Fiets-GEN werd vorig jaar beslist om een gezamenlijke studie uit te schrijven samen met de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaamse Gewest. Het bleek immers noodzakelijk om de doelstellingen en potentieel van dit concept te verduidelijken voor alle partijen, vooral in functie van toekomstige investeringsprogramma's die dit grensoverschrijdend netwerk moeten gaan concretiseren.

De eerste fase van de studie, waarbij het Fiets-GEN wordt gedefinieerd is ondertussen afgesloten. In deze eerste fase werden definities geformuleerd en de verschillende stromen in kaart gebracht. De tweede fase loopt af in september dit jaar, waarbij concrete corridors zullen worden onderzocht.

Wat betreft uw eerste vraag, is het belangrijk om te weten dat het knooppuntennetwerk en het GFR-netwerk beide een verschillend doel hebben. Het eerste is hoofdzakelijk recreatief, het andere functioneel. Het equivalent van het eerste netwerk is in Brussel de Groene Wandeling, het GFR heeft als equivalent het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). In eerste instantie wordt dus getracht om de equivalente netwerken op elkaar af te stemmen,

- 7) Entre l'ICR 7 et le nœud cycliste 61, le long de la chaussée d'Alseberg ?
- 8) Entre l'ICR Canal et le nœud cycliste 67, le long du canal ?
- 9) Entre l'ICR 10 et le nœud cycliste 46, le long de la chaussée de Ninove ?
- 10) Entre l'ICR 11 et le nœud cycliste 4, le long de la E40 ?

– De quelle manière la transition entre les pistes cyclables s'effectue-t-elle à la frontière pour chacun des chaînons manquants ci-dessous ? La piste cyclable s'arrête-t-elle là ? Le cycliste y débouche-t-il sur une route très fréquentée ? Les cyclistes doivent-ils traverser à cet endroit ? À cet endroit de la frontière, les pistes cyclables ont-elles été reliées entre elles ? Je voudrais un récapitulatif de tous les chaînons manquants :

- 1) À hauteur du carrefour avenue de Madrid/chaussée Romaine ?
- 2) À hauteur de l'avenue des Croix de Feu, juste avant le viaduc de Vilvorde ?
- 3) À hauteur de la rue de la Fusée ?
- 4) À hauteur de la ligne de tram à destination de Vilvorde ?
- 5) À hauteur du carrefour Léonard ?
- 6) À hauteur du carrefour drève de Lorraine/drève Saint-Hubert ?
- 7) À hauteur de l'arrêt Van Haelen ?
- 8) À hauteur du quai de Veeweyde ?
- 9) À hauteur de la rue de la Sérénade ?
- 10) À hauteur du carrefour chaussée de Gand/rue de la Technologie ?

**Réponse :** En vue d'établir la définition du RER vélo, il a été décidé l'an dernier de réaliser une étude en commun avec la province du Brabant flamand et la Région flamande. Il paraissait en effet nécessaire de clarifier pour toutes les parties les objectifs et les potentialités de ce concept, surtout en fonction de futurs programmes d'investissement qui devront donner forme à ce réseau transfrontalier.

La première phase de l'étude, la définition du RER vélo, a entre-temps été clôturée. Durant cette première phase, des définitions ont été formulées et les différents flux ont été identifiés. La seconde phase se terminera en septembre de cette année, elle sera consacrée à l'étude de corridors concrets.

Pour répondre à votre première question, il faut savoir que le réseau de nœuds et celui des ICR ont chacun un objectif différent. Le premier a une vocation essentiellement récréative, le second remplit une fonction pratique. À Bruxelles, l'équivalent du premier est la Promenade verte, tandis que l'ICR a pour équivalent le Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk ou réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal (BFF). Dans un premier temps, l'on cherchera donc à faire correspondre les réseaux équivalents

waarbij functionele verbindingen in het kader van het Fiets-GEN als primaire verbindingen worden beschouwd, en recreatieve als secundair.

Het BIM en de Provincie Vlaams-Brabant zijn overigens al begonnen met het onderlinge bewegwijzeren van knooppunten en Groene Wandeling. De uiteinden van de GFRs werden al een tijdje geleden afgestemd op het BFF in Vlaanderen, en het Brussels Gewest is vertegenwoordigd in de provinciale adviescommissie die wijzigingen aan dit netwerk bespreekt (ook wanneer de wijziging vanuit Brussel wordt gevraagd).

Dit betekent natuurlijk niet dat er geen links worden bestudeerd tussen de verschillende netwerken, die vaak over dezelfde straten lopen. De knooppunten worden trouwens vanaf de volgende editie opgenomen op de Brusselse Fietskaart, en de GFR-routes op de nieuwe kaart van Toerisme Vlaams-Brabant, voor zover ze bewegwijzerd zijn. Bij gebrek aan bewegwijzering van het BFF zal het Brussels Gewest trouwens op het laatste GFR-bord voor de grens verwijzen naar het dichtstbijzijnde knooppunt.

Het Waalse Gewest werd enkel zijdelings betrokken bij de Fiets-GEN-studie (de gemeenten Terhulpen en Waterloo werden uitgenodigd op de verkennende vergaderingen). Er werd wel contact opgenomen met mevrouw Chantal Jacobs, Waals Fietsmanager, voor een aantal concrete dossiers.

Heel concreet kan ik op uw detailvragen het volgende meegeven : enkel de GFR 4 is op dit ogenblik bewegwijzerd tot aan de grens, maar dan met de oude wegwijzers. Bij de vernieuwing zal verwezen worden naar het knooppunt. De bewegwijzering van GFR 11 werd nog niet doorgetrokken wegens de werken op de Gentssesteenweg. Bij alle andere routes is het dus wachten op de wegwijzers om de connecties met de knooppunten aan te geven. Wat de Groene Wandeling en de Spoorwegwandeling betreft moet ik u doorverwijzen naar het BIM, maar deze bewegwijzering is dus deels aangebracht.

Wat betreft uw tweede reeks vragen, kan ik u het volgende meegeven :

1) Madridlaan/Romeinsesteenweg. Het Vlaamse Gewest heeft de missing link aangepast zodat fietsers nu kunnen gebruik maken van de fietsbrug langs de A12 zonder de Romeinse Steenweg of de Boechoutlaan te moeten dwarsen.

2) De Vuurkruisenlaan komt niet in de buurt van het viaduct van Vilvoorde. U doelt waarschijnlijk op de Vilvoordsesteenweg, waar op Vlaams grondgebied een aanpassing dient te gebeuren van het fietspad, dat daar over 100 m aan de verkeerde kant ligt. Het Brusselse Gewest tekende hiervoor plannen uit, de uitvoering moet nog worden gepland.

3) De Raketstraat verandert van uitzicht door de herinrichting van de Leopold III-laan : daar wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Op de Besseveldstraat voorziet het Vlaamse Gewest op termijn fietspaden. Op de Gewestgrens zelf zou een fietsbrug kunnen komen, die de Harenweg met de St-Stevens-woluweweg verbindt, en die de fietspaden op Leopold III, de bedrijven en de

entre eux, les liaisons fonctionnelles étant considérées, dans le cadre du RER vélo, comme liaisons primaires et les récréatives comme secondaires.

L'IBGE et la Province du Brabant flamand ont d'ailleurs déjà entamé la signalisation des noeuds d'une part et de la Promenade verte d'autre part. Depuis un certain temps déjà, les extrémités des ICR sont raccordées au BFF flamand, et la Région Bruxelloise est représentée à la commission consultative provinciale qui traite des modifications de ce réseau (également lorsque celles-ci font suite à une demande bruxelloise).

Bien entendu, cela ne signifie pas qu'on ne procède pas à l'examen de liens entre les différents réseaux qui, souvent, passent par les mêmes rues. Les nœuds seront d'ailleurs repris dans la prochaine édition de la carte cycliste bruxelloise, tandis que les ICR figureront sur la nouvelle carte que sortira Toerisme Vlaams-Brabant, pour autant qu'ils soient signalisés. En cas d'absence de signalisation du BFF, la Région bruxelloise indiquera d'ailleurs le nœud le plus proche sur le dernier panneau ICR avant la frontière.

La Région wallonne n'a été concernée qu'indirectement par l'étude sur le RER vélo (les communes de La Hulpe et de Waterloo ont été invitées aux réunions exploratoires). Pour un certain nombre de dossiers, contact a néanmoins été pris avec la Manager vélo de la Wallonie, madame Chantal Jacobs.

Vos questions de détail appellent de ma part les réponses concrètes suivantes : en ce moment, seul l'ICR 4 est signalisé jusqu'à la frontière, mais ce sont d'anciens panneaux indicateurs qui font office de signalisation. Une fois renouvelés, ils indiqueront le nœud. La signalisation de l'ICR 11 n'a pas encore été prolongée à cause des travaux à la chaussée de Gand. Pour tous les autres itinéraires, il faut donc attendre les panneaux indicateurs qui indiqueront les liaisons avec les nœuds. En ce qui concerne la Promenade verte et la Promenade du Chemin de Fer, je vous renvoie à l'IBGM, mais la signalisation est donc partiellement en place.

En ce qui concerne la seconde série de questions, voici ce que je puis vous communiquer :

1) Avenue de Madridlaan/chaussée Romaine. La Région flamande a adapté le chaînon manquant, si bien que les cyclistes peuvent à présent emprunter la passerelle qui leur est destinée le long de l'A12, sans devoir traverser la chaussée Romaine ou l'avenue de Boechout.

2) L'avenue des Croix du Feu ne vient pas dans les parages du viaduc de Vilvorde. Vous faites probablement allusion à la chaussée de Vilvorde, où un aménagement de la piste cyclable, doit se faire sur le territoire flamand, étant donné qu'à cet endroit, elle se trouve du mauvais côté sur une distance de 100 m. La Région bruxelloise a dessiné les plans à cet effet, la réalisation n'a pas encore été programmée.

3) La rue de la Fusée changera d'aspect par le réaménagement du boulevard Léopold III : une piste cyclable bidirectionnelle y sera aménagée. À la Besseveldstraat, la Région prévoit à terme des pistes cyclables. À la limite de la Région même, une passerelle serait construite, reliant la Harenweg à la St-Stevens-Woluweweg et qui devrait desservir les pistes cyclables du bd Léopold III, les

tramhalte moet ontsluiten. Een haalbaarheidsstudie wordt dit jaar door Mobiel Brussel opgestart.

4) Er ligt op dit ogenblik geen tramlijn meer naar Vilvoorde. De Vilvoordelaan wordt voorlopig niet heraangelegd, gezien de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming, waarbij de laan misschien zou worden verlegd. De aansluiting op de Schaarbeeklei is enkel voor een eventuele tramverbinding moeilijk gezien het nieuwe Vlaamse profiel (de middenberm is daar verdwenen), maar de fietspaden sluiten op elkaar aan.

5) De aansluiting onder het Leonardkruispunt bestaat, al is het fietspad en de tunnel van ondermaatse kwaliteit. Het is duidelijk dat een investering in het kader van het FietsGEN zich hier opdringt.

6) Lorreinendreef/St-Hubertusdreef : de aansluiting deels door het bos wordt uitgevoerd in het kader van GFR Maalbeek.

7) Deze connectie is problematisch. Vlaanderen zal de fietspaden op de Alsebergsesteenweg vernieuwen, maar binnen het Brusselse Gewest is het niet mogelijk om fietspaden te creëren over het verdere tracé, omwille van de tram. Het GFR-tracé dat de verbinding moet mogelijk maken, langs Steenveltstraat en Zandbeekstraat en het station Kalevoet, is in studie maar een eventuele aanpassing van dit tracé dringt zich op (de hoogteverschillen zijn te groot). Een oplossing is misschien mogelijk door de spoorlijnen te volgen; dit wordt bekeken in het kader van de FietsGENstudie.

8) Het Brussels Gewest zal de Veeweydekaai weldra heraanleggen en ook het jaagpad richting Gewestgrens zal worden aangepakt door Beliris. In het Vlaamse Gewest wordt enkel de oostoever van het kanaal als fietsroute weerhouden; de FietsGENstudie moet ook uitmaken in hoeverre een doortrekken van een route aan de Westkant nuttig kan zijn.

9) Op de Ninoofsesteenweg liggen fietspaden die hoogdringend aan onderhoud toe zijn. De voorbereidingen zijn hiervoor bezig voor het Brusselse deel, en op Vlaanderen worden de fietspaden ook heraangelegd. De verbinding is dus verzekerd.

10) De verbinding Gentssesteenweg/Technologiestraat wordt problematisch door de afsluiting van de spoorwegovergang. Op het laatste Brusselse stuk Gentssesteenweg worden wel fietspaden aangelegd, naar het model van het profiel in Vlaanderen. De onderdoorgang onder de sporen wordt weinig fietsvriendelijk met smalle gangen en haakse bochten. Een betere oplossing was moeilijk, omwille van het ontbreken van de nodige ruimte aan de Brusselse kant van de sporen (tramterminus).

firmes et l'arrêt de tram. Bruxelles Mobilité entame cette année une étude de faisabilité.

4) Il n'y a plus de ligne de tram vers Vilvorde. Un réaménagement de l'avenue de Vilvorde n'est pas à l'ordre du jour, puisque le développement de Schaerbeek-Formation nécessitera peut-être le déplacement de cette voirie. Le raccordement à la Schaarbeeklei ne présente des difficultés que pour une éventuelle liaison tramviaire, étant donné le nouveau profil flamand (la berme centrale y a été supprimée), mais les pistes cyclables sont raccordées entre elles.

5) Le raccordement sous le Carrefour Léonard existe, bien que la qualité de la piste cyclable et du tunnel laisse à désirer. Il est clair qu'il s'agit d'un cas où un investissement dans le cadre du RER vélo s'impose.

6) Drève de Lorraine/drève St-Hubert : le raccordement, en partie par le bois, sera réalisé dans le cadre de l'ICR Maelbeek.

7) Cette liaison pose problème. La Flandre va renouveler les pistes cyclables de l'Alsebergsesteenweg, mais il n'est pas possible de créer des pistes sur le prolongement du tracé en Région bruxelloise, à cause du tram. Le tracé de l'ICR qui doit permettre la liaison le long des rues Steenvelt et Zandbeek et la gare de Caelevoet est à l'étude, mais une adaptation de ce tracé s'impose (les dénivelés sont trop grands). Une solution envisageable est de suivre les voies de chemin de fer; elle sera examinée dans le cadre de l'étude RER vélo.

8) La Région bruxelloise procédera prochainement au réaménagement du quai de Veeweyde et Beliris s'occupera également du chemin de halage en direction de la limite régionale. En Région flamande, seule la rive est du canal sera retenue comme itinéraire cyclable; l'étude RER vélo doit aussi déterminer quelle serait l'utilité d'un prolongement d'itinéraire mesure du côté ouest.

9) La chaussée de Ninove est équipée de pistes cyclables qui nécessitent un entretien très urgent. Les préparations sont en cours pour la partie bruxelloise et un réaménagement sera fait sur la partie flamande aussi. La liaison est dès lors assurée.

10) La liaison chaussée de Gand/rue de la Technologie devient un problème suite à la fermeture du passage à niveau. Des pistes cyclables seront néanmoins aménagées sur le dernier tronçon bruxellois de la chaussée de Gand, suivant le modèle du profil en Flandre. Le passage sous les voies, avec ses couloirs étroits et ses virages en équerre, est peu convivial pour les cyclistes. Il était difficile d'appliquer une solution meilleure, car l'espace est insuffisant du côté bruxellois des voies (terminus du tram).

~~Vraag nr. 788 van de heer Emmanuel De Boek d.d. 9 mei 2012  
 (Fr.):~~

~~*Staat van vooruitgang van het GEN.*~~

~~Het GEN gaat stilaan vooruit en moet ten goede komen aan alle Brusselaars. Deze laatste zijn de eerste om hinder te ondervinden van die grote bouwwerken, onteigeningen, werken voor de uitbreiding van de sporen...~~

~~Question n° 788 de M. Emmanuel De Boek du 9 mai 2012  
 (Fr.):~~

~~*L'état d'avancement du RER.*~~

~~Le RER avance peu à peu et doit profiter à l'ensemble des Bruxellois. Ces derniers sont les premiers à subir les nuisances de ce chantier important, expropriations, travaux pour l'élargissement des voies, ...~~