

2. Combien d'audits internes et externes de qualité ont été réalisés en 2012 et sur quel type de travaux ?
3. Quel est le coût de ces opérations pour 2012 ?

Réponse : La STIB a constaté 62 vandalismes en 2012 sur les équipements de réarmement automatique. Il est à noter que ces équipements font partie d'un contrat omnium. Le coût provoqué par ces opérations ne peut donc pas être chiffré.

En 2012, 3 appareils ont été équipés de détection de personne et 3 ont été remplacés suite à leur fin de vie. À noter cependant que le marché public de maintenance se terminait en 2012. Les commandes de travaux importants ont donc été limitées afin de pouvoir clôturer le marché. Le nouveau contrat prévoit 7 nouveaux placements par an pour un coût unitaire d'environ 35.000 EUR.

La gestion des escalators dans son ensemble est certifiée ISO 9001. À ce titre, un audit interne et un audit externe sont réalisés annuellement.

Question n° 964 de M. Jef Van Damme du 7 mars 2013 (N.) :

L'état d'avancement des projets VICOM annoncés.

La STIB adapte les temps de parcours de ses lignes de bus en fonction des vitesses possibles. Certaines lignes n'en restent pas moins vulnérables : les lignes 34, 38, 64, 71 et 95 sont les plus vulnérables du réseau en matière d'irrégularité. J'ai posé ici, en janvier 2012, une question à ce sujet. La STIB applique différentes stratégies afin d'augmenter sa vitesse commerciale et d'éliminer les irrégularités.

Début 2012, un site propre bus alterné a été aménagé avenue Charles-Quint (ligne 87). Un autre projet pour 2012 consistait dans le réaménagement de la chaussée d'Ixelles (lignes 54 et 71). Pour le réaménagement de l'avenue Buyl (notamment la ligne 71), l'enquête publique était encore en cours en mars 2012. Concernant le système de télécommande des feux, les travaux d'équipement des lignes 49, 63 et 71 étaient encore en cours en 2012.

Mes questions sont les suivantes :

- Pouvez-vous me communiquer l'état d'avancement des projets VICOM qui allaient être réalisés en 2012 (réaménagement de la chaussée d'Ixelles, sites propres bus avenue du Maelbeek et rue de l'Étang) ? Si les projets sont terminés, quel est leur impact sur les lignes de bus concernées ? Dans la négative, quand le déploiement de ces projets est-il prévu ?
- Quelles mesures ont-elles été prises afin de résoudre le problème des lignes vulnérables (34, 87, 64, 71 et 95) ? Merci d'indiquer les projets pour chaque ligne de bus.
- Pouvez-vous me communiquer l'état d'avancement du réaménagement de l'avenue Buyl ?

2. Hoeveel interne en externe kwaliteitsaudits werden uitgevoerd in 2012, en op welk type werken ?
3. Hoeveel hebben die werken gekost in 2012 ?

Antwoord : De MIVB heeft in 2012 62 vandalismegevallen vastgesteld aan automatische heropstartsystemen. Het valt te noteren dat deze uitrustingen voorwerp uitmaken van een omniumcontract. De veroorzaakte kosten van deze daden kunnen dus niet becijferd worden.

In 2012 werden drie apparaten uitgerust met personendetectie en 3 werden vervangen omdat ze aan het einde van hun levensduur waren gekomen. Het valt te noteren dat de opdracht voor het onderhoud eindigde in 2012. De bestellingen van grote werken werden dan ook beperkt teneinde de opdracht te kunnen afsluiten. Het nieuwe contract voorziet 7 nieuwe plaatsingen per jaar voor een unitaire kost van ongeveer 35.000 EUR.

Het beheer van de roltrappen is geheel ISO 9001 gecertificeerd. In dat kader worden jaarlijks een interne en een externe audit gerealiseerd.

Vraag nr. 964 van de heer Jef Van Damme d.d. 7 maart 2013 (N.) :

De stand van zaken van de aangekondigde VICOM-projecten.

De MIVB past de rittijden van haar buslijnen aan volgens de haalbare snelheden. Toch blijven er kwetsbare lijnen bestaan : lijn 34, 38, 64, 71 en 95 zijn de gevoeligste lijnen van het net wat betreft onregelmatigheid. Ik stelde hier in januari 2012 een vraag over. De MIVB hanteert verschillende strategieën om haar reissnelheid te verhogen en onregelmatigheden weg te werken.

Begin 2012 is een alternerende busbaan aangelegd op de Keizer Karellaan (lijn 87). Een ander project in 2012 was de herinrichting van de Elsensesteenweg (lijnen 54 en 71). Voor de herinrichting van de Buyllaan (onder andere lijn 71) was het openbaar onderzoek in maart 2012 nog gaande. Voor de beïnvloeding van de verkeerslichten was in 2012 de uitrusting voor lijnen 49, 63 en 71 eveneens nog gaande.

Mijn vragen :

- Graag een stand van zaken over de VICOM-projecten die in 2012 zouden worden gerealiseerd : de herinrichting van de Elsensesteenweg, de busstroken Maalbeeklaan en de Vijverstraat. Indien de projecten zijn afgewerkt, wat is hiervan de impact op de respectieve buslijnen ? Indien niet, wanneer is de « outroll » van deze projecten voorzien ?
- Welke maatregelen werden getroffen om de kwetsbare lijnen (34, 87, 64, 71 en 95) aan te pakken ? Graag projecten per buslijn.
- Graag een stand van zaken over de herinrichting van de Buyllaan.

Réponse : Une demande de permis de bâtir avait été introduite pour la chaussée d'Ixelles (tronçon entre la Porte de Namur et la rue de la Paix) afin d'y adapter les trottoirs, arrêts et places de parking et de mettre la chaussée en sens unique limité. Le tronçon de la chaussée de Wavre entre la chaussée d'Ixelles et la rue de la Paix avait également été repris dans la demande de bâtir. Toutefois, un permis a été délivré sans la mise en SUL. Par ailleurs, il a été décidé d'installer de nouveaux trottoirs sur toute la chaussée d'Ixelles, ainsi que la chaussée de Wavre jusqu'à la rue du Trône.

Les travaux momentanément en cours sont donc basés sur ce permis. Les travaux effectués par la commune dans la rue de la Paix ont duré un peu plus longtemps que prévu, entraînant ainsi un retard de l'ensemble du projet. Étant donné ce retard, les travaux de Vivaqua chaussée de Wavre et le phasage imposé, les travaux ne pourront être terminés que pour mi-2014. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là que les effets des interventions pourront être évalués.

En ce qui concerne l'avenue du Maelbeek-rue de l'Étang, un permis de bâtir a été délivré dans le cadre d'un projet qui comprend tant la chaussée de Wavre, l'avenue du Maelbeek que le square Forte dei Marmi.

Les travaux sont en préparation en concertation avec la commune et Vivaqua, qui doit effectuer des travaux d'assainissement considérables dans la zone. Les travaux relatifs au réaménagement proprement dit de l'espace public seront entamés dès août 2013.

En ce qui concerne les lignes vulnérables :

La ligne 34 a bénéficié ces dernières années d'un certain nombre d'interventions, notamment la bande bus réalisée sur la chaussée de Wavre entre l'avenue des Volontaires et l'avenue Général Jacques, les bandes bus dans la rue d'Idalie et évidemment dans la rue du Luxembourg, qui fonctionne en quelque sorte comme une « rue de bus ». Le terminus à hauteur de la Porte de Namur a également été modernisé.

Sur l'itinéraire de la ligne 34, plusieurs projets nécessitant un permis de bâtir ont été lancés au cours de ces dernières années. Entre-temps, plusieurs permis ont été délivrés. Ces projets se trouvent actuellement dans la phase de planification des travaux. Les projets les plus importants sont :

Le réaménagement du square Degreef à Auderghem et les esplanades à hauteur de la station de métro Hankar. Les travaux débiteront cet été.

Pour le réaménagement de façade à façade de la chaussée de Wavre, l'avenue du Maelbeek et le square Forte dei Marmi, les travaux débiteront également cet été (en fonction des travaux de Vivaqua).

En outre, l'étude relative au réaménagement de la chaussée de Wavre entre le boulevard Général Jacques et l'avenue de la Chasse est en cours actuellement. Elle donnera lieu à terme à une demande de permis de bâtir.

En ce qui concerne la ligne 87, ce sont évidemment les travaux avenue Charles Quint, où une bande bus centrale a été aménagée qui fonctionne selon l'heure en direction entrée ville ou sortie

Antwoord : Voor de Elsensesteeweg (gedeelte tussen de Naamse Poort en de Vredestraat) werd een bouwvergunning aangevraagd om de voetpaden, haltes en parkeerplaatsen aan te passen en om de steenweg in beperkt enkel richtingsverkeer te plaatsen. Ook het deel van de Waversesteeweg tussen de Elsensesteeweg en de Vredestraat werd opgenomen in de bouw aanvraag. Een vergunning werd afgeleverd echter zonder de plaatsing in enkele richting. Daarenboven werd besloten de volledige Elsensesteeweg te voorzien van nieuwe voetpaden evenals de Waversesteeweg tot de Troonstraat.

De werken die momenteel uitgevoerd worden zijn dus gebaseerd op deze vergunning. De werken die de gemeente uitgevoerd heeft in de Vredestraat hebben een stuk langer geduurd dan voorzien waardoor het totale project enige vertraging heeft opgelopen. Gezien deze vertraging, gezien de werken van Vivaqua in de Waversesteeweg en gezien de opgelegde fasering zullen de werken pas tegen midden 2014 beëindigd kunnen worden. Het is slechts vanaf dan dat er dus zal kunnen geëvalueerd worden of de ingrepen voldoende effect hebben.

Voor wat betreft de Maalbeeklaan-Vijverstraat werd een bouwvergunning afgeleverd in het kader van een project dat zowel de Waversesteeweg, de Maalbeeklaan, de Vijverstraat als de Forte dei Marmisquare omvat.

De werken worden voorbereid in samenspraak met de gemeente en Vivaqua die in de zone omvangrijke rioleringswerken moet uitvoeren. De werken voor de eigenlijke herinrichting van de openbare ruimte worden aangevat vanaf augustus 2013.

Wat betreft de kwetsbare lijnen :

Lijn 34 heeft de voorbije jaren van een aantal ingrepen kunnen profiteren; meer bepaald de busbaan die gerealiseerd werd op de Waversesteeweg tussen de Vrijwilligerslaan en de Generaal Jacqueslaan, de busbanen in de Idaliestraat en uiteraard de Luxemburgstraat die als het ware als een « busstraat » functioneert. Ook het eindpunt ter hoogte van de Naamse Poort werd gemoderniseerd.

Op de reisweg van lijn 34 werden de voorbije jaren een aantal projecten opgestart waarvoor een bouwvergunning nodig was. Verschillende bouwvergunningen werden ondertussen afgeleverd. Deze projecten bevinden zich nu in de fase van de werfplanning. De belangrijkste projecten zijn :

De herinrichting van de Degreefsquare in Oudergem en de voorpleinen ter hoogte van het metrostation Hankar. De werken starten in de zomer van dit jaar.

Voor de herinrichting van gevel tot gevel van de Waversesteeweg, Maalbeeklaan en de Forte dei Marmisquare starten de werken eveneens deze zomer (in functie van de werken van Vivaqua).

Daarnaast wordt momenteel werk gemaakt van de studie voor de herinrichting van de Waversesteeweg tussen de Generaal Jacqueslaan en de Jachtlaan. Hiervoor zal op termijn een bouwvergunning aangevraagd worden.

Voor wat betreft lijn 87 zijn het natuurlijk de werken aan de Keizer Karellaan die in het oog springen waarbij een centrale busbaan aangelegd werd die in functie van het tijdstip stadinwaarts

ville, qui sautent à l'œil. En plus, les travaux au terminus Simonis se poursuivent afin que la correspondance avec le réseau métro puisse se faire dans des conditions optimales. On a également aménagé une bande bus dans la rue Beeckmans afin que les bus puissent rouler sans problèmes jusqu'au carrefour avec l'avenue Charles Quint. En conclusion, il est important de signaler qu'une demande de permis de bâtir a été introduite pour la gare de Berchem-Sainte-Agathe. Le projet prévoit le réaménagement complet de l'espace public et une correspondance optimale avec le réseau ferroviaire de la SNCB.

La ligne 64 dispose déjà sur plusieurs tronçons de son itinéraire de sites propres : dans la rue du Luxembourg, la rue de Trèves et l'avenue Gilisquet. Au cours des dernières années, des interventions ont été réalisées sur certains tronçons en vue d'améliorer la fluidité : le square Ambiorix a fait l'objet de mesures provisoires (le réaménagement définitif débute cette année) et à hauteur du carrefour de l'avenue Chazal et l'avenue Rogier aussi bien l'arrêt que l'amorce vers le carrefour ont été améliorés. Actuellement, un projet est en cours afin d'améliorer la fluidité sur l'avenue de la Brabançonne (entre la rue du Noyer et la chaussée de Louvain); il fera prochainement l'objet d'une demande de bâtir. On prévoit également des travaux destinés à améliorer la fluidité des bus sur le tronçon de l'avenue Chazal entre la place Dailly et la place Janssens.

La ligne 71, c'est-à-dire la ligne de bus la plus importante de la Région, roule en site propre dans les abords du terminus De Brouckère (le contresens central) et dispose en plus de bandes bus dans la rue Putterie, la rue Ravenstein et le dernier tronçon de la chaussée d'Ixelles à Flagey. Une bande bus a été aménagée aux abords du cimetière d'Ixelles et le bus circule aussi en site propre sur la place Flagey.

Actuellement, des travaux sont effectués sur la chaussée d'Ixelles afin d'y adapter l'espace public; ceci contribuera à améliorer la situation pour les bus. Une demande de permis de bâtir a été introduite pour l'avenue Buyl mais elle n'a pas encore été délivrée.

Au cours de ces dernières années, la ligne de bus 95 a bénéficié de plusieurs interventions : à hauteur de Wiener, l'espace public a été réaménagé, sur la chaussée de Boondaal, à hauteur du cimetière d'Ixelles, une bande bus a été réalisée, l'avenue de la Couronne a été munie sur toute sa longueur de bandes bus dans les deux directions, et le bus circule également en site propre dans la rue d'Idalie et la rue du Luxembourg. Dans le centre de Bruxelles, certaines interventions ont été effectuées au bénéfice de la ligne 95 à l'occasion du deuxième dit contresens : des bandes bus dans les rues du Lombard, des Teinturiers, des Bogards et Stevens, ainsi qu'un nouveau terminus boulevard Anspach. Plusieurs études sont momentanément en cours pour améliorer la fluidité de cette ligne. Elles donneront lieu à court terme à des demandes de bâtir : à hauteur du Diabolo à Watermael-Boitsfort, de l'avenue de la Couronne (entre le boulevard Général Jacques et le cimetière d'Ixelles) et quelques petites interventions dans le centre de la ville.

Pour l'avenue Buyl, une demande de permis de bâtir est en cours. Un permis avait déjà été demandé début 2012 mais la demande a été modifiée au cours de la procédure afin de répondre aux remarques et demandes de toutes les parties concernées.

Les plans modifiés ont été introduit au cours de l'automne 2012.

of staduitwaarts functioneert. Daarnaast worden de werken aan het eindpunt Simonis verder gezet zodat de overstap naar het metronetwerk in optimale omstandigheden kan gebeuren. Ook in de Beeckmansstraat werd een busbaan aangelegd zodat de bussen zonder problemen tot het kruispunt met de Keizer Karellaan kunnen rijden. Tenslotte is het belangrijk te signaleren dat voor het eindpunt aan het station van Sint-Agatha Berchem een bouwvergunning werd aangevraagd. Het project voorziet in de volledige herinrichting van de openbare ruimte en een optimale overstap naar het spoornetwerk van de NMBS

De lijn 64 beschikt reeds op verschillende delen van zijn reisroute over eigen beddingen; in de Luxemburgstraat, in de Trierstraat en in de Gilisquetlaan. De voorbije jaren zijn op een aantal stukken ingrepen gedaan die de doorstroming verbeteren; op de Ambiorixsquare werden voorlopige maatregelen genomen (de definitieve herinrichting start dit jaar) en ook ter hoogte van het kruispunt van de Chazallaan en de Rogierlaan werden zowel de halte als de aanloop naar het kruispunt verbeterd. Momenteel wordt er gewerkt aan een project voor de verbetering van de doorstroming op de Branbanconnelaan (tussen de Notelarenstraat en de Leuvensesteenweg), hiervoor zal kortelings een bouwvergunning worden aangevraagd. Voor het deel van de Chazallaan tussen het Daillyplein en het Janssensplein worden eveneens werkzaamheden voorzien ter bevordering van de doorstroming van de bussen.

Lijn 71, de belangrijkste buslijn van het gewest rijdt in eigen bedding in de omgeving van het eindpunt De Brouckère (de centrale tegenrichting) en beschikt daarenboven over busbanen in de Putteriestraat, de Ravesteinstraat en het laatste deel van de Elsenesteinweg aan Flagey. De omgeving ter hoogte van het kerkhof van Elsene werd aangepast met een busbaan en ook op het Flageyplein rijdt de bus in eigen bedding.

Momenteel wordt er gewerkt in de Elsenesteinweg om de openbare ruimte aan te passen. Dit zal mede zorgen voor betere omstandigheden voor de bussen. Voor de Buyllaan werd een bouwvergunning aangevraagd maar deze werd nog niet afgeleverd.

Buslijn 95 heeft de voorbije jaren kunnen profiteren van heel wat ingrepen : ter hoogte van Wiener werd de openbare ruimte heraangelegd, een busbaan op de Boondaalsesteenweg ter hoogte van het kerkhof van Elsene werd gerealiseerd, de Kroonlaan werd over de volledige lengte voorzien van busbanen in beide richtingen, en ook in de Idaliestraat en de Luxemburgstraat rijdt de bus in eigen bedding. In het centrum van Brussel werden ter gelegenheid van de zogenaamde tweede tegenrichting een aantal ingrepen gerealiseerd ten voordele van buslijn 95; busbanen in Lombardstraat, de Ververstraat, de Boogaardenstraat en de Stevensstraat en een nieuw eindpunt op de Anspachlaan. Momenteel lopen nog een aantal studies om de doorstroming van deze lijn te verbeteren; hiervoor zullen op korte termijn bouwvergunningen aangevraagd worden; ter hoogte van de Diabolo in Watermaal-Bosvoorde, ter hoogte van de Kroonlaan (tussen Generaal Jacqueslaan en het kerkhof van Elsene) en een aantal kleinere ingrepen in het centrum van de stad.

Voor de Buyllaan loopt momenteel een aanvraag van bouwvergunning. Reeds begin 2012 werd een bouwvergunning aangevraagd maar de aanvraag werd in de loop van de procedure aangepast om tegemoet te komen aan de opmerkingen en vragen van alle betrokkenen.

De aangepaste plannen werden in het najaar van 2012 ingediend.

L'enquête publique aura lieu en même temps que celle relative au boulevard Général Jacques étant donné que ces dossiers sont étroitement liés. Vu que les deux dossiers ont été déclarés complets et transmis à la commune concernée, l'enquête publique débutera bientôt.

Question n° 965 de M. Jef Van Damme du 7 mars 2013 (N.) :

La régularité et la vitesse commerciale de la ligne 87.

La STIB adapte les temps de parcours de ses lignes de bus en fonction des vitesses possibles. Certaines lignes n'en restent pas moins vulnérables : les lignes 34, 38, 64, 71 et 95 sont les plus vulnérables du réseau en matière d'irrégularité. J'ai posé ici, en janvier 2012, une question à ce sujet. La STIB applique différentes stratégies afin d'augmenter sa vitesse commerciale et d'éliminer les irrégularités.

Début 2012, un site propre bus alterné a été aménagé avenue Charles-Quint (ligne 87).

Ma question est la suivante :

- Quel est l'impact du site propre bus alterné de l'avenue Charles-Quint sur la vitesse commerciale et la régularité de la ligne 87 ?

Réponse : La ligne 87 utilise en effet la bande bus alternée située avenue Charles Quint.

· Suite à une demande de la STIB, un nouveau réglage des feux a été mis en place du côté du tunnel Léopold II. Cette adaptation a permis de gagner 1 minute durant l'heure de pointe.

Compte tenu de la longueur limitée de cette bande bus, il s'agit du gain de temps maximum qui puisse être réalisé.

Suite à une demande de la STIB, Bruxelles Mobilité étudie la possibilité de donner davantage la priorité au transport public à hauteur du carrefour avec la rue Beeckmans et ce, pendant l'heure de pointe du soir.

En ce qui concerne la régularité de l'entièreté de la ligne, une évaluation sera effectuée dès que les travaux place Simonis seront terminés.

En effet, le chantier actuel engendre pour les bus – et le trafic en général – un mal nécessaire, ce qui impacte inévitablement la régularité de la ligne.

Question n° 966 de M. Jef Van Damme du 7 mars 2013 (N.) :

Les lignes de bus très fréquentées.

La STIB adapte les temps de parcours de ses lignes de bus en fonction des vitesses possibles. Certaines lignes n'en restent pas

Het openbaar onderzoek zal plaatsvinden tegelijkertijd met het openbaar onderzoek voor de Generaal Jacqueslaan aangezien deze dossiers nauw met elkaar verbonden zijn. Dit openbaar onderzoek wordt eerstdaags gestart aangezien beide dossiers volledig verklaard werden en overgemaakt werden aan de betrokken gemeente.

Vraag nr. 965 van de heer Jef Van Damme d.d. 7 maart 2013 (N.) :

De regelmaat en de reissnelheid van lijn 87.

De MIVB past de rittijden van haar buslijnen aan volgens de haalbare snelheden. Toch blijven er kwetsbare lijnen bestaan : lijn 34, 38, 64, 71 en 95 zijn de gevoeligste lijnen van het net wat betreft onregelmatigheid. Ik stelde hier in januari 2012 een vraag over. De MIVB hanteert verschillende strategieën om haar reissnelheid te verhogen en onregelmatigheden weg te werken.

Begin 2012 is een alternerende busbaan aangelegd op de Keizer Karellaan (lijn 87).

Mijn vraag :

- Wat is de impact van de alternerende busbaan op de Keizer Karellaan op de reissnelheid en de regelmaat van lijn 87 ?

Antwoord : Lijn 87 maakt inderdaad gebruik van de alternerende busbaan op de Keizer Karellaan.

Op vraag van de MIVB is er sinds 4 oktober 2012 een nieuwe lichtenregeling ingevoerd aan de kant van de Leopold II tunnel, waardoor er tijdens de spits ongeveer 1 minuut per rit kon worden gewonnen.

Rekening houdend met de beperkte lengte van deze busbaan is dit zowat het maximum dat haalbaar is.

Op vraag van de MIVB bestudeert Mوبiel Brussel nog de mogelijkheid om tijdens de avondspits meer voorrang te geven aan het openbaar vervoer aan het kruispunt met de Beeckmansstraat.

Wat de regelmaat van de volledige lijn betreft, is een evaluatie pas echt aan de orde op het moment dat de werken aan het Simonisplein zullen beëindigd zijn.

De huidige werf veroorzaakt immers zowel voor de bussen als voor het overige verkeer de nodige hinder, wat onvermijdelijk de regelmaat van de lijn ondergraaft.

Vraag nr. 966 van de heer Jef Van Damme d.d. 7 maart 2013 (N.) :

Drukke buslijnen.

De MIVB past de rittijden van haar buslijnen aan volgens de haalbare snelheden. Toch blijven er kwetsbare lijnen bestaan :