

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 Mobiel 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 :

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 la télécommande des feux de signalisation, les travaux d'équipement des lignes 49, 63 et 71 étaient encore en cours en 2012.

Fin 2011, une dotation spécifique (bonus-malus) est allouée par la Région en vue d'inciter la STIB à faire des efforts particuliers ou à mener à bien des projets ambitieux (cf. l'article 71 du contrat de gestion 2007-2011). Pour les résultats de l'année 2010, la société des transports en commun a reçu un bonus de 2 millions d'euros, soit le montant maximal auquel peut prétendre la STIB pour l'aspect « qualité de service ».

Mes questions sont les suivantes :

- Pouvez-vous, pour toutes les lignes de bus, me communiquer le relevé de leur irrégularité ? Merci de préciser sur quelles lignes l'irrégularité atteint le facteur 2, avec les chiffres pour 2011 et 2012.
- Pouvez-vous, pour toutes les lignes de bus, me communiquer le relevé de la vitesse commerciale moyenne et des heures auxquelles la qualité de service est le plus problématique en 2011 et 2012 ? Combien de lignes ont-elles atteint l'objectif de 17 km/h pour la vitesse commerciale théorique de terminus à terminus ? Dans le cas des lignes où on n'atteint pas cette vitesse, quelles vitesses y atteint-on ? Merci de me communiquer les chiffres de 2011 et 2012.
- Le centre de régulation de la STIB peut adapter les horaires jusqu'à trois fois par an afin d'augmenter la régularité. Combien de fois cela a-t-il été fait en 2011 et 2012, pour quelles lignes, et quel en a été l'impact ?
- Quel est le bonus-malus de la STIB pour les résultats de 2011 et 2012 ?

**Réponse :** La STIB mesure la régularité conformément aux dispositions du contrat de gestion, à savoir que 80 % de la clientèle d'une ligne de bus doit disposer d'un bus se présentant à l'arrêt sans avance et avec maximum 3 minutes de retard. Selon ce critère, en 2011 seules les lignes 43, 49 et 84 n'ont pas pu être certifiées. Les chiffres de l'année 2012 ne sont pas encore totalement consolidés.

La vitesse moyenne planifiée du réseau de bus était de 16,6 km/h en 2012, mais seulement de 15,6 km/h pendant les heures de pointe, contre 16,3 km/h en heures creuses et 20,3 km/h en soirée.

En 2011, la vitesse commerciale était de 16,7 km/h : 15,4 km/h durant les heures de pointe, de 16,4 km/h durant les heures creuses et de 20,6 km/h en soirée.

lijnen 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.

Eind 2011 kende het Gewest een specifieke aanmoedigingsdotatie bonus-malus toe aan de MIVB. De dotatie moet de MIVB aansporen bijzondere inspanningen te leveren of ambitieuze projecten te realiseren (cf. artikel 71 van het beheerscontract 2007-2011). Voor de resultaten van het jaar 2010 kreeg de vervoersmaatschappij een bonus van 2 miljoen EUR. Dit is het maximaal bedrag waarop de MIVB aanspraak kan maken voor het aspect « kwaliteit van de dienstverlening ».

Mijn vragen :

- Graag voor alle buslijnen het overzicht van hun onregelmatigheid. Graag verduidelijken op welke buslijnen de onregelmatigheid oploopt tot factor 2, met de cijfers voor 2011 en 2012.
- Graag voor alle buslijnen het overzicht van de gemiddelde reissnelheid en van de tijdstippen waarop de dienstverlening het meest problematisch was in 2011 en 2012. Hoeveel buslijnen haalden het streefcijfer van 17 km/u voor de theoretische reissnelheid van eindpunt tot eindpunt ? In het geval van de lijnen waar deze snelheid niet wordt gehaald, welke snelheid halen ze ? Graag de cijfers van 2011 en 2012.
- Het regulatiecentrum van de MIVB kan dienstregelingen tot 3 maal per jaar bijstellen om de regelmatigheid te verhogen. Hoe vaak is dit gebeurd in 2011 en in 2012, voor welke lijnen en wat was hiervan de impact ?
- Wat is de bonus-malus van de MIVB voor de resultaten van 2011 en 2012 ?

**Antwoord :** De MIVB meet de regelmaat conform de richtlijnen van het beheerscontract, te weten dat 80 % van de klanten van een buslijn een bus moet kunnen nemen aan de halte zonder voorsprong en met maximaal 3 minuten vertraging. Volgens dit criterium konden in 2011 slechts de lijnen 43, 49 en 84 niet gecertificeerd worden. De cijfers van 2012 zijn nog niet allemaal geconsolideerd.

De gemiddelde geplande reissnelheid op het busnet bedroeg 16,6 km/u in 2012, maar slechts 15,6 km/u tijdens de spitsuren, tegenover 16,3 km/u in de daluren en 20,3 km/u 's avonds.

In 2011 was dit 16,7 km/u, 15,4 km/u in de spits, 16,4 km/u in de daluren en 20,6 km/u 's avonds.

Plus d'une trentaine de lignes sur les 50 que compte le réseau n'atteignent pas les 17 km/h à la pointe. Les 5 lignes les plus lentes sont le 61, le 54, le 34, le 71 et le 38, qui atteignent moins de 12 km/h. Or, il s'agit de lignes importantes, qui représentent à elles seules environ 1/5<sup>e</sup> de la fréquentation des lignes de bus.

Les temps de parcours subissent de multiples adaptations en cours d'année, pour tenir compte des différentes situations de terrain, par exemple les chantiers. En complément, en 2012, les principales modifications ont eu lieu le 9 janvier, le 16 avril, le 7 juillet (vacances d'été), le 1<sup>er</sup> septembre et le 29 octobre (petites vacances scolaires), et concernent potentiellement toutes les lignes, qui subissent de petits ajustements ciblés à l'un ou l'autre moment de la journée. La volonté du gouvernement est de mener une politique ambitieuse pour fiabiliser le fonctionnement du réseau de transport public de surface et que l'on retrouve dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

Le bonus « qualité de service » octroyé à la STIB en 2011 était de 1.838.000 EUR. Ce montant n'est pas spécifique au mode bus car il correspond à l'ensemble de la qualité de service certifiée, à savoir les lignes de métro, tram et bus. En complément, le contrat de gestion prévoit un mécanisme pour compenser partiellement la STIB lorsque ses coûts de fonctionnement augmentent du fait de la baisse de la vitesse de son réseau. Ce montant est calculé par rapport à la situation de 2006. En 2011 le montant octroyé pour le réseau de bus a été de 1.826.000 EUR.

Les chiffres correspondants pour 2012 ne sont pas encore connus.

**Question n° 967 de M. Jef Van Damme du 7 mars 2013 (N.) :**

*L'état d'avancement du système de télécommande des feux dans le cadre du programme VICOM.*

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 un relevé des feux de circulation qui ont été équipés du système de télécommande des feux VICOM, avec les chiffres pour 2011 et 2012 ?

Meer dan een dertigtal van de 50 buslijnen die het net telt halen geen 17 km/u tijdens de spits. De 5 traagste lijnen zijn de 61, 54, 34, 71 en 38 en die halen niet meer dan 12 km/u. Het gaat om belangrijke lijnen die op zich een vijfde van het gebruik van alle buslijnen vertegenwoordigen.

De reistijden ondergaan in de loop van het jaar verschillende wijzigingen, om rekening te houden met de verschillende situaties op het terrein, zoals bijvoorbeeld werven. In 2012 vonden de voornaamste wijzigingen plaats op 9 januari, 16 april, 7 juli (zomervakantie), 1 september en 29 oktober (korte schoolvakanties) en betreffen vooral potentieel alle lijnen die kleine doelgerichte wijzigingen kunnen ondergaan op een of ander moment van de dag. Het is de wil van de regering om een ambitieus beleid te voeren om de werking van het bovengronds openbaar vervoer betrouwbaarder te maken, iets wat terug te vinden is in het nieuwe beheerscontract van de MIVB.

De bonus « kwalitatieve dienstverlening » die in 2011 aan de MIVB werd toegekend bedroeg 1.838.000 EUR. Dit bedrag is niet specifiek voor de modus bus want komt overeen met het geheel van de gecertificeerde dienstverlening, zijnde de metro-, bus- en tramlijnen. Daarbovenop voorziet het beheerscontract een mechanisme om de MIVB deels te compenseren als zijn werkingskosten stijgen door de daling van de commerciële snelheid op haar net. Dat bedrag is berekend ten opzichte van de situatie van 2006. In 2011 bedroeg het toegekende bedrag voor het busnet 1.826.000 EUR.

De corresponderende cijfers voor 2012 zijn nog niet bekend.

**Vraag nr. 967 van de heer Jef Van Damme d.d. 7 maart 2013 (N.) :**

*De stand van zaken van de verkeerslichtenbeïnvloeding in het kader van VICOM.*

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 overzicht van de verkeerslichten die zijn uitgerust met het VICOM-systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding, met de cijfers van 2011 en 2012.