

le réseau cyclable. Elle est notamment en contact avec les Communes de manière générale, sans qu'il n'y ait une coordination pour l'entretien spécifique de nettoyage.

3. Comme précité, le nettoyage est une mission de l'ABP qui utilise soit des brosses mécaniques de rue, soit celles plus petites pour les trottoirs. La fréquence est déterminée par l'ABP.

4. La cellule Entretien a enregistré en 2010 quelque 2.200 plaintes relatives à l'entretien des voiries. Quelque 35 plaintes concernent spécifiquement les pistes cyclables, dont 6 seulement font état précisément de problème de nettoyage. Elles font l'objet directement d'une demande d'intervention à l'agence précitée.

Question n° 404 de M. Jef Van Damme du 23 février 2011 (N.) :

La priorité aux cyclistes dans le cadre du réaménagement de la place Rogier et la déviation de la circulation des bus dans la rue du Progrès.

Le réaménagement de la place Rogier est l'un des principaux chantiers relevant de la compétence de la ministre des Travaux publics.

D'après le plan stratégique 2010-2014 de la ministre, la Petite ceinture constitue un trajet pour cyclistes fort et symbolique, relié à de nombreux ICR.

Tout d'abord, je suis ravi que l'auvent, dont le projet a vu le jour sous votre prédécesseur, n'a pas été enterré. Avec son auvent, la place Rogier deviendra une place phare importante pour Bruxelles en tant que capitale (internationale).

On ne peut cependant pas dire que les plans d'exécution du réaménagement de la place constituent la traduction du plan stratégique. Le test d'efficacité pose en effet la question de savoir si la plus grande qualité est recherchée pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Or, sur les plans, les cyclistes sont oubliés, puisqu'on prévoit d'une part de « circuler à vélo sur les bandes bus » et, de l'autre, une « piste cyclable marquée ». C'est surtout le cycliste qui se déplace d'ouest en est, qui doit se mêler au trafic dense. Le carrefour à hauteur de la rue de Gineste reste également très dangereux. Sur place aujourd'hui, comme sur les plans de demain, on ignore au juste où les cyclistes doivent aller.

Enfin, je remarque que les habitants de la rue du Progrès sont exposés à un flux incessant de bus. Du point de vue technique pourtant, il s'est avéré possible de respecter leur sommeil en déviant tout le trafic la nuit.

Je voudrais dès lors poser les questions suivantes :

- Dans quelle mesure tenez-vous compte, lors du réaménagement de la place Rogier, de la priorité prévue pour le cycliste ? Est-il possible de séparer la circulation des deux-roues du trafic automobile ? De quelle manière améliorerez-vous la position de l'usager faible à hauteur du point noir que constitue la rue de Gineste ?

het fietsnetwerk. Ze is met name sowieso in contact met de gemeenten, zonder dat er enige coördinatie aan te pas komt op het vlak van het specifieke reinigingsonderhoud.

3. Zoals hierboven vermeld, is de reiniging een taak van het ANB dat gebruik maakt van ofwel straatveegmachines, ofwel kleinere veegmachines voor voetpaden. De frequentie wordt bepaald door het ANB.

4. In 2010 kreeg de cel Onderhoud om en bij de 2.200 klachten binnen over het onderhoud van de wegen. Zowat 35 klachten hebben specifiek betrekking op de fietspaden, waarvan slechts 6 inderdaad een probleem i.v.m. de reiniging vermelden. Hiervoor wordt het Agentschap direct gecontacteerd met het verzoek dit te verhelpen.

Vraag nr. 404 van de heer Jef Van Damme d.d. 23 februari 2011 (N.) :

Voorrang voor fietsers bij de heraanleg van het Rogierplein en het omleiden van het busverkeer in de Vooruitgangstraat.

De heraanleg van het Rogierplein is één van de grootste werken onder de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken.

De Kleine Ring is – volgens het beleidsplan 2010-2014 van dezelfde minister – een sterk en symbolisch fietstraject dat verknoot is met talrijke GFR's.

Allereerst ben ik verheugd dat de luifel, waarvan het ontwerp het licht zag onder uw voorganger, niet gesneuveld is. Het Rogierplein met haar luifel zal een belangrijk baken voor Brussel als (internationale) hoofdstad worden.

Toch kunnen wij de uitvoeringsplannen van de heraanleg van het plein niet zien als een vertaling van het beleidsplan. In de efficiëntietoets staat namelijk dat « de hoogste kwaliteit nagestreefd zal worden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer ». Op de plannen worden de fietsers echter in de steek gelaten door enerzijds te voorzien in « meefietsen op de busbaan » en anderzijds in een « gemarkeerd fietspad ». Vooral de fietser die zich van west naar oost begeeft, moet zich dus in het drukke verkeer mengen. Ook het knooppunt ter hoogte van de Ginestestraat blijft levensgevaarlijk. Het is zowel vandaag ter plaatse als op de plannen van morgen onduidelijk waar de fietsers naartoe moeten.

Ten slotte merk ik op dat de bewoners van de Vooruitgangstraat blootgesteld worden aan een niet aflatende stroom van bussen. Technisch is het echter mogelijk gebleken om hun nachtrust te respecteren door al het verkeer 's nachts af te leiden.

Mijn vragen zijn daarom de volgende :

- In hoeverre houdt u in de heraanleg van het Rogierplein rekening met de voorrang voor de fietser ? Bestaat de mogelijkheid om het fietsverkeer te scheiden van het autoverkeer ? Op welke manier zal u de positie van de zwakke weggebruiker verbeteren ter hoogte van het zwarte punt aan de Ginestestraat ?

- Quel est l'état de la situation concernant le projet de dévier, pendant la nuit, la circulation des bus de la rue du Progrès vers le boulevard Albert II ? Quand les habitants de la rue du Progrès peuvent-ils espérer que la déviation de la circulation des bus sera réalisée ?

Réponse :

1^{re} question :

De quelle manière tenez-vous compte de la priorité des cyclistes dans l'aménagement de la place Rogier ?

Le plan d'aménagement de la place Rogier et de la petite ceinture entre le boulevard Albert II et la rue des Cendres a été étudié en concertation avec les associations de cyclistes. Lors de l'enquête publique pour la délivrance du permis d'urbanisme, les remarques émises par ces associations n'ont pas remis en cause l'aménagement proposé. Par ailleurs, comme rappelé dans l'introduction de votre question, le dossier de demande de permis d'urbanisme a été porté et validé par mon prédécesseur, M. Pascal Smet.

Le plan prévoit deux types de circulation pour les cyclistes dans le cadre de l'aménagement complet.

Une zone de promenade et d'agrément de 20 m de largeur, appelée « STRIP », longera les boulevards de la petite ceinture, en continuité avec la séparation des modes prévue dans le schéma directeur de la zone levier « Botanique ». Dans ce STRIP, une zone de 6 m de largeur sera libre de tout obstacle tel que arbres, bancs, différence de niveau... Elle est destinée à accueillir les piétons et les cyclistes du type « promeneurs », ainsi que les cyclistes moins habitués au trafic.

Les cyclistes chevronnés auront à leur disposition une piste cyclable marquée en direction du Jardin Botanique (sens montant de la voirie) et pourront emprunter les bandes bus longeant le STRIP dans les deux sens.

Le passage des cyclistes dans les deux sens de l'axe de la petite ceinture est donc assuré à la fois pour les cyclistes chevronnés et pour les cyclistes moins à l'aise avec le trafic.

Sur la place même, l'ensemble de l'espace sera accessible aux piétons et aux cyclistes.

Pour ce qui est de la priorité, les cyclistes n'auront pas de priorité aux différents carrefours du projet. Ils sont intégrés dans les phases de feux au même titre que les autres usagers. Les cyclistes empruntant les voiries bénéficieront toutefois de sas vélos aux carrefours.

Existe-t-il la possibilité de séparer le trafic vélo du trafic automobile ?

Les cyclistes ayant la possibilité d'emprunter le STRIP sont évidemment séparés du trafic longeant le boulevard. Sur les voiries, une piste cyclable longera la Petite Ceinture en direction du Botanique. La rue Gineste disposera de pistes cyclables marquées puisqu'elle fait partie de l'ICR SENNE.

De quelle manière allez-vous améliorer la position des usagers faibles à hauteur du point noir de la rue Gineste ?

- Wat is de stand van zaken van het plan om het busverkeer van de Vooruitgangstraat 's nachts af te leiden langs de Albert II-laan ? Wanneer mogen de bewoners van de Vooruitgangstraat verwachten dat de omleiding van het busverkeer afgerond zal zijn ?

Antwoord :

1^e vraag :

In hoeverre houdt u in de heraanleg van het Rogierplein rekening met de voorrang voor de fietser ?

Het inrichtingsplan van het Rogierplein en de kleine ring tussen de Koning Albert II-laan en de Asstraat is onderzocht in overleg met de fietsverenigingen. In hun opmerkingen die deze verenigingen hebben geleverd in het raam van het openbaar onderzoek dat de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning voorafgaat, wordt de voorgestelde inrichting niet aangevochten. Voor het overige, zoals u er op wijst in de inleiding van uw vraag, werd het dossier van stedenbouwkundige aanvraag gedragen en bekrachtigd door mijn voorganger Pascal Smet.

Het plan voorziet in twee soorten voorzieningen voor fietsers in het kader van de globale inrichting.

Een zogenaamde « STRIP », een 20 m brede wandel- en ontspanningszone, zal langs de lanen van de kleine ring lopen en in verlengde lopen van de afscheiding tussen de gebruikers, vastgelegd in het richtschema van het hefboomgebied « Kruidtuin ». Binnen deze STRIP zal een zone met een breedte van 6 m vrij zijn van hindernissen zoals bomen, zitbanken, hoogteverschillen ... Deze zone is bestemd voor voetgangers en « wandel »-fietsers of fietsers die niet zo heel veel ervaring hebben in het verkeer.

Doorgewinterde fietsers zullen kunnen beschikken over een gemarkeerd fietspad in de richting van het Kruidtuin (de weg bergop) en zullen op de busstroken langs de STRIP kunnen rijden in beide richtingen.

Het verkeer van de tweewielers op de as van de kleine ring is dus verzekerd in beide richtingen, voor zowel de doorgewinterde fietsers als de fietsers die niet zo bedreven zijn in het verkeer.

Op het plein zelf zal de hele openbare ruimte toegankelijk zijn voor zowel voetgangers als fietsers.

De fietsers zullen geen voorrang krijgen op de verschillende kruispunten van het project. Tussen hen en de andere weggebruikers wordt er geen onderscheid gemaakt in de lichtfasen van de verkeerslichten. De kruispunten worden wel voorzien van opstelvakken voor fietsers.

Bestaat de mogelijkheid om het fietsverkeer te scheiden van het autoverkeer ?

De fietsers die van de STRIP gebruik kunnen maken, rijden uiteraard apart van het verkeer langs de laan. Op de wegen zal een fietspad langs de kleine ring lopen in de richting van het Kruidtuin. De Ginestestraat zal gemarkeerde fietspaden krijgen, aangezien ze een onderdeel vormt van de GFR ZENNE.

Op welke manier zal u de positie van de zwakke weggebruiker verbeteren ter hoogte van het zwarte punt aan de Ginestestraat ?

Les trottoirs de la rue Gineste seront réaménagés tels que cela est prévu par le permis d'urbanisme obtenu. Au droit du débouché de l'avenue Victoria Regina, la situation sera améliorée par la réalisation du STRIP. D'autre part, les passages piétons seront simplifiés puisqu'on ne maintient qu'une traversée du boulevard du Jardin Botanique entre la rue Gineste et la rue du Marais. Les cyclistes disposeront quant à eux d'une traversée spécifique supplémentaire du boulevard permettant le passage de la rue Gineste à la rue des Cendres.

2^e question :

Quel est l'état d'avancement du plan pour dévier le trafic de nuit des bus de la rue du Progrès via le boulevard Albert II ?

Une étude de simulation de la déviation des bus de De Lijn a été réalisée en 2008. Cette étude a démontré que la déviation de la totalité des bus était impossible. Elle entraînait la formation de bouchons dans le trafic aux heures de pointe. Il était uniquement possible de dévier 30 % des bus. Il était toutefois possible de dévier les bus la nuit.

Le plan de déviation des bus via le boulevard Albert II implique de modifier de manière conséquente la rue des Charbonniers entre le boulevard Albert II et la rue du Progrès. Ce plan devra probablement faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.

Bruxelles Mobilité et la STIB étudient actuellement l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'une ligne de tram entre le site de Tour & Taxis et la Gare Centrale. Cette étude peut impliquer des modifications importantes des voiries entre le rond-point Bolivar et la place Rogier. Bruxelles Mobilité doit attendre les conclusions de cette étude avant de se lancer dans la modification de la rue des Charbonniers, de manière à anticiper sur les aménagements futurs.

Il faut également mentionner qu'un des éléments permettant la mise en place de cette ligne de tram sera la réalisation d'une passerelle sur le canal faisant la liaison entre la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar. Cette passerelle sera destinée aux passages des usagers faibles et des transports en commun. Elle permettra également aux bus de De Lijn faisant la liaison entre la Gare de Bockstael et la Gare du Nord d'emprunter un itinéraire évitant la petite ceinture et la rue du Progrès. Ceci pourrait permettre de détourner une part non négligeable des lignes en journée.

Cependant, en attendant ces modifications importantes et réalisables dans un avenir moins proche, le chantier de la place Rogier qui débutera en 2012 imposera des phases de déviation du trafic qui permettront de tester la déviation partielle des bus de De Lijn. Les observations des conséquences de ces déviations, couplées aux résultats de l'étude de mobilité réalisée en 2008 permettront de mettre en place une déviation efficace et objective des lignes de bus concernées.

La société De Lijn a marqué son accord sur la réalisation d'un test de 6 mois au cours duquel le trafic de nuit sera dévié par le Boulevard Albert II entre 22h00 et 6h00.

De trottoirs van de Ginestestraat worden heraangelegd overeenkomstig de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning. Door de aanleg van de STRIP zal de toestand ter hoogte van de uitmonding van de Victoria Reginalaan verbeteren. Voor het overige wordt de zone overzichtelijker gemaakt door het behoud van één enkele voetgangersoversteekplaats, namelijk tussen de Gineste- en de Broekstraat. De fietsers zullen de laan kunnen oversteken via een bijkomende oversteekplaats voor fietsers en zo van de Ginestestraat naar de Asstraat kunnen rijden.

2^e vraag :

Wat is de stand van zaken van het plan om het busverkeer van de Vooruitgangstraat 's nachts af te leiden langs de Albert II-laan ?

In 2008 werd een simulatiestudie verricht van de omlegging van de bussen van De Lijn. Deze studie heeft aangetoond dat het niet mogelijk was om alle bussen om te leggen. Dit zou opstoppingen veroorzaken tijdens de spitsuren. 30 % van de bussen omleggen kon nog, meer niet. Bussen 's nachts omleggen kon wel.

Het plan om de bussen via de Koning Albert II-laan om te leggen houdt in dat de Koolbrandersstraat tussen de Koning Albert II-laan en de Vooruitgangsstraat grondig aangepast moet worden. Hiervoor zal vermoedelijk een stedenbouwkundige vergunning vereist zijn.

Mobiel Brussel en de MIVB onderzoeken momenteel of de aanleg van een tramlijn tussen Thurn & Taxis en het Centraal Station opportuun en haalbaar is. Deze tramlijn kan aanzienlijke wijzigingen aan de wegen tussen de Bolivarrotonde en het Rogierplein noodzakelijk maken. Mobiel Brussel moet de conclusies van dit onderzoek afwachten, alvorens werk te maken van de wijzigingen in de Koolbrandersstraat, dit om te anticiperen op de toekomstige aanpassingen.

Er dient daarbij ook nog te worden gewezen op het feit dat het aanleggen van deze tramlijn onder andere de bouw van een brug over het kanaal noodzakelijk maakt, als verbinding tussen de Picardstraat en de Simon Bolivarlaan. Deze brug voor voetgangers en voertuigen van het openbaar vervoer zal tevens de bussen van De Lijn die de verbinding verzorgen tussen het station Bockstael en het Noordstation in staat stellen om een route te volgen zonder de kleine ring en de Vooruitgangstraat te gebruiken. Zo zou dus overdag een niet onaanzienlijk deel van de lijnen omgelegd kunnen worden.

In afwachting van deze belangrijke, op niet zo korte termijn realiseerbare wijzigingen, zullen de werkzaamheden op het Rogierplein, die in 2012 van start zullen gaan, toch fasen van omleiding van het verkeer met zich meebrengen, waardoor ook de gedeeltelijke omleiding van de bussen van De Lijn getest kunnen worden. Samen met de resultaten van de mobiliteitsstudie van 2008 zal het waarnemen van de effecten van deze omleidingen kunnen leiden tot het instellen van een efficiënte en objectieve omleiding van de betrokken buslijnen.

De maatschappij De Lijn heeft haar goedkeuring gegeven om een test uit te voeren gedurende 6 maanden waarbij het nachtelijk busverkeer tussen 22.00u en 6.00u gedeeltelijk zal worden omgeleid via de Albert II-laan.

Parallèlement à ce test, une campagne de mesure des nuisances sonores sera lancée par l'IBGE. Ces tests sont actuellement en phase de préparation chez Bruxelles Mobilité.

Quand les habitants de la rue du Progrès peuvent-ils s'attendre à ce que la déviation du trafic des bus soit mise en place ?

J'ai demandé à mon administration de mettre en place le test. Bruxelles Mobilité étudie actuellement les aménagements légers nécessaires à la mise en place du test ainsi que les aménagements plus conséquents à mettre en place en cas d'application des déviations sur un plus long terme.

Il n'est pas encore possible de donner une date exacte pour la mise en place du test. La déviation continue d'une partie du trafic autobus étant dépendante du résultat de ce test, Bruxelles Mobilité ne sera en mesure de déterminer une date qu'après analyse des résultats et concertation avec la société De Lijn.

Quant à la déviation définitive d'une partie du trafic bus, y compris en journée, elle ne sera possible qu'après la réalisation de la passerelle Picard.

Question n° 405 de M. Jef Van Damme du 23 février 2011 (N.) :

Les fréquences des lignes de la STIB sur l'axe Nord-Sud.

Sur les quais de l'axe nord-sud, il est annoncé que la fréquence d'un tram toutes les trois minutes est d'application pendant les heures de pointe. L'expérience quotidienne montre que cette fréquence n'est pas toujours assurée. En dehors des heures de pointe aussi, la fréquence annoncée n'est pas toujours assurée.

Je voudrais dès lors poser les questions suivantes :

- Contrôlez-vous la régularité des lignes de tram 3 et 4 ? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de votre évaluation ?
- Selon vous, y a-t-il effectivement un tram toutes les trois minutes pendant les heures de pointe ? Dans la négative, pouvez-vous indiquer quel pourcentage n'atteint pas la fréquence annoncée ?
- Pouvez-vous effectuer une comparaison des fréquences quotidiennes sur l'axe nord-sud en décembre 2009 et décembre 2010 ?
- Y a-t-il lieu d'augmenter la fréquence sur l'axe nord-sud, ou de quelle manière ferez-vous effectivement respecter les fréquences annoncées ?

Réponse : Je rappelle en guise de préambule qu'aucun système de transport ne peut offrir 100 % de régularité. Les horaires sont donnés à titre indicatif, la STIB cherchant à s'en approcher au maximum.

Dans le cadre de la certification des lignes, la STIB réalise des mesures permanentes de la ponctualité. Actuellement, les trams

Samen met deze test zal een geluidsmetingscampagne door het BIM worden uitgevoerd. Deze test wordt momenteel voorbereid door Mobiel Brussel.

Wanneer mogen de bewoners van de Vooruitgangstraat verwachten dat de omleiding van het busverkeer afgerond zal zijn ?

Ik heb mijn administratie gevraagd om de test op poten te zetten. Momenteel onderzoekt Mobiel Brussel de lichte aanpassingen die voor de organisatie van de test vereist zijn, alsook de zwaardere heraanlegwerken ingeval op langere termijn werk gemaakt wordt van de omleidingen.

Er kan nog geen precieze datum voor de test gegeven worden. Aangezien de continue omlegging van een deel van het busverkeer afhankelijk is van de uitslag van deze test, zal Mobiel Brussel de analyse van de resultaten en het overleg met de maatschappij De Lijn moeten afwachten alvorens een datum te kunnen vaststellen.

De definitieve omlegging van een deel van het busverkeer – ook overdag – zal pas effectief mogelijk worden na de bouw van de voetgangersbrug Picard.

Vraag nr. 405 van de heer Jef Van Damme d.d. 23 februari 2011 (N.) :

De frequenties van de MIVB-lijnen op de Noord-Zuidverbinding.

Op de perrons van de Noord-Zuidverbinding staat aangekondigd dat er tijdens de piekuren een frequentie geldt van een tram om de drie minuten. De dagdagelijkse praktijk leert dat deze frequentie niet altijd wordt gehaald. Ook buiten de piekuren wordt de aangekondigde frequentie niet altijd gehaald.

Vandaar mijn vraag :

- Controleert u de regelmaat van de tramlijnen 3 en 4 ? Zo ja, wat zijn de resultaten van uw evaluatie ?
- Rijdt er volgens u tijdens de piekuren effectief een tram om de drie minuten ? Zo niet, kan u aangeven hoeveel procent de aangekondigde frequentie niet haalt ?
- Kan u een vergelijking maken van de dagelijkse frequenties op de Noord-Zuidverbinding in december 2009 en december 2010 ?
- Is het nodig de frequentie op de Noord-Zuidverbinding te verhogen of hoe zal u de aangekondigde frequenties effectief doen naleven ?

Antwoord : Ik wil er eerst aan herinneren dat geen enkel vervoermiddel een regelmaat van 100 % kan garanderen. De uurregeling wordt gegeven als indicatie, terwijl de MIVB zich hier zo maximaal mogelijk aan houdt.

De MIVB neemt permanente maatregelen betreffende stiptheid, in het kader van de certificering van de lijnen. Momenteel