

Gezien de enorme uitdagingen waar enerzijds de MIVB voor staat op vlak van rekrutering en anderzijds Actiris voor staat op vlak van activering van werklozen, zal deze samenwerking geïntensifieerd worden. In dat kader vond al een eerste constructieve vergadering plaats tussen Actiris en de MIVB.

Daarbij definieerde de MIVB de gezochte profielen en gaf Actiris aan op welke manier ze de MIVB kan helpen bij de rekrutering van de juiste mensen. Technici van Actiris en de MIVB werken momenteel concrete voorstellen en procedures uit.

De wens van beide partijen is om voor aanwerving van bepaalde beroepscategorieën (bijvoorbeeld chauffeurs en hulpfuncties, die zeker toegankelijk zijn voor laaggeschoolde werklozen) te werken op basis van exclusiviteit.

Vraag nr. 679 van de heer Jef Van Damme d.d. 23 januari 2012 (N.) :

De dienstverlening, reistijden en reissnelheid van drukke lijnen.

De MIVB past de rittijden van haar verschillende lijnen aan volgens de haalbare snelheden. In 1990 bedroeg de gemiddelde reissnelheid 19,3 km/uur, in 2010 was dat nog slechts 17 km/uur. Bepaalde buslijnen zijn bijzonder kwetsbaar en lopen volledig vast tijdens de spits.

Eigen busbanen leiden tot zichtbare winst, tot 4 minuten op bepaalde trajecten. Maar de kwetsbare lijnen blijven problematisch. Hoewel de Kroonlaan een aparte busbaan kreeg, blijft lijn 95 onregelmatig en lopen de vertragingen op. Op een gewone weekdag buiten de spits is de tussentijd tussen twee bussen 30 minuten, hoewel de dienstregeling 7 minuten voorschrijft. Buslijnen 63, 65 en 66 geraken in de spits moeilijk vanuit het centrum voorbij Madou. Te voet gaan is dan sneller dan de bus nemen.

Daarom mijn vragen :

- Kan u een lijst bezorgen van alle buslijnen waarvan de onregelmatigheid kan oplopen tot factor 2 (reële tussentijd / geplande tussentijd tussen twee bussen) ?
- Kan u per buslijn aangeven hoe groot de onregelmatigheid is en wat de gemiddelde reissnelheid is, alsook de tijdstippen waarop de dienstverlening het meest problematisch is ?
- Kan u per buslijn aangeven welke maatregelen werden ingevoerd om de reissnelheid en de regelmaat van de dienstverlening te verbeteren (weginrichting, vrije busbanen, aanpakken niet-naleving verkeersreglement, verkeerslichtbeïnvloeding) ? Welke maatregelen worden nog gepland ?
- Op welke manier wordt de onregelmatigheid van buslijnen gemonitord ?
- Welke objectieve parameters bepalen de toekenning van een bonus/malus ? Wat is het toegekende bedrag in bonus ? Wat is het toegekende bedrag in malus ?

Étant donné les défis énormes qui se posent, d'une part à la STIB en termes de recrutement et, d'autre part à Actiris en termes d'intégration des personnes sans emploi dans le monde du travail, cette collaboration sera renforcée. Dans ce cadre, une première réunion constructive a eu lieu entre Actiris et la STIB.

La STIB a défini les profils recherchés et a indiqué comment Actiris peut aider la STIB dans le recrutement des personnes adéquates. Des techniciens d'Actiris et la STIB développent actuellement des propositions concrètes ainsi que des procédures.

Le souhait des deux parties est de travailler sur base de l'exclusivité pour l'engagement de catégories de métiers définies (par exemple : chauffeurs et fonctions de support, qui sont certainement accessibles aux personnes sans emploi n'ayant pas de formation).

Question n° 679 de M. Jef Van Damme du 23 janvier 2012 (N.) :

Le service, les temps de parcours et la vitesse commerciale des lignes très fréquentées.

La STIB adapte les temps de parcours de ses différentes lignes en fonction des vitesses possibles. En 1990, la vitesse commerciale moyenne était de 19,3 km/h ; en 2010, elle n'était plus que de 17 km/h. Certaines lignes de bus sont particulièrement vulnérables et sont totalement bloquées aux heures de pointe.

Des bandes réservées aux bus ont permis de gagner – et cela se voit – jusqu'à 4 minutes sur certains trajets. Mais les lignes vulnérables restent problématiques. Bien qu'on ait aménagé une bande réservée aux bus avenue de la Couronne, la ligne 95 reste irrégulière et les retards s'accumulent. Un jour de semaine normal en dehors des heures de pointe, l'intervalle entre deux bus est de 30 minutes, alors que l'horaire stipule 7 minutes. Au départ du centre, les lignes de bus 63, 65 et 66 atteignent difficilement Madou aux heures de pointe. On va donc plus vite à pied qu'en bus.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- Pouvez-vous nous fournir une liste de toutes les lignes de bus dont l'irrégularité peut atteindre le facteur 2 (intervalle réel / intervalle prévu entre deux bus) ?
- Pouvez-vous, pour chaque ligne de bus, indiquer l'ampleur de l'irrégularité et la vitesse commerciale moyenne, ainsi que les heures les plus problématiques pour la prestation du service ?
- Pouvez-vous, pour chaque ligne de bus, indiquer quelles mesures ont été prises afin d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité du service (aménagement de la voirie, bandes réservées aux bus, répression des infractions au code de la route, télécommande des feux de signalisation) ? Quelles autres mesures sont-elles prévues ?
- De quelle façon contrôle-t-on l'irrégularité des lignes de bus ?
- Quel est l'impact des temps de parcours irréguliers sur la dotation de la STIB en 2011 ? Quels paramètres objectifs déterminent-ils l'octroi d'un bonus/malus ? Quels est le montant octroyé en bonus ? Quels est le montant octroyé en malus ?

Antwoord : Onregelmatigheid heeft betrekking op alle lijnen op grondniveau, omdat ze verband houdt met het ontbreken van eigen beddingen, maar ook en vooral met de opstopping van bepaalde kruispunten of andere schendingen van het verkeersreglement, zoals dubbelparkeren. Het is belangrijk zich bewust te zijn van die aspecten, omdat de problemen inzake reïssnelheid en onregelmatigheid niet enkel betrekking hebben op de spitsuren of de meest dichtgeslibde straten.

Aldus komen op zo goed als de totaliteit van de buslijnen van het MIVB net minstens één keer per dag situaties voor waarbij de reizigers dubbel zo lang moeten wachten als het theoretisch interval.

Toch is het zo dat bepaalde lijnen vaker te maken krijgen met dat soort verschijnselen dan andere. De lijnen 34, 38, 64, 71 en 95 zijn in dat opzicht de gevoeligste lijnen van het net; de MIVB spant zich in om op die lijnen de spelingstijden aan de eindpunten groter te maken dan de normale. Die tijden zijn bedoeld om de meeste autobussen op tijd terug te laten vertrekken in tegengestelde richting en aldus de totale deregulatie van de lijnen maximaal te beperken, samen met de regulatiemaatregelen die getroffen worden in reële tijd. Aangezien deze spelingstijden betaalde uren zijn, geïntegreerd in de dienstregelingen van de lijnen, is dat zeer duidelijk een belangrijke economische uitdaging, hetgeen verklaart dat de vermindering van de onregelmatigheid op het bovengronds net voor de Regering een prioritaair thema is.

Ik wens bijkomende informatie te geven bij de voorbeelden die u in uw inleiding citeert. Lijn 95 geniet inderdaad een eigen bedding op de Kroonlaan, maar als de reizigers die op dat vak instappen nog vaak te maken krijgen met situaties waarin stiptheid ontbreekt, is dat in de meeste gevallen te wijten aan het feit dat er zich op de lijn storingen hebben voorgedaan vóór de voertuigen die eigen bedding hebben bereikt en daardoor vertraging is opgetreden.

Zoals ik hiervoor al vermeld heb, is dit vandaag daadwerkelijk één van de meest delicate lijnen om te beheren, gelet op de talrijke moeilijkheden die ze op haar reisweg ondervindt van Anneessens tot het Wienerplein. Tot slot is de toestand van het Madouplein specifiek : de bussen krijgen er momenteel te maken met aanzienlijke storingen, en dit is vooral het gevolg van de toestand van de werken ter plaatse; die werken zijn meer bepaald bestemd als voorbereiding van een verbeterde toestand, zowel voor de bussen als voor de voetgangers op de Leuvensesteenweg.

De snelheid per buslijn tijdens de spitsuren schommelt tussen 11 en 20,9 km/u al naargelang de betrokken lijn (theoretische snelheid volgens de dienstregelingen, van eindpunt tot eindpunt). Op slechts 4 lijnen, die alle stadsrandlijnen zijn, wordt 20 km/u overschreden (lijnen 77, 76, 12 en 98), terwijl slechts 20 lijnen op 50 sneller zijn dan 15 km/u. Op 7 lijnen (61, 54, 34, 71, 38, 60 en 22) ligt de snelheid onder de drempel van 12 km/u. Uiteraard variëren die gegevens volgens de plaats op de betrokken lijn. Het is geen verrassing dat de spitsuren 's morgens en 's avonds voor die onderscheiden lijnen de meest problematische zijn, want op elk lijnvak vallen de tijdstippen waarop zich de grootste onregelmatigheden voordoen op verschillende uren.

Ik ga hier geen volledige opsomming geven van alle maatregelen die getroffen worden in het kader van het programma Vicom en die in werkelijkheid op haast alle lijnen van de MIVB betrekking hebben, maar ik herinner toch aan enkele grote

Réponse : L'irrégularité touche l'ensemble des lignes de surface, car elle est liée à l'absence de sites protégés mais aussi et surtout à l'encombrement de certains carrefours ou autres violations du code de la route, comme le stationnement en double file. Il est important d'être conscient de ces aspects car les problèmes de vitesse commerciale et d'irrégularité ne concernent pas que les heures de pointe ou les artères les plus congestionnées.

C'est ainsi que la quasi-totalité des lignes bus du réseau de la STIB connaissent au moins une fois sur la journée des situations où les voyageurs doivent attendre le double de l'intervalle théorique.

Il n'en demeure pas moins que certaines lignes connaissent ce genre de phénomènes plus souvent que d'autres. Les lignes 34, 38, 64, 71 et 95 comptent à ce titre parmi les lignes les plus sensibles du réseau et c'est sur ces lignes que la STIB s'emploie à prévoir des temps de battement au terminus plus élevés que la normale. Ces temps visent à permettre à la majorité des autobus de repartir à l'heure dans le sens opposé et à limiter ainsi au maximum la dérégulation totale des lignes, en complément des mesures de régulation apportées en temps réel. Ces temps de battement étant des temps payés, intégrés aux horaires des lignes, il y a de toute évidence un enjeu économique important, ce qui explique que la réduction de l'irrégularité sur le réseau de surface est une thématique prioritaire pour le gouvernement.

Je souhaite apporter un complément d'information par rapport aux exemples que vous citez dans votre introduction. La ligne 95 bénéficie en effet d'un site protégé sur l'avenue de la Couronne mais si les voyageurs qui embarquent sur ce tronçon connaissent encore souvent des situations où la ponctualité est déficiente, c'est dans la plupart des cas lié au fait que la ligne a subi des perturbations avant d'accéder à ce site propre et de ce fait circule en retard.

Ainsi que je l'ai mentionné ci-avant, c'est effectivement une des lignes les plus délicates à gérer pour l'instant, vu les multiples difficultés qu'elle rencontre sur son parcours, de Anneessens à la place Wiener. Enfin, la situation de la place Madou est spécifique et si les bus y rencontrent des perturbations importantes pour l'instant, c'est essentiellement lié à la situation de travaux qui y prévaut, ceux-ci étant notamment destinés à préparer une situation améliorée tant pour les bus que pour les piétons sur la chaussée de Louvain.

Pour ce qui est de la vitesse par ligne de bus, pendant les heures de pointe celle-ci oscille entre 11 et 20,9 km/h selon la ligne concernée (vitesse théorique d'après horaires, de terminus à terminus). Seules 4 lignes, toutes périphériques, dépassent les 20 km/h (lignes 77, 76, 12 et 98) tandis que seules 20 lignes sur 50 dépassent les 15 km/h. Enfin, 7 lignes (61, 54, 34, 71, 38, 60 et 22) se situent sous la barre des 12 km/h. Il est évident que ces données varient selon l'endroit de la ligne concernée. Sans surprise, les heures de pointe du matin et du soir sont les plus problématiques pour ces différentes lignes, chaque tronçon de ligne connaissant des heures précises différentes pour ce qui concerne les moments de plus forte irrégularité.

Je ne vais pas ici faire l'énumération complète de toutes les mesures reprises dans le cadre du programme Vicom, et qui touchent de fait la quasi-totalité des lignes de la STIB, mais je rappellerai quelques grandes réalisations de 2011 sur le réseau

verwezenlijkingen van 2011 op het autobusnet, namelijk een eigen baan op de Kerselarenlaan (lijn 29), de realisatie van een alternerende busbaan – enkele dagen geleden ingewijd – Keizer Karellaan (lijn 87), busstroken Boondaalsesteenweg (lijn 95), Romeinsesteenweg (lijn 84) en De Wandstraat (lijn 53).

Daarbij komen nog de talrijke allerhande interventies op het stuk van de markeringen, het gemakkelijk in en uitstappen aan de halten, de overschrijding van bepaalde oversteken, alsook het beheer van de kruispunten met verkeerslichten. Dit is een nieuwe stap naar de in 2006 bepaalde doelstelling om te komen tot 40 % van het busnet op beschermde banen. Eind 2010 bedroeg dat cijfer 17,1 %.

We zijn van plan om in 2012 andere projecten te verwezenlijken, waarvan er bepaalde betrekking hebben op een reeks reeds geciteerde lijnen onder die welke de meeste moeilijkheden ondervinden in het verkeer. Het betreft onder meer het project van herinrichting van de Elsensesteenweg (lijnen 54 en 71), busstroken Maalbeeklaan (lijn 59) en Vijverstraat (lijn 34), alsook de Buyllaan (lijn 71, zonder tramlijnen 25 en 94 te vermelden), waarvoor thans een openbaar onderzoek loopt. Voor de beïnvloeding van de verkeerslichten is de uitrusting aan de gang voor de lijnen 49, 63 en 71.

Daar bovenop werkt het Gewest samen met de gemeenten en de politiezones om van de assen die gebruikt worden door de openbaarvervoerlijnen voorrangswegen te maken.

De MIVB beschikt over een regulatiecentrum dat in staat is de positie van al haar voertuigen in reële tijd te volgen, die te vergelijken met die van de dienstregeling en te communiceren met de bestuurders om bepaalde richtlijnen te geven om regelmatig te rijden, onder meer door constante intervallen tussen de voertuigen te houden of door tussen te komen om eventuele versterkingen te injecteren bij zeer zware storingen.

Wat de analyse *a posteriori* betreft, registreert het systeem voor geassisteerde exploitatie permanent de rittijd van elk voertuig op het net. Die gegevens worden vervolgens gerecupereerd en geanalyseerd om de theoretische dienstregelingen tot 3 keer per jaar bij te werken op basis van de laatste vaststellingen op het terrein. Het verschijnsel onregelmatigheid doet zich voor in de vorm van een grote verscheidenheid van maatregelen. Met andere woorden : dit betekent dat er zich voor een rit die afgelegd wordt op een bepaald uur, van dag tot dag grote variaties voordoen volgens de wisselvalligheden van elke dag.

De MIVB is dan niet bij machte de ideale rittijd vast te stellen en ze moet een waarde kiezen in de wetenschap dat de bussen op grond van niet beheersbare gebeurtenissen nu eens te vroeg en dan weer te laat zullen zijn. Om dit verschijnsel te bestrijden, moet ernaar gestreefd worden dat de voertuigen inderdaad snel en performant kunnen rijden, maar vooral dat ze haast allemaal op de lijnen en van dag tot dag kunnen rijden met hetzelfde prestatieniveau of, anders gezegd, zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de externe factoren. Dit rechtvaardigt dat gewerkt wordt aan het overschrijden van de kruispunten, dat maatregelen getroffen worden tegen het dubbelparkeren, enz.

De MIVB moet haar reizigers een kwaliteitsvolle dienst aanbieden en het beheerscontract dat met de MIVB is afgesloten, verplicht tot het certificeren van de lijnen op basis van de Europese norm EN 13816, die een reeks criteria van kwaliteitsdienst

de bus, à savoir un site propre avenue des Cerisiers (ligne 29), la réalisation d'un site bus alterné – inauguré il y a quelques jours – avenue Charles Quint (ligne 87), des bandes bus chaussée de Boondael (ligne 95), chaussée Romaine (ligne 84) et rue De Wand (ligne 53).

En complément s'ajoutent de multiples interventions diverses au niveau des marquages, de la facilité d'accostage aux arrêts, du franchissement de certaines traversées ainsi que de la gestion des carrefours à feux. Ceci est un nouveau pas vers l'objectif fixé en 2006 d'avoir 40 % du réseau bus en site protégé. À la fin 2010, ce chiffre s'établissait à 17,1 %.

En 2012, nous comptons réaliser d'autres projets, dont certains concernent une série de lignes déjà citées parmi celles qui connaissent le plus de difficultés de circulation. Il en va ainsi entre autres du projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles (lignes 54 et 71), des bandes bus de l'avenue du Maelbeek (ligne 59) et la rue de l'Étang (ligne 34), ainsi que de l'avenue Buyl (ligne 71, sans compter les trams 25 et 94), qui est actuellement à l'enquête publique. Quant à la télécommande des feux, l'équipement est en cours pour les lignes 49, 63 et 71.

En complément, la Région travaille avec les communes et les zones de police pour faire en sorte de mettre en voiries prioritaires les axes le long desquels circulent les lignes de transport public.

La STIB dispose d'un centre de régulation capable de suivre la position en temps réel de tous ses véhicules, de la comparer avec celle de l'horaire et de communiquer avec les conducteurs pour donner certaines injonctions visant à circuler de manière régulière, notamment en gardant des intervalles constants entre les véhicules ou en intervenant pour injecter d'éventuels renforts lors de très grosses perturbations.

Pour ce qui concerne l'analyse *a posteriori*, le système d'aide à l'exploitation enregistre en permanence le temps de parcours de chaque véhicule sur le réseau. Ces données sont ensuite récupérées et analysées pour réajuster jusqu'à 3 fois par an les horaires théoriques en fonction des derniers constats du terrain. Le phénomène d'irrégularité se manifeste quant à lui sous la forme d'une grande dispersion des mesures. En d'autres mots, cela signifie que pour un parcours effectué à une heure donnée d'un jour à l'autre il y a alors de grandes variations, selon les aléas rencontrés chaque jour.

La STIB est alors dans l'impossibilité de déterminer le temps de parcours idéal et doit choisir une valeur, sachant qu'en fonction d'événements non maîtrisables, les bus seront tantôt en avance et tantôt en retard. C'est donc pour combattre ce phénomène qu'il faut viser à ce que les véhicules puissent certes circuler de manière rapide et performante, mais surtout que la quasi-totalité d'entre eux puissent parcourir les lignes avec le même niveau de performances d'un jour à l'autre, autrement dit, de subir une influence minimale des facteurs externes. Ce qui justifie d'agir sur le franchissement des carrefours, sur la lutte contre les stationnements en double file, etc.

La STIB est tenue d'offrir un service de qualité à ses voyageurs et le contrat de gestion passé avec la STIB impose de certifier les lignes sur base de la norme européenne EN 13816, qui couvre une série de critères de qualité de service. L'indicateur pour le calcul

inhoudt. De indicator voor de berekening van de bonus/malus is het percentage klanten dat een gecertificeerde dienst geniet.

De laatste storting tot vandaag betreft de resultaten van het jaar 2010, voor dewelke de MIVB een bonus van 2 miljoen EUR heeft bekomen, of het maximaal bedrag waarop ze aanspraak kon maken. Zulks rekening houdend met het feit dat, gelet op de dichtslibbing van de straten, er in het beheerscontract overeengekomen is dat de MIVB in 2010 uit de berekening die aanleiding geeft tot certificatie 5 % van de klanten van het bovengronds net mocht uitsluiten.

Vraag nr. 681 van de heer Vincent De Wolf d.d. 3 februari 2012 (Fr.) :

Overleg in het kader van de schoolabonnementen.

De Regering heeft beslist om de extra ontvangsten uit de verkoop van tickets en abonnement van de MIVB ingevolge de algemene stijging met 4,58 % ervan, integraal te gebruiken voor de vermindering van de tarieven voor de schoolabonnementen in de loop van het eerste trimester 2012, rekening houdend met de afloop van het overleg met de Gemeenschappen.

U werd ook belast met het onderzoek naar de impact van de wijziging van de bijdrage van de Gemeenschappen in de kost van de schoolabonnementen en naar de mogelijkheden van andere compenserende maatregelen ten laste van het Brussels Gewest.

- Wat heb u ondernomen in het kader van het overleg tussen het Gewest en de Vlaamse en de Franse Gemeenschap ? Welke resultaten werden bereikt ?
- Wat is de exacte strekking van de beslissing om de opbrengst van de algemene stijging van de MIVB-tarieven te besteden aan de schoolabonnementen ? Hoe zal die beslissing toegepast worden aangezien de bijdrage van de Franse Gemeenschap lijkt te blijven bestaan tot het begin van het schooljaar 2012 ?
- Wat wordt precies de impact van de wijziging van de bijdrage van de Gemeenschappen in de kost van de schoolabonnementen. Hoe zal die kost evolueren, gelet op de demografische evolutie en het aantal schoolgangers ?
- Hoe staat het met de andere compenserende maatregelen die u onderzocht hebt ?

Antwoord : Begin februari bracht de Federatie Wallonie-Bruxelles de MIVB officieel op de hoogte van de stopzetting van het financiële tussenkomst in de kosten voor de schoolabonnementen vanaf 30 juni 2012.

Ondertussen zou de Franse Gemeenschap nu toch voorzien in 3,5 miljoen EUR voor de MIVB-abonnementen van de scholieren in het Franstalig middelbaar onderwijs.

De regering bekijkt op dit moment de mogelijkheden voor bijkomende financiering met het oog op een te nemen beslissing.

du bonus/malus est le pourcentage de clients bénéficiant d'un service certifié.

Le dernier versement à ce jour concerne les résultats de l'année 2010, pour lesquels la STIB a obtenu un bonus de 2 millions EUR, soit le montant maximal auquel elle pouvait prétendre. Ceci étant donné que compte tenu de la congestion des voiries, il est convenu dans le contrat de gestion que la STIB pouvait exclure du calcul donnant lieu à la certification 5 % de la clientèle du réseau de surface en 2010.

Question n° 681 de M. Vincent De Wolf du 3 février 2012 (Fr.) :

Concertation dans le cadre des abonnements scolaires.

J'ai relevé la décision du gouvernement d'affecter intégralement les recettes supplémentaires de la vente des tickets et abonnements de la STIB, au vu de la hausse globale de ceux-ci de 4,58 %, à la diminution des tarifs d'abonnements scolaires dans le courant du premier trimestre 2012, et ce, en tenant compte de l'issue de la concertation opérée avec les Communautés.

Par ailleurs, vous avez été chargée d'étudier l'impact de la modification des interventions des Communautés dans le coût des abonnements scolaires et d'étudier toute possibilité d'autres mesures compensatoires à prendre par la Région bruxelloise.

À ce sujet, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Quelles sont vos démarches effectuées dans le cadre de la concertation entre la Région et les Communautés française et flamande ? Qu'en est-il des résultats atteints ?
- Quelle est l'exacte portée de la décision d'affecter le résultat de la hausse globale des tarifs de la STIB aux abonnements scolaires ? Comment s'appliquera cette décision dès lors que l'intervention de la Communauté française semble perdurer jusqu'à la rentrée scolaire de septembre 2012 ?
- Quel sera précisément l'impact de la modification des interventions des Communautés dans le coût des abonnements scolaires ? Quel serait l'évolution de ce coût compte tenu des perspectives démographiques et de fréquentation scolaire ?
- Qu'en est-il des autres mesures compensatoires que vous avez étudiées ?

Réponse : Début février, la STIB a officiellement été informée par l'administration de la Fédération Wallonie-Bruxelles qu'elle mettait fin à son intervention financière dans les frais des abonnements scolaires dès le 30 juin 2012.

Finalement, la Communauté française prévoirait tout de même 3,5 millions EUR pour les abonnements STIB des écoliers de l'enseignement secondaire francophone.

Le gouvernement analyse en ce moment les possibilités de financement supplémentaire en vue de prendre une décision.