

GESCHIEDENIS VAN HET
BRUSSELSE OPENBAAR VERVOER
IN EEN NOTEDOP





Geschiedenis

van het Brusselse Openbaar Vervoer
in een notedop



door :

Jean - Pierre Alvin
Catherine Jennes
Annemie Genbrugge



I OORSPRONG

De paardetractie

Te Brussel zou, in 1842, het eerste verzoek om machtiging ingediend zijn om een omnibusdienst met paardetractie in te leggen tussen de stad en de voorsteden.

Er worden, omstreeks 1867-1868, reeds zeven omnibuslijnen geëxploiteerd; ze konden zich evenwel slechts handhaven en zich ontwikkelen dank zij de oprichting, te Londen, van een maatschappij "The Belgian Street Omnibus Co, Limited", ook nog "Société Vaucamps" genaamd. De Heer Vaucamps was gedelegeerd bestuurder van deze maatschappij. Het centraal punt, waar de diverse lijnen samenkwamen, zou aanvankelijk op de Grote Markt van Brussel gevestigd zijn, maar omwille van de belemmeringen op die plaats, hoofdzakelijk tijdens de marktdagen, werd dit eindpunt verschoven in de nabijheid van het huidige Beursplein. De "Société Vaucamps" beschikte over een wagenpark van 25 voertuigen, hetgeen toen reeds aanzienlijk was. Deze in Groot-Brittannië gebouwde omnibusrijtuigen waren tamelijk zwaar en boden weinig comfort. Alle voertuigen, op één na, waren voorzien van een "imperiaal" of bovenverdieping en konden 26 reizigers vervoeren. Zelfs op vlakke weg waren er twee

paarden nodig om het voertuig te trekken; op de lijnen met een heuvelachtig parcours, zoals de lijn naar Elsene, dienden ter versterking nog twee paarden méér voorgespannen te worden. Om die reden was de exploitatie niet erg lonend.

De "Société Vaucamps" bleek dit overigens voorzien te hebben aangezien ze zich, bij de ondertekening van het contract met de Stad, het recht voorbehouden had op verscheidene lijnen de straatkeienomnibus door spoorvoertuigen te vervangen.

De omnibussen op rails of "chemins de fer américains" of nog "tramways" doen hun intrede te Brussel in 1854. Bij die gelegenheid wordt op het niveau van de straatkeien een spoorvak in de Lakensestraat gelegd. Alvorens een dergelijke concessie toe te staan wilde men er zich van vergewissen dat een soortgelijk spoor het verkeer niet zou hinderen. Na een demonstratie werd de concessie verleend voor een lijn die de Centrale Hallen met Laken zou verbinden; deze lijn werd weliswaar niet onmiddellijk gebouwd. De eerste tram met paardetractie, die te Brussel reed, verbond Schaarbeek (Sint-

Mariakerk) met het Terkamerenbos. De lijn werd in 1869 ingewijd. De groep Morris, die deze lijn exploiteerde, beschikte over 26 rijtuigen met imperiaal of bovenverdieping, die in Groot-Brittannië gebouwd werden. Het laatste exemplaar van deze rijtuigen werd door de "Tramways bruxellois" aan het museum voor Kunst en Geschiedenis van het Jubelpark geschonken.

Het succes van deze spoorlijn zorgde ervoor dat er weldra andere lijnen werden aangelegd. De "Société Vaucamps", waarvan wij reeds gewag maakten, bouwde een reeks lijnen, die door de centrumlanen liepen en enerzijds tot de kerk van Laken en het Liedtsplein en anderzijds tot Sint-Gillis en Anderlecht werden geëxploiteerd. De rijtuigen op deze lijnen waren niet met imperiaal uitgerust en, aangezien er op de gevolgde reiswegen geen al te steile hellingen zijn, volstond het één enkel paard voor te spannen, daar waar de voertuigen van het Terkamerenbos door twee paarden dienden te worden getrokken.



Tenslotte was er een derde groep, bekend onder de naam van "Compagnie Brésilienne", die een lijn exploiteerde van de Parksteeg, gelegen aan het begin van het Park van Brussel in de afgesloten ruimte van de huidige neutrale zone, tot het Rondpunt van de Wetstraat, alsook een lijn die de ringlanen volgde.

Er werden ook nog enkele lijnen aangelegd op het grondgebied van de gemeenten Elsene en Etterbeek, bestemd om deze gemeenten aan de grens van Brussel te bedienen; de exploitatie diende te worden gestaakt ten gevolge van het ontoereikende rendement.

Einde 1874 kocht de Heer Philippart van de Heer Vaucamps en de Heer Morris de omnibus- en tramlijnen waarvan zij concessiehouders waren en stichtte de Maatschappij "Les Tramways Bruxellois". De nieuwe maatschappij werd vlug een bloeiende zaak, hetgeen niet kon gezegd worden van de "Compagnie Brésilienne", waarvan de toestand niet meer zo rooskleurig was. Met dit voor ogen besloot de stad Brussel onderhandelingen met de nieuwe maatschappij aan te vatten opdat ze eveneens de lijnen van de "Compagnie Brésilienne" zou overnemen.

Nadat het contract op 24 november 1879 door de Gemeenteraad werd goedgekeurd, werden de "Tramways Bruxellois" de enige concessiehouder van de verschil-

lende netten, waarvan tot op heden sprake.

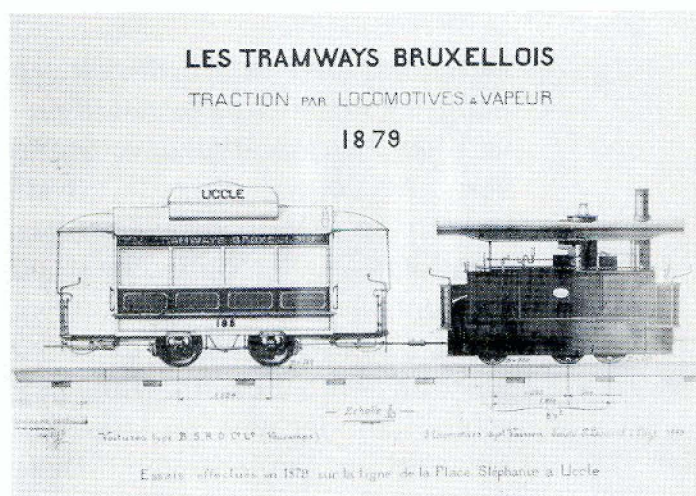
Verwikkelingen zouden echter niet uitblijven aangezien elke concessie bepaald werd door een afzonderlijk bestek. De clausules van dit bestek verschilden van de ene concessie tot de andere, zowel inzake de cijzen, als op het gebied van de geldigheidsduur van de concessies, de exploitatievoorwaarden, de tarieven, enz.

De Stad en de Maatschappij werden het eens over de noodzakelijkheid van eensluidende voorschriften. Deze onderhandelingen duurden twee jaar en er zou uiteindelijk een gecoördineerd bestek tot stand komen, dat op 2 oktober 1882 door de Gemeenteraad goedgekeurd werd en waarin definitief werd bepaald hoe de maatschappij "Les Tramways Bruxellois" in verhouding tot de Stad Brussel stond.

Proeven met stoomtractie

De trams met paardetractie betekenden een enorme vooruitgang in vergelijking met de omnibusrijtuigen op de straatkeien omwille van het soepel rijden; hierbij werd ook heel wat bezuinigd op de tractiekosten. Deze kosten bleven evenwel aanzienlijk, en dat is ook niet verwonderlijk als men weet dat, rekening houdend met mogelijke zieke dieren, altijd tien paarden nodig waren voor één voertuig dat door twee paarden werd voortgetrokken. Elk paard legde in dergelijke omstandighe-

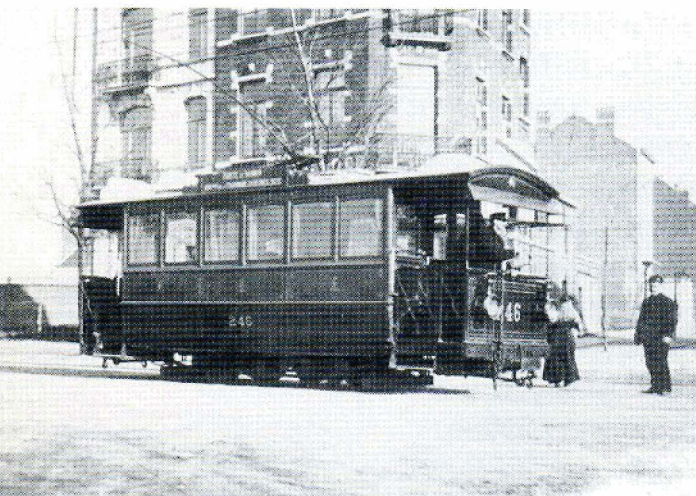
den een dertigtal kilometer per dag af. Vanzelfsprekend zochten, van bij het begin van het omnibusverkeer op rails, de exploiterende maatschappijen naar een oplossing om de kostelijke paardetractie door mechanische middelen te vervangen. Er werd aan de hand van een raming van 1876 vastgesteld dat de kosten voor de stoomtractie 50 % lager lagen.



2

Op de lijn van de ringlanen der bovenstad werd een stoomlocomotief van Zwitserse makelij getest. Deze machine, die niet al te krachtig was, schonk tamelijk voldoening op vlak terrein, maar op de steile hellingen van de Waterloolaan en de Kruidtuinlaan kon ze met moeite één enkel rijtuig, dat, geladen, minder dan vier ton woog, trekken. De proeven werden dan ook einde 1877 gestaakt.

Tijdens hetzelfde jaar voerden de "Tramways Bruxellois" experimenten uit met een te Tubeke gebouwde locomotief op de lijn van Schaarbeek naar het Terkamerenbos.



3

Deze machine had het uiterlijk van een gewoon voertuig. De ketel, van het Belleville-type, werd met kooks bevoorrad om rook te vermijden en was in de wagenbak ingesloten. De stoommotor stond horizontaal op één der platformen, naast de bestuurder, en de assen werden met behulp van een schroef zonder eind en later met een ketting aangedreven. Deze locomotief woog ongeveer 6 ton, de kooks- en watervoorraad was voldoende om 6 tot 7 km af te leggen.

De motorbestanddelen waren vrij broos en er dienden vaak herstellingen te worden uitgevoerd omwille van de herhaalde schokken waaraan de motor onderhevig was. De zeer luidruchtige machine deed vaak de paarden schrikken.

Naar elektrische tractie

Er werden eveneens proeven verricht met elektrische tractie. Bij die gelegenheid werden van 1887 tot

1889 voertuigen met accumulatoren in dienst gesteld te Brussel. Dit systeem schonk evenwel geen voldoening en het is slechts in 1893 dat het gebruik van de trolley-stang de reeds lang gezochte oplossing bood. Tijdens hetzelfde jaar reed te Luik het eerste motorrijtuig met trolley van België. Enkele maanden later werden de lijnen van de lanen der Brusselse bovenstad en van het Stefaniaplein naar Ukkel geëlektrificeerd. Een centrale fabriek, die in een gedeelte van de huidige remise aan de Brogniezstraat werd ondergebracht, zorgde voor de nodige toevoer van gelijkstroom.

De bevredigende resultaten spoorde de "Tramways Bruxellois" ertoe aan een soortgelijke tractiewijze toe te passen op de lijn "Hallepoort-Ukkel", die in 1896 in dienst werd gesteld.

Ter gelegenheid van de tentoonstelling van 1897 voerde men hetzelfde systeem in op de lijn van de Parksteeg naar het Terkamerenbos, langs het Rondpunt van de Wetstraat en de Krijgslaan, alsook op de lijn van Schaarbeek naar het Terkamerenbos. Op de laatstgenoemde lijn werd het systeem van stroomafneming langs ondergrondse geul toegepast, alsook op het vak van de Parksteeg naar het Rondpunt. Het geëlektrificeerde net bedroeg van dan af ongeveer 28 km dubbelspoor. De oorspronkelijke fabriek diende te worden vergroot.

In 1899 werd aan de "Tramways

Bruxellois" een concessie van een-vormige duur tot 31 december 1945 verleend op voorwaarde dat de elektrische tractie op heel het net zou worden ingevoerd. Tijdens hetzelfde jaar werd bij dit net de groep van de lijnen "Elsene-Boondaal" (Ixelles-Boendael) gevoegd, met dien gevolge dat de elektrische voeding opnieuw diende te worden bestudeerd. Men besliste een centrale te bouwen voor de produktie van driefazige H.S.-stroom, alsook drie onderstations voor de omvorming van deze stroom in gelijkstroom ten behoeve van de tractie. De centrale werd op 27 juni 1903 door koning Leopold II geopend.

Wij hebben zopas gezien dat in 1899 de lijnen "Elsene-Boondaal" bij het net werden gevoegd. In de loop van dat jaar slorpten de "Tramways Bruxellois" overigens de maatschappij "Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael" op, die in 1884 werd opgericht met de deelneming van de "Compagnie générale des Railways à voie étroite". Deze maatschappij exploiteerde vijf lij-

nen die in concessie werden gegeven en twee lijnen die door de NMVB verpacht waren.

De proeven met de "Tubize" (te Tubeke vervaardigd rijtuig) werden aanvang 1878 beëindigd, maar andere experimenten werden verricht met locomotieven van het systeem Vaessen (twee motorassen en een drager), die door de "Société Saint-Leonard", te Luik, werden gebouwd. De concessies hadden betrekking op :

- drie lijnen met vertrek aan de Naamsepoort en eindpunten op de plaats "Klein Zwitserland", aan de Tervurenlaan en de Terhulpesteenweg;
- een lijn van de Koningsstraat naar de Tervurenlaan;
- een lijn die het Sint-Joostplein met Tervuren verbond.

De lijnen van Tervuren en van Bosvoorde werden in 1897 geëlektrificeerd met het oog op de Internationale Tentoonstelling. Te dier gelegenheid werden op die lijnen bar-wagens in dienst gesteld, een voor die tijd niet onopgemerkte nieuwigheid.





5

De sporen van de overgenomen maatschappij "Ixelles-Boendael" werden in 1902 op grote breedte gebracht.

De door de buurtspoorwegen verpachte lijnen verbonden het Sint-Kruisplein met Haacht (27 km) en Sint-Joost met Vossem, over Sterrebeek (16 km). De exploitatie ervan werd eveneens overgeheveld naar de "Tramways Bruxellois" in 1899. De NMVB nam evenwel achteraf een gedeelte van deze lijnen rechtstreeks over, en het net van de "Tramways Bruxellois" behield slechts de vakken van het Sint-Kruisplein naar het Station van Schaarbeek en van het Meiserplein naar het Kerkhof van Brussel, die eveneens op breed spoor werden gebracht.

De elektrische tractie met trolley werd heel vlug verspreid en parallel hiermede werden de technische aspecten ervan aanzienlijk verbeterd.

Het rollend materieel onderging grote wijzigingen. Het installeren

van twee motoren in het voertuig zorgde voor een versterking van het vermogen. De ophanging met behulp van veren, die tegen het einde van de paardetractie kwalitatief hoger werd gekwoteerd dan de ophanging door middel van rubberblokken, werd veralgemeend; er werd een grote vooruitgang geboekt met het gebruik van de dubbele ophanging door middel van het onafhankelijke wagenbakonderstel.

Zonder in detail te treden over de opeenvolgende verbeteringen, kunnen wij echter melding maken van bepaalde zaken zoals de ruimer opgevatte platformen, de tochtschermen aan de uiteinden van de rijtuigen, het dwars schikken van de zitbanken en het gebruik van de luchttrem.

Het toenemende gewicht en de verhoogde snelheid der voertuigen waren aanleiding tot het versterken der sporen.

De rail van 32 kg/m werd vervangen door de rail van 42 kg/m. Weldra werd er gebruik gemaakt

van mangaanstalen spoorapparaten en omstreeks 1910 werden de eerste proeven verricht met het lassen van voegen.

De oorlog van 1914-1918 brak uit. Het onderhoud van het rollend materieel en van de vaste installaties leed erg onder de tijdens die periode opgelegde beperkingen, en er werd dan ook tijdens de eerste naoorlogse jaren een ernstige inspanning geleverd om alles weer op normale voet te brengen.

De tarieven dienden anderzijds te worden aangepast aan de steeds stijgende lonen en prijzen. Een overeenkomst, waarbij rekening werd gehouden met de nieuwe voorwaarden en waarbij een definitief exploitatiebeleid werd bepaald, werd in 1924 met de concessiehoudende machten gesloten.

In 1925 kwam het tot een fusie van de netten der "Tramways Bruxellois" en van de "Société générale des chemins de fer économiques". Deze maatschappij exploiteerde voertuigen die in de wandel "chocolade trams" werden genoemd. Ze werden zo genoemd omwille van de bruine kleur der rijtuigen, die door personeelsleden in bruin uniform werden bediend.

De eerste concessie aan de "Economiques" werd in 1888 verleend, en zij had betrekking op de lijn "Beurs-Madouplein", die in 1890 verlengd werd tot het Sint-Joostplein.



6

Er werden achteraf andere concessies verleend, zodat het net van de "Economiques" op het ogenblik van de overname door de "Tramways Bruxellois" uit 15 lijnen, met een aslengte van om en bij 40 kilometer, bestond. Met uitzondering van de lijn Noord-Jette hadden al deze lijnen als eindpunt de Beurs, m.a.w. het "centrale punt", dat gekozen werd door de omnibusexploitant en die aan de oorsprong van de "Tramways Bruxellois" liggen.

Nadat de fusie van de twee netten was voltooid, was het mogelijk op die plaats reiswegen aan elkaar te lassen die tot op dat ogenblik gescheiden waren, om op die manier tot de huidige diametrale lijnen met lang parcours te komen.

De hierna vermelde tabel vermeldt de ontwikkeling van het spoornet, dat tussen 1885 en 1945 door de "Tramways Bruxellois" werd geëxploiteerd; 1945 luidde het einde van hun concessies in.

Jaren	Aslengte in km	Jaren	Aslengte in km
1885	37	1925	185
1895	50	1935	231
1905	110	1945	241
1915	177		

De evolutie van het rollend materieel in de periode tussen de twee wereldoorlogen wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door een verhoging van de snelheid en een toename van de vervoerscapaciteit. Krachtiger motoren en remmen en een langer koetswerk hebben hiertoe bijgedragen. Een eerste reeks van 25 motorrijtuigen met draaistellen werd in dienst gesteld ter gelegenheid van de Tentoonstelling van 1935 (type 5000).

Deze voertuigen volgden een reeks van 100 tramrijtuigen van het type "4000" op, die in 1930 in dienst werden gesteld. De laatste 25 rijtuigen van deze reeks waren uitgerust met een filmkast voor de aanduiding der bestemmingen.

Van de wijzigingen aan de vaste installaties vermelden wij de volgende :

- toename van het gewicht van de rails (tot 50 kg/m), de veralgemening van de lassing der voegen (aluminothermisch procédé) en van het gebruik van gietstalen spoorapparaten;
- de elektrische bediening der wissels wordt steeds vaker toegepast;
- de éénankeromzetters in de oude onderstations worden vervangen door gelijkrichters met kwikdamp en er worden nieuwe onderstations gebouwd;

- de uitbreiding en de modernisering van de onderhoudswerkplaatsen.

De verhoogde snelheid en de grotere capaciteit der voertuigen dienden verder gepaard te gaan met een versnelde inning. Er werd een oplossing voor dit probleem gevonden door de invoering van de meerrittenkaart en van de kniptang, die een snelle inning mogelijk maakten waarbij tevens het aantal op die wijze bediende reizigers kon worden geregistreerd.

Autobussen en trolleybussen

De eerste autobussen werden in 1907 in dienst gesteld op de lijn van de Beurs naar het gemeenteplein van Elsene. De chassis werden besteld bij de Franse firma Brillé, die als eerste gerangschikt stond in de wedstrijd die op initiatief van de "Société générale des Omnibus parisiens" werd gehouden.

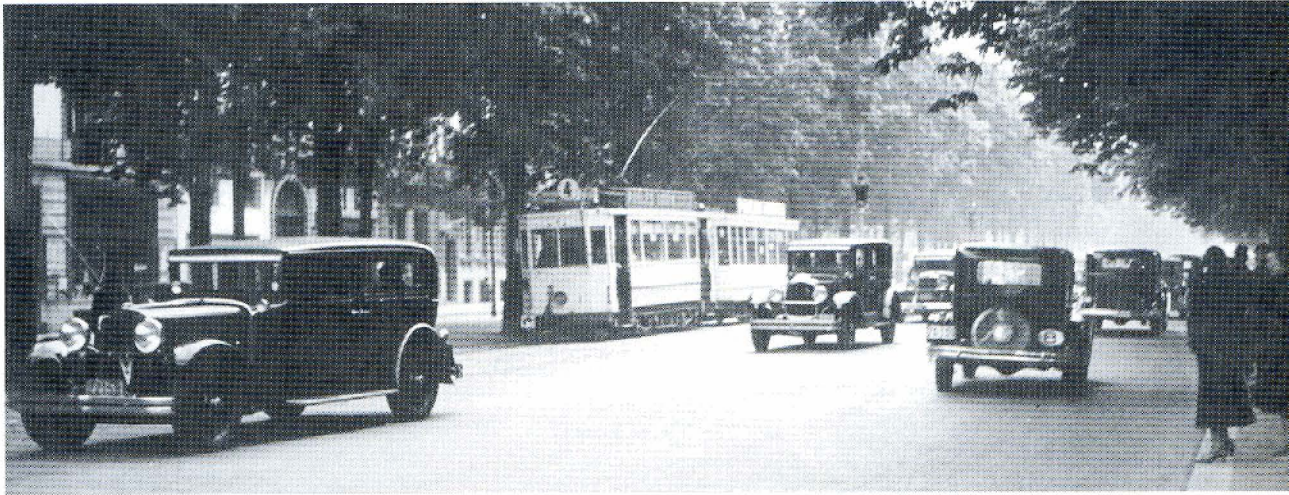
Achteraf verschenen er autobussen op de lijn die door de "Société des Trams-Cars Nord-Midi" werd geëxploiteerd en die voor de verbinding zorgde tussen de twee stations, langs de Nieuwstraat, de Kleerkopersstraat en de Zuidlaan (thans Stalingradlaan). Deze voertuigen, "de Dion-Bouton" genoemd, vervingen de omnibusrijtuigen met paardetractie.

De in 1926 gestichte N.V. "Les Autobus Bruxellois" nam de werkzaamheden van de "Tram-Cars" over en exploiteerde nog enkele bijkomende lijnen waarvoor de maatschappij zelf de toelating had verkregen of die door de "Tramways Bruxellois" aan de autobusmaatschappij waren verpacht.

In 1939 werd, naar het voorbeeld van wat er te Antwerpen en te Luik reeds bestond, een trolleybuslijn in dienst gesteld, aanvankelijk op het vak Vorst-Luxemburg-

Spoorwegstation (54 doorstreept). Ze werd hetzelfde jaar verlengd tot Machelen (voorstadslijn 54). In de nummering der "Tramways Bruxellois" werden deze voertuigen tot het type "6000" gerekend.

In totaal reden er 24 trolleybussen tot 1964.



II VAN 1945 TOT HEDEN

Evolutie van het institutionele kader

A. Oprichting van de M.I.V.B.

Daar de aan de N.V. "Les Tramways Bruxellois" verleende concessies op 31 december 1945 verliepen, werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de provincie Brabant, opdat deze openbare diensten na die datum verder zouden kunnen verzorgd worden.

Dit heeft dan ook geleid tot de oprichting van het "Voorlopig Beheerscomité voor het Stedelijk Vervoer in de Brusselse agglomeratie".

Door deze overeenkomst kreeg het comité de opdracht om van 1 januari 1946 af, voor rekening van degene aan wie het zal toebehooren, te zorgen voor de exploitatie van het net, dat voorheen aan de "Tramways Bruxellois" in concessie was gegeven, tot op het ogenblik dat een organisme voor openbaar vervoer te Brussel in staat was om de zaak over te nemen en verder te zetten.

De opdracht van het "Voorlopig Comité" liep ten einde op 31 december 1953, ingevolge de oprichting van de "Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel" (M.I.V.B.).

Deze publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid ontstond uit de wet dd. 17 juni 1953 houdende de organisatie van het openbaar vervoer in de Brusselse agglomeratie. De vennoten zijn : enerzijds, de Belgische Staat, de Provincie Brabant, de Stad Brussel en 21 gemeenten (agglomeratie en randgemeenten); anderzijds, de N.V. "Les Tramways Bruxellois", die voor de helft bijdragen in de kapitaalvorming.

In het jaar 1978 vond een wijziging van de statuten van de maatschappij plaats : de staat heeft de maatschappelijke aandelen afgekocht waarvan de N.V. "Les Tramways Bruxellois" krachtens de wet van 17 juni 1953 eigenaar was.

Hierdoor zijn al de maatschappelijke aandelen in het bezit gekomen van de openbare besturen, volgens de onderstaande verdeling :

- Belgische Staat	81,15 %
- Provincie Brabant	0,99 %
- Agglomeratie Brussel	17,50 %
- Gemeente Kraainem	0,05 %
- Gemeente Tervuren	0,25 %
- Gemeente Vilvoorde	0,06 %

Behalve de wijzigingen inzake de vertegenwoordiging van de hou-

ders van maatschappelijke aandelen in het beheerscomité en in de raad van bestuur zijn - in de op 15 september 1978 van kracht geworden nieuwe statuten - de essentiële doeleinden en het patrimonium van de maatschappij, alsmede de rechten en voordelen van haar personeel, integraal behouden.

1989: het openbaar vervoer wordt geregionaliseerd.

Het openbaar vervoer maakt deel uit van de materies die in januari 1989, krachtens de institutionele hervormingen van de Staat, naar de gewesten werden overgedragen.

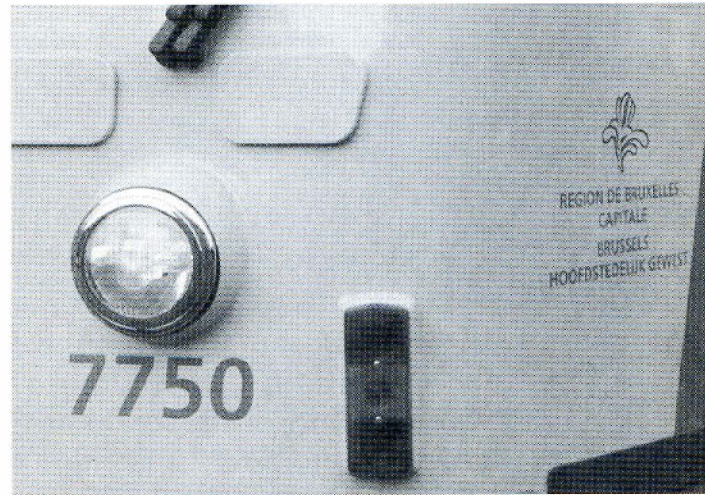
Het is misschien wel interessant even te overlopen hoe het openbaar vervoer eruit zag in het nog unitaire België.

Het stadsvervoer was in handen van zes intercommunale bedrijven of "MIV"'s: in Antwerpen (MIVA), Brussel (MIVB), Charleroi (STIC), Gent (MIVG), Luik (STIL) en Verviers (STIV). Het streekvervoer werd door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) verzorgd.

Sinds 1989 werden de 3 gewesten verantwoordelijk gesteld voor de organisatie van het bezoldigde personenvervoer: het Brusselse, het Vlaamse en het Waalse gewest. Elk van deze gewesten beschikt over de vrijheid om het stedelijk en regionaal vervoer naar vermogen op het eigen grondge-

bied te plannen en te organiseren.

Zo ontstond in Vlaanderen de "Vlaamse Vervoersmaatschappij", gekend onder de commerciële benaming "DE LIJN", uit de fusie van de NMVB der provincies Oost-



8

Vlaanderen, West-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg, (Vlaams)Brabant met de MIVA (Antwerpen) en de MIVG (Gent).

In Wallonië groepeerde de maatschappij "Société régionale wallonne des Transports (SRWT), commercieel gekend onder de benaming van "TEC" (Transport En Commun), de NMVB der provincies Henegouwen, Namen, Luxemburg, Luik en (Waals) Brabant, alsmede de STIC (Charleroi), de STIL (Luik) en de STIV (Verviers).

De gewestvorming van 1989 heeft de MIVB aldus onder de voogdij van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest geplaatst. Deze nieuwe situatie werd uitgestippeld in een nauwkeurig juridisch kader. Zo

werd op datum van 19 maart 1991 een beheerscontract opgesteld tussen de MIVB en het gewest. De ondertekening van dit beheerscontract is van historisch belang. Het is de eerste keer in België dat een dergelijk document een publiek-rechtelijke vereniging (de MIVB) met haar opdrachtgever (het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest) bindt.

Het rollend materieel

1. De autobussen

Na de oorlog van 1940-1945, die elke exploitatie van stadsautobussen te Brussel had onderbroken, werden slechts de lijnen Noord-Ukkel en Zuid-Ruisbroek-Lot (het vak Ruisbroek-Lot wordt door de N.M.B.S. in pacht gegeven) opnieuw voor het verkeer open gesteld.

Vanaf 1 januari 1955, nam de "Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel" de exploitatie over van deze 2 lijnen.

Om aan de wensen van het publiek te voldoen diende de

MIVB dan ook aanvragen in om acht nieuwe autobuslijnen te mogen exploiteren. Terzelfdertijd werd een eerste bestelling van 60 autobussen (merk Büssing, Brossel en Mack) gedaan. Van bij het begin zouden ze met eenmansbediening worden geëxploiteerd.

Uit een voorafgaande studie was inderdaad gebleken dat enkel autobussen met eenmansbediening rendabel konden zijn. Daar de autobusbestuurder tegelijk voor de besturing van het voertuig en voor de inning moest zorgen, was het noodzakelijk zijn werk te verlichten.

Het gebruik van een inningstafel met een ticketverdeeltostel, een elektrische kniptang en een systeem voor ontvangst en teruggave van het geld vergemakkelijkte de inningsverrichtingen. Deze rijtuigen bezaten voor die tijd zeer moderne eigenschappen : krachtige motor die achteraan in het rijtuig vlak geplaatst was, koppelomzetter, servosturing, wisselstroomgenerator, e.a.

De statistische studie der defecten en beschadigingen maakte het mogelijk een reeks van 296 auto-



bussen (van 8061 tot 8356) te bouwen, met een chassis Brossel en een koetswerk Van Hool of Jonckheere; het waren de standaardautobussen van toen.

In 1963 werd de bouw ervan gewijzigd; de zelfdragende en verlichte rijtuigen doen hun intrede (van 8357 tot 8420). Er worden op enkele autobussen met een half-pneumatische ophanging geëxperimenteerd (van 8901 tot 8903, van 8911 tot 8913, van 8921 en 8922).

Van 1969 af zijn alle rijtuigen uitgerust met een dubbele deur vooraan en achteraan; de opening van de voordeur werd lichtjes breder gemaakt.

De half-pneumatische ophanging wordt veralgemeend, met als bijkomend voordeel dat de voortrede op constante hoogte wordt gehandhaafd.

Ten einde vergelijkende tests tussen verschillende rijtuigtypes te verrichten, bestelt de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel einde 1972 vier reeksen van 15 autobussen.

Op technisch gebied werden aan dit nieuwe materieel alle verbeteringen aangebracht, waardoor het aan de spits van de vooruitgang staat zowel op het gebied van de mechanische uitrusting als van de bouw van het koetswerk. Deze nieuwe voertuigen beantwoorden aan de vereisten inzake vermindering van de geluids-

hinder en van de luchtverontreiniging.



10

Er werd een heel bijzondere studie gewijd aan het comfort ten einde het rijtuig, dat zo geluidloos mogelijk werd gemaakt, van een uitstekende ophanging te voorzien, het baanvast te maken en het te voorzien van wel bestudeerde zitplaatsen, van een doeltreffende verwarming en een krachtige ventilatie.

De nieuwe rijtuigen worden uitgerust met een volledig pneumatische ophanging.

De zetels worden heel speciaal bestudeerd voor wat betreft de vormgeving en de soepelheid van de vulling der kussens en rugleuningen.

De binnenverlichting door middel van lampen met gericht licht zorgt voor een aangename en rustige sfeer in het rijtuig; in bepaalde types van autobussen is er een mogelijkheid om lichtreclames te plaatsen.

De autobussen van deze nieuwe generatie vertonen eveneens de volgende eigenschappen :

- grotere vensters, zowel in de hoogte als in de lengte;
- de onderste boord van de voorruit wordt verlaagd om de dode hoek kleiner te maken.



11

Daar de test overtuigend was, bestelde de M.I.V.B. in januari 1973 en in maart 1975 respectievelijk 60 en 70 autobussen, gebouwd naar het voorbeeld van de 60 voorgaande autobustypes.

Sinds 1978 wordt een dienst van minibussen voor gehandicapten door de MIVB geëxploiteerd. De 15 voertuigen die speciaal uitgerust zijn voor o.a. het vervoer van personen in rolstoel zorgen voor een "deur-aan-deur"-verbinding voor minder-validen.

Eind 1982 bestelde de M.I.V.B. 25 gelede autobussen met een capaciteit van 140 reizigers. Deze rijtuigen werden vanaf 1 juni 1985 in dienst gesteld op lijn 71.

In september 1989 heeft de Raad

van Bestuur van de MIVB besloten om nieuwe autobussen aan te kopen die een wagenpark moeten vervangen waarvan meer dan de helft der rijtuigen tussen 15 en 18 jaar oud zijn: een echt Europees rekord!

De brede afgeronde deuren, die zorgen voor een vlottere toegang voor kinderen, evenals voor oudere personen met beperkte mobiliteit, en de grote naar beneden hellende voorruit ogen nieuw. Dit bezorgt het nieuwe rijtuig een bepaalde "look" die borg staat voor de goed presterende nieuwe generatie Van Hool-voertuigen.

Sinds juli 1991 rijden de eerste bussen A500 op de lijnen 48 en 49, aangevuld eind 1991 met de lijnen 20, 50, 51 en 87 naar gelang van de levering. Het is de bedoeling het autobuspark met 360 dergelijke nieuwe autobussen te moderniseren in een tijdsspanne van +/- 6 jaar. De Van Hool A500 autobussen zijn thans gegroepeerd in de remise "Vandermeeren".

De overige autobussen van de Maatschappij zijn verdeeld over 4 remises. Het onderhoud en de herstellingen gebeuren in de 2 modernste remises : Delta en Haren. Deze laatste beschikt over een ultra-moderne carrosserie- en schilderwerkplaats.

Het autobuspark met verlaagde vloer is ondertussen aangevuld met de laatste telg van de firma VAN HOOL de "A 300", waarvan er 20 in de loop van 1994 op aardgas zullen rijden.

De Nieuwe Livrei.

Bij het samenstellen van het bestek voor de bestelling van de autobussen A500 waren de ontwerpers er zich wel van bewust dat dit nieuw ogend en modern gestroomlijnd voertuig een eerder droevige aanblik zou bieden indien de uiterlijke kleuren nog steeds stokroosgeel (of bijna beige) en mat blauw, m.a.w. de kleuren van het Brusselse openbaar vervoer sinds 1926, zouden gebleven zijn. Er werd beslist in een eerste fase de bestaande kleuren te beklemtonen, alsook de verjonging via een wat afwijkende design door te voeren en er de nieuwe logo van het bedrijf in te verwerken.

Het bekomen resultaat vormde alzo een aansporing om nog verder te gaan en alle tramrijtuigen en autobussen zullen stelselmatig met deze nieuwe "outfit" uitgerust worden. De nieuwe livrei versterkt aldus het imago van de MIVB en het oogt ook eigentijds: de eenheid (en niet de verschillen) van het openbaar vervoer wordt benadrukt: het belangrijkste is dat het om een MIVB-rijtuig gaat!

Het was een industrieel designer die de nieuwe livrei ontwierp (en tevens de nieuwe outfit van de TEC-voertuigen).

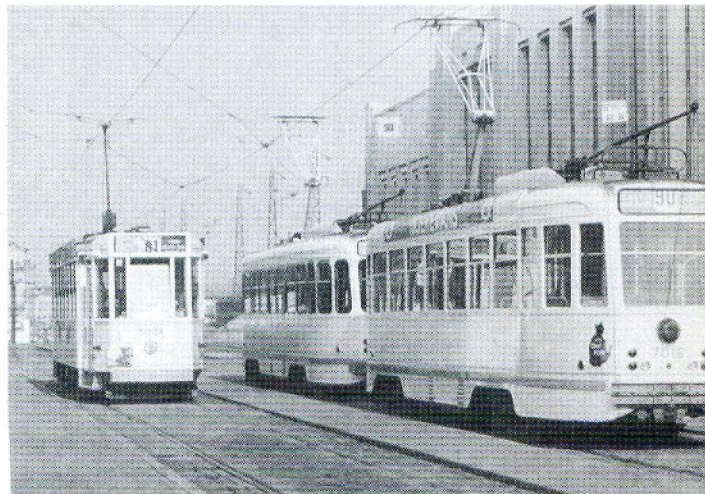
Stilaan zal men vertrouwd raken met een Brussels rijtuigenpark dat herkenbaar is aan de knalgele kleur, de schuine blauwe rechthoek rustend op een rode punt.

2. De trams

Ondanks de moeilijke naoorlogse omstandigheden zorgde het Voorlopig Comité ervoor dat zowel de vaste installaties als het rollend materieel verder gemoderniseerd werden. De voeding van het net werd dan ook opgedreven door de bouw van vier nieuwe onderstations en de meeste onderstations konden vanaf een centrale post op afstand worden bediend.

Inzake het rollend materieel vermelden wij allereerst de verbouwing van 787 motorwagens en van 416 twee-assige bijwagens, alsook van 25 rijtuigen met draaistellen. Dit materieel werd uitgerust met elektro-pneumatisch bediende deuren en met zitplaatzen voor de trambestuurder en de ontvanger. De ontvanger zit op een vaste plaats. Maar de belangrijkste nieuwigheid was de aankoop van het eerste motorrijtuig van het Belgische P.C.C.-type, waarvan de eerste 50 eenheden tussen einde 1951 en aanvang 1953 werden in dienst gesteld.

12

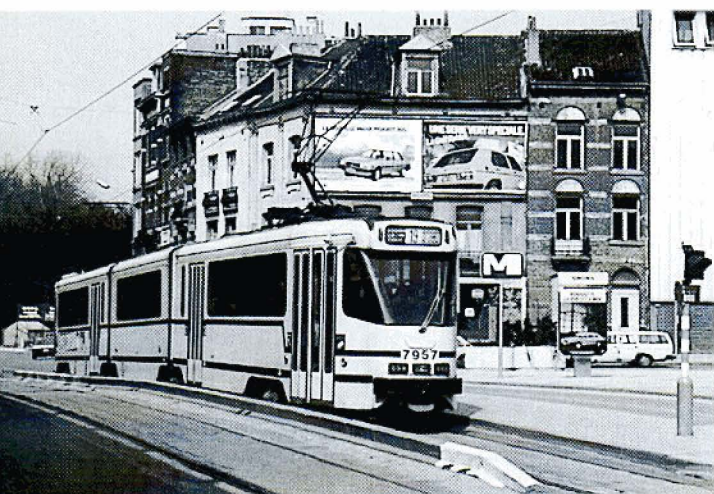


De bijzonderste eigenschappen die de voertuigen in die tijd kenmerkten waren o.a. de uitrusting voor het geleidelijk aanzetten waarbij de vier motoren van 55 PK in staat

waren een versnelling tot $2\text{m}/\text{Sec}^2$ te ontwikkelen, alsmede de volledig automatische remuitrusting bestaande uit een reostaatrem en trommelremmen, waarvan de werkingskracht in noodgeval kan worden versterkt door vier elektromagnetische remblokken, waarbij snelheidsverminderingen tot $3\text{m}/\text{sec}^2$ kunnen worden bereikt; de wielen zijn voorzien van rubber invoegingen die voor een bijzonder zacht en geluidloos rijden zorgen.

De wereldtentoonstelling van 1958 nadert en, om het hoofd te bieden aan de te verwachten vraag naar openbaar vervoer, bestelt de MIVB twee bijkomende reeksen van PCC-rijtuigen, die trapsgewijs geleverd worden tot 1957. Met deze 105 rijtuigen erbij bedraagt het park van motorwagens van het type 7000 nu 155 eenheden.

13



In 1960 worden door de technische diensten van het rollend materieel 100 voertuigen met vaste as van het type "4000" en daterend uit 1930 verbouwd.

Deze rijtuigen zullen de latere reeks "9000" worden, waarvan de afvoering einde 1978 doorgevoerd wordt.

In 1962 reed te Brussel een eerste prototype van gelede motorwagen met drie draaistellen, en in de loop van de jaren 1965-1966 werden 43 voertuigen verbouwd op basis van het chassis en de motoren van de "Standaard"-motorrijtuigen.

Deze 43 gelede tramrijtuigen vormen de reeks "4000". Verder zijn er nog twee minder gedurfde verbouwingen van "Standaard"-motorrijtuigen, namelijk de reeksen 1500 en 1600 (respectievelijk 15 en 11 exemplaren), waarvan de meest opvallende wijzigingen het integreren van de filmkast in de wagenbak was.

In 1970 werd een laatste reeks van 16 tramrijtuigen "7000" door "La Brugeoise et Nivelles" aan de MIVB geleverd.

Het was in 1972 dat op het net gelede motorrijtuigen met drie draaistellen, type "7500", afgeleid van het prototype van 1962 (100 voertuigen) verschenen. Kort daarna worden 30 soortgelijke rijtuigen met twee stuurposten (type "7800") in dienst gesteld.

Als slotsom van het gelede PCC-systeem, werden in 1977 rijtuigen

van het type "7900" gelanceerd. Het gaat om 60 trams met 4 wielassen van 28 m lengte die 180 reizigers kunnen vervoeren.

We vermelden dat vanaf 1982 de M.I.V.B. het "groene lint" invoerde. Deze inrichting stelt de reiziger in staat om zelf de opening der tramdeuren te bedienen. Dit systeem verhoogt de reissnelheid, de deuren werken slechts indien nodig.

In 1989, kort na de aanstelling van de nieuwe Gewestvorming, nam de Minister van Verkeer de beslissing de MIVB te machtigen modern trammaterieel aan te kopen. De technici van de MIVB werkten dan ook het lastenkohier uit om de reeds lang bij de MIVB geldende principes van betrouwbaarheid en veiligheid te verzoenen met een gamma technische nieuwigheden die de Europese constructeurs te bieden hebben. Een Europese offerte-aanvraag werd gelanceerd op 15 juni 1990 voor de bouw van 51 trams.

Na vakkundig onderzoek werd het door de groep ACEC-Transport / GEC-Alstom voorgestelde rijtuig met een capaciteit van 170 plaatsen weerhouden. Het geselecteerde rijtuig zal een totale lengte van 22,9 m hebben met een profiel van 2,30 m en een verlaagde vloer tot 35 cm boven de grond. Deze beide punten staan borg voor een gevoelige verbetering van het comfort voor de cliënteel. Een eerste rijtuig van de proefserie zal geleverd worden in de loop van het laatste trimester van 1993, terwijl de serierijtuigen



(50 in aantal) zullen geleverd worden in de loop van het jaar 1994.

3. *Het metrorijtuig*

Een metro is feitelijk een stedelijke spoorweg waarvan het essentiële kenmerk erin bestaat volledig te beschikken over een afgebakende eigen bedding onder- of bovengronds.

Op de Brusselse metro wordt gereden met tractie-eenheden, die elk door twee rijtuigen worden gevormd; een tractie-eenheid is niet scheidbaar buiten de werkplaatsen daar de tractie- en remuitrusting verdeeld is over de twee rijtuigen; elke eenheid bezit een stuurcabine aan elk uiteinde.

De eerste rijtuigen werden aan de M.I.V.B. geleverd in 1974.

Met behulp van een automatische koppeling, is het mogelijk stellen van vier rijtuigen te vormen (2 tractie-eenheden) en zelfs een vijfde rijtuig zonder stuurcabine (VIM) bij te voegen zodat

er stellen met vijf rijtuigen bestaan. Een drierijtuigenstel gekoppeld aan een tweerijtuigenstel kan een trein met een lengte van ruim 90 m vormen.

Elk rijtuig telt slechts één enkel coupé dat toegankelijk is langs 4 deuren aan elke zijde; die automatische deuren zijn van het zwenkschuiftype.

15



De wagenbak in aluminium is zelfdragend, de beplating draagt bij tot de weerstand van het geheel; de voor- en achtereinden werden vervaardigd uit polyesterhars, versterkt met glasvezels; de coupé is uitgerust met zetels die speciaal werden ontworpen door een designer en voor de rationele inrichting van de stuurcabine werd een beroep gedaan op een specialist in ergonomie.

Elk rijtuig is zelfaandrijvend (twee motoren per draaistel); de elektrische energie wordt van de stroomrail afgenomen, die gevoed wordt met 900 V gelijkstroom, geleverd via de onderstations.

De versnelling en remming worden verzorgd door thyristoren; deze techniek zorgt voor

- een constante en energieke versnelling, zonder stroomverlies, aangezien de klassieke weerstanden niet meer worden gebruikt;
- een zeer geleidelijke elektrische remming, met terugwinning van bruikbare energie; deze oplossing verhoogt het comfort en maakt het mogelijk tot 40 % van de normaal gebruikte energie te besparen.

In 1988 bestelde de MIVB bij de firma "Spoorweg- en metaalconstructie- BN" 32 gemotoriseerde tussenvoertuigen, kortweg VIM's genaamd. Deze metrorijtuigen zijn zoals reeds gemeld bestemd om tussen 2 bestaande rijtuigen gevoegd te worden om alzo treinen van 3- of 5 rijtuigen te kunnen vormen op de lijn van de Kleine Ring op de Oost-Westas. De eerste VIM-voertuigen werden indienstgesteld in begin 1992.

De exploitatie

1. De autobussen

Het zijn rijtuigen met een geringere capaciteit, maar die het voordeel bieden dat ze zeer soepel kunnen worden gebruikt.

De autobuslijnen zijn hoofdzakelijk voedingslijnen naar de metro toe,

zodat de gebruikers uit de voorstad gemakkelijk de metrolijn kunnen bereiken.

De overstapplaatsen van de autobus naar de metro zijn ingericht met het oog op een vlotte verbinding. Om de regelmaat van de rytuigen bovengronds te verbeteren is een "Systeem voor Geassisteerde Exploitatie" (SAE) of "Centraal Verkeersgeleidingssysteem" ontwikkeld en sinds eind oktober 1987 operationeel op verschillende buslijnen. Dit systeem wordt geleidelijk uitgebreid tot het hele autobusnet. De innovatie verschaft niet alleen een "technisch uitstalraam"-aspect van de Belgische know-how, maar betekent niet meer of niet minder een belangrijke vooruitgang in de opvolging van rytuigen op het net, een stille revolutie, een beetje vergelijkbaar met wat vroeger de veralgemeende installatie van de boordradio was.

2. De trams

In de wandelgang zijn Brussel en trams twee onafscheidelijke begrippen. Ze vormen hoe dan

ook het "imago" van de hoofdstad van Europa.

Ten einde het tramnet in de beste omstandigheden te exploiteren, onderhoudt de M.I.V.B. regelmatig om en bij de 300 km sporen evenals dwarsliggers, wissels en kruispunten, en verder ook nog de bovenleiding, de kabels en ophangklemmen, de muurhechtingen en de isolatoren.

Na een regressieperiode, hoofdzakelijk te wijten aan de ontwikkeling van de metro, wordt deze wijze van vervoer opnieuw gewaardeerd op het einde van de "eighties".

Wij vermelden hier enkele spectaculaire verlengingen van het tramspoornet;

het betreft :

- de verlenging van lijn 103 naar het Universitair Ziekenhuis "Erasmus" (Anderlecht) op 12 maart 1982.
- de verlenging van lijn 39 op 31 augustus 1988 vanaf Stokkel over een deel van de oude spoorwegbedding Brussel-Tervuren naar Wezembeek-Oppem (3km).
- de indienststelling op 12 novem-



ber 1991 van een nieuwe tramlijn 91 tussen het station Louiza en de Stallestraat te Ukkel, waar een overstapparkerplaats voor 400 voertuigen ingericht werd op gronden die aanvankelijk bestemd waren voor de aanleg van de zuidelijke ringverbinding.



17

-de verlenging van lijn 18 op 29 juni 1993 tot aan de Dieweg te Ukkel.

3. De premetro

Door het toenemende algemene verkeer staat het openbaar vervoer dagelijks, al vanaf het begin der zestiger jaren, onder een onhoudbare druk en het wordt heel moeilijk om op bepaalde uren van de dag een voor de cliënteel aanvaardbare dienst te verzorgen.

Van 1956 af worden gelijktijdig met de wegenwerken van de Kleine Ring, talrijke tramlijnen op eigen baan geplaatst, wat de reissnelheid aanzienlijk verbetert bij de doorrit op sommige drukke punten. Verscheidene ondergrondse kunstwerken worden eveneens in gebruik genomen, waarvan een

heel belangrijk werk, vlak bij het Zuidstation, nl. de "Grondwet-tunnel". Deze tunnel werd gebouwd door ingenieurs van de toenmalige "Nationale Dienst van de Noord-Zuidverbinding" (O.N.J.).

Het bleek echter dat een werkelijke verbetering van de diensten slechts zal kunnen ontstaan door de aanleg van volledig eigen banen. Vermits dat niet kan gebeuren aan de oppervlakte, moet de scheiding van openbaar vervoer en particulier verkeer plaatshebben op verschillende niveaus. Aangezien alleen de ondergrond beschikbaar was ontstond vanzelf het plan om de tramlijnen daar te plaatsen.

Een in 1963 uitgewerkte studie van de toekomstige uitbreidingen bewees dat de verkeersmoeilijkheden geleidelijk de buitenwijken zullen bereiken. Rekening houdend met de te verwachten vermeerdering van het aantal reizigers, zal alleen een werkelijke stadsmetro in staat zijn om het toekomstige massatransport te verzorgen. De weerhouden hoofdas was een "Oost-West-lijn" tussen de Hoofdpost te Brussel en het rondpunt op de Wetstraat waar in 1965 de EEG-gebouwen zouden worden opgetrokken.

Om de reeds uitgevoerde werken onmiddellijk rendabel te maken werden de eerste vakken met trams geëxploiteerd naar gelang van hun voltooiing. Die formule kreeg de benaming premetro.

Het begrip "premetro" omschrijft voldoende het concept van het gebruikte systeem : de infrastructuur werd voor een metroprofiel gebouwd met verlaagde perrons op tramhoogte. Ze kunnen aldus dadelijk gerentabiliseerd worden met het beschikbare materiaal. Elke toegangskoker tot de tunnels wordt uitgevoerd met materiaal wat, zo nodig, een gebeurlijke verlenging van de tunnel vergemakkelijkt vóór of na het reeds in gebruik genomen tunnelvak.

De in 1965 aangevatte werken van de lijn n°1 leidde op 20 december 1969 tot de inwijding door Koning Boudewijn van het vak van 3,6 km in premetro geëxploiteerd tussen het Sint-Katelijneplein en het Schumanplein.

Op de ingebruikneming van dat eerste premetrovak volgden :

- op 21 december 1970, het vak Naamsepoort - Madou (Kleine Ring), met een lengte van 2,1 km uitgerust met 4 ondergrondse stations en bediend door 6 tramlijnen;
- op 3 mei 1972, het vak Diamant (Grote Ring) met een lengte van 1,1 km uitgerust met een ondergronds station en bediend door 2 tramlijnen;
- op 18 augustus 1974, de verlenging Madou - Rogier (1,2 km) van het vak van de Kleine Ring en de ingebruikneming van 2 bijkomende ondergrondse stations;
- op 30 januari 1975, de verlenging Diamant - Boileau (2,2 km) van het ondergrondse vak van de Grote Ring en de ingebruikneming van 3 bijkomende ondergrondse stations;
- op 4 oktober 1976, de indienststelling van de Noord-Zuidverbinding

(2,9 km) onder de Adolphe Maxlaan en de Lemonnierlaan met de stations Noord, Rogier, De Brouckere, Beurs, Anneessens, Lemonnier en Zuid;

- op 19 augustus 1985, de verlenging van het vak van de Kleine Ring met het station Louiza (0,6 km);



18

- op 23 juni 1986, de indienststelling van het station Simonis onder het Simonisplein op het verlengde van de Kleine Ringlijn (0,8 km);

- op 4 december 1993: de verlenging van de Noord-Zuidverbinding vanaf het Zuidstation tot het Albertplein langsheen de stations Hallepoort-Sint Gillisvoorplein-Horta en Albert.

4. De metro

De eerste metrolijn werd in gebruik genomen bij de verlenging van de lijn 1 (Sint-Katelijne - Schuman) en van haar exploitatie met metromotorwagens van het zware type.

Dit 11,6 km lange vak werd ingewijd door de Koning op 20 september 1976 met vanaf de Tervurenpoort 2 vertakkingen naar de zuid-oost- en noord-oostwijken van de hoofdstad.

16 stations worden van dan af in metro geëxploiteerd : De Brouckere, Centraal Station, Park, Kunst-Wet, Maalbeek, Schuman, Merode, Montgomery, Josephine-Charlotte, Gribaumont, Tomberg, Thieffry, Petillon, Hankar, Delta en Beaulieu. De metrolijn werd aldus - anno 1976 - de ruggegraat van het openbaar vervoer in de Brusselse regio.

Nadien werd de metrolijn 1 verlengd met de volgende metrovakken :

- 13 april 1977 : indienststelling van het station Sint-Katelijne (0,5 km);
- 17 juni 1977 : indienststelling van het station Demey (0,8 km);
- 8 mei 1981 : indienststelling van de stations Graaf van Vlaanderen, Zwarte Vijvers en Beekkant (2,2 km);
- 8 mei 1982 : indienststelling van de stations Roodebeek, Vandervelde en Alma (2 km);
- 6 oktober 1982 : indienststelling van de stations Ossegem, Simonis, Belgica, Pannenhuis, Bockstael, Weststation, Jacques Brel, Aumale en Sint-Guido (7,1 km);

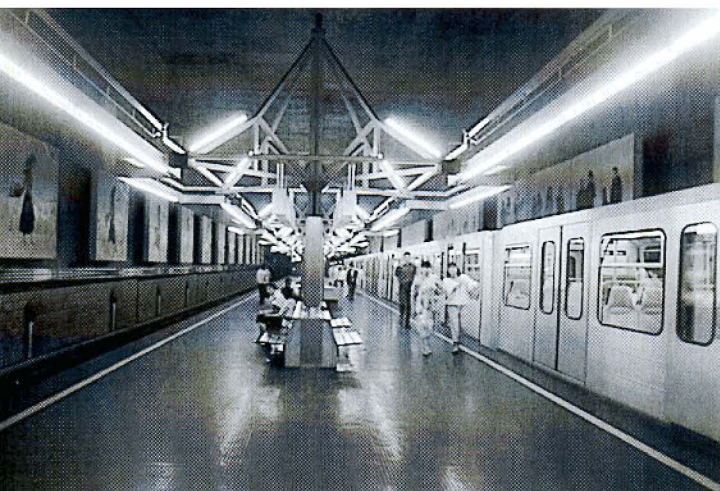
- 23 maart 1985 : indienststelling van het station Herrmann-Debroux (0,5 km);
- 10 mei 1985 : indienststelling van de stations Stuyvenbergh, Houba-Brugmann en Heizel (1,8 km);
- 5 juli 1985 : indienststelling van het station Veeweide (0,6 km);
- 31 augustus 1988 : indienststelling van de stations Kraainem en Stokkel (1,3 km).
- 10 januari 1992: indienststelling van het station Bizet (0,8 km)
- 28 juni 1993: indienststelling van het station Clemenceau, gelegen aan de slachthuizen van Anderlecht
- Op 2 oktober 1988 werd de metrolijn 2 van de Kleine Ring tussen de stations Simonis en Zuid in dienst gesteld (de stations tussen Rogier en Louiza werden van premetro naar metrostations omgevormd). De nieuwe stations zijn : op de Noordelijke vertakking IJzer, Ribaucourt en Simonis, op de zuidelijke vertakking Munthof, Hallepoort en Zuidstation (7,1 km).

Tariferingsbeleid bij de MIVB

1. Evolutie van het net

Vóór de tweede wereldoorlog waren het de privémaatschappijen, die het personenvervoer in de stad exploiteerden, die hun eigen prijzen vastlegden. Van bij de oprichting van de M.I.V.B. in 1953 worden de tarieven gekoppeld aan de evoluerende levensduurte.

Tijdens de jongste kwarteeuw onderging de netstructuur talrijke wijzigingen ten gevolge van de aanleg van ondergrondse bouwwerken zoals



beschreven in voorgaande paragrafen.

De integratie van deze werken in het bestaande vervoersnet noodzaakte talrijke aanpassingen van het tracé van tram- en autobuslijnen. Dit veroorzaakte, soms niet zonder hinder, ernstige wijzigingen in het gedrag van de reizigers die sinds tientallen jaren gewoon zijn aan vaste lijnen en reiswegen.

Hierdoor bleek het noodzakelijk om een tarifair systeem te creëren waarvan één der hoofddoelen het mogelijk maken van een rationeel gebruik van bestaande openbare vervoermiddelen was door de prijs van een traject onafhankelijk te maken van de door de cliënt gekozen reisweg om twee punten van de agglomeratie te bereiken.

2. Evolutie der tarieven

De tariefstructuur werd geleidelijk aangepast vanaf 1970 ter gelegenheid van de talrijke herstructureringen die tot doel hadden :

-a. het creëren van algemene "mtb"-abonnementen (slechts de schoolabonnementen bestonden toen). Men vermindert geleidelijk de prijs opdat deze abonnementen interessant zouden worden voor de cliënteel die wekelijks ten minste 10 verplaatsingen doet;

-b. de vereenvoudiging van de gebruiksregels van de vervoerbewijzen voor de cliënteel (opheffing van de transito, bijna volledige

eliminatie van het sectietarief, vereenvoudiging van de schoolabonnementen).

-c. het toepassen van hogere tarieven voor de vervoerbewijzen verkocht in de rijtuigen zodat de reissnelheid geen hinder ondervindt van de inningsverrichtingen, vermits een dienst met één agent veralgemeend wordt.

-d. Ontstaan van het algemeen "mtb"-abonnement. (mtb : m = metro, t = trein en tram, b = bus en Brussel) De verwezenlijking van dit eerste objectief moet noodzakelijkerwijze beantwoorden aan volgend basis criterium : "Het voor iedere gebruiker van het openbaar vervoer van de Brusselse agglomeratie mogelijk maken om zich van thuis naar zijn bestemmingsoord te begeven met om het even welk bestaand openbaar vervoermiddel tegen een prijs onafhankelijk van het traject".

Bij de invoering van het "mtb" wordt de agglomeratie tot het jaar 1989 bediend door 3 maatschappijen:

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.) die meer speciaal belast is met het "lange afstands"-vervoer, doch die in de agglomeratie over een 20-tal stations beschikt waarvan er drie de vijfhoek bedienen;

- de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) die

meer speciaal belast wordt met de "middellange afstandsreizen" naar het platteland of naburige steden vanuit Brussel;

- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.), verantwoordelijk voor de stadsverplaatsingen, doch met enkele lijnen die eveneens zorgen voor een voorstadsdienst.

Om aan de oorspronkelijke doelstellingen te beantwoorden werd bijgevolg een akkoord onder de 3 maatschappijen afgesloten ten einde een algemeen abonnement in te voeren tegen een forfaitaire prijs om alle rijtuigen van de 3 maatschappijen te nemen binnen de grenzen van de agglomeratie voor een onbeperkt aantal trajecten.

Met de gewestvorming van 1989 bleef het mtb-abonnement geldig op alle rijtuigen van de maatschappijen "De Lijn", "TEC", NMBS, en MIVB binnen de Brusselse gewestgrenzen.

Het "mtb"-abonnement ontstond op 1 december 1970.

Behalve het reële voordeel voor de cliënteel bracht deze vernieuwing:

- een betere coördinatie binnen de 3 maatschappijen;
- een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur inzake openbaar vervoer;
- een verhoogde reïssnelheid.

Oorspronkelijk bestond er bij het maken van het mtb-abonnement, behoudens de maand- en jaarabonnementen eveneens een mtb-weekabonnement. Dit laatste,

dat minder verkocht werd dan de andere abonnementen, werd op 1 april 1982 opgeheven. Voor personen jonger dan 26 jaar of vanaf 60 jaar bestaat sinds 16 januari 1980 (toen waren de leeftijdsgrenzen respectievelijk op 21 en 65 jaar bepaald) een junior- en een seniorabonnement tegen buitengewoon interessante voorwaarden. Met de gewestvorming van 1989 bleef het mtb-abonnement geldig op alle rijtuigen van de maatschappijen "De Lijn", "TEC", NMBS en MIVB binnen de grenzen van de Brusselse agglomeratie.

3. Huidige situatie van de tarieven voor de gebruikers

Het te Brussel toegepaste tarief is het enkeltarief met gratis recht op overstap binnen het uur. Er bestaan nog enkele kortere vakken op buitenstadslijnen waar het sectietarief nog van toepassing is. Een beperkt aantal reizigers is hierbij betrokken; de abonnementen zijn evenwel geldig op het hele net.

4 Het vastleggen van de tarifiering

Zoals reeds eerder beschreven in de 1e paragraaf zijn de tarieven in principe sinds de oprichting van de maatschappij, aan een formule gebonden die de evolutie ervan vastlegt (het indexcijfer).

De statuten bepalen evenwel dat de (nationale of sinds 1989 gewestelijke) Minister, die het openbaar vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, zich kan verzetten tegen de toepassing van nieuwe tarieven om redenen van

algemeen belang. Er dient in dit geval overleg met de maatschappij gepleegd te worden om maatregelen te treffen die het budgettaire evenwicht van de maatschappij vrijwaren.

In de loop van de jongste 30 jaar werd de formule die de tarieven vastlegde in feite nooit meer toegepast en deze periode werd gekenmerkt door een stijgende staatsinmenging. In feite werden de tarieven vastgesteld door het Ministerie van Verkeerswezen op voorstel van de MIVB en na advies van de Prijzencommissie.

Thans bepaalt de MIVB m.b.t. de geboden diensten zelf haar tarifair beleid overeenkomstig het in maart 1991 tussen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB gesloten beheerscontract. Dit behoort tot de commerciële autonomie van de MIVB.

Het Gewest betuigde zijn instemming met het principe om bij de aanvang van elk nieuw jaar de

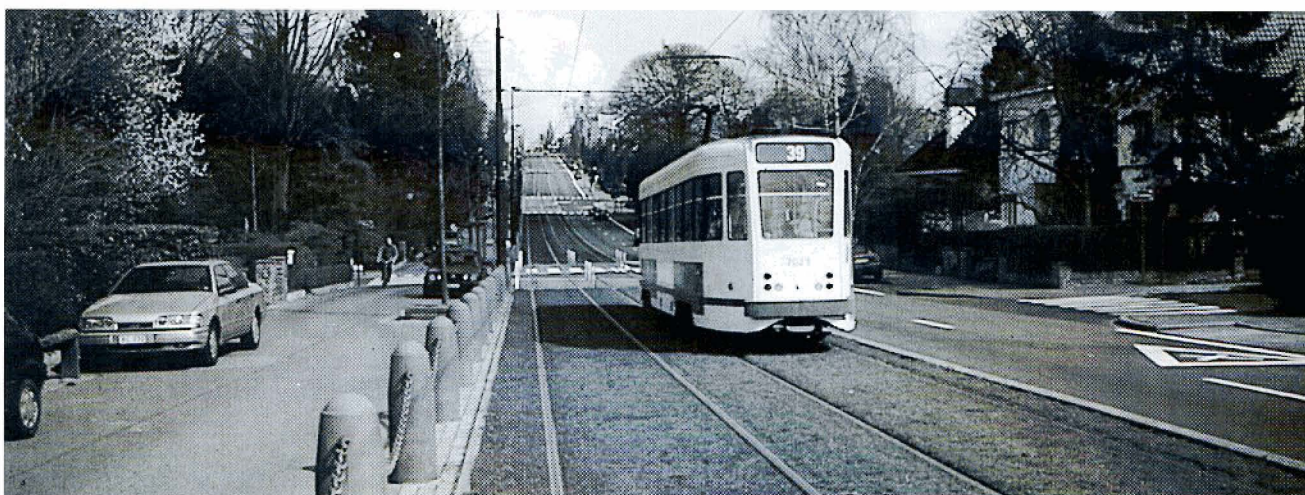
tarieven aanpasbaar te maken. Bij de tariefaanpassingen wordt rekening gehouden met de schommelingen van het indexcijfer der consumptieprijsen tegenover de vorige aanpassing.

Het Gewest behoudt zich evenwel het recht voor om verzet aan te tekenen tegen de voorstellen van de MIVB ter zake.

5 Conclusies

Men ziet bijgevolg dat de nagestreefde doestellingen bij tarifaire herstructurerings bereikt werden, vermits momenteel :

- 7 % van de reizen slechts in het rijtuig betaald worden;
- 58 % van de reizen gebeuren door geldige abonnementen voor een onbeperkt aantal trajecten;
- het aantal abonnees momenteel nog stijgt en het verschuiven naar de categorieën op lange termijn (maand of jaar) neemt nog toe door het prijzenbeleid dat in het voordeel van deze categorieën wordt gevoerd.



III DE TOEKOMST

Volgens de traditie hoort een historisch overzicht te eindigen met toekomstperspectieven.

Zonder in detail te willen treden, kan men reeds de grote opties inzake openbaar vervoer bepalen :

- geleidelijke modernisering van het rollend materieel (indienststelling van bijkomende metrorijtuigen en verjonging van het autobus- en trampark);
- verbetering van de aangeboden diensten door een verhoging van de reissnelheid (eigen bedding, bediening van de verkeerslichten) en het comfort;
- verbetering van de aangeboden diensten door een verhoging van de reissnelheid (eigen bedding, bediening van de verkeerslichten) en het comfort;
- ontwikkeling van de SAE (Centrale Verkeersgeleiding) die op een gevoelige wijze de regelmaat van de rijtuigen bovengronds verbetert;
- voltooiing van de ondergrondse

infrastructuurwerken;

- op lijn 1A de voltooiing van een station na het actuele eindpunt "Heizel"
- systematische promotie van de openbaar vervoermiddelen, beslissende factor voor de verbetering van de levensstandaard in het stadsmilieu door een dynamisch marketingbeleid en een commerciële aanpak van de vraag naar vervoer;
- modernisering en computerisering van het vervoerbewijzensysteem (magnetisch kaartensysteem, in voege vanaf 31 oktober 1993);
- tenslotte twijfelt er niemand aan dat met de komst van de T.G.V. vanaf 1994 in de buurt van het Zuidstation, evenals de bevestiging van Brussel als Europese hoofdstad , de openbaar vervoerinfrastructuur zowel ondergronds als bovengronds belangrijke evoluties zal ondergaan.

21



IV BESLUIT

Het openbaar vervoer is een grote onderneming, ook al wordt het hier samengevat in een "Beknopte Geschiedenis...". De auteurs van deze uitgave wilden opzettelijk niet te veel in details treden. Wie tuk is op meer gedetailleerde gegevens of zijn weetgierigheid nog verder wil aanscherpen vindt beslist zijn gading in de diverse gespecialiseerde publikaties die verkocht worden bij de MIVB of in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel, dat op dat vlak als heuse getuige fungeert van dit grootse avontuur.

Vandaag behaagt het privé-voertuig misschien veel mensen omdat het wellicht meer beantwoordt aan de verzuchtingen om mobiliteit; toch hebben de grote steden hun ontwikkeling grotendeels te danken aan het openbaar vervoer.

Na een eeuw van groei en vooruitgang, gevolgd door een ogenschijnlijke stagnatie, herwint het gemeenschappelijk vervoer stilaan zijn adelbrieven. Meer nog, het zorgt voor een ware stadsrenovatie ten dienste van de stad zelf die verlamd en versmacht dreigt te raken.

Het lijdt geen twijfel dat op de vooravond van het jaar 2000 het openbaar vervoer de van hem verwachte technologische en sociale uitdaging zal trotseren.

Wij willen besluiten met een huldebetuyging aan de ettelijke duizenden mannen en vrouwen die, sinds de tijd van de straatkeienomnibus tot heden, Brussel elke dag haast klokronde in beweging brachten.

Deze "Beknopte Geschiedenis" dragen wij hen op. En ze is nog lang niet voltooid...

22



VERKLARING VAN DE FOTO'S

1
Paardetram 69 van de "Société générale de Chemins de fer économiques" en 2 straatkeien-omnibussen van de "Tramways bruxellois".

2
Technische tekening van een stoomlocomotief met bijwagen.

3
Electrisch motorrijtuig van de "Chemins de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles - Boendael" (BIB)(Krijgslaan 1897).

4
"BIB"-treinstel - Lijn naar de tentoonstelling van Tervuren (remise van Woluwe 1897).

5
Elektrisch motorrijtuig van de "Tramways bruxellois" - Lijn 25 (Parksteeg - Oudergem).

6
Elektrisch motorrijtuig van de "Société générale de Chemins de fer économiques".

7
De Louizalaan begin der dertiger jaren.

8
Nieuwe vermelding sinds de regionalisering.

9
Autobus BÜSSING 6500T. Eerste reeks MIVB-bussen in dienst gesteld in 1956.

10
Autobus "BÜSSING Senator" uitgetest in 1962.

11
Autobus A500 van de constructeur VANHOOL.

12
Esplanade van het Noordstation begin der zeventiger jaren. Motorrijtuig type 5000 van 1935 en PCC-type 7000 van 1951.

13
Tram 19 op de lijn 2 aan het Simonisplein.

14
Metrostellen in de remise Delta.

15
/ VIM-metrotussenrijtuig.

16
Motorrijtuig 7820 in nieuwe livrei.

17
Motorrijtuig 7824 op de nieuwe lijn 91 aan het Louizaplein.

18
Motorrijtuig 7538 op de lijn 2 vóór de bouw van de "premetro"-tunnels.

19
Station Houba-Brugmann en het kunstwerk van P.Vlerick en R.Servais.

20
Motorrijtuig 7021 in de nieuwe livrei op de grasbedding "Madouxlaan" en "Orbanlaan".

21
Autobus A300 van de constructeur VANHOOL in aardgas-versie.

22
Het jongste tramrijtuig T2000 van de constructeur BN in volle pracht.

Foto's :
Verzameling Emile Cosaert

Jos Bamps
Peter Verbruggen

Omslag :
Simone Vercammen

Maquette :
Peter Verbruggen

Vertaling :
Leo Camerlynck

Een uitgave van de Dienst Public Relations - Communicatie

Drukkerij MIVB - September 1993



