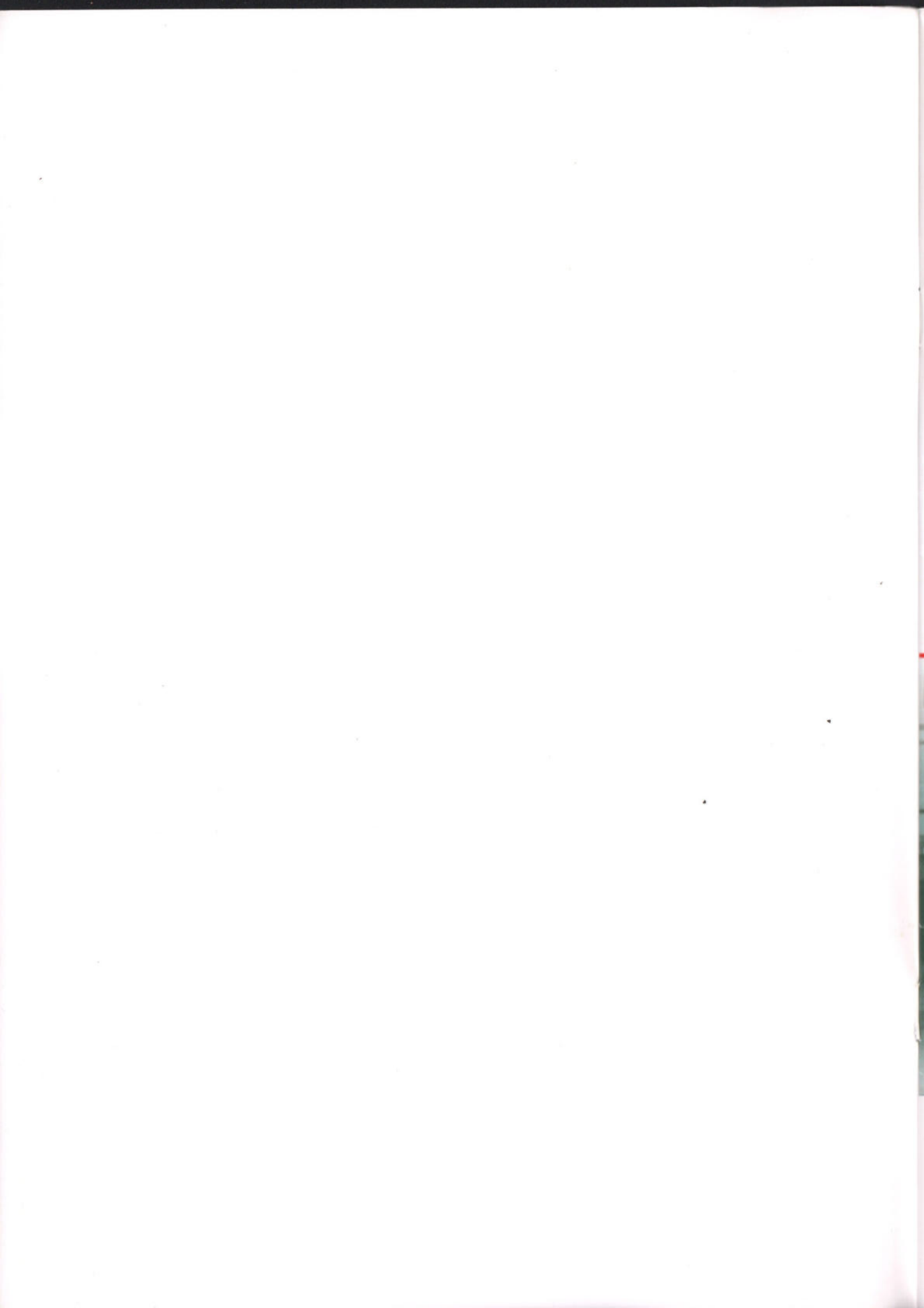




Beknopte Geschiedenis van het openbaar vervoer in Brussel





Er bestaan nauwe banden tussen Brussel en het openbaar vervoer. De ontwikkeling van de stad en het ontstaan van nieuwe wijken hebben in de loop der jaren bijgedragen tot de ontwikkeling van het netwerk van de MIVB, de evolutie van haar diensten en de modernisering van haar materieel.

Als hoofdrolspeler op gebied van mobiliteit in Brussel, neemt de MIVB sinds mensenheugenis deel aan de ontwikkeling van de stad en het behoud van het welzijn en de leefkwaliteit voor haar inwoners, net zoals het geweest de groei van de MIVB mogelijk maakt in onze hoofdstad.

De volgende pagina's vertellen u deze geschiedenis, van vóór het ontstaan van de MIVB op 1 januari 1954 tot vandaag en zelfs nog verder.



MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL

De paardentractie

In Brussel zou, in 1842, het eerste verzoek om machtiging ingediend zijn om een omnibusdienst met paardentractie in te leggen tussen de stad en de randgemeenten.

Er werden, omstreeks 1867-1868, reeds zeven omnibuslijnen geëxploiteerd. Ze konden zich evenwel slechts handhaven en zich ontwikkelen dankzij de oprichting, in Londen, van een maatschappij «The Belgian Street Railways Omnibus Co, Limited», ook nog «Société Vaucamps» genaamd. De heer Vaucamps was gedelegeerd bestuurder van deze maatschappij. Het centraal punt, waar de diverse lijnen samenkamen, zou aanvankelijk op de Grote Markt van Brussel gevestigd zijn. Door plaatsgebrek, hoofdzakelijk tijdens de marktdagen, werd dit eindpunt verschoven naar de buurt 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. Op één na waren alle voertuigen voorzien van een «imperiaal» of bovenverdieping en konden 26 reizigers vervoerd worden. 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 extra paarden 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 had voorbehouden op verscheidene lijnen de straatkeienomnibus door spoorvoertuigen te vervangen.

De omnibussen op rails, of «chemins de fer américains» of nog «tramways», doen in Brussel hun intrede in 1854. Bij die gelegenheid wordt op de straatkeien een spoorvak in de Lakensestraat aangelegd. Alvorens een dergelijke concessie toe te staan wilde men er zich van vergewissen dat zo'n 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 aangelegd. De eerste paardentram in Brussel verbond de Naamsepoort met het Terkamerenbos. De lijn werd op 1 mei 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 bevindt zich in het Museum voor Stedelijk Vervoer te Brussel. Het succes van deze spoorlijn zorgde ervoor dat er weldra andere lijnen werden aangelegd. De «Société Vaucamps», legde een reeks lijnen aan, die langs de centrumlanen liepen, enerzijds tot aan de kerk van Laken en het Liedtsplein en anderzijds tot in Sint-Gillis en Anderlecht. De rijtuigen op deze lijnen waren niet met een imperiaal uitgerust en, aangezien er op de gevolgde reiswegen geen al te steile hellingen waren, volstond het één enkel paard voor te spannen, daar waar de voertuigen in het Terkamerenbos door twee paarden dienden te worden getrokken.

Ten slotte was er een derde groep, bekend onder de naam «Compagnie Brésilienne», die een lijn exploiteerde tussen de Parksteeg, gelegen aan het begin van het Park van Brussel in de afgesloten ruimte van de huidige neutrale zone en de rotonde aan de Wetstraat, en een lijn die de ringlanen volgde.

Er werden ook nog enkele lijnen aangelegd op het grond-

Ontspoorbare paardentram van de «Société Générale de Chemins de Fer Economiques» op het Sint-Joostplein (tussen 1890 en 1909).

gebied van de gemeenten Elsenne 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.

Eind 1874 kocht de heer Philippart de omnibus- en tramlijnen over van de concessiehouders Vaucamps en Morris 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 verschillende netten, waarvan tot nu toe 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.



Straatkeienomnibus 371 (reeks 370/371 - anno 1893) van de «Tramways Bruxellois», die de lijn «Beurs - Elsenne» bedient (de voorloper van buslijn 71!).

De Stad en de maatschappij werden het eens over de noodzaak 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.



Het Beursplein op het einde van de 19e eeuw.

Proeven met stoomtractie

De trams met paardentraction 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 mogelijk zieke dieren, altijd tien paarden nodig waren voor één voertuig dat door twee paarden werd voortgetrokken. Elk paard legde in dergelijke omstandigheden een dertigtal kilometer per dag af. Van bij het begin van het omnibusverkeer op rails, zochten de exploiterende maatschappijen vanzelfsprekend naar een oplossing om de kostelijke paardentraction door mechanische middelen te vervangen. Er werd aan de hand van een raming uit 1876 vastgesteld dat de kosten voor de stoomtraction 50% lager lagen.

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

Tijdens hetzelfde jaar experimenteerde de «Tramways Bruxellois» met een in Tubeke gebouwde locomotief op de lijn tussen Schaarbeek en het Terkamerenbos. Deze machine had het uiterlijk van een gewoon voertuig. De ketel, van het Belleville-type, werd met cokes bevoorrad om rook te vermijden en was in de wagenbak ingesloten. De stoommotor stond horizontaal op één van de platformen, naast de bestuurder, en de assen werden met behulp van een wormschroef en later met een ketting aangedreven. Deze locomotief woog ongeveer zes ton, de cokes- en watervoorraad was voldoende om zes tot zeven 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. Bovendien deed de zeer luidruchtige machine de paarden vaak schrikken. De proeven met de «Tubeke» werden begin 1878 beëindigd, maar er begonnen nieuwe met locomotieven van het systeem Vaessen, tweassige motoren en een kruier, gebouwd door de maatschappij Saint-Léonard in Luik.



Stoomlocomotief van de «SA du Chemin de Fer à Voie Étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael»

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 in Brussel. Dit systeem schonk evenwel geen voldoening en het was pas in 1893 dat het gebruik van de trolleytang de reeds lang gezochte oplossing bood. Tijdens hetzelfde jaar reed in Luik het eerste motorrijtuig met trolley in België. Enkele maanden later werden de lijnen langs de lanen van de Brusselse bovenstad en van het Stefaniaplein naar Ukkel geëlektrificeerd. Een centrale werkplaats, die in een gedeelte van de huidige remise aan de Brogniezstraat werd ondergebracht, zorgde voor de nodige toevoer van gelijkstroom. De bevredigende resultaten spoorden de «Tramways Bruxellois» ertoe aan een soortgelijke tractiewijze toe te passen op de lijn «Zuid-Ukkel», die in 1896 in dienst werd gesteld.

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

«Tramways Bruxellois» kreeg in 1899 een concessie van eenvormige duur tot 31 december 1945, op voorwaarde dat ze de elektrische tractie op heel het net zou invoeren. Tijdens hetzelfde jaar werd bij dit net de groep van de lijnen «Elsene-Boondaal» (Ixelles-Boondael) gevoegd. Het gevolg was dat het probleem van de elektrische



De Tentoonstelling van 1910 aan de Solbos met eigen «treintje».

voeding opnieuw moest worden bestudeerd. Men besliste een centrale te bouwen voor de productie van driefazige H.S.-stroom en drie onderstations voor de omvorming van deze stroom in gelijkstroom voor tractie. Koning Leopold II opende de centrale op 27 juni 1903.



Het Zuidstation met een elektrische tram van de Tramways Bruxellois in het begin van de 20ste eeuw

Het net breidt uit

Terwijl in 1899 de lijnen «Elsene-Boondaal» bij het net werden gevoegd, slorpte in de loop van dat jaar de «Tramways Bruxellois» de maatschappij «Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael» op, die in 1884 werd opgericht mede dankzij de «Compagnie générale des Railways à voie étroite». Deze maatschappij exploiteerde vijf lijnen die in concessie werden gegeven en twee lijnen die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) verpacht waren.

De concessies hadden betrekking op:

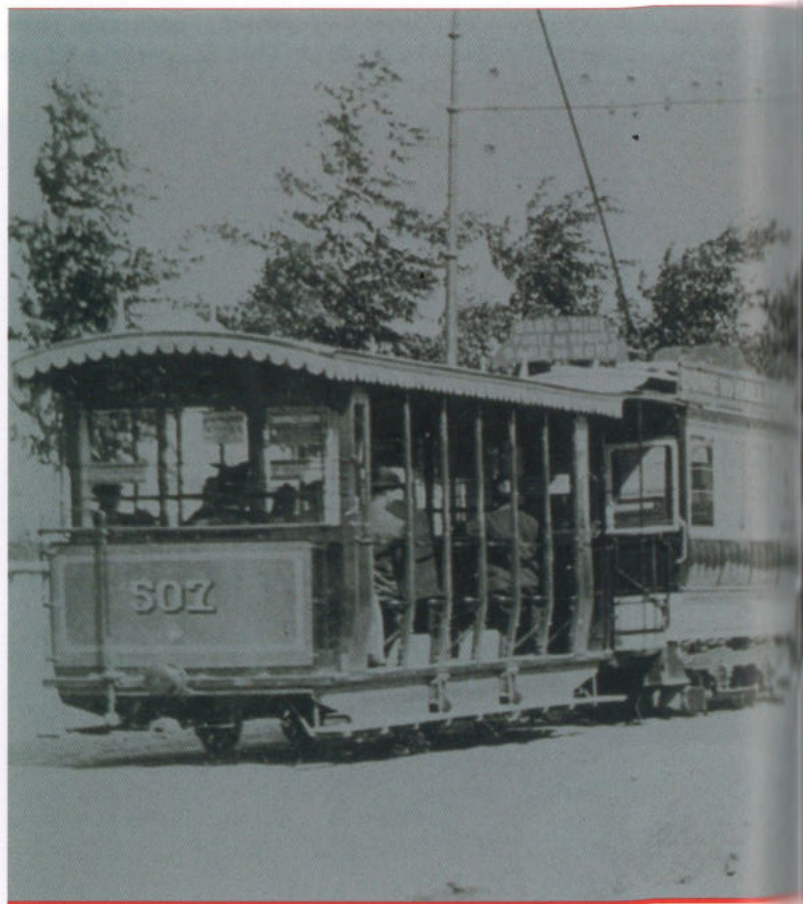
- drie lijnen met vertrek aan de Naamsepoort en eindpunten op de plaats «Klein Zwitserland», aan de Tervurenlaan en de Terhulpensesteenweg,
- een lijn tussen de Koningsstraat en de Tervurenlaan,
- een lijn die het Sint-Joostplein met Tervuren verbond.

Het Noordstation tijdens de jaren '30.

De lijnen naar Tervuren en naar Bosvoorde werden, met het oog op de Wereldtentoonstelling in 1897, geëlektrificeerd. Voor deze gelegenheid werden op die lijnen barwagens in dienst gesteld, een voor die tijd niet onopgemerkte nieuwigheid. 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, via Sterrebeek (16 km). De exploitatie ervan werd eveneens overgeheveld naar de «Tramways Bruxellois» in 1899. De NMVB nam achteraf evenwel een gedeelte van deze lijnen rechtstreeks over, en het net van de Tramways Bruxellois behield slechts het vak «Sint-Joostplein - Kerkhof van Brussel» en «Sint-Kruisplein - Eenensstraat». Dat laatste werd in 1935 op normale spoorbreedte gebracht.

De elektrische tractie met trolley werd heel vlug verspreid en parallel hiermee 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 paardentraction kwalitatief hoger werd gequoteerd 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. Verder kwamen er ruimer opgevatte platformen, tochtschermen aan de uiteinden van de rijtuigen, dwarsgeschikte zitbanken en luchtremmen.



Eerste elektrische trams op de lijn «Noord-Zuid» langs de Bovenringlaan (1894).



Het toenemende gewicht en de verhoogde snelheid van de voertuigen waren aanleiding tot het versterken van de sporen. De rail van 32 kg/m werd vervangen door een 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 infrastructuur hadden sterk te lijden onder de beperkingen die tijdens deze periode werden opgelegd. Er moest dus een belangrijke inspanning worden geleverd in de eerste naoorlogse jaren om de normale situatie te herstellen.

Trams van de «SA du Chemin de Fer à Voie Etroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael» voor de remise van Woluwe (1897).

De tarieven dienden 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.

Op 1 januari 1928 kwam het tot een fusie van de netten van de «Tramways Bruxellois» en van de «Société générale des chemins de fer économiques». Deze maatschappij exploiteerde voertuigen die in de wandelgangen «chocoladen trams» werden genoemd, omwille van de bruine kleur van de rijtuigen, die door personeelsleden in bruin uniform werden bediend.

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

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 bestond, met een aslengte van om en bij 40 kilometer. 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 dat aan de oorsprong van de «Tramways Bruxellois» lag.

Beide netten werden geleidelijk aan gefusioneerd. Het materieel van de «Economiques» kreeg dezelfde outfit als die van de «Tramways Bruxellois». In 1928 kregen alle lijnen van de «Economiques» een nummer, behalve de lijn Noord-Jette, die opgevestigd werd door een verlenging van lijn 14.

De hierna volgende tabel vermeldt de uitbreiding 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
1885	37
1895	50
1905	110
1915	177
1925	185
1935	231
1945	241



Het Noordstation tijdens de jaren '30.

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, dito remmen en een langer koetswerk droegen hiertoe bij. Een eerste reeks van 25 motorrijtuigen met draaistellen werd in dienst gesteld ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling 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 met bestemmingsaanwijzer.

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 van de voegen (aluminothermisch procédé) en van het gebruik van gietstalen spoorapparaten;
- de elektrische bediening van de 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 van de 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. Zo kon tevens het aantal op die wijze bediende reizigers worden geregistreerd.



Een zondag in de jaren '30: lijn 40 zet wandelaars af ter hoogte van het Vier Armen-kruispunt in Tervuren.



Op het einde van de jaren '50 krijgen de trams van de lijnen 1, 2, 3 en 4 een eigen bedding op de prestigieuze Louizalaan.

Autobussen en trolleybussen

Bij de Tramways Bruxellois werden de eerste autobussen in 1907 in dienst gesteld op de lijn van de Beurs naar het gemeenteplein van Elsene. Het chassis werd besteld bij de Franse firma Brillie, die als eerste eindigde in de wedstrijd die op initiatief van de «Société générale des Omnibus parisiens» werd gehouden.

Vervolgens verschenen er autobussen op de lijn die door de «Société du Tram-Car Nord-Midi» werd geëxploiteerd en die voor de verbinding zorgde tussen de twee stations, langs de Nieuwstraat, de Kleerkopersstraat en de Zuidlaan (huidige Stalingradlaan). Deze voertuigen, «de Dion-Bouton» genoemd, vervingen de omnibusrijtuigen met paardentractie.

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 in Antwerpen en in Luik reeds bestond, een trolleybuslijn in dienst gesteld, aanvankelijk op het vak Vorst - Luxemburgstation (54 doorstreept). Ze werd hetzelfde jaar verlengd tot Machelen (voorstadslijn 54). In de nummering van de «Tramways Bruxellois» werden deze voertuigen tot het type «6000» gerekend. In totaal reden er 24 trolleybussen tot in 1964.



Garage van de «Autobus Bruxellois» gelegen in de Frontispiesstraat. Autobus RENAULT MU (reeks 1 - 22 - anno 1924)



Autobus van lijn 3 van de «Tramways Bruxellois» die tussen 1907 en 1913 op de «lijn Beurs - Elsene» reed ter versterking van de straatkeienomnibus.

VAN 1945 TOT VANDAAG

Evolutie van het institutionele kader

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

Dit leidde dan ook 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 toebehoren, 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 in 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» (MIVB), die ze zou opvolgen op 1 januari 1954.

Deze publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid ontstond uit

de wet van 17 juni 1953 houdende de organisatie van het openbaar vervoer in de Brusselse agglomeratie. De vennoten waren: 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 bijdroegen in de kapitaalvorming.

In 1978 vond een wijziging van de statuten van de maatschappij plaats: de staat kocht de maatschappelijke aandelen van de N.V. «Les Tramways Bruxellois».

Hierdoor kwamen alle maatschappelijke aandelen in het bezit van de overheid, volgens de onderstaande verdeling:

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

Behalve de wijzigingen in de vertegenwoordiging van de aandeelhouders 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.



De Henri Mausstraat, langs de Beurs, in de jaren '50.



1989: HET OPENBAAR VERVOER WORDT GEREGIONALISEERD

Het openbaar vervoer maakt deel uit van de materies die in januari 1989 door de staatshervorming naar de gewesten werden overgedragen.

Maar hoe zag het openbaar vervoer eruit in het nog unitaire België vóór 1989?

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.

Vanaf 1989 werden de drie 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 stads- en streekvervoer naar vermogen op het eigen grondgebied te plannen en te organiseren.

Zo ontstond in Vlaanderen de «Vlaamse Vervoermaatschappij» (VVM), gekend onder de commerciële benaming «DE LIJN», uit de fusie van de NMVB uit de Vlaamse provincies en het stadsvervoer uit Antwerpen en Gent. In Wallonië groepeerde de maatschappij «Société Regionale Wallone des Transports» (SRWT), gekend onder de commerciële benaming «TEC» (Transport En Commun), de NMVB uit de Waalse provincies en het stadsvervoer uit Charleroi, Luik en Verviers.

De gewestvorming van 1989 plaatste de MIVB zo onder de voogdij van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze nieuwe situatie werd uitgestippeld in een nauwkeurig juridisch kader, vastgelegd in de ordonnantie van 22 november 1990. Zo werd op 19 maart 1991 een beheerscontract opgesteld tussen de MIVB en het Gewest. De ondertekening van dit beheerscontract was van historisch belang. Het was de eerste keer in België dat een dergelijk document een publiekrechtelijke vereniging (de MIVB) met haar opdrachtgever (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) verbond. Het beschrijft de taken en diensten die de MIVB moet verzorgen en het budget dat hiervoor wordt toegekend. Het toegepaste budgetmechanisme maakt het voor de MIVB mogelijk om tegemoet te komen aan haar behoeften aan uitrusting, vernieuwing en rollend materieel. Het geeft de MIVB meer verantwoordelijkheid door een grotere bestuursautonomie en meer ruimte voor initiatief, om het vervoersaanbod te kunnen afstemmen op de evolutie van de behoeften van haar klanten. De tevredenheid van de klant vergroten is uiteraard één van de belangrijkste criteria die door het beheerscontract worden beschreven. Om de vijf jaar wordt de situatie geëvalueerd en een nieuw beheerscontract opgesteld, aangepast aan de nieuwe geëvolueerde situatie.

Het rollend materieel

DE AUTOBUSSEN

Na de oorlog van 1940-1945, die de exploitatie van stadsbussen in Brussel had onderbroken, werden slechts de lijnen Noord-Ukkel en Zuid-Ruisbroek-Lot (het vak Ruisbroek-Lot wordt door de NMBS in pacht gegeven) opnieuw voor het verkeer opgesteld.

De NV «Les Autobus Bruxellois» staakte haar activiteiten op 31 december 1954. Vanaf 1 januari 1955, nam de «Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel» de exploitatie over van deze twee lijnen.

Om aan de wensen van het publiek te voldoen, diende de MIVB dan ook aanvragen in om acht nieuwe buslijnen te mogen exploiteren. Tezelfdertijd werd een eerste bestelling van zestig autobussen (merk Büssing, Brossel en Mack) gedaan. Van bij het begin zouden ze met eenmansbediening worden geëxploiteerd.

Uit een voorafgaande studie was gebleken dat enkel bussen met eenmansbediening rendabel konden zijn. Aangezien de buschauffeur 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,



BROSSEL A98 DAR V1 - Van Hool (reeks 8221 tot 8280) uit 1960.

genaamd Distribil, met een ticketverdeelttoestel, een elektrische kniptang en een geldwisselaar, vergemakkelijkte de inningen. Deze rijtuigen bezaten voor die tijd zeer moderne eigenschappen: krachtige motor, koppelomzetter, servosturing, wisselstroomgenerator, e.a.

De statistische studie van defecten en beschadigingen maakte het mogelijk een reeks van 296 bussen te bouwen, met een Brossel-chassis en een koetswerk van Van Hool of Jonckheere. Het waren de standaardbussen van toen.

In 1963 deden zelfdragende en verlichte voertuigen hun intrede. Er werd op enkele bussen met een halfpneumatische ophanging geëxperimenteerd.

Vanaf eind 1963 waren alle voertuigen uitgerust met een dubbele deur vooraan en achteraan. De opening van de voordeur werd lichtjes breder gemaakt. De halfpneumatische ophanging werd veralgemeend, met als bijkomend voordeel dat de voorste trede op constante hoogte werd gehandhaafd.

Om vergelijkende tests tussen verschillende rijtuigtypes uit te voeren, bestelde de MIVB einde 1972 vier reeksen van 15 bussen. Op technisch gebied werden aan dit nieuwe materieel alle verbeteringen aangebracht, waardoor het aan de spits van de vooruitgang stond zowel op het gebied van de mechanische uitrusting als van de bouw van het koetswerk. Deze nieuwe voertuigen beantwoordden aan de vereisten inzake vermindering van de geluidshinder en van de luchtverontreiniging.

De nieuwe voertuigen werden uitgerust met een volledig pneumatische ophanging. De zetels werden met de nodige aandacht bestudeerd voor wat betreft de vormgeving en de soepelheid van de vulling van de kussens en rugleuningen. De binnenverlichting door middel van lampen met gericht licht zorgde voor een aangename en rustige sfeer in het voertuig.

Aangezien de test overtuigend was, bestelde de MIVB in 1973 en 1975 in totaal 130 bussen, gebouwd naar het voorbeeld van de 60 voorgaande bus-types. 78 andere werden in dienst gesteld tussen 1978 en 1979.

Sinds mei 1978 wordt een dienst van minibussen voor mindervaliden geëxploiteerd door de MIVB. De 18 voertuigen die speciaal uitgerust zijn voor



Van Hool - FIAT 2 (reeks 8367 tot 8420) uit 1963/65. Eerste reeks met dubbele deur vooraan.



Van Hool - MAN (reeks 8191 tot 8269) uit 1978/79.

o.a. het vervoer van rolstoelgebruikers zorgen voor een «deur-aan-deur»-verbinding voor mindervaliden.

Eind 1982 bestelde de MIVB 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 besliste de Raad van Bestuur van de MIVB om nieuwe bussen aan te kopen die een vloot moeten vervangen waarvan meer dan de helft van de voertuigen tussen 15 en 18 jaar oud zijn: een echt Europees record! De modernisering van het buspark steunde op de aankoop van 360 bussen in zes jaar tijd.

Reeds vóór eind 1991 konden de 120 voertuigen die in het voorgaande jaar besteld waren, in dienst gesteld worden. Die kregen een nieuwe outfit mee - kanariegeel met blauwe rechthoek ter hoogte van de deuren - die geleidelijk aan het uniform werd van alle bussen en trams.

De bussen A500 Van Hool mochten dan wel een lage vloer op 35 cm van de grond hebben ter hoogte van de voor- en achterplatformen, er was evenwel nog een opstaptrede in de bus op 48,5 cm van de grond. In de loop van 1992 kwamen 60 voertuigen van hetzelfde type de dienst vervoegen. Het volgende jaar verschenen 40 autobussen van het type «A300» op het net, ditmaal met een volledig verlaagde vloer (tot 33,9 cm van de grond in heel het voertuig). Zij werden daarbij ook nog stapsgewijs vervoegd door 20 voertuigen van hetzelfde type, maar experimenteel uitgerust met motoren op aardgas. Deze stonden geparkeerd in Haren, waar een aardgascompressiestation werd gebouwd voor de bevoorrading van de aardgasbussen.

De modernisering van het park zette zich eind jaren '90 door met de levering van de derde generatie, 60 Jonckheerebussen van het type «Premier». Kort daarop volgden nog eens 60 bussen «SB 250», die sterk op de «premier» lijkt. Zo konden in 2000 de laatste Volvo - Jonckheere bussen uit roulatie genomen worden. Er doken vanaf 1999 ook «midibussen» in het straatbeeld op, waarvan de afmetingen beter aangepast zijn aan het lokaal verkeer in bepaalde wijken en gemeenten. Hetzelfde jaar werd een tweede type midibus in gebruik genomen: de Mercedes - CITO, die uitgerust is met elektrische aandrijving. De eerste generatie gelede bussen werd in 2001 geleidelijk aan vervangen door maar liefst 32 nieuwe voertuigen van het type A308. In juni 2005 werden 140 nieuwe bussen besteld: 115 standaardbussen (serie A330-Van Hool) en 25 gelede bussen (Evobus).

In september 2006 werd een bijkomende bestelling geplaatst van 6 gelede bussen. In april 2009 volgde een nieuwe bestelling voor 189 autobussen van het type A330 bij de firma Van Hool. Deze voertuigen beantwoorden aan de EEV-standaard. Die is nog strenger dan de Euro 5-emissienorm waardoor de bussen nog milieuvriendelijker zijn. De levering van deze bussen begon in november 2009 en zal afgerond worden in maart 2011.

De bussen van de MIVB zijn overigens verdeeld over de remises Delta, Haren en Jacques Brel waar ook het onderhoud en de herstellingen gebeuren. De werkplaats van Haren beschikt over een koetswerk- en schilderwerkplaats.



De minibus Mercedes - CITO

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 elektropneumatisch bediende deuren en met zitplaatsen 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 PCC-type (President Committee Car), waarvan de eerste 50 eenheden tussen einde 1951 en begin 1953 werden in dienst gesteld.

De meest opmerkelijke eigenschappen van de voertuigen in die tijd waren o.a. de uitrusting voor het geleidelijk aanzetten, waarbij de vier motoren van 55 PK in staat waren een versnelling tot 2m/sec^2 te ontwikkelen, alsook de volledig automatische remuitrusting. De wielen waren voorzien van rubberen invoegingen die voor een bijzonder zacht en geluidloos rijden zorgden.

De wereltentoonstelling van 1958 naderde en, om het hoofd te bieden aan de te verwachten vraag naar openbaar vervoer, bestelde de MIVB twee bijkomende reeksen van PCC-rijtuigen, die stelselmatig geleverd werden tot 1957. Met deze 105 rijtuigen erbij bedroeg het motorwagenpark van het type 7000 nu 155 eenheden. Een 156^{ste} werd voor de gelegenheid overgenomen op het net van Hamburg in 1958.



Standaardmotorrijtuig op lijn 20. 685 motorrijtuigen van dit type werden gebouwd tussen 1934 en 1938 in de werkplaatsen van de TB. Het zijn de meest typische Brusselse motorrijtuigen, die wereldwijd bekend zijn dankzij de stripverhalen van Hergé. Ze werden van deuren voorzien tussen 1947 en 1951 en afgevoerd tussen 1958 en 1973.

In 1960 werden door de technische diensten van het rollend materieel 100 voertuigen met vaste as van het type «4000» uit 1930 verbouwd. Deze rijtuigen zullen de latere reeks «9000» worden, waarvan de afvoering einde 1978 doorgevoerd wordt.

In 1962 reed in 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 86 «Standaard»-voertuigen. In 1970 werd een laatste reeks van 16 «7000»-trams 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 uit 1962 (98 gelijkgerichte voertuigen) verschenen. Kort daarna werden 30 soortgelijke voertuigen met twee stuurposten (type «7800») in dienst gesteld.



Een «Express»-tram van het type 7000 op de lijn Montgomery-Tervuren.

Als slotsom van het gelede PCC-systeem, werden in 1977 voertuigen van het type «7900» gelanceerd. Het gaat om 61 trams met 4 draaistellen en 2 geledingen van 28 m lengte die 180 reizigers kunnen vervoeren. In 1979 vatte de MIVB de omschakeling aan van de «7500»-motorwagens in voertuigen met twee stuurposten, «7700» genaamd.

Vanaf 1982 voerde de MIVB ook het «groene lint» in. Deze voorziening stelt de reiziger in staat om zelf de tramdeuren te openen. Dit systeem verhoogt de reissnelheid, de deuren werken slechts indien gevraagd door de klant.

Het zou van dan af nog een hele tijd duren vooraleer nieuwe tramstellen op het net verschenen. Pas in 1990 werd een Europese offerte-aanvraag gelanceerd voor de bouw van 51 «T2000»-trams. Na vakkundig onderzoek werd het door de groep ACEC-Transport/GEC-Alsthom voorgestelde voertuig met een capaciteit van 170 plaatsen, waarvan 44 zitplaatsen, gekozen. Het geselecteerde voertuig heeft een totale lengte van 22,9 m 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 het cliënteel. De levering van het eerste voertuig van de proefserie, de «2001» gebeurde in de remise van Haren op 2 oktober 1993. De T2000 werd officieel indienstgesteld op 29 april 1994, 100 jaar na de eerste elektrische trams, op lijn 94 tussen «Louiza» en «Wiener».

In de lente van 2006 deed een nieuwe generatie trams haar intrede in de straten van Brussel, de 32,5 meter lange T3000. Een aantal maanden later krijg hij gezelschap van zijn grotere broer, de 43,5 meter lange T4000.

De «art nouveau»-tram werd gebouwd door de firma Bombardier.



Een tram van het type 2000, gebouwd door de firma Bombardier, die sinds 1993 rijdt in het centrum van Brussel.

In totaal bestelde de MIVB een eerste serie van 49 exemplaren van de T3000 en 19 stuks van de T4000 bij de Belgische fabriek van Bombardier. Maar wat dit model, door de constructeur 'Flexity' genaamd, het meest kenmerkt, is zijn 'art nouveau design' van de hand van designer Axel Enthoven die hiermee verwijst naar de beroemde 'Brusselse school' en die gekenmerkt wordt door zowel de afgeronde vormen als de specifieke kleuren binnen en buiten het voertuig.

En om hiermee geschiedenis te schrijven, moeten vanaf de lancering van dit nieuwe design de kleuren geel en blauw van de gehele MIVB-vloot plaats maken voor een volledig nieuwe huisstijl bij aanvang van de 21ste eeuw.

Net als de T2000 zijn ze uitgerust met een lage vloer. Nieuwigheden zijn onder meer het elektrisch bediend platform voor mindervaliden en een actief systeem van luchtcoeling. Ten slotte werd ook veel aandacht besteed aan de inpassing in de stad, en dus onder meer aan de beheersing van het geluid en de trillingen.



DE METRO

Een metro is feitelijk een stedelijke spoorweg waarvan het essentiële kenmerk erin bestaat te beschikken over een volledig afgebakende onder- of bovengrondse eigen bedding. De stroomafneming gebeurt langs een stroomslof, die onder een derde stroomrail glijdt. De stroomrail vervangt de bovenleiding.

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

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. Een drierijtuigenstel gekoppeld aan een tweerijtuigenstel kan een trein met een lengte van ruim 90 m vormen en biedt

plaats aan maar liefst 1050 reizigers.

Elk rijtuig telt slechts één enkele wagon die toegankelijk is langs vier deuren aan elke zijde. Die automatische deuren zijn van het zwenkschuiftype. De bediening werkt pneumatisch bij alle metro's, behalve bij de laatste reeks, waar dit elektrisch gebeurt.

De wagenbak in aluminium is zelfdragend, het blikwerk draagt bij tot de weerstand van het geheel. De uiteinden werden vervaardigd uit polyesterhars, versterkt met glasvezels. 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.

De eerste rijtuigen werden aan de MIVB geleverd in 1974. In 1975 vonden de tests plaats en het eerste vak van de lijn werd in dienst gesteld op 20 september 1976.

In 1988 bestelde de MIVB bij de firma «Spoorweg- en metaalconstructie Brugese & Nivelles» 32 gemotoriseerde tussenvoertuigen, kortweg «VIM»'s (Voitures Intermédiaires Motorisées) genaamd. Deze metrorijtuigen zijn, zoals reeds gemeld, bestemd om tussen 2 bestaande rijtuigen gevoegd te worden om treinen van 3 of 5 rijtuigen te kunnen vormen. De eerste VIM-voertuigen werden begin 1992 in dienst gesteld. Het metropark werd in 1999 verder uitgebreid. Het interieur kreeg een moderner uitzicht en de deuren werden hier via een druktoets geopend. De bestuurder heeft voor-

taan een ingebouwde computer in de stuurpost, waardoor hij eventuele technische problemen sneller kan opsporen. Momenteel beschikt de MIVB over 217 metrorijtuigen. Daar kunnen 90 treinen mee gevormd worden.

Omwille van de uitbreiding van het metronet en het stijgende gebruik van het openbaar vervoer bestelde de MIVB eind 2003 bij de firma CAF, 15 extra metrostellen met een lengte van elk 94 meter en met een capaciteit gelijk aan die van 5 voertuigen van het oudere type. Samen met de herstructurering van het metronet bieden ze een extra capaciteit van 10 200 reizigers tijdens de spitsuren en een stijging van 36 procent van het plaatsaanbod op het gehele metronet. In deze nieuwe metrostellen kan het publiek zich vrij van het ene stel naar het andere bewegen, vandaar hun naam «boa».

Ze rijden op het net sinds begin 2008. In februari 2009 ondertekenden de MIVB en de Spaans-Baskische fabrikant CAF een overeenkomst voor de aankoop van 6 nieuwe metrostellen, waarvan de indienststelling voorzien is vanaf maart 2011. In de metroremise Jacques Brel in Sint-Jans-Molenbeek kan voor de stalling, het onderhoud en de herstelling van 35 rijtuigen gezorgd worden.



De nieuwe «boa»-metro van de Spaanse constructeur CAF zal in de herfst van 2007 in dienst worden gesteld.

De Exploitatie

DE AUTOBUSSEN

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

De buslijnen zijn hoofdzakelijk toevoerlijnen naar de metro, zodat de gebruikers uit de randgemeenten gemakkelijk de metrolijn kunnen bereiken. De overstapplaatsen met de metro zijn ingericht met het oog op een vlotte verbinding.

Om de regelmaat van het bovengrondse

verkeer te verbeteren is een «Centraal Verkeersgeleidingssysteem» (SAE) ontwikkeld dat sinds eind oktober 1987 geleidelijk aan operationeel werd op alle buslijnen. Het zogenaamde SAE-systeem maakt het mogelijk het busverkeer in real time te beheren, de reistijden te analyseren op basis van real time metingen en de dienstregelingen van de lijnen beter op elkaar af te stemmen. Eind 2003 is het SAE aangevuld met een systeem voor geassisteerde regulatie, waarmee op elk moment van de dag de bussen in real time gereguleerd kunnen worden.

Waar men in de jaren '70 besliste dat reizigers langs eender welke deur mochten in- en uitstappen, kwam men hier in 2003 op terug. Na positieve ervaringen in Frankrijk en Duitsland te hebben bestudeerd, werd beslist om het verplicht vooraan instappen opnieuw in te voeren. Zo wordt de rol van de chauffeurs geherwaardeerd, verhoogt het veiligheidsgevoel en kan er een betere en eerlijkere controle uitgeoefend worden. Het systeem werd lijn per lijn of per groep lijnen ingevoerd tussen maart 2003 en december 2004.

In het beheerscontract verbond de MIVB zich ertoe een herstructureringsplan op te stellen dat doorgevoerd werd tussen 2004 en 2009. Het busnet werd zo beter afgestemd op het metro- en tramnet. Er wordt ook rekening gehouden met het Gewestelijk Expressnet (GEN) en met de complementariteit met de lijnen van De Lijn, TEC en de NMBS.

De certificering van de modus bus inzake dienstkwaliteit werd een feit.

DE TRAMS

In de wandelgangen zijn Brussel en trams twee onafscheidelijke begrippen. Ze dragen hoe dan ook bij tot het «imago» van de hoofdstad van Europa. Om het tramnet in de beste omstandigheden te exploiteren, onderhoudt de MIVB regelmatig om en bij de 300 km sporen evenals dwarsliggers, wissels en geconstrueerde hartstukken, en verder ook nog de bovenleiding, de kabels en ophangingsklauwen, de muurhaken en de isolatoren.

Zoals voor de bussen, werd ook bij de trams het SAE-systeem veralgemeend op het tramnet vanaf 2007.

Na een regressieperiode, hoofdzakelijk te wijten aan de uitbreiding van de metro, werd deze wijze van vervoer opgewaardeerd sinds het einde van de jaren '80. Dat resulteerde onder meer in de aankoop van nieuwe trams, «T2000». Eind 1991 zag voor het eerst sinds lange tijd een nieuwe tramlijn het levenslicht. Het ging om lijn 91 tussen Louiza en Parking Stalle.

Om het bovengrondse aanbod beter af te stemmen op de noden van de reizigers, startte de MIVB in 2002 een gedetailleerde studie van het hele tramnet. Na een haalbaarheidsstudie, keurde de regering in 2006 een nieuw richtplan voor tram en bus goed. Daardoor onderging het tram- en het busnet sinds 2006 grondige veranderingen met onder meer de invoering van nieuwe lijnen. Deze aanpassing, met name van de exploitatiewijze van de Noord-Zuidas (met betere regelmaat en stiptheid) werd mogelijk dankzij de aanschaf van 68 nieuwe Bombardier-trams T3000 en T4000 met een verhoogde reizigerscapaciteit, ter vervanging van de oude rijtuigen.

De procedure voor certificatie «dienstkwaliteit» werd ook in 2002 aangevat voor de vervoerwijze tram.



DE PREMETRO

Door het toenemende algemene verkeer staat het openbaar vervoer, al vanaf het begin van de jaren '60, onder een onhoudbare druk en wordt het heel moeilijk om op bepaalde uren van de dag een voor het cliënteel aanvaardbare dienst te verzorgen.

Vanaf 1956 werden gelijktijdig met de wegenwerken aan de Kleine Ring, talrijke tramlijnen van een eigen bedding voorzien, wat de reissnelheid aanzienlijk verbeterd bij de doorrit op sommige drukke punten. Verscheidene ondergrondse bouwwerken werden eveneens in gebruik genomen, waarvan een heel belangrijk, vlakbij het Zuidstation, nl. de «Grondwet-tunnel». Deze tunnel werd gebouwd door ingenieurs van de toenmalige «Nationale Dienst van de Noord-Zuidverbinding» (NDV).

Het bleek echter dat een werkelijke verbetering van de dienst slechts zou kunnen ontstaan door de aanleg van volledig eigen beddingen. Vermits dat bovengronds niet kon gebeuren, moest de scheiding van openbaar vervoer en particulier verkeer plaatshebben op verschillende niveaus.

Een in 1963 uitgewerkte studie over de toekomstige uitbreidingen bewees dat de verkeersmoeilijkheden geleidelijk de buitenwijken zouden bereiken. Rekening houdend met de te verwachten vermeerdering van het aantal reizigers, zou alleen een metro in de werkelijke zin van het

woord in staat zijn om het toekomstige massavervoer te verzorgen. De weerhouden hoofdas was een «Oost-West-lijn» tussen het De Brouckèreplein en het Schumanplein waar in 1965 de gebouwen van de toenmalige EEG zouden worden opgetrokken.

Om de reeds uitgevoerde werken onmiddellijk rendabel te maken werden de eerste vakken met trams geëxploiteerd naargelang 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. Zo kunnen ze 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 voor of na het reeds in gebruik genomen tunnelvak.

De in 1965 aangevatte werken van lijn 1 leidden op 17 december 1969 tot de inwijding, door Koning Boudewijn, van het 3,6 km lange vak premetro 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), uitgerust met 4 ondergrondse stations en bediend door 6 tramlijnen (2,1 km);
- op 3 mei 1972, het vak Diamant (Grote Ring) uitgerust met een ondergronds station en bediend door 2 tramlijnen (1,1 km);
- 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 Brouckère, 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);
- op 23 juni 1986, de indienststelling van het station Simonis op de Kleine Ring (0,8 km);
- op 4 december 1993: de verlenging van de Noord-Zuidverbinding vanaf het Zuidstation tot het Albertplein langsheen de stations Hallepoort, Sint-Gillis Voorplein, Horta en Albert (2,5 km).

DE METRO

De eerste metrolijn werd in gebruik genomen bij de verlenging van lijn 1. Dit 11,6 km lange vak, dat werd ingewijd door Koning Boudewijn op 20 september 1976, bestond uit een gemeenschappelijk vak, De Brouckère - Merode, met vanaf de Tervurenpoort twee vertakkingen naar de Zuid-Oostelijke (Beaulieu) en Noord-Oostelijke wijken (Tomberg) van de hoofdstad. De metrolijn werd zo de ruggengraat van het openbaar vervoer in de Brusselse regio.



Nadien werd metrolijn 1 uitgebreid 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 Beekant (2,2 km);
- 7 mei 1982: indienststelling van de stations Roodebeek, Vandervelde en Alma (2 km);
- 5 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);
- 2 oktober 1988: indienststelling van metrolijn 2 van de Kleine Ring tussen de stations Simonis en Zuid (de stations tussen Rogier en Louiza werden van premetro naar metrostations omgevormd). De nieuwe stations zijn: op de noordelijke vertakking: Ilzer, Ribaucourt en Simonis, op de zuidelijke vertakking: Munthof, Hallepoort en Zuidstation (7,1 km);
- 10 januari 1992: indienststelling van het station Bizet (0,8 km);
- 28 juni 1993: indienststelling van het station Clemenceau op lijn 2, gelegen aan de slachthuizen van Anderlecht (0,5 km);
- 25 augustus 1998: indienststelling van de stations Heizel en Koning Boudewijn (0,7 km);
- 15 september 2003: indienststelling van de stations Het Rad, COOVI-CERIA, Eddy Merckx en Erasmus (2,7 km);
- 1 september 2006: indienststelling van het station Delacroix op lijn 2.
- 4 april 2009: omsluiting van de kleine ringas met nieuw metroschema en indienststelling van metrostation Weststation



Nadat in 2006 metrostation Delacroix in gebruik werd genomen, werd met de bouw van het multimodale Weststation begonnen. Dankzij de indienststelling van dat station kon de metrolijn langs de kleine ring gesloten worden. De MIVB maakte hiervan gebruik om het volledige metronet te reorganiseren met nieuwe, snellere en efficiëntere verbindingen.

Sinds 4 april 2009 ziet de metro-exploitatie er als volgt uit:

- lijn 1: Stokkel - Weststation,
- lijn 2: Simonis - Simonis,
- lijn 5: Herrmann-Debroux - Erasmus,
- lijn 6: Koning Boudewijn - Simonis.

Het Weststation kreeg vanaf dan een bijzondere rol toebedeeld. Het wordt niet enkel door alle metrolijnen bediend, maar vormt ook een belangrijk overstapstation met de treinen op het westelijke ringspoor, de trams komende uit Sint-Agatha-Berchem en Molenbeek en de bussen van De Lijn op de as Brussel - Dilbeek - Ninove.

Eén van de belangrijke bekommernissen van de onderneming is de reizigersinformatie. Door een technische evolutie kennen de gebruikers de positie van de metrostellen dankzij de infodynborde (wat staat voor «Information Dynamique»), wat een hele verbetering is ten opzichte van het ongeduldig wachten zonder informatie.

Sinds 2003 is het gehele metro- en premetronet ook uitgerust voor mobiel bellen en kan men vandaag, zowel voor metro, tram als voor bus, tevens via sms de juiste positie van de voertuigen aan een specifieke halte kennen.



Tarifieringsbeleid bij de MIVB

EVOLUTIE VAN DE TARIEVEN

Voor 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 MIVB in 1954 werden de tarieven gekoppeld aan de evoluerende levensduurte.

Tijdens de jongste dertig jaar 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 buslijnen. 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 van de hoofddoelen de mogelijkheid was een rationeel gebruik van bestaande openbaarvervoermiddelen te maken door de prijs van een traject onafhankelijk te maken van de door de klant gekozen reisweg om twee punten van de agglomeratie te bereiken.

De verwezenlijking van dit eerste doel 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 bestemming te begeven met om het even welk bestaand openbaarvervoermiddel tegen een prijs onafhankelijk van het traject».

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

- algemene «mtb»-abonnementen creëren («m» van metro, «t» van trein en tram, «b» van bus en Brussel) geleidelijke vermindering van de prijs opdat deze abonnementen interessant zouden worden voor het cliënteel dat wekelijks ten minste 10 verplaatsingen doet;
- de gebruiksregels van de vervoerbewijzen vereenvoudigen voor het cliënteel (opheffing van de transito, bijna volledige eliminatie van het sectietarief, vereenvoudiging van de schoolabonnementen);
- verkoop buiten de voertuigen promoten;
- 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 (definitieve opheffing van de ontvangersfunctie in oktober 1976).

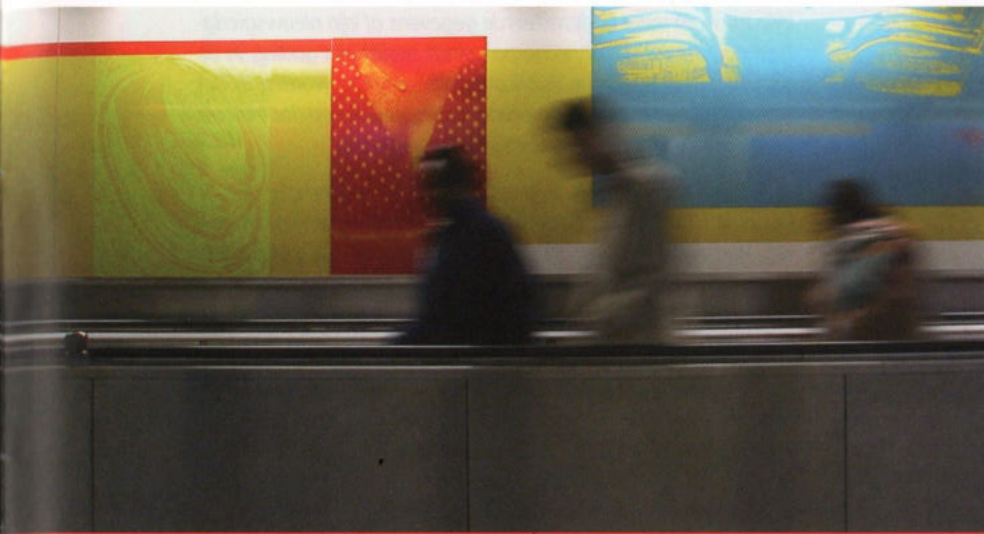
Bij de invoering van het «mtb»-abonnement werd de agglomeratie bediend door 3 maatschappijen:

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) die belast is met het «langeafstandsvervoer», maar die in de agglomeratie over een 20-tal stations beschikt waarvan er drie de Vijfhoek bedienen;
- de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) die belast wordt met de «middellange afstandsreizen» naar het platteland of naburige steden vanuit Brussel;
- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), verantwoordelijk voor de stadsverplaatsingen, maar met enkele lijnen die eveneens zorgen voor een voorstadsdienst.

Om aan de oorspronkelijke doelstellingen te beantwoorden werd een akkoord tussen de drie maatschappijen afgesloten om een algemeen abonnement in te voeren tegen een forfaitaire prijs om alle voertuigen van de drie 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 voertuigen van De Lijn, TEC, NMBS en MIVB binnen de Brusselse gewestgrenzen.

Het «mtb»-abonnement ontstond op 1 december 1970.

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 seniorabonnement tegen buitengewoon interessante voorwaarden.



HET VASTLEGGEN VAN DE TARIFERING

Zoals reeds eerder beschreven in de eerste paragraaf zijn de tarieven in principe sinds de oprichting van de MIVB aan een formule gebonden die de evolutie ervan vastlegt.

De statuten bepalen evenwel dat de minister, die het openbaar vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, zich kan verzetten tegen de toepassing van nieuwe tarieven om redenen van algemeen belang. In dit geval dient er overlegd te worden met de maatschappij om maatregelen te treffen voor de vrijwaring van het budgettaire evenwicht van de maatschappij.

Vóór de regionalisering werd de formule die de evolutie van de tarieven vastlegt in feite nooit meer toegepast en deze periode werd gekenmerkt door gestadige staatstussenkomsten. In feite werden de tarieven vastgesteld door de minister van Verkeerswezen op voorstel van de MIVB en na advies van de prijzencommissie.

Sedert de ondertekening van het beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB, bepaalt de MIVB zelf het tariefbeleid voor zover de globale prijschommeling van de tarieven het indexcijfer niet overschrijdt met + 2 %. Dit maakt deel uit van haar commerciële autonomie. De tarieven worden in principe elk jaar op 1 februari aangepast.

Het Gewest behoudt zich evenwel het recht voor om voorstellen van de MIVB bij te sturen. Het Gewest is de enige die een beslissing kan nemen inzake sociale- en voorkeurtarieven.

In de loop der jaren hebben verschillende tariefhervormingen toegelaten de verkoop van vervoerbewijzen meer toe te spitsen op abonnementfor-

mules geldig voor een onbeperkt aantal reizen binnen een vooraf bepaalde termijn (maand of jaar), alsook naar ritkaarten (1, 5 of 10 ritten). Een van de hierbij nagestreefde doelen was het aantal transacties op de voertuigen zoveel mogelijk te beperken (slechts 7 %), omdat dit nefast is voor de reissnelheid.

Over het algemeen bracht de klantgerichtheid met zich mee dat zoveel mogelijk wordt getracht tegemoet te komen aan de verwachtingen van de klanten op het vlak van de verscheidenheid van de voorgestelde formules aan een specifiek cliënteel (zoals de tarieven «MIVB-net» voor klanten die enkel hiervan gebruik maken, de schoolabonnementen die rekening houden met het aantal kinderen per gezin), enz. als voor de eenvoud van de betaalwijze (de verdeelautomaten).

Na het ticketsysteem met magneetstrook, in voege bij de MIVB sinds 1994, introduceert de onderneming sinds 2008 mondjesmaat een nieuw ticketsysteem dat werkt met een contactloze chipkaart met de naam MoBIB. Op termijn zullen alle 500.000 abonnees van de MIVB over zo'n chipkaart beschikken. Ze laat het opstappen van reizigers vlotter verlopen en voorziet in een efficiënte controle van het vervoerbewijs.

De MoBIB-pass heeft heel wat voordelen: men kan de kaart opladen via internet, de 6 BOOTIK, 19 KIOSK of aan één van de 320 GO-automaten in alle stations of aan de belangrijkste tram- en bushaltes. Ook zullen er bijkomende functies op de kaart kunnen geladen worden: parking afhuren, huren van auto, fiets, toegang voorstellingen enz.

De toekomst

Volgens de traditie hoort een historisch overzicht te eindigen met toekomstperspectieven. Zonder in detail te willen treden kunnen we reeds de grote opties voor het openbaar vervoer bepalen voor het nieuwe decennium dat zich aankondigt :

- levering van 189 nieuwe bussen type A330 van Belgische constructeur Van Hool tussen november 2009 en maart 2011;
- levering van 6 nieuwe Boa-metrostellen van de Baskische constructeur CAF vanaf de lente van 2011;
- levering van 102 trams van de Canadese constructeur Bombardier vanaf september 2009 tot eind 2012;
- automatisering van de metro tegen 2015 waarbij metrolijnen 1 en 5 zonder bestuurder zullen rijden;
- toegangspoortjes aan alle metrostations tegen 2013;
- bouw van een remise in het zuiden van het gewest. Die zou in 2013 operationeel moeten zijn en toelaten de trams evenwichtig te verdelen over het net. De remise "Marconi" komt voor het grootste gedeelte op het grondgebied van Ukkel te liggen en wordt een toonbeeld van duurzame ontwikkeling;
- aanleg van een tramlijn in eigen bedding op de middenberm van de Leopold III-laan. De nieuwe lijn zal een kwalitatieve verbinding verzekeren tussen de lijnen van de grote ringlanen en de nieuwe tramremise in Haren;
- verlenging van tramlijn 94 van Herrmann-Debroux naar Roodebeek. Deze nieuwe verlenging kadert in de ambitie om een kwalitatieve grote ringlijn te maken in het oosten van de stad;
- opdrijven van de reissnelheid door nieuwe eigen beddingen en bussluizen, verkeerslichtenbeïnvloeding, samenwerking met de verschillende overheden via ascontracten;
- ontwikkelen van een gericht marketingbeleid, met de bedoeling de diensten van de MIVB op een specifieke wijze bij de verschillende doelgroepen te promoten;
- complementariteit en intermodaliteit verder ontwikkelen onder de verschillende vervoerswijzen en verscheidenheid van het dienstenaanbod (car sharing, beheer van overstap-parkings, enz.);
- voortzetting van het programma voor de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit (liften in stations, halteplaatsen, voertuigen, enz.);
- het behoud van het label "ecodynamische onderneming" voor de verschillende werkplaatsen van de MIVB en het behalen van het label voor de andere vestigingen.
- voortzetting van de certificering «dienstkwaliteit» voor het hele net.

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 detail treden. Wie tuk is op meer gedetailleerde gegevens of zijn nieuwsgierigheid nog verder wil aanscherpen vindt beslist zijn gading in de diverse gespecialiseerde publicaties die verkocht worden in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel, dat op dat vlak als heuse getuige fungeert van dit grootse avontuur

Vandaag behaagt het privévoertuig nog (te) 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

Wie zich verplaatst met het openbaar vervoer stoot 3,5 keer minder CO₂ uit dan wie de eigen wagen neemt. Steeds meer burgers zijn zich daarvan bewust. Dat maakt het openbaar vervoer dé sleutel voor mobiliteit van morgen. Zonder het openbaar vervoer kunnen de Europese lidstaten onmogelijk de doelstellingen van Kopenhagen halen. De MIVB neemt haar opdracht om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten dan ook zeer ter harte. Haar inspanningen in de uitwerking van een duurzaam mobiliteitsplan zijn een voorbeeld voor andere bedrijven. Op die manier draagt ook zij haar persoonlijk steentje bij tot de verbetering van de levenskwaliteit in de stad. En met haar pedagogische acties bereidt ze de klanten voor van morgen.

Na een eeuw van groei en vooruitgang, gevolgd door een ogenschijnlijke stagnatie, herwint het gemeenschappelijk vervoer dus meer dan ooit zijn adelsbrieven. Meer nog, het zorgt voor een ware stadsrenovatie ten dienste van de stad die zelf verlamd en versmacht dreigt te raken. Het lijdt geen twijfel dat het openbaar vervoer de sleutel tot de toekomst van Brussel met zich meedraagt.

Na een eeuw van groei en vooruitgang, gevolgd door een ogenschijnlijke stagnatie, herwint het gemeenschappelijk vervoer dus meer dan ooit zijn adelsbrieven. Meer nog, het zorgt voor een ware stadsrenovatie ten dienste van de stad die zelf verlamd en versmacht dreigt te raken. Het lijdt geen twijfel dat het openbaar vervoer de sleutel tot de toekomst van Brussel met zich meedraagt.

Graag willen we besluiten met een huldebetuiging aan de ettelijke duizenden mannen en vrouwen die, sinds de tijd van de straatkeienomnibus tot vandaag, Brussel elke dag haast klokrond in beweging brachten

Deze «Beknopte Geschiedenis» dragen wij hen op. En ze begint nog maar pas



Realisatie
en lay-out

Algemene delegatie
voor communicatie en public relations

Editie januari 2010 - 9707

Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
Koningsstraat, 76 - 1000 Brussel

Tel.: 070 23 2000
www.mivb.be

