

DE METRO OP DE KLEINE RING.

Op 7 november heeft de Ministerraad het voorstel van Minister De Croo goedgekeurd om de trams van de kleine ring door een metro te vervangen.

Dit is in flagrante tegenspraak met wat er door iedereen in Brussel werd geëist: de Brusselse Executieve, de Agglomeratieraad, de Konferentie van Burgemeesters, de Brusselse Raad voor het Leefmilieu, onze franstalige vrienden van I.E.B. en A.R.A.U. en verschillende bewonersgroepen, iedereen was het eens dat op de kleine ring trams moesten blijven rijden.

De recente beslissing is niet eens gebaseerd op een visie op het Brussels gemeenschappelijk vervoer, de Ministerraad keurde gewoon een bestelling van Minister De Croo voor nieuwe metrostellen en een veiligheidsinstallatie bij firma ACEC goed. De Brusselaars worden daarmee platweg voor de voldongen feiten gesteld.

Jean Louis Thys heeft meteen op dezelfde dag een perskommunikee uitgegeven waarin hij zegt dat

"Deze beslissing uiteindelijk werd goedgekeurd door de Staatssekretaris Jean Louis Thys, na veelvuldig overleg, op zijn initiatief, tussen de Brusselse Executieve, de Konferentie van Burgemeesters en afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen. Deze goedkeuring was maar mogelijk door het feit dat de Staatssekretaris Jean Louis Thys van de Ministerraad het volgende had verkregen:

- het vastleggen van uitgangspunten die de ontwikkeling van Brussel bevorderen, meer in het bijzonder het einde van de bovengrondse werken vanaf 1988 van de Parvis van St. Gillis, het Albertplein, de Hallepoort, de Engelandstraat en de Leopold II laan;
- het vastleggen van preciese termijnen voor het in gebruik nemen van verkeersinfrastructuur."

Wat betekent dit: dat men eindelijk de door de metrowerken aangerichte schade zal herstellen? Dat ligt eigenlijk voor de hand, maar men doet slechts vage beloften die niet veel om het lijf hebben, want alles is natuurlijk afhankelijk van de beschikbare budgetten.

De gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer hebben er geen boodschap aan. Wat zal dat nu konkreet betekenen voor de trams 18, 19, 32, 101 en 103 die vandaag nog in en uit de tunnels van de kleine ring rijden:

- Zullen de trams vervangen worden door minder komfortabele bussen?
- Meer overstappen wordt onvermijdelijk, dus meer wachten, meer lopen (ook al is het onder de grond) en weer opnieuw vertrouwd geraken met andere verbindingen. Een grote bijkomende last waarvoor we niets voor in de plaats krijgen.
- Of denkt men er zelfs aan, zoals gewoonlijk, om sommige lijnen zonder meer te schrappen?

Over deze hele ingrijpende herstructurering weeral geen woord. Het verleden heeft ons alleszins al geleerd bijzonder argwanend te blijven.

De Croo en zijn hele metro-lobby hebben met de zegen van de ministerraad Brussel opnieuw een loer gedraaid. Sinds de sluiting van een hele reeks kleine stations met het IC-IR plan van de Spoorwegen en door de daling van de benzineprijzen wordt Brussel weer dagelijks geplaagd door verkeersopstoppingen. De metro op de kleine ring met al zijn gevolgen zal zeker een aantal Brusselse openbaar vervoergebruikers in hun auto doen stappen. Zijn deze maatregelen misschien manoeuvres om op termijn nog meer autotunnels in Brussel te kunnen verantwoorden?

Een verantwoorde politiek van gemeenschappelijk vervoer kunnen deze beslissingen in geen geval genoemd worden.

24 november 1986

BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU OUDE GRAANMARKT 5 1000 BRUSSEL

De roep naar "hechtere" Europese eenheid wordt steeds groter. Naar aanleiding van verschillende gebeurtenissen van politieke (bestrijding van terrorisme) of van milieu-politieke aard (onlangs in Basel) wordt dit nog extra beklemtoond. Europa zou aan een nieuw, geaktualiseerd symbool toe zijn.

In deze kontekst wordt de aanleg van een TGV-lijn een niet onaanzienlijke waarde toegemeten: het projekt wordt voorgesteld als zou het het Europa van vandaag een nieuwe, symbolische ruggegraat verschaffen, daar waar het TGV-projekt duidelijk een politico-kommercieel opzet is.

Hoewel het dus duidelijk om een politieke beslissing gaat: "Heeft Europa al dan niet nood aan een nieuw kommunikatienet?" wordt dit debat nergens gevoerd. Integendeel: al wie pogingen doet om die plannen in de openbaarheid te brengen wordt afgestraft met een onderzoek van het Hoog Komitee van Toezicht.

Voor ons is het evident dat voorafgaand aan enige beslissing een globale diskussie moet gevoerd worden, waarbij moet gewaakt worden over volgende imperatieven:

- de diskussie omtrent dit Europees globaal kommunikatiebeleid moet in alle openbaarheid, en dus op basis van alle informatie, in de daarvoor geschikte instellingen gevoerd worden - dus zeker in de Nationale Parlementen en in het Europees Parlement.
- mogelijke projekten moeten op hun milieueffekten, maatschappelijke kosten en baten en op hun economische rendabiliteit (waarbij het economische tot zijn ware proporties moet teruggebracht worden), getoetst worden door deskundigen. Dit moet in alle openheid gebeuren en op een voor iedereen toegankelijke en begrijpelijke manier.
- gemeenschappelijk vervoer is en blijft een openbare dienst, die noch in zijn geheel, noch in delen in privé handen mag komen.
- gemeenschappelijk vervoer moet op Europese schaal tot op het regionaal niveau worden verbeterd. Het verbeterde internationaal spoorvervoer kan slechts het logisch vervolg zijn van verbeterde lokale en regionale verbindingen voor daggebruikers.

- de verbetering van het Europese spoorwegvervoer moet tot stand komen in een globaal verkeersbeleid: de verschillende transportmiddelen dienen op mekaar te worden afgestemd. Duidelijke afspraken moeten gemaakt worden ivm de rolverdeling van elk transportmiddel met betrekking tot de afstanden die moeten worden overbrugd en met betrekking tot hoe ze op mekaar aansluiten.

Het TGV-project beantwoordt niet aan deze voorwaarden en daarom verzetten wij ons ten zeerste tegen zowel de inhoud van dit project als tegen de manier waarop Minister De Croo dit probeert door te drukken.

Wij steunen uiteraard de acties tegen de TGV.