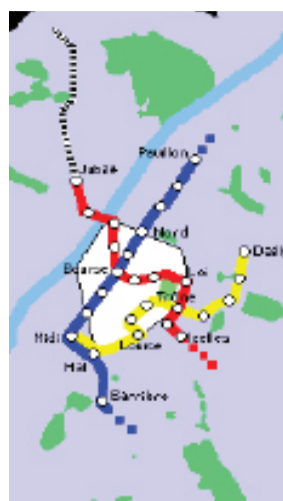


METRO DE BLAUWE LIJN

Op 2 april 2009 wordt, in aanwezigheid van de koning, metrostation Weststation plechtig geopend. Daarmee zal metrolijn 2 (de kleine Ringlijn) eindelijk voltooid zijn. Weststation wordt hierdoor een belangrijk knooppunt van ons openbaar vervoer. **Carla Dejonghe** (Open Vld), ondervoorzitter van de Commissie Infrastructuur in het Brussels Parlement dook voor u in de geschiedenis van de Brusselse metro en kijkt samen met Brussels vice-minister-president **Guy Vanhengel** vooruit naar de toekomst.



1925 Dromen van een eigen metro voor onze hoofdstad

Vanaf het begin van de 20ste eeuw koestert Brussel internationale ambities. Onze hoofdstad wil die ambitie kracht bij zetten door een heus metronetwerk uit te bouwen, zoals in Londen, Boedapest of Parijs. De eerste plannen daarvoor dateren uit de laatste jaren van de 19de eeuw. Het zou echter tot 1925 duren vooraleer de metro realiteit leek te worden. De plannen van Dyle & Bacalan, vliegtuig- en spoorwegbouwers, uit dat jaar zetten de toon voor ons huidige metronetwerk:

- De rode lijn is de embryo van de huidige lijn 2.
- De gele lijn is deels de huidige ringlijn of lijn 1 geworden, maar wou ook Schaarbeek bedienen.
- De **Blauwe lijn** die Dyle & Bacalan hadden voorzien, zal steeds in alle plannen terugkomen, maar wordt nooit volledig uitgewerkt. Het is de noord-zuid verbinding van Evere-Schaarbeek met Vorst en Ukkel door het centrum. Tot op vandaag is het de missing link van ons metronet.

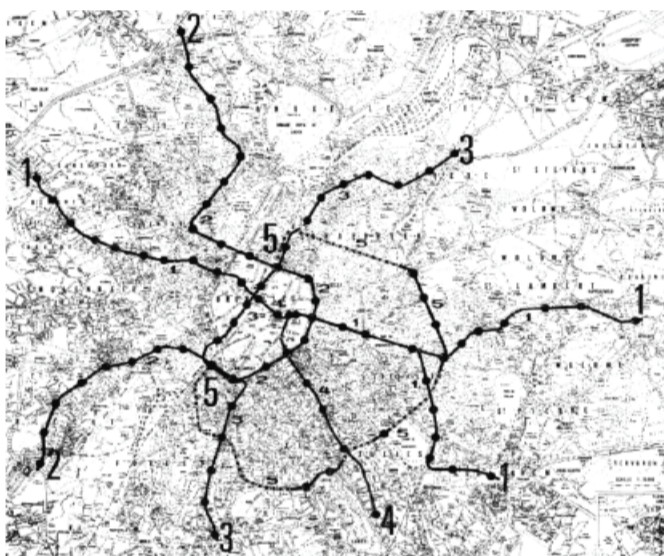
1957 De eerste tram gaat ondergronds

Een jaar voor Expo '58 wordt de eerste ondergrondse trambaan aangelegd tussen het Zuidstation en Lemmoring: het is **de blauwe lijn** uit het plan van Dyle & Bacalan. Brussel koos op dat ogenblik voor ondergrondse tramlijnen. Die konden later relatief eenvoudig omgevormd worden tot een volwaardige metro. De reden om ondergronds te gaan is dezelfde als vandaag: de (bovengrondse) trams kwamen steeds vaker vast te zitten in het toenemende autoverkeer. In 1963 besloot de Belgische regering om massaal te investeren in openbaar vervoer om zo de verkeersproblemen in de vijf grootste Belgische steden tegen te gaan. 50% van het geld ging naar Brussel. De rest werd netjes verdeeld over Vlaanderen (Gent en Antwerpen) en Wallonië (Luik en Charleroi). Voor Brussel betekende dit de uitbouw van de prémetro. In 1969 kwam die er tussen De Brouckère en Schuman. In 1970 tussen Madou en de Naamsepoort.

1969 De metro: plan A

In 1969 kwamen de eerste plannen er voor een echt metronetwerk. De bedoeling was om vijf volwaardige metrolijnen te hebben, die eerst als prémetrolijnen geëxploiteerd zouden worden om daarna een volwaardige metrolijn te worden.

Lijn 1 en 2 lijken op de huidige lijn 2, maar met iets meer ambitie en met een aftakking door Molenbeek naar Berchem. Lijn 5 is de huidige lijn 1. Lijn 4 is een korte verbinding met Elsene die niet verder werd uitgewerkt. Lijn 3 is **de Blauwe lijn** door onze metroverhaal. De lijn van Zuid naar Noord die nu al meer dan 50 jaar in het stadium van een prémetro is blijven steken.



1975 Een Metro tot aan de luchthaven

Nog voor de eerste realisatie van het plan van '69 praktisch werd, werd het al bijgesteld. Het werd nog ambitieuzer. In 1975 maakten we plannen om de metro door te trekken tot buiten het gewest, tot in Wemmel, Tervuren en vooral **de 'blauwe lijn'** tot in Zaventem.

1976 De Metro: plan B

Vanaf 1976 openen één na één de metrostations van het nieuwe net. Stukjes prémetro op lijn 1 en 2 worden omgebouwd tot volwaardige metro. De plannen worden ook beetje bij beetje bijgesteld. Brussel wordt metromoe door de aanhoudende zware werken. De toenmalige graaftechnieken waren nog niet zo geavanceerd als vandaag. Heel de stad moest worden opengegooid. De metro werd steeds vaker gezien als pendelvervoer, dat niet bestemd was voor de Brusselaars zelf. Ook de financiële crisis van eind jaren '70 gooide roet in het eten. De plannen om **de blauwe lijn** aan beide uiteinden verder uit te bouwen en de prémetro om te vormen tot een volwaardige metro, werden niet uitgevoerd. Metrolijn 1A en 1B zouden worden voltooid, net als de al lang geplande kleine ringlijn (lijn 2) die dus op 2 april officieel geopend zal worden. Maar voor de rest treedt vooral de aloude tram terug op de voorgrond. Brussel blijft veel te lang steken in plan B.

2007 Het Blauw Brusselplan

Open Vld stelt vast dat er voor de eerste keer in ruim dertig jaar geen nieuwe investeringen meer gepland zijn in de uitbouw van het metronetwerk. Guy Vanhengel plaatst de uitbreiding van de Brusselse metro echter terug op de politieke agenda in aanloop naar de federale verkiezingen van 2007.

Open Vld Brussel lanceert een ambitieus metroplan. Carla Dejonghe gaat in het parlement in de clinch met de minister van Mobiliteit over het uitblijven van plannen voor de uitbreiding van de metro. Enkele maanden later beslist de Brusselse regering om een studie op te starten over een nieuwe metrolijn van Ukkel over Schaarbeek naar Neder-Over-Heembeek. De realisatie van **de blauwe lijn** lijkt dus eindelijk werkelijkheid te worden.



Hier komt 'em. Carla Dejonghe en Guy Vanhengel tonen waar de blauwe metrolijn in de toekomst zal komen.

Minister Vanhengel, u wil meer metro in Brussel? Waarom?

Guy Vanhengel: Brussel is toch het economisch hart van België, zeker! De metro kwam niet meer voor in de toekomstplannen van de MIVB. Een catastrofale fout! Die metrolijn is broodnodig om ervoor te zorgen dat onze bedrijven bereikbaar blijven en dat ze zich niet in de rand gaan vestigen. Bovendien, Brussel kent al enkele jaren een zeer stevige bevolkingsgroei. Wel, wij moeten zoveel mogelijk Brusselaars de kans geven vlot van punt a naar punt b te gaan. De metro speelt daar een hoofdrol in.

Mevr. Dejonghe, u gebruikt de metro dagelijks. Waarom moet de metro volgens u uitgebreid worden?

Carla: De metro is en blijft het enige alternatief voor de wagen. De MIVB berekende dat je met een frequentie van één voertuig om de drie minuten, met de bus 2400 passagiers per uur kan vervoeren, met de tram 5400, met de metro 18.000. Die cijfers spreken voor zich, vooral tijdens de spitsuren... Vraag het maar eens aan de passagiers van tram 55, bijvoorbeeld...

Het is zonde dat men, door uitsluitend te focussen op de tram, meer dan drie jaar kwijt gespeeld is voor de realisatie van nieuwe metrolijnen in onze hoofdstad.

