

BRUSSEL-SCHUMAN

Iets nieuws !

HOE HET GROEIDE

Aan het einde van de Wetstraat werd het administratief centrum van de Europese Economische Gemeenschap gevestigd. De EEG-diensten zijn thans in twee ruime gebouwen ondergebracht : « Berlaimont » en « Charlemagne ».

Precies tussen die twee gebouwen, maar dan ondergronds, loopt de spoorweglijn Brussel-Noord - Luxemburg.

Tijdens het onderzoek dat begin 1965 in gemeen overleg aangevat werd door, enerzijds, het Ministerie van Openbare

Werken dat de « Berlaimont » zou bouwen, en, anderzijds, de dienst voor Bevordering van het Stedelijk Vervoer die zou worden belast met het graven van de metrolijn onder de Wetstraat, heeft de NMBS gevraagd dat men haar de mogelijkheid zou laten een vroegere halte te heropenen op de kruising van die straat en de spoorbaan ; de genoemde halte zou aldus een aansluiting tot stand brengen tussen de metro en de spoorweg.

De vooruitzichten die door de gespecialiseerde adviesbureaus opgemaakt werden in verband met de vestiging van de arbeidsplaatsen, alsmede met de uitslag van



de analyses betreffende de bediening van de agglomeratie, hebben, in de loop van 1966, geleid tot de conclusie dat het noodzakelijk zou zijn de « Schuman »-halte opnieuw te openen op het ogenblik dat het Berlaumontgebouw en het eerste baanvak van de pre-metrolijn voltooid zouden zijn.

DE INSTELLINGEN

De instellingen van het station bevinden zich onder het straatniveau. Men bereikt ze via trappen waarvan de toegang door « B »-pictogrammen aangeduid wordt.

Men komt eerst terecht in een tussenverdieping die eveneens dient als openbare onderdoorgang onder de Wetstraat. Op het niveau -2 hebben de NMBS en de metro een gemeenschappelijke voorhal.

Om het perron te bereiken waar de treinen voor Namen aankomen, hoef je alleen maar achter het kantoor om te lopen waar de biljetten verkocht worden. Voor het perron « richting Brussel » moet je gebruik maken van een onderdoorgang die eigenlijk op het niveau -3 gelegen is.

De perrons zijn 250 m lang en liggen volledig in de tunnel. De bediende van de beweging heeft er een loge en er zijn natuurlijk ook zitbanken voor de reizigers. Het station beschikt over een klankverzorgingsinrichting en over automatische treinaankondigers. Op het perron naar Brussel bevinden zich nog enkele dienstlokalen.

De binnenafwerking is buitengewoon goed verzorgd en past bij het architecturaal geheel van het metro- en het NMBS-station.

BELANGRIJKHEID

Het aansluitingsstation « Schuman » werd op 17 december 1969 ingewijd.

Het NMBS-station is alle dagen open van 6 tot 22 u. Tijdens de openingsuren stoppen er al de directe treinen van de lijn naar Luxemburg, alsmede de stoptreinen die rijden tussen Waver - Ottignies en Brussel-Noord. Op de piekuren, 's morgens en 's avonds, stoppen er tevens verscheidene andere treinen.





BRUSSEL-SCHUMAN

iets nieuws !

Na een jaar exploitatie telde men een dagelijks gemiddelde van 4 334 reizigers bij aankomst en 4 276 bij vertrek. Einde 1972 waren die cijfers respectievelijk gestegen tot 6 522 en 5 853.

Dit is ontegenzegglijk een succes. Er zijn inderdaad niet zoveel stations die een dagelijkse cliënteel van 6 000 reizigers hebben. De NMBS mag zich dus gelukkig achten op het geschikte ogenblik de beslissing te hebben genomen om het station opnieuw te openen. Overigens, in de Europese wijk (Schumanplein) neemt het aantal werkgelegenheden voortdurend toe. Bovendien zal de pre-metro over drie jaar een echte metro worden, wat ongetwijfeld de integratie van de gemeenschappelijke vervoermiddelen in de Brusselse agglomeratie zal bevorderen.

EN DE TOEKOMST ?

De Schumanwijk gaat een beloftevolle toekomst tegemoet.

Het is de taak van de NMBS zich op die ontwikkeling voor te bereiden en de vervoercapaciteit van het station Brussel-Schuman dienovereenkomstig aan te passen.

Ter gelegenheid van de vraag van Bruggen en Wegen tot verbreding van de Etterbeeksesteenweg welke tussen de Schumanhalte en het station Brussel-Leopoldswijk door de lijn 161 overschreden wordt, heeft de NMBS een plan bestudeerd om het station Schuman uit te breiden. Er zal een zijperron gebouwd worden waarlangs, aan beide kanten, een doodlopend spoor zal worden aangelegd. Dat zijperron zal verbonden worden met het huidige perron naar Namen. Het zal eveneens toegankelijk zijn vanaf de Etterbeeksesteenweg.

Dank zij dit plan zullen er treinen kunnen worden ingelegd die Brussel-Schuman als eindstation hebben en die op het gunstig ogenblik in het verkeer van de lijn in te schakelen zijn.

Er wordt hier een dubbel doel nagestreefd.

Op de eerste plaats wil men de regionale cliënteel tevredenstellen die op het baanvak Brussel-Ottignies voortdurend toeneemt, een toename die te danken is aan het stijgend aantal woonwijken die langs deze grote verkeersweg opgetrokken worden. En dan mogen we niet vergeten dat de campus van Louvain-La-Neuve het aantal reizigers zeker zal verhogen. (Het is overigens om die redenen dat de NMBS overweegt tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies een derde spoor aan te leggen.)

Verder is er nog het feit dat de Europese Gemeenschap onlangs de stad Luxemburg als zetel van het Internationaal Monetair Fonds gekozen heeft. Het is dus van het

allergrootste belang dat er binnen afzienbare tijd directe en versnelde verbindingen komen tussen het Europese Schuman-centrum te Brussel en de stad Luxemburg en zelfs Straatsburg, zetel van het Europese Parlement.

Dat Brussel-Schuman aldus het spoorweghart van de Europese Gemeenschap wordt, is ongetwijfeld de wens van alle spoormannen uit ons land.

Hoe dan ook, de NMBS gelooft in zijn rol van efficiënt transportmiddel en werkt derhalve vastberaden aan de toekomst van Brussel-Schuman.

Ir. D. DEMONIE

BRUSSEL-SCHUMAN

