

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1965-1966.

4 MEI 1966.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posten, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1966.

AMENDEMENT
VAN DE H. VAN DEN STORME C. S.

TABEL.

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

ART. 81.28. — (blz. 49).

De tekst van dit artikel, na de woorden « met inbegrip van », aan te vullen als volgt :

« — de bouwkosten van een metro in de Brusselse agglomeratie ».

Verantwoording.

Een semi-metro brengt geen oplossing voor het gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Daarbij blijkt het dat een semi-metro nooit renderend zal zijn en in de toekomst enorme lasten zal meebrengen voor de Schatkist.

Men begint met een programma voor 19 km semi-metrolijnen. Dit programma zal evenwel, om min of meer volledig te zijn, moeten uitgroeien tot een dubbel aantal kilometer, terwijl een beperkt en volledig aantal kilometer echte metrolijnen ten slotte minder zal kosten.

R. A 7108.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (Zitting 1965-1966) : Ontwerp van wet;
154 (Zitting 1965-1966) : Amendementen;
157 (Zitting 1965-1966) : Verslag.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

4 MAI 1966.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'exercice 1966.

AMENDEMENT PROPOSE
PAR M. VAN DEN STORME ET CONSORTS.

TABEAU.

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

ART. 81.28. — (p. 48).

Compléter le libellé de cet article, après les mots « y compris », par le texte suivant :

« — le coût de la construction d'un métro dans l'agglomération bruxelloise ».

Justification.

La création d'un semi-métro ne permettrait pas de résoudre valablement le problème des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

De plus, il apparaît qu'un semi-métro ne sera jamais rentable et qu'à l'avenir il imposera des charges énormes au Trésor.

Au début, le programme ne comporte que 19 km de lignes de semi-métro. Mais si l'on veut que le réseau soit plus ou moins complet, il faudra doubler ce kilométrage, tandis que la construction d'un métro véritable d'un kilométrage limité serait finalement moins onéreuse.

R. A 7108.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XIV (Session de 1965-1966) : Projet de loi;
154 (Session de 1965-1966) : Amendements;
157 (Session de 1965-1966) : Rapport.

Daar een echte metro zeker meer zal renderen op financieel en verkeerstechnisch gebied, moet men logischerwijze de semi-metro laten varen en van den beginne af een echte metro bouwen.

O. VAN DEN STORME.
E. DE WINTER.
O. VANAUDENHOVE.
E. MACHTENS.

Puisqu'un véritable métro serait certainement plus rentable tant au point de vue financier qu'en ce qui concerne la technique de la circulation, il ne serait que logique de renoncer au semi-métro et d'entreprendre dès l'abord la construction d'un véritable métro.