

Brussel-Zuid

Aftellen voor het vertrek stations

midi

zuid

süd

south



Codewoord vernieuwing

1994 is een sleuteljaar voor het station Brussel-Zuid. Het jaar waarin de eerste Eurostar tussen Brussel en Londen zal rijden, is meteen het eerste jaar waarin de grondige vernieuwing van het station zichtbaar wordt. Die vernieuwing behelst zowel de integratie van een geheel nieuwe terminal voor hogesnelheidstreinen als de herinrichting en verbouwing van het bestaande station.

Met een volledig hertekende vorm en een goed uitgebouwd dienstenaanbod moet het station voldoende gewapend zijn om het groeiend aantal reizigers en de nieuwe HST-klienten op te vangen. Tegen het einde van de eeuw krijgt Brussel-Zuid naar schatting 210.000 reizigers per dag over de vloer.

Van het oude station zal enkel de dragende structuur in staal nog te herkennen zijn; ze krijgt een hedendaags metaalkleurtje mee. De structuur ondersteunt het bovenliggende niveau van het station, waar zich de sporen en de perrons bevinden. Het nieuwe Brussel-Zuid wordt ruimer, overzichtelijker en aangenamer om door te lopen. Perrons en sporen worden eveneens volledig vernieuwd. Stapsgewijs worden schuildaken vervangen door één grote, halfdoorzichtige overkapping, waarvan stijl en kleuren naar het interieur verwijzen.

De nieuwe HST-terminal wordt haaks ingeplant op de grote gang, aan de kant van de Frankrijkstraat. Hij bestaat uit een afgesloten gedeelte bestemd voor de Eurostar-treinen, dat de sporen 1 en 2 omvat en een open gedeelte voor het overige HST-verkeer, met de sporen 3 tot en met 6.

Ook de omgeving van Brussel-Zuid krijgt een nieuw uitzicht. Aan de verbouwing van het station is een stadsvernieuwingsproject gekoppeld, met 120.000 m² kantoor- en vergaderruimte, 20.000 m² handelsruimte, 20.000 m² hotelruimte, 10.000 m² woonruimte en 2.500 parkeerplaatsen. Daarvoor moet een deel van de Frankrijkstraat verdwijnen, om plaats te maken voor een met groen opgefrist plein, dat **Frankrijkplaats** wordt gedoopt. De Fonsnylaan en de Barastraat ontsnappen evenmin aan een face-lift. Kortom, een nieuw zakencentrum ziet het licht in Brussel.



Topcomfort voor de toekomst

Het nieuwe Zuidstation krijgt een eerste klas-uitrusting mee. Sinds 1993 kunnen de reizigers al gebruik maken van dalende en stijgende roltrappen. Later komen daar op een aantal plaatsen nog liften bij, met in de HST-terminal zelfs rolpaden.

Het aantal winkeltjes en horeca-zaken wordt sterk uitgebreid. Een veertigtal zaken zal elkeen soelaas bieden: eetgelegenheden voor een snelle hap of een uitgebreid diner, de onvermijdelijke krantenkiosken en andere op de treinreiziger gerichte handelszaken.

Loketten in de strikte zin van het woord, zullen in het nieuwe station niet meer te vinden zijn. Ze worden vervangen door een "travel center" of reiscentrum, met 34 open balies. Zo wordt de communicatie eenvoudiger en krijgt de ontvangst een persoonlijke toets.

Bagagebehandeling zal een stuk vlotter gaan door de toepassing van transportbanden. Voor mensen die hun bagage in het station zelf kwijt willen, zullen 349 bagagekluisen ter beschikking staan. En goed om weten: ze werken zowel met Belgische Franken, Franse Franken als Engelse Ponden.

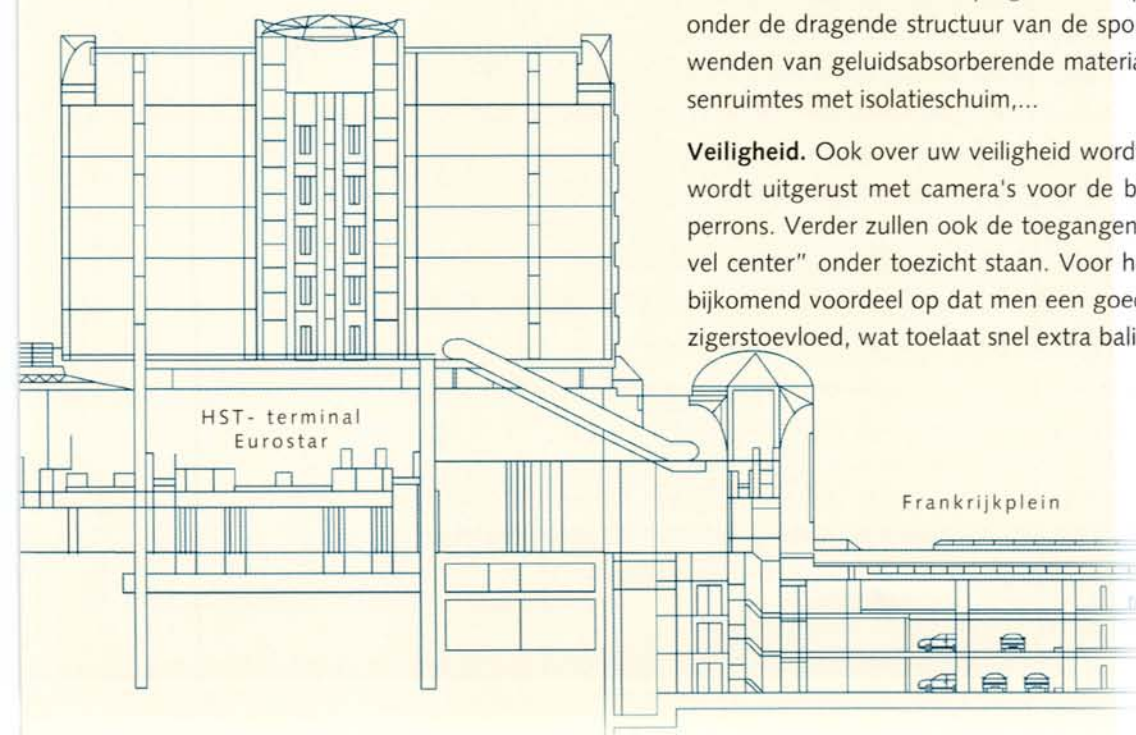
Sanitair is op diverse plaatsen in het station aangebracht. Toiletten voor gehandicapten zijn eveneens voorzien. Reizigers met kleine kinderen kunnen beroep doen op een nursery.

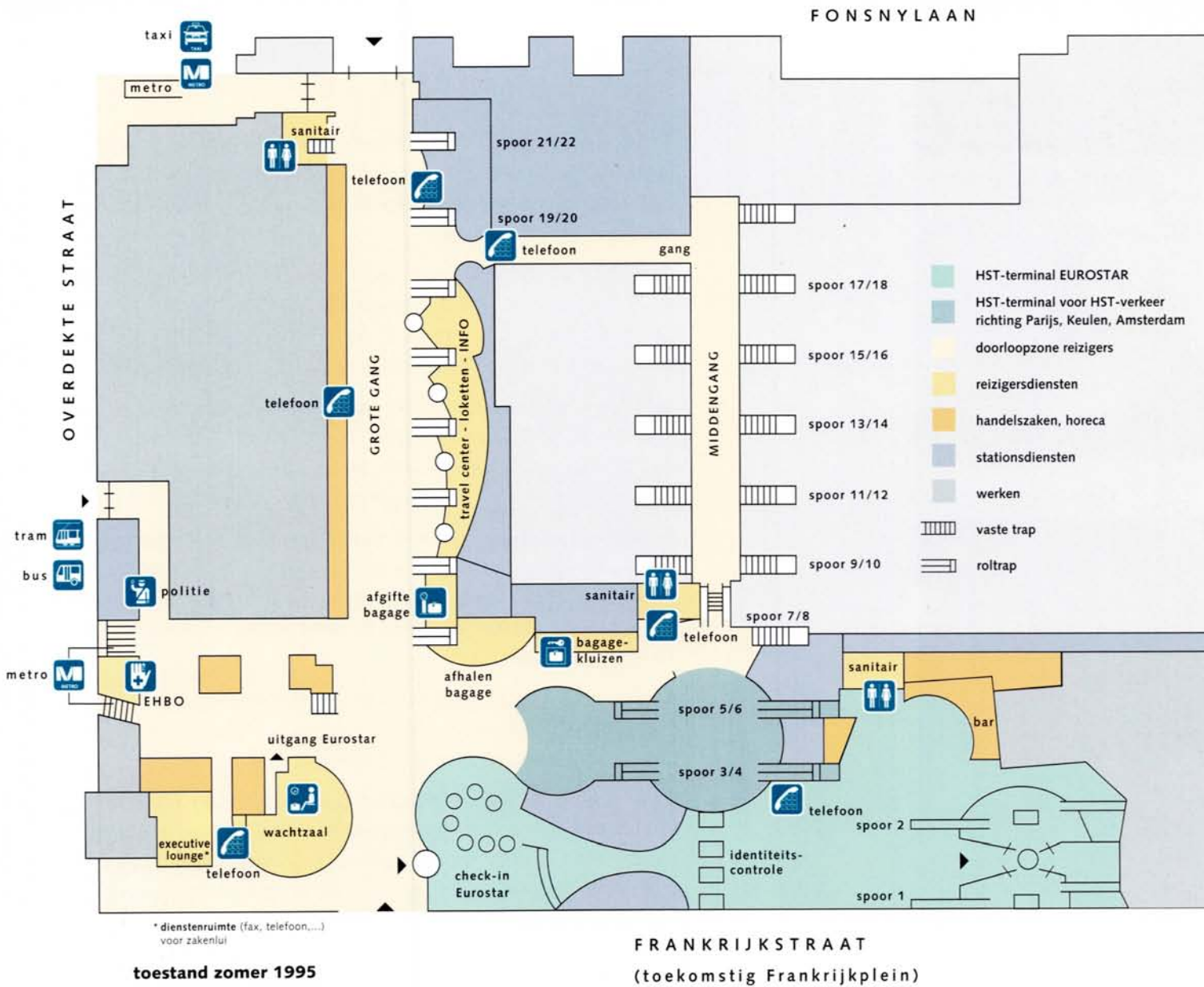
De verlichting zal zowel efficiënt als sfeerscheppend zijn. De dragende stalen portieken in de stationsgangen zullen individueel opgelicht worden, also sterk en minder sterk verlichte zones creërend. Dit effect wordt herhaald op de perrons voor de lelievormige ijzeren kolommen van de perronluifels.

In het plafond van de centrale gang is ter hoogte van elk spoor een blauwe neon aangebracht. Die licht op wanneer een trein aankomt en dooft weer bij zijn vertrek.

Een goede geluidsisolatie draagt in sterke mate bij tot het comfort. De architecten hebben er dan ook een uiterste zorg aan besteed: een dubbele akoestische demping van de sporen, een tweede plafond onder de dragende structuur van de sporen, waar mogelijk het aanwenden van geluidsabsorberende materialen, het opspuiten van tussenruimtes met isolatieschuim,...

Veiligheid. Ook over uw veiligheid wordt gewaakt. De HST-terminal wordt uitgerust met camera's voor de bewaking van toegangen en perrons. Verder zullen ook de toegangen tot het station en het "travel center" onder toezicht staan. Voor het reiscentrum levert dit het bijkomend voordeel op dat men een goed overzicht heeft van de reizigerstoevloed, wat toelaat snel extra balies te openen.





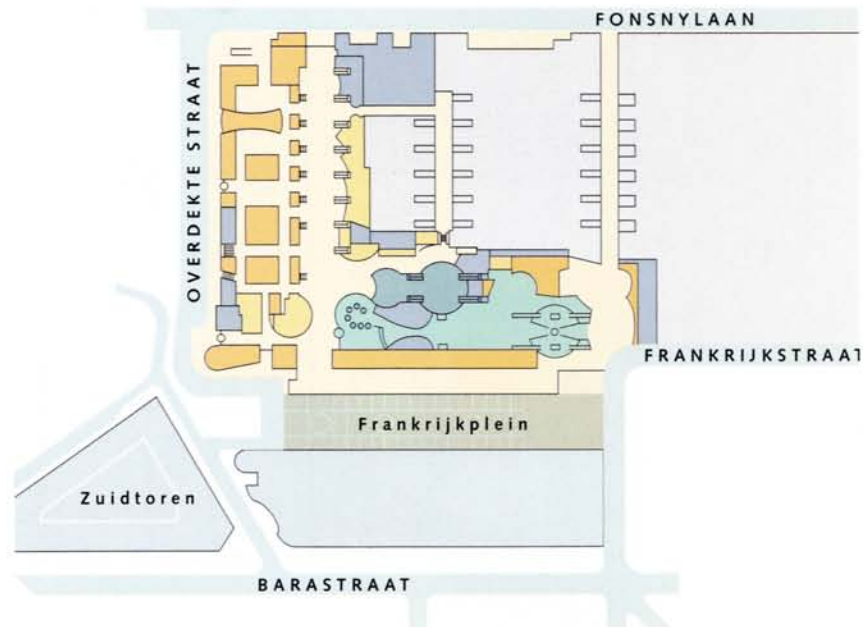
De nieuwe stijl

De architecten hebben bij het hertekenen van Brussel-Zuid de mens in het centrum geplaatst. Vandaar een zoektocht naar harmonie en ronde vormen, die de rechte lijnen van het oorspronkelijke station moeten doorbreken. De nieuwe stationsruimte is ingedeeld rond twee belangrijke kruispunten in de vorm van cirkels, waar de meeste reizigers langskomen. Rond die cirkels werden op de plattegrond van het station opnieuw kleinere of grotere cirkels getekend waar diverse voorzieningen komen. Zo ontstaan verschillende zones met een eigen functie. Het resultaat is een harmonieus geheel van ellipsvormen, met aangename verblijfsruimtes, efficiënte doorgangszones en duidelijk onderscheiden functies.

Ook in de aankleding van de ruimtes is dat streven naar harmonie doorgezet. Verticale lijnen en horizontale bogen in de muren en het meubilair brengen afwisseling in het interieur. De dominante kleuren zijn violetblauw, metaalgrijs, wit en rookbruin. De zachte "high-tech"-architectuur uit zich ook in het gebruik van moderne materialen, zoals gepolijst beton, aluminium, glas en granito.

De werken in Brussel-Zuid, die gestart zijn in het najaar van 1992, verlopen in een aantal fasen:

- 1994** de sporen 1 en 2 van de HST-terminal uitgerust voor de Eurostar-treinen van en naar Londen
- 1995** overige deel van de HST-terminal afgewerkt. De sporen 3 tot en met 6 zullen dan met voorrang gebruikt worden voor internationale treinen, die in de daaropvolgende jaren meer en meer vervangen worden door HST's
- 1997** nieuwe HST's te verwachten op de verbindingen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam
- 2000** het hele station vernieuwd



Wegwijs in het station

Of u met tram, metro of bus komt, te voet of met de auto, er is altijd een rechtstreekse toegang tot het station. Taxi's wachten aan twee kanten van het station. Uiteraard kan u onmiddellijk in het station aankomen met één van de vele treinen die in Brussel-Zuid stoppen.

In de grote gang zijn de twee niveaus van het station behouden, met op de begane grond diensten en reizigersvoorzieningen, terwijl de sporen en perrons zich op de eerste verdieping bevinden. Wanneer u midden in de grote gang staat, ziet u ogenblikkelijk alle diensten van het station. Aan de kant van de Overdekte straat vindt u handelszaken, restaurants en snackbars. Daartegenover bevindt zich het reiscentrum of Travel Center. Langs de kant van de Frankrijkstraat vindt u de HST-terminal, de wachtzaal, de bagageafdeling en een kleine "Executive Lounge" uitgerust met telefoon, fax en kopieermachine.

Kiest u voor een reis Brussel - Londen met Eurostar, dan moet u door het gedeelte van de HST-terminal bestemd voor die trein. Hier komt u in een afgeschermd veiligheidszone met een korte incheckprocedure. De Eurostar rijdt door de Kanaaltunnel en moet daarom beantwoorden aan zeer strikte internationale veiligheidsnormen. Als Eurostar-klant kan u terecht in een apart deel van de HST-terminal met winkeltjes, bar en wachtruimte. Om vlot op de 400 m lange perrons te geraken, hebt u de keuze tussen rolpaden, roltrappen en liften.

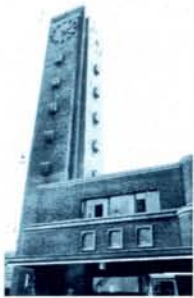
Wanneer u kiest voor de andere treinen op binnenlandse en internationale verbindingen of voor een HST richting Parijs, Amsterdam of Keulen, dan kunt u uiteraard zonder incheckcontrole naar uw trein. Zowel via de grote gang als via de middengang kunt u vlot overstappen van binnenlandse trein op HST en vice versa.

Een Eurostar rijdt het station binnen



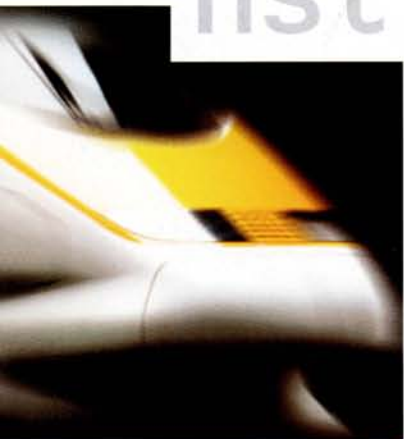


1869



1949

hst



Brussel-Zuid in de loop der tijden

Van puffende stoomtrein tot flitsende hogesnelheidstrein is het een hele geschiedenis. Met het ontstaan van Brussel-Zuid in 1840, vijf jaar na de eerste Belgische spoorverbinding Groene Dreef - Mechelen, begint een levensverhaal gekenmerkt door vernieuwing en aanpassingsvermogen.

Het eerste Zuidstation, Brussel-Bogaarden, bevindt zich aan het Rouppeplein. Doel ervan is de uitbouw van het spoorwegnet naar het zuiden van het land mogelijk te maken. De grote belangstelling voor de trein brengt een spectaculaire stijging van het aantal reizigers met zich, zodat het station al gauw te klein wordt. De bebouwing rond het station maakt uitbreiding onmogelijk en dus moeten de spoorwegen op zoek naar een nieuwe plaats. In 1869 wordt in de Zennevallei een nieuw station opgetrokken, op de plaats van het huidige stationsgebouw. Naar de mode van die tijd tekent de architect Payen een monumentaal gebouw waarop een overwinningsmuze in een strijdswagen prijkt, als ode aan de spoorwegtechniek.

Wanneer de plannen voor een Noord-Zuidverbinding op tafel liggen, wordt meteen gedacht aan een volledig nieuw Zuidstation. Het wordt opgetrokken in 1949, twee jaar vóór de opening van de Noord-Zuidverbinding. Het functionele gebouw in gele baksteen met het kenmerkende stompe torentje, zullen de Brusselaars tot in 1992 kennen.

Vanaf dat jaar wordt er opnieuw volop gewerkt aan het gebouw, om een aangenaam en onthaalvriendelijk station gestalte te geven, gestroomlijnd voor de behoeften van volgende eeuw.

De nieuwe gevel van het Zuidstation



Voor meer informatie

Bel of schrijf naar:

Info HST - STAR 21

Postbus 153

1060 Brussel 31

Tel: 078 15 48 04

(groen nummer)

Cette brochure existe

aussi en français