

## Station Brussel-Noord

**Eerste station:** 1841-1955

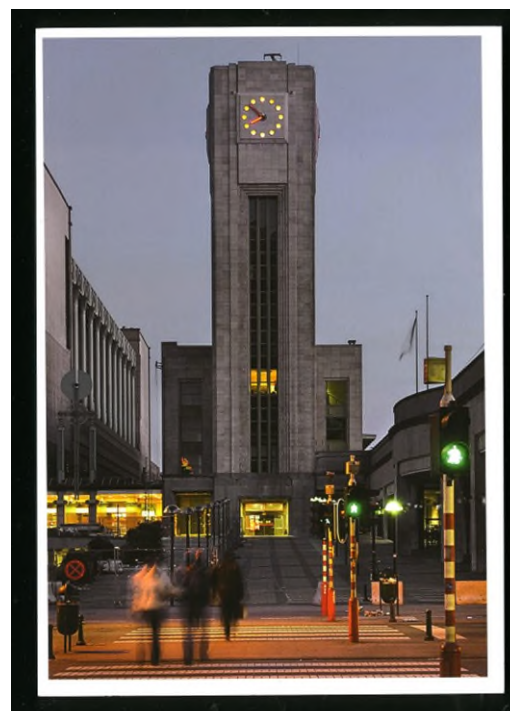
Architect: Jean-François Coppens  
Eclectisch

**Tweede station:** 1950-

Architecten: Paul en Jacques Saintenoy  
(ontwerp)  
Architect: Jean Hendrickx Vanden Bosch  
Modern classicisme

**Telegrafische code:** FBN

**Lijnen:** 0, 25, 27, 36, 36N, 50, 161/2



Postkaart van het station Brussel- Noord  
(Ref. 11618)

### Situering

Station Brussel-Noord is een van de drie grote spoorwegstations in Brussel, naast het Centraal- en Zuidstation. Samen vormen ze de Noord-Zuidverbinding en zorgen ze voor de goede bereikbaarheid van het centrum van de stad. Met meer dan 60.000 instappende reizigers per dag (cijfers van 2019) is Brussel-Noord één van de drukste stations van België. Het station bevindt zich hoofdzakelijk op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek.

Brussel-Noord maakt deel uit van het Communicatiecentrum Noord (CCN), waar zich ook het eindpunt van de belangrijke ondergrondse Noord-Zuidverbinding van de tram (premetro) en een knooppunt van bussen van de MIVB en voornamelijk De Lijn bevinden. Meer dan 30 streekbussen vertrekken er, vooral naar de west-, noord- en ooststrand rond Brussel.

## Het eerste station (1841-1955)



Postkaart van het eerste station Brussel-Noord (Ref. 10124)

1841 de eerste steen.<sup>2</sup> Het duurde echter tot in 1862 voordat het station helemaal afgewerkt was. Het station werd in U-vorm gebouwd waartussen een glazen koepel stond. Op het einde van de koepel verwijdden de zijgevels zich. De hoofdingang bevond zich op het Rogierplein, maar de lokettenzaal was ook vanuit de Vooruitgangsstraat bereikbaar.



De beelden worden naar beneden gehaald tijdens de afbraakwerken van het oude station in 1955 (Ref. Z07261J)

Het eerste station Brussel-Noord stond aan het Natieplein, het huidige Karel Rogierplein, nabij de kleine ring. Het nam het reizigersvervoer over van het station Brussel-Groendreef<sup>1</sup>, dat capaciteitsproblemen kende. De reizigerstreinen vertrokken vanaf 1 november 1841 dan ook uit Brussel-Noord, terwijl Groendreef enkel nog openbleef voor goederentransport en enkele forensentreinen.

De architect van het eerste Noordstation was Jean-François Coppens (1800-1873). Koning Leopold I legde op 27 september

De voorzijde bestond uit een centraal gedeelte dat ingesloten werd door twee vleugels. De voorgevel werd versierd door verschillende beelden van Eugène Simonis (1810-1882) die enkele grote rivieren zoals de Schelde en de Maas voorstelden. Het centrale gedeelte werd versierd met acht beelden. In de gelijkvloerse wand werden in 1862 vier vrouwelijke beelden (Handel, Landbouw, Industrie, Kunst) geplaatst die door Joseph Geefs (1808-1885) gebeeldhouwd waren. In de bovenliggende muur werden in 1861 nog vier beelden (Broederschap, Overvloed, Vrede en Vooruitgang) geplaatst. Deze beelden waren van de hand van Charles Auguste Fraikin (1817-1893). Tenslotte werd de gevel bekroond door een klok geflankeerd door een heraldische groep van twee leeuwen, toegeschreven aan Guillaume Geefs (1805-

<sup>1</sup> Vanuit Brussel-Groendreef vertrok in 1835 de eerste trein op een publieke spoorweg op het Europese vasteland, met als eindbestemming Mechelen.

<sup>2</sup> De koning huldigde ook de verbinding van het zuidspoor met die van de Noord-, Oost- en Westlijn in (lijn op straatniveau).

1883). Bij de afbraak van het station werden verschillende van deze beelden overgebracht naar het Warandepark in Diest.



Brussel-Noord was in die tijd een kopstation bestaande uit zestien sporen. Het sporencomplex was gelijkvloers en bevond zich tussen de Aarschotstraat en de Vooruitgangsstraat van het Rogierplein tot de Koninginne-laanbrug (nu een wegtunnel). Een bijzonder beeld dat de reizigers kregen als ze in Brussel-Noord aankwamen of vertrokken was het seinhuis dat zich bevond in een gebouw dat alle sporen overspande.

Seinhuis boven de sporen in Brussel-Noord (Ref. Z03865)

## De Noord-Zuidverbinding

Station Brussel-Noord was het eindstation voor vele lokale spoorlijnen. De directe verbindingen die Brussel enkel als tussenstop hadden (bv. Amsterdam – Parijs), stopten niet in het Noordstation. De reizigers moesten dus vaak van het Noord- naar het Zuidstation gaan om hun reis verder te kunnen zetten. Hiervoor gebruikten zij de talrijke trams die toen tussen de twee stations reden. Vanaf 1871 konden de reizigers ook rechtstreeks naar het Zuidstation via de Westelijke ringspoorlijn. De aanleg van de Noord-Zuidverbinding tussen 1910 en 1952 zorgde voor een treinverbinding tussen de twee stations.

Met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding werden de sporen in Brussel-Noord opgehoogd en kwamen er diverse onderdoorgangen. Het viaduct van de spoorlijn 161/1, Jette – Brussel-Schuman, die over de hoofdsporen van de lijnen 25, 27 en 36 liep, werd vervangen door een onderdoorgang. In de volkstuinten langs het spoor zijn nog overblijfselen van dit viaduct te zien. De sporen komende van Schuman (spoorlijn 161/2), die voorheen aan de oostkant aansloten, kwamen nu door middel van een tunnel in het midden van de andere hoofdsporen uit. De gelijkvloerse aansluiting naar Brussel-Groendreef werd opgeheven.

## Het tweede station (1950- )

Vanaf 29 augustus 1950 werden de loketten van het oude station overgebracht naar het nieuwe station in constructie. Op 30 oktober 1951 werd in het oude stationsgebouw een eerste spoorwegmuseum geopend.<sup>3</sup>

Het ontwerp van het nieuwe station was van de architecten Paul (1862-1952) en Jacques (1895-1947) Saintenoy, maar door het vroegtijdig overlijden van beiden werd het gebouw afgewerkt door de architect Jean Hendrickx Vanden Bosch (1890-1961).



Postkaart van het tweede station Brussel-Noord, kort na de opening in 1952 (Ref. 11616)

Het ontvangstgebouw, dat vroeger in hoefijzervorm rond een kleine groep sporen was gebouwd, werd enkele honderden meters verder naar de westrand van het stationemplacement verplaatst en ligt nu langs de Vooruitgangstraat. Ook ligt dit station iets verder van de kleine ring, om de bocht naar de tunnel van de Noord-zuidverbinding onder de stad mogelijk te maken.

Het tweede Noordstation heeft drie verdiepingen. Het gebouw is 210 meter lang en 22 meter breed. Er werd in de oorspronkelijke bouwindeling ook een buffet-restaurant, een spoorwegmuseum<sup>4</sup>, de woning van de stationschef en een koninklijk salon voorzien. De hoofd en de zijvleugel zijn bepleisterd met witsteen. De overdekte galerij keert onder de toren terug en loopt tegen de steunmuren van de sporen.



De grote hal van station Brussel-Noord (Ref. K00190)

Via de esplanade kwam men in de monumentale lokettenzaal, een grote hal waarin een hoge lambrisering voorzien is. De vloer is gelegd in rode, lichtblauwe en gele

<sup>3</sup> Diezelfde dag vond ook een eerste rit door de Noord-Zuidverbinding met de Pers plaats.

<sup>4</sup> Het museum werd geopend in het nieuwe station op 11 juli 1958.

keramiektegels waarin men geometrische motieven kan herkennen. Aan de linkerzijde is er een U-vormige trap die naar het oude spoorwegmuseum leidde.<sup>5</sup> Aan de rechterzijde werd een windroos of ster met het B-logo aangebracht. In het gelijkvloers was oorspronkelijk de pakjesdienst gehuisvest.



De windroos of 'ster' die sinds 1952 in de hal van Brussel-Noord hangt (Ref. 11728)

De eerste verdieping was oorspronkelijk ter hoogte van de toegangesplanade maar is nu de toegang tot het CCN (Communicatiecentrum

Noord) en tenslotte is er het niveau van de sporen en perrons. Het station heeft zeven 305 meter lange perrons. Onder de sporen lopen drie evenwijdige gangen, bekleed met geel keramiek.

De toren van 51 meter, die hoog boven het stationsgebouw uitkomt, is reeds van ver te zien.

Het oude station aan het Rogierplein werd afgebroken in 1955. Er kwam een busstation in de plaats en later het commercieel Rogiercentrum met het nationaal theater. Beide zijn ondertussen gesloopt en vervangen door nieuwe gebouwen.

Wat het sporenplan betreft vernauwen de 12 perronsporen van het huidige station Brussel-Noord zich naar het zuiden toe tot de zessporige bundel van de Noord-Zuidverbinding.

## Verbouwingen

In mei 2010 werd gestart met renovatiewerken, die stelselmatig werden uitgevoerd.

De werken begonnen met de inrichting van een Travel Center aan de linkerzijde van de vroegere lokettenzaal (richting perrons). Daarnaast werden ook nieuwe toiletten en bagagekluisen gebouwd. Ook werd er een nieuwe roltrap naar perron 1 geplaatst; dat perron was tot dan immers enkel met vaste trappen te bereiken.

---

<sup>5</sup> Het museum werd definitief gesloten in 2006.



Vernieuwde gang met toegang tot het nieuwe Travel Center in 2013 (Ref. D3902-20)

gemaakt door de installatie van roltrappen. De toegangen kant centrum werden ook volledig vernieuwd.

Tenslotte werden de stationshal en de drie onderdoorgangen in een nieuw kleedje gestoken. Zowel de hal als de centrale gang kregen een nieuwe vloer, waarin wel de oude motieven bewaard werden, en wandbekleding. De winkels in de centrale onderdoorgang werden vernieuwd. Het aanbod aan winkels is ook uitgebreid.

Om de aansluiting op de andere vervoermiddelen te verbeteren, werd er in de stationshal een lift, roltrappen en vaste trappen naar het niveau -1 gebouwd, waar zich het busstation van De Lijn bevindt.

Al deze renovatiewerken werden in 2019 afgesloten.

Paul Jacops

07 oktober 2022

In een volgende fase werd een rechtstreekse doorgang gemaakt vanuit de lokettenzaal naar de onderdoorgang kant Schaarbeek. Later gebeurde hetzelfde voor de onderdoorgang kant centrum. De stationshal, het hart van het station, is daardoor vlotter toegankelijk.

De perrons werden ook toegankelijker gemaakt door de installatie van liften in de onderdoorgang kant centrum en roltrappen in de onderdoorgang kant Schaarbeek. Ook werden de twee ingangen aan de Aarschotstraat aantrekkelijker

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** La jonction et la transformation des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. - ill. *Revue générale des Chemins de fer*, 01-05-1953, p. 298-306, K18784
- ISOLABELLA A. Travaux d'aménagement et de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. ill. *Trains (Fr)*, 01-04-1951, nr. 1 , p. 18-28, K18766
- ISOLABELLA A. Inrichting en ophoging van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid. ill. *Treinen*, 01-04-1951, nr. 8, p. 15-26, K18765
- Boeken:** Station Brussel-Noord compleet gerenoveerd. Een nieuw gezicht voor Brussel-Noord, 17-05-2010, Infrabel- -B-Holding, P3916287
- Bruxelles-Nord : la rénovation complète de la gare débute ! Un nouveau visage pour Bruxelles-Nord, 17-05-2010, Infrabel- B-Holding, P391667
- DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914.*- Turnhout: Brepols, 2002, 240 p., ill., A24859
- DE BOT H. *Architecture des gares en Belgique Tome 1. 1835-1914.*- Turnhout: Brepols, 2002, 240 p., ill., A24858
- DIEU B., VANDERHAEGEN J-L., JACOPS P. *De Noord-zuidverbinding. 1952-2002.* Brussel : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2002. 124 p., ill.,C5248
- DIEU B., VANDERHAEGEN J-L., JACOPS P. *La jonction Nord-Midi. 1952-2002.* Bruxelles : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2002. 124 p., ill.,C5249
- LEMAIRE C. - *La transformation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi en relation avec les travaux de la jonction Nord-Midi* (extrait de la Revue Universelle des Mines). Liège : H. Vaillant-Carmanne, 1940. - 12 p., ill., C1821
- LEBBE F. *La jonction Nord-Midi. Les gares du Nord et du Midi.* Au fil du rail. Tome XVII Bruxelles : Editorial-Office, 1947. - 32 p., Z701632
- Websites :** <https://monument.heritage.brussels/nl/Schaarbeek/Vooruitgangstraat/80/24192>

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: station Brussel-Noord**

**Museumcollectie: station Brussel-Noord**