

Geheime Relaties

50 jaar Noord-Zuidverbinding

Op 4 oktober 2002 bestaat de Noord-Zuidverbinding 50 jaar. Weinig treinreizigers staan er bij stil dat deze verbinding vrij uniek is. In heel wat Europese grote steden bestaat zulke rechtstreekse verbinding tussen de grote stations niet. Met alle gevolgen van dien: overstappen vraagt een tijdrovende rit door de stad, met taxi of openbaar vervoer.

Om de verbinding voor het voetlicht te brengen, organiseert de NMBS in samenwerking met het Schepenambt voor Cultuur van de stad Brussel een uniek evenement onder de noemer Geheime Relaties. Zwaartepunt van het evenement ligt in het station Brussel-Centraal. Het publiek zal er normaal niet toegankelijke ondergrondse ruimtes kunnen bezoeken. Voor de gelegenheid zijn die door kunstenaars omgetoverd in een fascinerend artistiek en multimedia-universum. De NMBS biedt daarnaast heel wat informatie over de bouw en het verleden van de verbinding en de toekomstprojecten in en rond Brussel.

Weinige grote werken hebben zulke lange voorgeschiedenis. Grofweg samengevat werd er ongeveer 50 jaar over gedroomd, is er 50 jaar aan gepland en gewerkt, terwijl ze nu 50 jaar in dienst is. De plannen zijn nauw verweven met de evolutie van de stad Brussel. Een deel van de oude Brusselse binnenstad moest verdwijnen voor de aanleg, het gezicht van de hoofdstad veranderde ingrijpend. Door heftige politieke debatten, twee wereldoorlogen, gebrek aan financiële middelen, publieke tegenstand en technische moeilijkheden, zou Brussel jarenlang moeten aankijken tegen een als door een orkaan getroffen niemandsland in het hart van de stad.

Voor het treinverkeer was de Noord-Zuidverbinding meteen een schot in de roos en ook nu nog vormt ze ontegensprekelijk de slagader van het Belgische spoornet. Wat de architecturale en stedenbouwkundige inpassing betreft, blijven de meningen verdeeld. De verbinding is gebouwd op de breuklijn tussen boven- en benedenstad en zou de stad in twee splitsen. Dat debat is voer voor specialisten, die terecht kunnen op het colloquium dat de NMBS in samenwerking met de ULB organiseert op 1 en 2 oktober.

De Noord-Zuidverbinding is niet alleen belangrijk voor het treinverkeer. Op sociaal en cultureel vlak kan de Noord-Zuidverbinding worden ingezet voor het uitbouwen van nieuwe relaties tussen de stad, haar bevolking, de pendelaars, de NMBS,... Daarom heeft de NMBS de vrije hand willen geven aan kunstenaars, die door originele creaties een nieuwe kijk kunnen geven op het fenomeen van de verbinding. Samen met de stad Brussel, meer in het bijzonder schepen van Cultuur Henri Simons, werd een programma uitgewerkt dat geschiedenis koppelt aan avant-garde. Of: een mentale trein-trip naar de toekomst.

Het hoogtepunt van de trip bevindt zich niet voor niets in Brussel-Centraal. Het station van Horta is volop in restauratie. De gevels hebben grotendeels hun oude glorie herwonnen. Binnenin zal het station fors worden vergroot, met nieuwe toegangen. Uiteraard gebeurt dat met respect voor de oorspronkelijke architectuur, die door de werken opnieuw meer tot uiting zal komen.

De andere stations op de verbinding worden niet vergeten in het programma. Zo heeft de vzw Recyclart een specifiek programma uitgewerkt voor het station Kapellekerk. Dat is ook het vertrekpunt voor ritten met de stoomtrein. Nostalgie gaat hand in hand met hedendaagse stedelijke cultuur.



Een halve eeuw Noord-Zuidverbinding

Zaterdag 4 oktober 1952, einde voormiddag, in de ruime prachtige lokettenzaal van het nieuwe station Brussel-Centraal die pas 's avonds zou opengaan voor het publiek, leidt de jonge koning Boudewijn de plechtigheden voor de statige opening van de Noord-Zuidverbinding. Toespraken, orkesten, vlaggen en vaandels: niets werd over het hoofd gezien om de draagwijdte van dit evenement te onderstrepen. Het zou een nieuw tijdperk inluiden in de Belgische spoorweg-geschiedenis en voor de internationale verbindingen die door België liepen.

Tot dat ogenblik eindigde het traject van iedere trein, ook internationale, in de doodlopende stations Brussel-Noord of Brussel-Zuid. Om er terug uit te komen moesten de internationale treinen rechtsomkeer maken en al dan niet naar het andere hoofdstation rijden via het westelijk ringspoor van de hoofdstad.

Binnenlandse treinen uit Oostende, Charleroi, Bergen of Doornik eindigden hun reis in Brussel-Zuid. Diegene uit Antwerpen en Luik hadden Brussel-Noord als eindstation. Daaruit volgde dat reizigers in doorreis in Brussel zich verplicht zagen om uit te stappen en op eigen kracht naar het andere station te geraken (tram, taxi,...).

Een project met een lange geschiedenis

De idee om het Noord- en Zuidstation met elkaar te verbinden was niet nieuw.

Al in 1837 gaf de stad Brussel de eerste aanzet toen ze een commissie oprichtte die de uitvoerbaarheid van zulke verbinding moest onderzoeken. De voorgestelde oplossing was een spoorverbinding die letterlijk over de grote lanen van de stad liep. Ze werd in 1841 geopend. Om mogelijke aanrijdingen te vermijden, liep er een seingever met een vlag en een grote bel voor het convoi uit om voorbijgangers te verwittigen. De verbinding werd opgeheven in 1871 toen het westelijke ringspoor in dienst kwam.

Ondanks die verbetering werd het belang van een rechtstreekse Noord-Zuidverbinding in de loop van de jaren alsmaar duidelijker. Vanaf 1855 doken talrijke plannen op, de ene al ernstiger dan de andere. Le Hardy de Beaulieu stelde voor om de twee stations te linken met een quasi rechthoekig spoor met een gigantisch station ter hoogte van de Wolvengracht en de Kiekenmarkt. Besme zag dan weer meer in een spoor in het midden van een brede laan met een dertigtal meter breedte ter hoogte van de Zenne. Volgens Du Roy de Bicquy en Lebrun, in de jaren 1880, moest de benedenstad met het hogere stadsgedeelte worden verbonden door middel van een spoorwegviaduct dat op pijlers over de stadswijken zou lopen.

Tussen 1895 en 1901 werden drie commissies opgezet om concrete plannen op te stellen die kans maakten te worden goedgekeurd door de spoorwegautoriteiten. Er werd in grote lijnen ingestemd met het project van Bruneel. Door de lange onteigeningsprocedure konden de werken pas in 1911 echt van start gaan. Volgens optimistische prognoses zouden ze eind 1915 worden beëindigd.

De werken werden echter stilgelegd na de inval van het Duitse leger op 4 augustus 1914. Nochtans was er op dat moment al een brug gebouwd tussen de Kapellekerk en het station Brussel-Zuid en was de metalen brug over de Zuidlaan bijna klaar. Maar men weigerde verder te werken onder vijandelijke bezetting.



Plannen opnieuw in vraag gesteld

Op het einde van de grote oorlog ging de prioriteit naar de heropbouw van het land. Het nut van de afwerking van de spoorverbinding werd opnieuw in vraag gesteld. Het probleem van het rangeren van de locomotieven in het Noord- en Zuidstation moest, zo dacht men in 1919, worden opgelost door interne aanpassingswerken in de twee stations en een betere spoorwegorganisatie. In een nieuwe berekening werd de stijging van de inkomsten lager ingeschat dan voordien en de kosten voor de afwerking hoger.

Daarenboven bestond er discussie over het tracé: ofwel een min of meer rechte lijnige as die, ondergronds of via een viaduct, de lanen van het stadscentrum (Adolphe Max, Anspach en Lemonnier) of de parallelle wegen (Nieuwstraat, Kleerkopersstraat, Stalingradlaan) zou volgen, ofwel, de uiteindelijke keuze, een meer gekromde as die de sporen ondergronds in de flank van de hooggelegen heuvel van de stad zou leggen. De eerste twee hypothesen werden afgewezen: de eerste door de moerassige ondergrond, de tweede om de evidente verminking van het uitzicht van de stad door een kilometerslang viaduct.

Een ander punt in de discussie was de elektrificering van de Noord-Zuidverbinding. De ondergrondse keuze was uiteraard weinig geschikt voor stoomtractie. Maar de elektrificatie ervan zou enig zin hebben als die zich beperkte tot het parcours tussen het Noord- en Zuidstation. De elektrificatie van de spoorlijn Brussel – Antwerpen maakte een einde aan die discussie, wat een gunstige impuls gaf voor de verderzetting van de werken.

In 1935 werd het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding opgericht. De werken startten een jaar later weer op. Het publiek zag de allerlaatste generatie graafmachines aan het werk, die een enorme krater maakten ter hoogte van het toekomstige Centraal Station, getekend door Victor Horta. De werken gingen vlot vooruit tot de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Zelfs tijdens het conflict gingen ze nog een tijdje voort, maar werden nadien opnieuw stilgelegd.

Eens de heropbouw van het land was beëindigd kon de afwerking van de spoorverbinding hervatten, dit keer met succes. Dinsdag 30 oktober 1951 reed voor het eerst een motorstel over de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Slechts een aantal gelukkigen konden deelnemen aan die officiële testrit: journalisten, de ingenieurs van Wegen en Werken en enkele hoge functionarissen van de NMBS.

De officiële inwijding vond plaats op 4 oktober 1952 in aanwezigheid van Koning Boudewijn.

Een aantal cijfers om de omvang van dit gigantisch bouwwerk te schetsen. Er moest een miljoen kubieke meter uitgegraven grond worden afgevoerd, er werd 120 000 kubieke meter grond gebruikt voor ophoging, er werden 85 kilometer palen in gewapend beton aan elkaar gevoegd, 45 000 ton stalen geraamte, 5 200 kubieke meter blokken natuursteen. Om het gewapend beton te maken was 140 000 ton cement nodig, 370 000 ton kiezel, 190 000 ton zand en 42 000 ton ijzer. Op sociaal vlak gaf de Noord-Zuidverbinding werk aan 16 000 arbeiders gedurende 16 jaar.

De kostprijs voor de bouw van de Noord-Zuidverbinding werd oorspronkelijk op 17 miljard frank (franken 1990) geschat. De verscheidene onderbrekingen en het telkens opnieuw in vraag stellen van het project hebben de kosten doen exploderen tot 57 miljard frank.



In de geschiedenis van de spoorwegen had geen enkel ander spoorwegproject ooit zoveel polemiek losgeweekt, meer dan een eeuw lang. Terugkijkend en met het oog op het succes dat de spoortunnel sinds 50 jaar kent vragen sommigen zich af waarom de ontwerpers van toen niet wat minder bescheiden zijn geweest en waarom ze niet meer dan drie kokers voorzagen...

Meer treinen door de Noord-Zuidverbinding?

Bij de aanleg van de 2 kilometer lange tunnel werd ervan uitgegaan dat er 72 treinen per uur van de Noord-Zuidverbinding zouden gebruik maken. Vandaag rijden er tot 85 treinen, tijdens een piekuur, door de verbinding. De laatste dertig jaren is het aantal treinen per dag dan ook gestegen met meer dan 200 treinen tot 1200 à 1300 treinen per dag vandaag.

De huidige Noord-Zuidverbinding zit daarmee aan haar limiet. Om de verwachte groei van reizigers die naar of door Brussel reizen (+ 37% tussen 2000 en 2010) te kunnen opvangen, dringen zich dus andere maatregelen op.

Praktisch bedraagt de maximumcapaciteit van de Noord-Zuidverbinding 90 à 95 treinen per uur. Proeven tijdens het voorjaar 2002 wezen uit dat het opdrijven van het aantal treinen geen eenvoudige klus is, zeker als stiptheid een prioriteit blijft.

Wat extra capaciteit zal opleveren zijn de geplande werkzaamheden ten noorden van Brussel-Noord en ten zuiden van Brussel-Zuid. Door o.a. het verminderen van gelijkgrondse kruisingen kan het verkeer beter worden verdeeld over de 3 kokers van de Noord-Zuidverbinding, wat nu niet helemaal het geval is. De aanleg van een bijkomende boog tussen de lijn 161 (Luxemburg-) Namen – Brussel en Brussel-Noord zal een optimalere verbinding tussen de Europawijk en Brussel-Noord tot stand brengen omdat die treinen door de drie (i.p.v. twee nu) kokers kunnen worden gestuurd. Er wordt ook gewerkt aan een systeem om tijdens de ochtendpiek het aantal "nuttige" treinen (veel treinen boeten aan nut in nadat zij hun reizigers hebben afgezet in Brussel) te verhogen (door koppelingen, ...).

Eigenlijk zou dé oplossing een bouw van een vierde koker met twee sporen zijn. De uitbreiding van de bestaande verbinding is echter ondenkbaar en technisch niet uitvoerbaar. Anderzijds is het ook zo dat niet alle reizigers voor Brussel in een van de stations van de Noord-Zuidverbinding moeten zijn. De Europawijk, met de stations Schuman en Brussel-Luxemburg, wint nog steeds aan belang als tewerkstellingspool. Met de bouw van de Josaphattunnel kunnen de treinen vanuit het oosten van Brussel rechtstreeks naar die wijk rijden. Zo wordt de Noord-Zuidverbinding ontlast.

Tenslotte kan een grotere capaciteit van de treinen zelf ook een bijdrage leveren. Dan moet in de eerste plaats aan dubbeldeksmaterieel worden gedacht. De bestelde M6-treinen zullen al een groot verschil kunnen maken. Een dubbele dubbeldekstrein biedt immers 1.572 zitplaatsen, een pak meer dus dan bijvoorbeeld een volledige "Break" (1.012 plaatsen). Andere treinen zullen in de toekomst, wanneer extra materieel beschikbaar wordt, een groter aantal rijtuigen tellen.

Met al die maatregelen heeft het treinverkeer naar Brussel toch nog groeimogelijkheden. En dat zal nodig zijn.



De stations van Noord-Zuidverbinding

1. Brussel-Noord

Het station Brussel-Noord ontvangt op weekdays ongeveer 50 000 reizigers. Het bevindt zich in het hoog gelegen gedeelte van de stad en verschaft gemakkelijk toegang tot de nabijgelegen ondernemingen, hotels en handelszaken.

Het station onderging recent een reeks renovatiewerken. Die gingen van start in 2000. In de toekomst zullen de ontvangstruimten voor de reizigers helemaal worden gemoderniseerd, evenals de gangen en de loketten. De NMBS plant ook een commercieel centrum in het station waar winkels en diensten zullen worden gegroepeerd.

Het station biedt ook onderdak aan het huidige spoorwegmuseum. Het bevindt zich bovenaan de trap aan de noordkant van de lokettenzaal.

De perrons werden reeds gemoderniseerd en de luifels van alle perrons vernieuwd. De dakbekleding van het station werd ook compleet vernieuwd. De renovatiewerkzaamheden worden in de stijl van het station, eigen aan de periode van de bouw van de Noord-Zuidverbinding, uitgevoerd.

De gevels van het stationsgebouw worden momenteel gerestaureerd. De volledige renovatiewerkzaamheden van de zuidvleugel van het station zijn gepland voor 2003-2004.

Het geheel van de werken zou moeten worden afgerond in 2007.

2. Brussel-Congres

Het station Brussel-Congres is een architecturaal buitenbeentje. Het station staat er nog steeds ongeveer bij als bij zijn bouw, samen met de Noord-Zuidverbinding. Volgend jaar staat de renovatie van de gevels op het programma.

Er stoppen alleen op weekdays treinen in het station. Het richt zich dan ook bijna uitsluitend op pendelaars. In de onmiddellijke omgeving van Brussel-Centraal is onder meer het administratief centrum van de stad gelegen, alsook enkele kantoorwijken. Daarom stoppen er tijdens de piekuren extra treinen. Het station is ook prima gelegen wanneer men in de buurt van de Nieuwstraat wil gaan shoppen.

3. Brussel-Centraal

Het ontwerp van het stationsgebouw dateert van de jaren 1930 en is van de hand van de beroemde architect Victor Horta. Vandaag is Brussel-Centraal het drukste station van het land. Iedere dag komen er 140 000 treingebruikers over de vloer.



Oorspronkelijk was het station ontworpen voor ongeveer 70 000 reizigers. Sinds zijn opening in 1952 is het aantal gebruikers steeds blijven stijgen. Om haar klanten in comfortabele omstandigheden te blijven ontvangen, besloot de NMBS in 2000 de capaciteit van het station te vergroten door de beschikbare ruimte grondig te herschikken. Bovendien wordt de diversiteit van de aangeboden diensten in het station verhoogd.

De modernisering van Brussel-Centraal zal het gebouw haar oorspronkelijke uitstraling teruggeven. De omvorming van het station past ook in een groter project om het omliggende wegennet opnieuw aan te leggen. Dit zal gebeuren in samenwerking met de stad Brussel. Omdat het station in 1995 werd beschermd zal de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen de omvorming van het gebouw op de voet volgen.

De restauratie van de gevels is gestart in mei 2000. De gevels uit blauwe steen en Brusselse natuursteen werden gegomd en behandeld om het PH-gehalte van het beton te verhogen. Sinds kort zijn de werken klaar en straalt de gevel opnieuw.

Sinds augustus 2001 zijn er renovatiewerkzaamheden aan de gang binnenin het station. De lokettenzaal, het tussenverdiep en de perrons komen aan de beurt.

De lokettenzaal wordt compleet gemoderniseerd en uitgerust met zeven "gesloten" loketten voor het binnenlandse verkeer. Die loketten worden op het einde van dit jaar in gebruik genomen. Om dit werk te kunnen uitvoeren werden er voorlopige loketten geïnstalleerd in het toekomstige Travel Centre, op de plaats van de oude bagageruimte. In 2003 zal het Travel Centre vijf "open" loketten tellen voor de verkoop van internationale tickets en voor reizigersinformatie. Er zal ook een loket zijn waar klanten terecht kunnen met hun problemen. Dat wordt speciaal uitgerust om minder-mobiele klanten te ontvangen.

Tijdens de herinrichtingsfase van de loketten werd de bagagebewaarpplaats overgebracht naar het tussenverdiep.

Ook de grote hal krijgt een grondige opknapbeurt. Ze krijgt een betere verlichting, een betere geluidsinstallatie en een duidelijkere bewegwijzering. Het einde van die ingreep is gepland voor begin 2003.

De commerciële zaken zullen een nieuw onderkomen krijgen aan weerszijden van de monumentale trap.

In de derde fase worden de tussenverdieping en de perrons onder handen genomen. Er wordt een nieuwe verbinding gecreëerd tussen de uitgang Magdalena en de Kunstberg. De gang die nu uitmondt in de uitgang Magdalena loopt voortaan ook naar een toegang op de Keizerinlaan (aan het Dynastiegebouw, vlakbij de Congrespaleis).

Er zijn nieuwe trappen en roltrappen naar de perrons gepland ter hoogte van die nieuwe toegangen. Reizigers met een beperkte mobiliteit krijgen ook gemakkelijker toegang tot de perrons dankzij de installatie van nieuwe liften.

De perrons worden eveneens volledig vernieuwd. De zuilen krijgen een nieuw kleedje, er komt een sterkere verlichting, de zijmuren worden verfreesd, er worden nieuwe veiligheidsbanden aangebracht op de vloer,...

De toegang "Putterij" (kant Brussel-Noord) wordt ook volledig vernieuwd en wordt rechtstreeks verbonden met de lokettenzaal. Ook het tussenverdiep komt aan de beurt zodat de zichtbaarheid en de reizigerscirculatie verbetert.



Tenslotte wordt een definitieve bewegwijzering geïnstalleerd.

De werkzaamheden zouden klaar moeten zijn in de loop van 2006. Ze vertegenwoordigen een investering van 30 miljoen euro. Het resultaat zal zowel de klanten als het stationspersoneel ten goede komen.

4. Brussel-Kapellekerk

Het station Brussel-Kapellekerk, gelegen tussen Brussel-Centraal en Brussel-Zuid, trekt de aandacht van de reiziger door de ongewone decoratie. Het onderhoud van het station werd op het einde van de jaren '90 op een laag pitje gezet, gezien het erg lage bezoekersaantal. De NMBS heeft evenwel dit onderdeel van haar patrimonium willen behouden. In 1998 startte de NMBS een samenwerkingsverband op met een vzw van de stad Brussel, Recyclart. Die vereniging heeft drie soorten doelstellingen: een artistieke, een sociale en een stedenbouwkundige. Deze samenwerking brengt opnieuw leven in een wijk die in de jaren '50 werd doorsneden door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Met zijn sociale en culturele activiteiten heeft Recyclart ervoor gezorgd dat het station Brussel-Kapellekerk een ontmoetingsplaats is geworden van de bewoners aan weerszijden van het bouwwerk. Voor de NMBS kwam het erop aan om het gebouw een veilig uitzicht te geven. De vzw Recyclart heeft haar intrek genomen in de lokalen en zorgt hierdoor voor een permanente aanwezigheid.

De perrons, de onderdoorgang en de naastgelegen tunnels werden herschilderd en versierd met kunstwerken van jonge artiesten. Helaas werd de harmonie van de schilderijen ernstig aangetast door wilde graffiti, onder andere op de stenen die waren gerestaureerd.

In het kader van de vijftigste verjaardag van de Noord-Zuidverbinding stelt Recyclart een cultureel animatieprogramma voor in het station Brussel-Kapellekerk en in de omgeving. Op het programma: tentoonstellingen, multimedia, foto's, etsen, affiches en postkaarten over de Noord-Zuidverbinding, geluidsinstallaties die de geschiedenis van de verbinding schetsen in de onderdoorgang, culinaire verwennerijen en toeristische ontdekkingstochten van de verbinding tijdens de weekends van 5-6 en 12-13 oktober. Recyclart zorgt ook voor animatie op zaterdagavond 5 oktober vanaf 20 uur en bij de afsluiting van zijn festival, op zondag 6 oktober, in de zes tunnels tussen de stations Brussel-Centraal en Brussel-Zuid.

5. Brussel-Zuid

Met bijna 90 000 reizigers per dag is Brussel-Zuid een van de grootste stations van het land. Door zijn ligging, dichtbij de stadskern en in het hart van een buurt in volle expansie is het station een belangrijke draaischijf: alle binnenlandse en internationale treinen houden er halt en de hogesnelheidstreinen hebben er hun oorsprong of bestemming.

Om de verplaatsingen van de klanten naar de verschillende stadsdelen eenvoudig te maken, biedt het station gemakkelijke overstapmogelijkheden op de belangrijkste metro-, tram- en buslijnen of taxi's.

Het station werd gebouwd in de jaren '50, samen met de bouw van de Noord-Zuidverbinding, maar kende in de loop der jaren een aantal transformaties en vernieuwingen. Het huidige gebouw dateert van 1992 en is het vierde op rij.



Het station Brussel-Zuid werd in 1840 in dienst genomen. Dat was vijf jaar na de eerste Belgische spoorverbinding tussen de Groendreef en Mechelen. Dit eerste stationsgebouw werd gebouwd op het Rouppeplein en werd het Bogaardestation genoemd. Zijn belangrijkste rol is bijdragen tot de ontwikkeling van het spoorwegverkeer naar het zuiden van het land. Door de spectaculaire groei van het aantal reizigers is het station al gauw te klein. In 1869 wordt een ander station gebouw in ingewijd op een nieuwe plaats, in de Zennevallei, ter vervanging van het eerste stationsgebouw.

Tegen 1949-1950, twee jaar voor de opening van de Noord-Zuidverbinding, vrijt een nieuw station. Het is een functioneel gebouw, opgetrokken in gele baksteen en met een vierkante toren die tot in 1992 het symbool van het station zal zijn.

Tien jaar geleden gingen de werkzaamheden voor de verwezenlijking van een vierde gebouw van start. Dankzij een doorgedreven opsmukbeurt is Brussel-Zuid vandaag een gezellige en aantrekkelijke ruimte, uitgerust met twee terminals voor het hogesnelheidsverkeer, een "klassiek" aanbod, een commerciële zone en een ondergrondse parking met 2 500 plaatsen. Dit complex is een van de grootste ondergrondse parkings en de grootste grenzend aan een station in België. Het stationsplein en de nieuwe gevel van het gebouw, geflankeerd door een complex van kantoren en woonruimte, zal gedeeltelijk op het dak van de parking en op de Eurostar-terminal rusten. De wegeninfrastructuur en de bestaande pleinen in de omgeving van het station zijn heraangelegd door het Brusselse Gewest om het verkeer vlotter te laten verlopen. Het openbaar vervoer zal beter worden afgeschermd van het wegverkeer en de voetgangers krijgen meer plaats.

In het station moeten de perrons 7 tot 21 hun nieuwe overkapping nog krijgen, net zoals nu al het geval is voor de Eurostar en Thalys-sporen.

Het uiteindelijke doel van dit alles is de reiziger een gemakkelijk toegankelijke ruimte te bieden met een waaier van diensten en gemakkelijke aansluitingen met andere vervoersmodi.