



Inwijding volledig gerenoveerde Brussel-Centraal Grootste station van het land uitgerust voor de toekomst

Brussel, 19 september 2010. Na zes jaar werkzaamheden en 50 miljoen euro investeringen werd vandaag het gerenoveerde station Brussel-Centraal ingewijd door de NMBS-Holding en Infrabel. Zij zijn erin geslaagd om een station uit 1952 aan te passen aan de verwachtingen van de klanten in 2010. De klant vindt er een aangename ontmoetingsplaats, winkeltjes en diensten die hem tijd doen winnen, een goed georganiseerd knooppunt van intermodaliteit zodat hij ook geen tijd verliest. Allemaal met respect voor het bouwwerk van Victor Horta.

Het idee voor een Centraal Station werd samen met het project voor de Noord-Zuidverbinding in 1903 gelanceerd door de Belgische Staat en de Stad Brussel. In 1910 krijgt architect **Victor Horta** de opdracht om een ontwerp voor het station uit te tekenen. Maar het definitieve ontwerp, op de plaats waar het huidige gebouw staat, is pas klaar in 1936. In het station vinden we maar weinig verwijzingen naar het vroegere werk van Horta terug: hij ruilt nagenoeg van meet af aan de *art nouveau*-stijl in voor een sobere, functionele architectuur die typerend is voor de officiële internationale architectuur van het einde van de jaren '30.

De bouwwerkzaamheden vangen effectief aan in 1937. In 1945 vraagt Victor Horta zijn oud-leerling **Maxime Brunfaut** om de leiding van de werf over te nemen. Hij zal het einde van de werf niet meer meemaken, want hij sterft in september 1947. Pas op 4 oktober 1952 worden het Centraal Station en de Noord-Zuidverbinding samen ingewijd door Koning Boudewijn. Het duurt tot in 1954 voordat het station een voetgangerstunnel heeft die op de Grasmarkt uitmondt. In het begin van de jaren '90 en in de periode 1965-1969 heeft men die tunnel trouwens moeten afsluiten om het station met de metro te verbinden.

Op initiatief van de Commissie van Monumenten en Landschappen is het stationsgebouw op 16 maart 1995 tot beschermd monument uitgeroepen. In 1997 wint de Franse architect Alain Sarfati van het bureau Saréa de wedstrijd voor de heraanleg van de Keizerinlaan en het Europakruispunt. In 2000 krijgt de Brusselse architect Francis Metzger van het bureau MA² de opdracht om het station te renoveren, in nauwe samenwerking met architect Patrick Quittelier, architect van de NMBS-Holding. De vernieuwing van de Hortagalerij door de Zwitserse architect Louis Caduff van Architectes Associés wordt uiteindelijk in 2008 verwezenlijkt.

Van 40.000 naar 150.000 reizigers per dag

Aan de basis van de recente werkzaamheden in het station lagen drie ideeën: terugkeren naar de sobere architectuur van Victor Horta (in perfecte harmonie met de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen) inspelen op de steeds toenemende comforteisen van de klant en een beter beheer van de reizigersstromen in het station bewerkstelligen. En dat allemaal in een station dat oorspronkelijk was ontworpen om dagelijks 40.000 personen te ontvangen, een aantal dat vandaag is gegroeid tot 150.000 reizigers per dag!

In de loop van de jaren hadden talrijke kleine commerciële initiatieven het station verminkt en dat terwijl Horta het station juist uiterst symmetrisch wilde. Een hotdogkraam hier, een krantenkiosk daar, een drankenautomaat op nog een andere plaats, men kon van alles vinden in het station, maar het resultaat was wel een allegaartje van kraampjes. Het was wel de bedoeling om het aantal winkeltjes en diensten uit te breiden, maar dan op kwaliteitsvolle manier in de architectuur verwerkt. Dat aantal is ondertussen verdrievoudigd. Twee nieuwe ingangen "Magdalena" (de rode ingang) en "Kunstberg" zorgen mee voor een vloeiende doorstroming van de gebruikers. Ze zijn wel erg verschillend van stijl



De **ingang Kunstberg** werd ingericht in de voet van het “Dynastiegebouw” op de Kunstberg. De metalen poort is bekleed met 4 cm dikke maaskalkstenen uit de steengroeven van Vinalmont, exact dezelfde als deze gebruikt voor de ondermuur van het gebouw. Wanneer de ingang 's avonds wordt gesloten, ziet het gebouw er dan ook als een geheel uit. De rode **toegang Magdalena** is een buitenbeentje. Ze is bekleed met rood geglaazuurd staal. Eerdere testen met Belgisch rood marmer overtuigden niet, omdat dat snel een grijze schijn kreeg. Er werd voor rood gekozen om een optimale zichtbaarheid te geven aan de toegang en het geglaazuurd staal heeft het voordeel dat er geen graffiti op “pakt”. Die investering gebeurde in samenwerking met Beliris.

Een ander opvallende ingreep die gebeurde in het gerenoveerde station was het openwerken van de nieuwe commerciële galerie met een grote glazen koepel van negen meter doorsnede. Het daglicht stroomt er zo rechtstreeks binnen en creëert een aangename sfeer. *“Onze architecten hebben schitterend werk geleverd met de manier waarop ze het station veel praktischer en moderner hebben gemaakt. Ze hebben er een station van de 21^{ste} eeuw van gemaakt, met respect voor de sobere lijnen en in de geest van Victor Horta en Maxime Brunfaut. Ik wil hen echt feliciteren met deze uitzonderlijke renovatie”*, verklaarde Jannie Haek, Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS-Holding.

In totaal investeerden de NMBS-Holding en Infrabel 50 miljoen euro in respectievelijk het stationsgebouw en de uitrusting van de perrons. De werkzaamheden namen zes jaar in beslag, zonder hinder voor het treinverkeer, zonder dat het station ook maar een dag werd gesloten, zonder dat de 150.000 dagelijkse gebruikers van het gebouw al te veel hinder ondervonden. Het station beantwoordt nu aan de comforteisen van de reizigers van vandaag, maar de werkzaamheden gebeuren met het grootste respect voor de geest van Victor Horta. Het resultaat mag er zijn voor een gebouw dat tot de top van het Belgische patrimonium behoort.

** De NMBS-Holding overkoepelt de NMBS-Groep en staat mee garant voor een optimale kwaliteit van de dienstverlening. Dit doet ze door de activiteiten van haar filialen NMBS (exploitant) en Infrabel (infrastructuurbeheerder) te coördineren en te ondersteunen. Ze let op de samenhang van hun strategieën en de eenheid van de groep om, onder meer, een financieel evenwicht te bereiken. De NMBS-Holding is de werkgever van het voltallige spoorwegpersoneel van de NMBS-Groep. Dat telt circa 38 000 personeelsleden. De Holding is eigenaar van de stationsgebouwen, parkings, fietsenstallingen en ruimtes voor fietsenverhuur en de stationsomgeving. Verder staat zij voor de veiligheid op en de beveiliging van het spoorwegdomein. Daarenboven beheert zij de ICT-netwerken voor de volledige groep. Ze zet zich in voor het behoud van het historisch patrimonium van de spoorwegactiviteit en heeft de promotie van het vervoer op het Belgische spoorwegnet, een van 's werelds dichtste, tot doel.*

Perscontact:

Leen Uyterhoeven, woordvoerder NMBS-Holding: 02/526.37.20 of 0478/23.41.73 of leen.uyterhoeven@b-holding.be