

Het besluit van de Brussels Hoofdstedelijke Regering van 13 april 1995 schrijft als monument de Congreshalte, met inbegrip van de omringende tuin, gelegen Pachecolaan te Brussel op de bewaarlijst in. De ondergrondse perrons en trappenhallen van de Congreshalte vallen onder deze inschrijving op de bewaarlijst.

Het Congresstation maakt deel uit van de ondergrondse Noord-Zuidspoorwegverbinding in Brussel. De halte werd in 1948 ontworpen door architect Maxime Brunfaut en afgewerkt in 1953. Het station werd destijds aangelegd in functie van het Rijksadministratief Centrum en staat in nauw verband met het Centraal Station. Net als het Centraal Station, is de architectuur van deze halte een getuige van de internationale stijl van die tijd, gekarakteriseerd door het functionalisme.

De Noord- Zuidverbinding bestaat uit drie kokers van telkens twee sporen (dus zes sporen in totaal). Ter hoogte van het Station Congres bestaat reeds een scheidingswand tussen de kokers 1 en 2. Enkel sporen 5-6 worden regelmatig gebruikt.

De huidige aanvraag kadert in een breed investeringsprogramma die een verbeterde veiligheid en stiptheid van de exploitatie beogen en betreft de vervanging van de bovenleidingen, de vervanging van de seinrichting, de plaatsing van nieuwe kabelgoten met daarboven de evacuatiewegen voor passagiers, de vervanging van de elektrische kabels, de plaatsing van bewakingscamera's, de plaatsing van nieuwe verlichting en signalisatie voor evacuatie, de terbeschikkingstelling van lorries en kasten voor noodapparatuur, de verbetering van de watervoorziening (aantal en omvang van brandkranen), de verwezenlijking van nieuwe nooduitgangen en de vernieuwing van de ventilatie met de plaatsing van kokerwanden om een doeltreffende rookafvoer te verzekeren en de evacuatie te vergemakkelijken. Enkel dit laatste punt wordt beschreven en uiteengezet in deze aanvraag voor unieke vergunning.

Beschrijving van de werken

De voorgestelde werken betreffen de volledige compartimentering van de tunnel van de Noord-Zuidverbinding ter hoogte van Station Congres, dus enkel tussen de kokers 2 en 3 aangezien er reeds een scheidingsmuur bestaat tussen de kokers 1 en 2. In de nissen van de kolommen die tussen de sporen gelegen zijn, wordt een dunne metselwerkwand voorzien die brandwerend is. De bestaande ritmering van de nissen wordt daarbij behouden, gezien de wanden zich dieper in de nissen bevinden. De wanden worden geschrinkt geplaatst, zodat er op regelmatige afstand vlucht niches zijn voor het onderhoudspersoneel. Om de drie nissen wordt er een schuifdeur als nooduitgang in het midden van de nis voorzien. Omwille van veiligheidsredenen wordt deze groen gekleurd.

Na een bezoek ter plekke, een voorafgaand principiële advies uitgebracht door de KCML tijdens de zitting van 23/09/2015 en een vergadering op 19/02/2016 in aanwezigheid van de ontwerper, de DML en de KCML werden verscheidene scenario's ontwikkeld: de scheidingsmuur geheel of gedeeltelijk beglazen, een sobere bekleding (cementering) die nauw aansluit bij de bestaande scheidingsmuur, een interpretatie van de bestaande architectuur op de perrons (bekleding met rechthoekige crèmewitte tegels).

Er wordt niet geopteerd voor een glazen wand, in zijn geheel of deels beglaasd, omwille van het feit dat er geen sociale controle van één perron naar het andere nodig is (aangezien er slechts één eilandperron in de praktijk gebruikt wordt) en omwille van de hoge kostprijs en onderhoudskosten.

Advies van de KCML

De KCML is geen voorstander om de nieuwe scheidingsmuur te bekleden met dezelfde crèmewitte betegeling als op het perron. Ze vraagt om de nieuwe scheidingsmuur op dezelfde wijze als de bestaande scheidingsmuur uit te voeren: de metselwerk wanden worden afgewerkt met een vlakke pleisterlaag, die in dezelfde midden grijze kleur wordt bepleisterd als het pleisterwerk boven de kolommen van het perron. Zo wordt ook aangetoond dat de scheidingsmuren geen deel uitmaken van het ontwerp van Brunfaut en er later aan toegevoegd zijn.