NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

HET NIEUWE KONINGIN ASTRIDPLEIN
Een knooppunt voor de Antwerpse mobiliteit

Om de capaciteit van het spoorwegnet in en rond de stad Antwerpen te verhogen en om er op die manier een bijdrage te leveren tot een betere mobiliteit, wordt sinds twee jaar gewerkt aan de aanleg van de noord-zuidverbinding – een spoortunnel tussen de Lange Leemstraat en het Damplein. Het Centraal Station wordt omgebouwd tot een doorgaand station met drie niveaus. Hierdoor zal het Centraal Station dubbel zoveel treinen als nu kunnen ontvangen. Zo kan het treinverkeer van en naar het stadscentrum vlotter verlopen. De NMBS wil op die manier haar klanten een betere dienstverlening aanbieden.

In dit kader past ook het project om het bekende Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Dit plein zal over een lengte van 120 m worden opengelegd, om ondergronds de verbindingstunnels aan te brengen tussen het station en de geboorde tunnels richting Noord. De vermaarde Spaanse architect Jordi Farrando tekende de plannen voor het nieuwe Astridplein.

Het uitvoeren van deze werken biedt bovendien nog een aantal extra mogelijkheden, die het project ongetwijfeld een meerwaarde bieden. Enerzijds kan het plein op een fraaie manier worden heraangelegd. Hierbij kan men rekening houden met de aanbevelingen die het resultaat waren van de verschillende uitgevoerde studies in overleg met de stad, De Lijn en het Vlaams Gewest over de verkeersproblematiek in het centrum van de stad. Anderzijds kan men de ruimte onder het plein en boven de tunnel nuttig gebruiken in plaats van terug op te vullen met de uitgegraven grond.

Antwerpen, 23 maart 2000

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Het nieuwe Astridplein als knooppunt voor de Antwerpse mobiliteit

Wie vandaag over het Astridplein wandelt, moet vaststellen dat het plein in de huidige toestand reeds heel wat te bieden heeft.

Om te beginnen getuigen een aantal gebouwen rond het Astridplein van verschillende architecturale stijlen. Er is vooreerst de waardevolle architectuur van het stationsgebouw uit 1905, dat het plein langs de zuidelijke kant domineert. Aan de oostelijke zijde is er de Elisabethzaal, met haar elegante voorgevel. Het Astrid Park Plaza Hotel trekt door haar bijzondere architectuur dan weer alle aandacht naar zich toe aan de noordelijke zijde van het plein. Ook de ingang van de Zoo en de gebouwen die het toekomstige diamantmuseum zullen huisvesten, charmeren. Zelfs de minder indrukwekkende gebouwen dragen bij tot een zekere architecturale harmonie.

Het plein valt natuurlijk ook op als groen hart in het centrum van de stad, wat in onze hedendaagse steden eerder uitzonderlijk is.

In tegenstelling tot de rust die het groen en de architectuur van en rond het plein uitstralen, is er de levendigheid die uitgaat van het Astridplein. Dit komt door de rol van het plein als belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer. Omdat reizigers hier overstappen op tram, bus of trein, speelt het plein uiteraard een zeer relevante rol in het dagelijkse leven in Antwerpen.

Daarbij komt dan nog de ligging van het Astridplein, vlakbij het bruisende stadscentrum: het station zelf, De Keyserlei met haar winkels, kantoren, hotels, restaurants en terrassen, de Zoo en de Elisabethzaal, de verkeersvrije Statiestraat.

Maar ondanks al deze aantrekkelijke elementen is het Astridplein slechts gedeeltelijk een levendig plein.

Er is teveel ruimte voor het autoverkeer en te weinig voor de voetgangers. Auto's kunnen nu het plein doorkruisen van noord naar zuid, en van zuid naar noord waardoor een barrière ontstaat voor voetgangers die het plein willen

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

oversteken. De voetpaden zijn smal en slecht met elkaar verbonden. Hierbij komt nog dat de groenzone niet toegankelijk is en aldus een obstakel vormt voor de voetgangersstromen. De huidige plaats voor tram- en bushaltes is eveneens ongelukkig.

Een gevolg hiervan is dat de meeste activiteiten nu geconcentreerd zijn langs het westen en het zuiden van het plein. De huidige inrichting trekt mensen naar de zuidwestelijke hoek van het plein, terwijl het noordelijke en oostelijke deel minder betrokken zijn.

Met al deze aspecten moet rekening worden gehouden, zodat het 'nieuwe' Astridplein een betere publieke ruimte wordt.
Drie ideeën liggen aan de basis van het nieuwe ontwerp:

- Een goede publieke ruimte verdeelt de activiteiten evenwichtig.
- Een goede publieke ruimte is niet alleen mooi op zich, maar verbetert ook de kwaliteit van de wisselwerking met de omgeving.
- Een goede publieke ruimte houdt rekening met alle factoren en de globaliteit van het project.

Om het Astridplein te verbeteren werden de volgende beslissingen genomen:

- Geen doorgaand autoverkeer op het plein, het plein wordt voetgangersdomein. Verkeersstudies hebben aangetoond dat omleiding van het doorgaand autoverkeer mogelijk is.
- We behouden het groen, maar maken het toegankelijk.
- Tram- en bushaltes worden verplaatst zodat ze geen barrière meer vormen tussen 2 delen van het plein. Aldus worden ook activiteiten naar het noordoosten van het plein verdeeld, wat ook positief is voor een verbinding richting Offerandestraat.

Het resultaat is een volledig hertekend Astridplein dat bestaat uit 2 delen. Het denkbeeldige verlengde van de Statiestraat deelt het plein in 2.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Het *zuidelijke deel* beslaat één derde van het plein en is volledig bestemd voor voetgangers. Hier concentreren zich de voetgangersstromen van en naar het station, de Zoo, de Elisabethzaal, De Keyserlei en de Statiestraat.
De 2 monumentale lantaarnpalen worden lichtjes naar het noorden verschoven (ten opzichte van de plaats waar ze voorheen stonden) zodat men optimale verhoudingen krijgt tussen dit deel van het plein, de omringende gebouwen en het monumentale stationsgebouw. Dit deel wordt volledig verhard met een hoog kwalitatieve natuursteen.
Een toegang tot de ondergrondse fietsenstalling, de liften en trappen naar de ondergrondse parking en de ondergrondse 'kiss-and-ride' zijn op dit deel gesitueerd. Slechts in noodgevallen, of wanneer dit voor bepaalde diensten noodzakelijk is, zullen hier auto's mogen rijden.

Het *noordelijke deel* van het plein wordt een groene zone en een knooppunt voor openbaar vervoer. Het ontwerp is symmetrisch om een gelijke ontwikkeling van de oost- en de westzijde te stimuleren. Aan de twee kanten komen voetpaden, voldoende breed voor belangrijk voetgangersverkeer en om terrasjes van cafés uit te zetten. Een bomenrij scheidt de voetpaden van de ruimte waar mensen wachten op de tram of op de bus, waar voldoende ruimte zal zijn om wachthuisjes te bouwen. De tram stopt aan de oostzijde, de bus aan de westzijde. Hierdoor wordt de voetgangersstroom verdeeld.

In het midden komt de groene zone, bestaande uit gras- en bloemenperken. Deze groene zone wordt doorkruist door een pad dat de bus- met de tramhalte verbindt, en een pad dat de metrotoegang verbindt met het zuidelijk gedeelte van het plein. Er komt eveneens een toegang tot de ondergrondse parking. Dit concept is gegroeid in samenwerking met De Lijn.

De toegangen tot de ondergrond zullen eruit zien als glazen rechthoekige volumes, zodat het zicht op wat er zich achter deze volumes bevindt, behouden blijft. s' Nachts zullen deze volumes licht uitstralen op het plein.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Onder het plein: transit en parking

Momenteel is er reeds een behoorlijk stuk van de ruimte onder het Astridplein ingenomen door de metro. In het noorden is er het metrostation Astrid en de metrotunnel Gemeentestraat - Carnotstraat. In het westen is er de metrotunnel De Keyserlei - Van Wezenbekestraat. Het zuidwestelijk deel grenst aan het metrostation Diamant.

Tussen deze constructies, en bovenop de tunnel voor het treinverkeer, worden 3 ondergrondse verdiepingen gebouwd.

De *bovenste verdieping* wordt opgevat als een ondergronds plein. Er wordt een ruime verbinding gemaakt met de metrostations Astrid en Diamant. Het metrostation Diamant wordt dan op haar beurt verbonden met de ondergrondse niveaus van het centraal station.

Verschillende functies krijgen hier hun plaats. Er is vooreerst een grote 'kiss-and-ride' zone. Via de inrit op het Astridplein bereiken de auto's (waaronder uiteraard ook taxi's) deze zone en de dieper gelegen parking. Voor de uitrit wordt de noordelijke trapkoker van het metrostation Diamant gebruikt. De wagens rijden zo De Keyserlei op, waardoor het zuidelijk deel van het Astridplein volledig verkeersvrij kan blijven. De bestaande trap en roltrappen van de metro worden herplaatst, dichter naar het Centraal Station. Op de bovenste verdieping komt tevens een grote fietsenstalling voor 900 à 1000 fietsen.

Deze verdieping krijgt daglicht via openingen in het plein langs de gevel van het Centraal Station, via de liftopeningen en via een brede hellingsbaan voor de fietsen. De gevel van het station zal trouwens voor een deel zichtbaar zijn en een belangrijk oriëntatiepunt vormen in de ondergrond.
Voorts krijgt deze verdieping een veel grotere hoogte dan gebruikelijk voor een parking, een afwerking met nobele materialen, een hoog verlichtingsniveau en een circulatiezone voor voetgangers die volledig gescheiden is van het autoverkeer. Dankzij deze elementen en door verdere zorgvuldige aanpak in de gehele ondergrondse architectuur wordt er naar gestreefd om een kwalitatief hoogstaande ruimte te krijgen: overzichtelijk, aangenaam en veilig.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

De *verdiepingen -2 en -3* worden ingericht als parking, met een totale capaciteit van 400 wagens.

Voor de volledigheid moet ook worden vermeld dat er taxizones gepland zijn in De Keyserlei, in de Pelikaansstraat en aan de toekomstige tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat. Die tweede stationsingang zal trouwens eveneens een tweede belangrijke fietsenberging herbergen, ook een 'kiss-and-ride'-zone en een afzetzone voor privé-bussen.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Een nieuw plein tegen 2004

Sinds begin 1999 wordt er reeds gewerkt aan de ombouw van het Centraal Station in Antwerpen. In januari van dit jaar startten de boringen voor de aanleg van een tunneldakplaat onder het station. Daarvoor wordt een speciaal boorschild gebruikt.

Van april 2001 tot augustus 2002 wordt gewerkt aan de ondergrondse parking. Hiervoor moet bijna het hele Astridplein worden opengelegd. Uiteraard zullen deze werken zodanig verlopen dat de Zoo, de Elisabethzaal, de hotels en alle bewoners bereikbaar blijven. In een eerste fase verhuizen de tram- en bushaltes naar de andere kant van de Gemeentestraat - Carnotstraat. Aan deze tijdelijke omlegging van tram en bus zal ongeveer een jaar worden gewerkt, zodat de voorbereidingen hiervoor nog dit jaar zullen starten.

Vanaf maart 2002 vatten de werken onder het Astridplein aan. De bouw van het zgn. 'aankomstcomplex', waar de 2 tunnels uit het noorden van Antwerpen (Antwerpen Dam) aankomen, is de eerste belangrijke stap. Dit aankomstcomplex moet een tweetal jaren later (maart 2004) klaar zijn. Ongeveer in diezelfde periode (juli 2002 – februari 2004) wordt de verbinding tussen dit aankomstcomplex en het ondergrondse complex geboord, zodat de ondertunneling tussen het Centraal Station en Antwerpen Dam een feit is.

Tegelijkertijd wordt natuurlijk ook bovengronds aan het nieuwe Astridplein gewerkt. Van mei 2003 tot januari 2004 legt men de laatste hand aan de voetgangerszone (het zuidelijk deel), de heraanleg van het deel van het plein dat voorbehouden is voor tram en bus, staat op het programma voor de periode tussen oktober 2003 en september 2004. De ondergrondse parking kan in het voorjaar van 2004 in gebruik genomen worden. In principe zal het Astridplein dan volledig klaar zijn, hoewel de sporen in de tunnels pas daarna gelegd worden.

Antwerpen, 23 maart 2000

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

De Architecten

1. JORDI FARRANDO

Deze Spaanse architect tekende de plannen voor het nieuwe Astridplein. Hij is de Assistent-Directeur van het departement voor Stedenbouwkundige Projecten van de stad Barcelona. Dit team won al verschillende nationale en internationale onderscheidingen, onder meer de Prince of Wales Award van de universiteit van Harvard.

Hij heeft ook een eigen architectenbureau, gespecialiseerd in residentiële behuizing, stadsplanning en openbare plaatsen in en buiten Spanje. Ook hierin werd zijn werk al meermaals bekroond.

Daarnaast is hij verbonden aan enkele hogescholen en universiteiten en is hij een veelgevraagd spreker, onder meer ook in België.

Hij zetelt ook vaak in de jury van internationale architectuurwedstrijden en was Commissaris van het 19de Congress of the International Union of Architects.

Recente realisaties zijn:

- Uitbreiding en heraanleg van het Park Güell in Barcelona (1994)
- Parc dels Tres Turons in Barcelona (1994)
- Autovrije straten in het centrum van Kortrijk (1994)
- De as die het stadscentrum en het Astridpark in Kortrijk verbindt (1994)
- Parc del Princep de Girona in Barcelona (1995)
- Steenplein in Antwerpen (1996-7)
- Emile Braunplein, Gouden Leeuwplein en Poeljemarkt in Gent (1996-7)

2. JACQUES VONCKE

Hij studeerde in 1971 af als ingenieur- architect aan de universiteit van Gent, met specialisatie in Urbanisme en Ruimtelijke Ordening.

De eerste vier jaren van zijn carrière speelden zich af in het Noordafrikaanse Algerije. Daar bouwde hij een theater (in Tizi-Ouzou), een overdekte marktplaats (in Algiers) en tekende hij een nieuw concept voor de stad Beni Slimane.

Terug in België ontwerpt hij afwisselend voor openbare maatschappijen (De Lijn, NMBS en openbare gebouwen in verschillende steden) en voor meerdere vooraanstaande bedrijven, zoals Electrabel, Barco, Volvo of Pioneer allerlei

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

administratieve en industriële gebouwen. Voor de aanleg van het Emile Braunplein in Gent werkte hij al samen met o.a. Farrando.

Recent was hij onder meer verantwoordelijk voor:

- Een nieuwe administratief complex met auditorium voor Fabrimetal in Gent (1996-7)
- Hij is architect en Project Manager voor de uitbreiding van het Centraal station van Antwerpen (sinds 1997)
- Een gebouwencomplex voor de brandweer in Leuven (1998)
- Laureaat multicultureel centrum Permeke in Antwerpen (1998)
- Een tram- en busstation bij Flanders Expo in Gent (1999)
- Multifunctioneel kantorencomplex voor Electrabel op het Zuid in Gent (1999)

Momenteel is Voncke architect bij Eurostation, het studiebureau van de NMBS dat de uitbreiding van het station Antwerpen Centraal beheert en is hij lid van de architectenvennootschap Signum n.v. in Gent.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

DE NOORD-ZUIDVERBINDING ANTWERPEN IN EEN NOTENDOP

De ombouw van Antwerpen-Centraal tot een doorgaand station en de aanleg van de noord-zuidverbinding – een spoortunnel tussen de Lange Leemstraat en het Damplein – zijn reeds twee jaar volop aan de gang. De werken moeten volgens de huidige planning binnen vijf jaar klaar zijn. In 2005 zullen de treinen rechtstreeks van noord naar zuid en omgekeerd kunnen sporen.

Het Centraal Station zal dankzij de noord-zuidverbinding dubbel zoveel treinen kunnen ontvangen. Het treinverkeer naar en van het centrum van de stad zal vlotter en efficiënter verlopen, en beter beantwoorden aan de groeiende behoeften van de reizigers. De NMBS wil met dit project haar klanten een betere dienstverlening aanbieden.

De noord-zuidverbinding zal toelaten om rechtstreekse spoorverbindingen tussen het noorden en het zuiden van Antwerpen op te zetten. Zo komt er een nieuw station aan de Groenendaallaan, waardoor er rechtstreekse spoorverbindingen komen van en naar het centrum van Antwerpen. Op die manier bouwt de NMBS een echt voorstadsnet uit.

De hogesnelheidstreinen kunnen dankzij de noord-zuidverbinding ook sneller naar Nederland sporen. Langs de autosnelweg E19 wordt trouwens binnenkort een hogesnelheidslijn aangelegd. Zowel hst's als binnenlandse treinen zullen van deze nieuwe lijn gebruik kunnen maken. In Brecht wordt de stopplaats – 'Noorderkempen' - voorzien.

De aanleg van de noord-zuidverbinding

De aanleg van de noord-zuidverbinding vergt een hele reeks werken. De infrastructuurwerken omhelzen de bouw van twee enkelsporige tunnelkokers onder de stad, tussen het Centraal station en het Damplein. In de lente van 2001 starten hiervoor de voorbereidingen. De eigenlijke ondertunnelingswerken beginnen pas in het voorjaar van 2002. Met behulp van een boorschild zal dan de spoortunnel geboord worden.

Antwerpen, 23 maart 2000

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Het station Antwerpen-Centraal wordt volledig in het nieuw gestoken. Niet alleen zullen de treinen op drie verdiepingen toekomen, het station wordt ook een stuk langer en krijgt er ter hoogte van de Lange Kievitstraat een tweede stationstoegang bij met bijbehorend plein. In het vernieuwde station zullen zelfs de onderste perronniveaus van daglicht kunnen genieten. Bovendien komt er op het gelijkvloers een winkel-wandelzone waar reizigers hun boodschappen kunnen doen, of een hapje eten. Vanaf eind 2003 zal deze zone in gebruik worden genomen.

Verder gebeuren er ook grote werken tussen de stations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem. Om de toegangshellingen naar de ondergrondse niveaus van het Centraal Station te bouwen, moeten alle bestaande bruggen een extra fundering krijgen. Pas daarna kan er gestart worden met uitgraven onder het spoorwegviaduct.

Sinds begin december vorig jaar wordt er ook in de wijk Luchtbal – tussen het Albertkanaal en de Havanastraat - gewerkt. De sporen van de noord-zuidverbinding worden op de Luchtbal verbonden met de lijn 12 naar Essen en met de toekomstige hogesnelheidslijn naar Nederland. Dat gebeurt door de bouw van een groot sporen- en wisselcomplex. De werken moeten volgens de huidige planning in december 2004 voltooid zijn. Het nieuwe station Groenendaallaan gaat reeds vanaf 2003 in dienst.

Verbouwing Antwerpen-Centraal verloopt in fasen

Omdat de NMBS ervoor heeft gekozen de meerderheid van haar reizigers tot in het station Antwerpen-Centraal te brengen, verloopt de verbouwing van het Centraal Station in fasen.

Alle treinen komen in Antwerpen-Centraal aan op de voorlopige perronsporen 1, 2 en 3 aan de kant Pelikaansstraat. Het extra brede perron tussen de sporen 2 en 3 zorgt ervoor dat de reizigersstromen vlot kunnen verlopen. Wanneer de kant van de Zoo eind 2000 klaar is, worden deze voorlopige perrons afgebroken en kan er aan de kant van de Pelikaansstraat gewerkt worden.

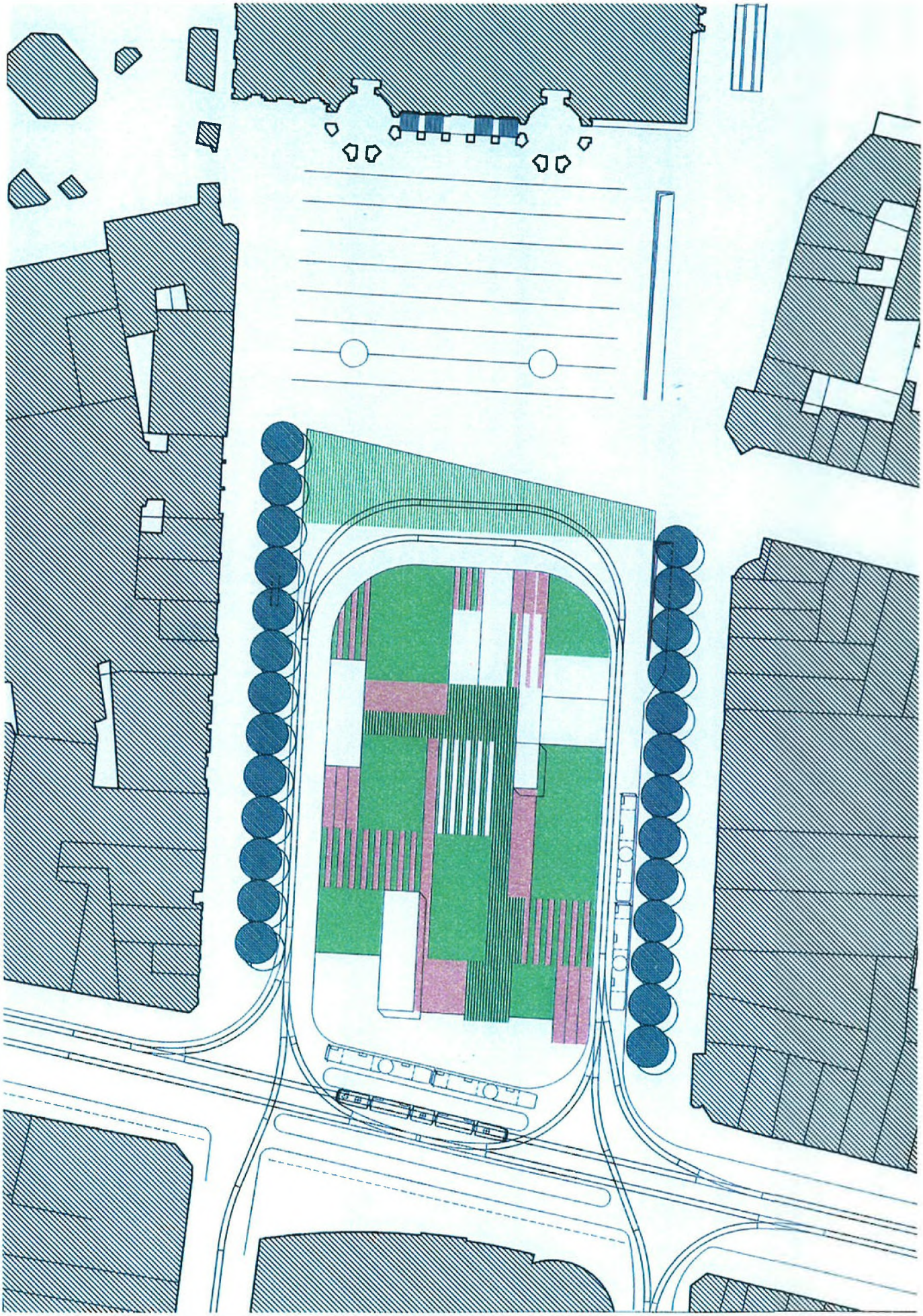
Antwerpen, 23 maart 2000

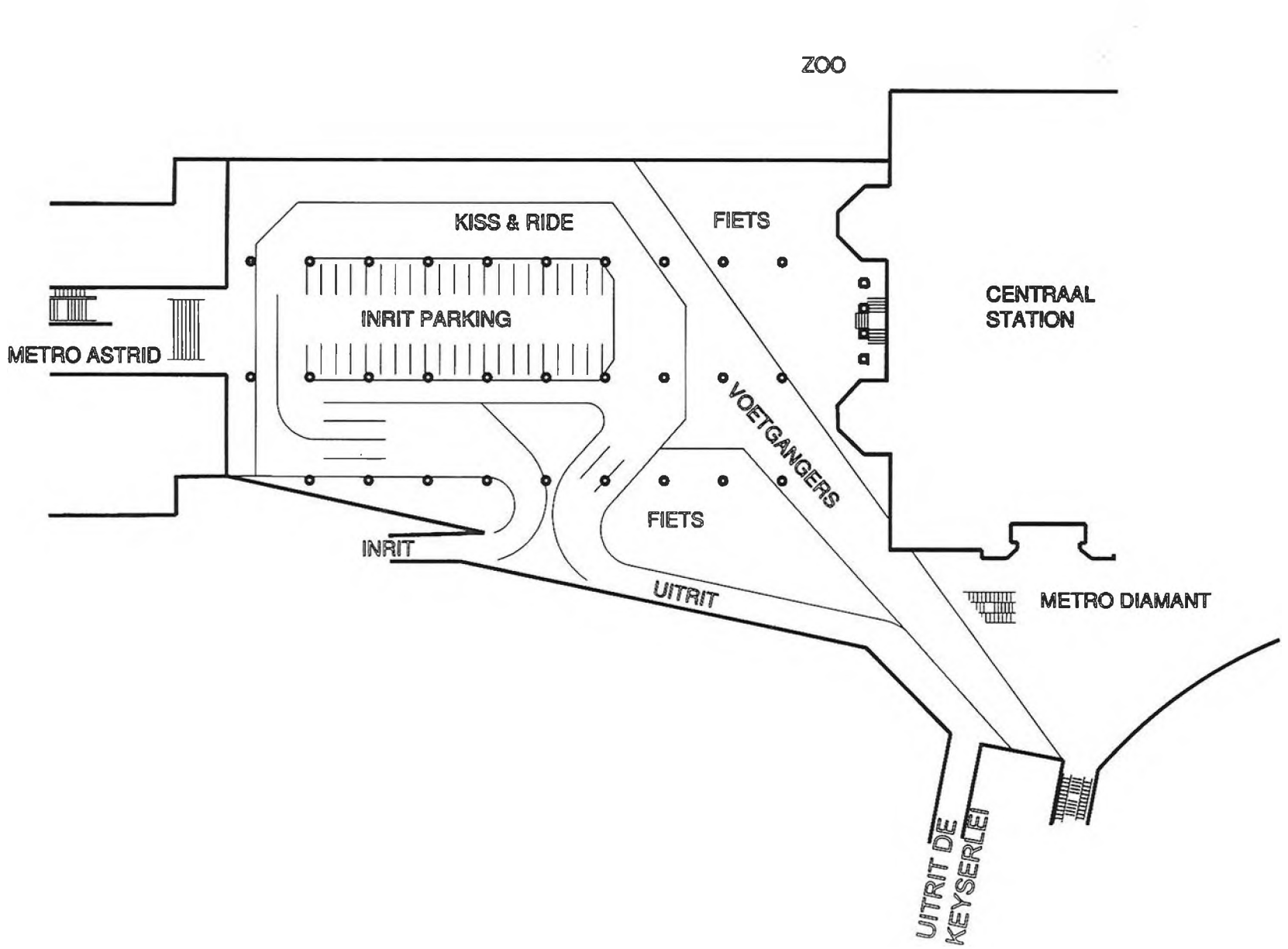
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Eind 2002 is de ganse bovenbouw voltooid en zullen 6 van de 14 geplande perronsporen in dienst worden gesteld. Vanaf eind 2003 wordt het winkelplateau op het gelijkvloers tussen de sporen +1 en –1 in gebruik genomen. De winkels zullen overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zijn.

Eind 2005 worden de ondergrondse sporen in dienst gesteld en vanaf dan beschikt Antwerpen-Centraal over 14 perronsporen, verdeeld over drie niveaus. Ook de nieuwe stationstoegang aan de Lange Kievitstraat en de ondergrondse parking zijn dan open.

Antwerpen, 23 maart 2000




ZOO
KISS & RIDE
FIETS
INRIT PARKING
CENTRAAL
STATION
METRO ASTRID
VOETGANGERS
FIETS
INRIT
UITRIT
METRO DIAMANT
UITRIT DE
KEYSERLEI




noord
zuid
Antwerpen

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Het nieuwe Astridplein: het mobiliteitscentrum van Antwerpen

Om de capaciteit van het spoorwegnet in en rond de stad Antwerpen te verhogen en om er op die manier een bijdrage te leveren tot een betere mobiliteit, wordt sinds twee jaar gewerkt aan de aanleg van de noord-zuidverbinding. In dit kader past ook het project om het bekende Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Dit plein zal over een lengte van 120 m worden opengelegd, om ondergronds de verbindingstunnels aan te brengen tussen het station en de geboorde tunnels richting Noord. De vermaarde Spaanse architect Jordi Farrando tekende de plannen voor het nieuwe Astridplein.

Om het Astridplein te verbeteren, werd besloten om geen doorgaand autoverkeer op het plein toe te laten, het wordt voetgangersdomein. Het groen wordt behouden, maar toegankelijk gemaakt. Tram- en bushaltes worden verplaatst zodat ze geen barrière meer vormen tussen 2 delen van het plein.
Het *zuidelijke deel* van het Astridplein beslaat één derde van de oppervlakte en is volledig bestemd voor voetgangers. Een toegang tot de ondergrondse fietsenstalling, de liften en trappen naar de ondergrondse parking en de ondergrondse 'kiss-and-ride' zijn ook op dit deel gesitueerd.
Het *noordelijke deel* wordt een groene zone en een knooppunt voor openbaar vervoer. Aan de twee kanten komen voetpaden, door een bomenrij gescheiden van de ruimte waar mensen wachten op de tram of op de bus.
In het midden komt de groene zone, bestaande uit gras- en bloemenperken. Deze groene zone wordt doorkruist door een pad dat de bus- met de tramhalte verbindt, en een pad dat de metrotoegang verbindt met het zuidelijk gedeelte van het plein. Er komt eveneens een toegang tot de ondergrondse parking. Dit concept is gegroeid in samenwerking met De Lijn.

Onder het Astridplein komen de tunnels die het aankomstcomplex voor de tunnels vanuit Antwerpen Dam verbinden met de tunnels onder het Centraal Station. Aan de kant van het station komt ook een complex met drie niveaus met daarin een ondergrondse parking.

Op de *bovenste verdieping* wordt een ruime verbinding gemaakt met de metrostations Astrid en Diamant. Het metrostation Diamant wordt dan op haar beurt verbonden met de ondergrondse niveaus van het centraal station. Verschillende functies krijgen hier hun plaats. Er is vooreerst een grote 'kiss-and-ride' zone. Daarnaast komt hier tevens een grote fietsenstalling voor 900 à 1000 fietsen. De *verdiepingen -2 en -3* worden ingericht als parking, met een totale capaciteit van 400 wagens.

Antwerpen, 23 maart 2000-03-22

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax 02/526 37 26

Van april 2001 tot augustus 2002 wordt gewerkt aan de ondergrondse parking. Hiervoor moet bijna het hele Astridplein worden opengelegd. Van maart 2002 tot maart 2004 wordt het aankomstcomplex gebouwd, tussen juli 2002 en februari 2004 worden dit aankomstcomplex en het station door tunnels verbonden. Van mei 2003 tot januari 2004 legt men bovengronds de laatste hand aan de voetgangerszone (het zuidelijk deel), de heraanleg van het deel van het plein dat voorbehouden is voor tram en bus, staat op het programma tussen oktober 2003 en september 2004.