

STATION GENT-SINT-PIETERS

1912-2012



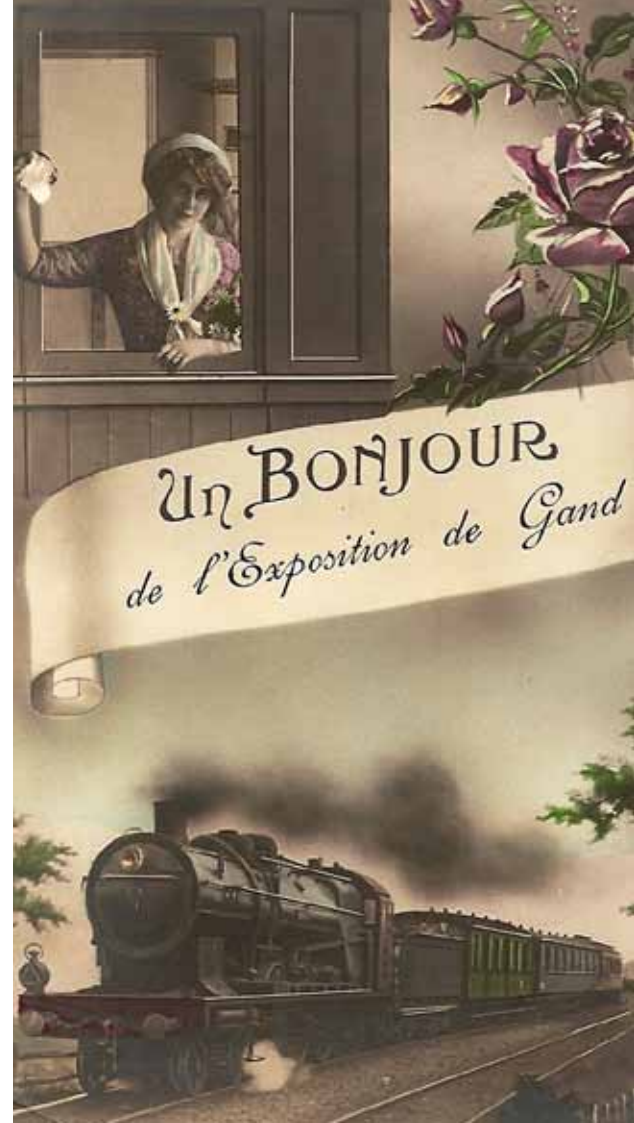


STATION GENT-SINT-PIETERS 1912-2012

Het station Gent-Sint-Pieters werd op 19 november 1912 officieel geopend. Enkele maanden later stond er een ander belangrijk evenement op het programma: de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913. Het nieuwe station zou een belangrijke draaischijf worden om de vele bezoekers aan de Wereldexpo naar Gent te brengen.

'Het is in de omtrek van de Wereldtentoonstelling gemakkelijk te zien dat de opening nabij is. Wat een drukte, wat een beweging! Niet minder dan 200 goederenwagons per dag worden uit allerlei richtingen in de statie aangevoerd', stond toen te lezen in de Gentse kranten.

Honderd jaar later is het Sint-Pietersstation, met dagelijks meer dan 50.000 instappende reizigers, één van de belangrijkste stations van Vlaanderen. Het station is een vervoersknooppunt waar voetgangers, fietsers, auto's, bussen, trams en treinen elkaar ontmoeten. Het station en de stationsomgeving ondergaan net als honderd jaar geleden een volledige gedaanteverwisseling. Het project Gent Sint-Pieters houdt in dat het station grondig wordt vernieuwd en de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel langs de Fabiolalaan. Het 100 jaar oude Sint-Pietersstation, een draaischijf voor alle vormen van openbaar vervoer, wordt verbeterd, waardoor overstappen naar trein, tram of bus sneller, veiliger en comfortabeler wordt. Je kan zelf kiezen hoe je naar het station komt: te voet, met de fiets, de auto of het openbaar vervoer. Iedereen krijgt zijn plaats in het station van de toekomst.



DE HEROPLEIVING VAN DE STATIONS



De rol van het station is sinds het begin van de 20ste eeuw sterk geëvolueerd. Toen waren ze vaak de meest prestigieuze bouwwerken van een stad. Nadien, met de opkomst van de auto als populairste vervoermiddel, taande hun belang en uitstraling. Pas in de jaren 90, in het zog van het groeiende succes van de hogesnelheidstrein, konden de spoorwegen en de stations aan een comeback beginnen. Er wordt nu opnieuw meer belang gehecht

aan de stations als stedelijke knooppunten van mobiliteit en diensten. De grotere bekommernis om het milieu speelt daarbij in het voordeel van het openbaar vervoer en van de trein, want die staan voor duurzame mobiliteitsoplossingen.

De NMBS-Holding, die de 37 belangrijkste stations van het land uitbaat, peilde naar de verzuchtingen van de stationsgebruikers in een diepgaand onderzoek. Dit resulteerde in een filosofie van de stations met drie pijlers.

Geen tijd verliezen

Een treinrit moet in een goed georganiseerde omgeving gebeuren, waarin de reiziger gemakkelijk zijn weg kan vinden; of je nu per tram, met de bus, de auto of de fiets komt, de overstap tussen de vervoermiddelen moet naadloos verlopen. En minder mobiele personen moeten zonder hindernissen tot op het perron kunnen geraken.



Ontmoetingsplaats

In het station van vandaag kun je ook onthaasten. Je kunt er mensen ontmoeten, genieten van de gezellige drukte van winkeltjes en horecazaken... Er valt altijd wel wat te beleven. Het comfort gaat hand in hand met veiligheid en netheid. De stations worden trouwens steeds vaker culturele locaties, met concerten en tentoonstellingen.

Slimme tijd

Dankzij het uitgebreide aanbod van winkels en diensten in de stations kun je extra verplaatsingen vermijden en zo heel wat tijd winnen: een krant kopen of een ontbijt eten, de strijk binnenbrengen, een boeketje kopen voor de afspraak 's avonds, even naar de apotheek, je fiets laten herstellen, informatie inwinnen bij de dienst toerisme...

De NMBS-Holding ontwikkelde het merk 'het Station' als keurmerk voor die evolutie. Het logo en de kleurige totems op de stoep voor de stationsgebouwen geven aan dat je daar niet alleen terecht kunt om een trein te nemen.

Ze staan symbool voor de heropleving van het station.

GENT OP HET SPOOR



De stad Gent is sinds 28 september 1837 op het Belgische spoorweginet aangesloten. De eerste trein uit Mechelen en Dendermonde kwam toe in het kopstation Gent-Zuid, in de uitgestrekte Muinkmeersen (het huidige Koning Albertpark).

De jaren nadien werden ook Brugge en Oostende (1838), en Kortrijk (1839) via de spoorweg met Gent verbonden. In 1843 had het Belgische spoorweginet al een lengte van 556 km. De trein was vier tot vijf keer sneller dan de koets en maakte het mogelijk om nog op dezelfde dag van de ene naar de andere stad te reizen.

De trein werd dan ook steeds populairder als vervoermiddel.

Met de komst van het station ontwikkelde de buurt van het Gentse Zuid zich snel tot een bruisend stadsdeel waar de eet- en drankgelegenheden en hotels als paddenstoelen uit de grond schoten. Het voorlopige kopstation Gent-Zuid werd al snel te klein en in 1848 ontwierp architect Auguste Payen (1801-1877) het nieuwe station Gent-Zuid. Al in 1866 werd gepleit voor rechtstreekse treinen van Brussel naar Brugge, Oostende en Kortrijk, zonder het kopstation Gent-Zuid binnen te rijden. In 1872 gingen de Belgische regering en de stad Gent

akkoord om het houten stationnetje in de wijk Sint-Pieters te vervangen door een nieuw stationsgebouw.

De plannen kwamen in een stroomversnelling toen werd beslist dat de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent zou plaatsvinden. Om de vele honderduizenden bezoekers te kunnen opvangen, werd in 1910-'12 het station Gent-Sint-Pieters gebouwd. Na de Wereldtentoonstelling nam het station Gent-Sint-Pieters de rol van Gent-Zuid meer en meer over als belangrijkste Gents station. Op 6 oktober 1928 sloot het station Gent-Zuid definitief haar deuren en in 1931 werd het volledig afgebroken.

BOUW VAN HET SINT-PIETERSSTATION



Aanvankelijk stond er in de wijk Sint-Pieters aan de Parklaan een houten stationsgebouw. Dit werd opgetrokken in 1889 langs de spoorlijn Gent-Brugge-Oostende en had weinig of geen voorzieningen. De snelle treinen Brussel-Oostende reden gewoon voorbij.

In de periode begin 20^{ste} eeuw begon het toerisme naar de kust zich volop te ontwikkelen. De bourgeoisie vond de omweg via het station Gent-Zuid pure tijdverspilling en droomde luidop van een rechtstreekse verbinding naar Oostende. In de aanloop van de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913 was er nood aan een station met uitstraling voor de bezoekers die per trein naar Gent kwamen.

De plannen om het houten gebouwtje te vervangen door een nieuw stationsgebouw werden in 1905 dan ook snel werkelijkheid. In 1908 werd het houten stationnetje nog even vervangen door een stenen gebouw in de Prinses Clementinalaan, maar in 1912 werd dit voorlopige gebouw al opnieuw gesloten.

Ingenieur-architect Louis Cloquet (1849-1920) kreeg in 1908 de opdracht om het nieuwe station Gent-Sint-Pieters te ontwerpen. Hij koos voor een eclectische stijl met veel middeleeuwse elementen en Oosterse invloeden. De werkzaamheden duurden van 1910 tot 1912. Tegelijkertijd kwamen de sporen op een verhoogde berm.

Na 410 werkdagen, op 18 mei 1912 was het nieuwe station klaar. Op 19 november 1912 werd het station Gent-Sint-Pieters officieel geopend en kon het de bezoekers aan de Wereldtentoonstelling ontvangen.

Het nieuwe Sint-Pietersstation moest een moderne stadspoort worden, een volwaardig en prestigieus station. Het kreeg het uitzicht van een Oosters paleis, met veel ruimtelijkheid, licht en kleur. De voorgevel werd bekroond met Venetiaanse kantelen en Indische torentjes. De centrale ingang werd geflankeerd door twee torens: een kleine en een 30 meter hoge uurwerktoren die een herkenningspunt is voor de omgeving.



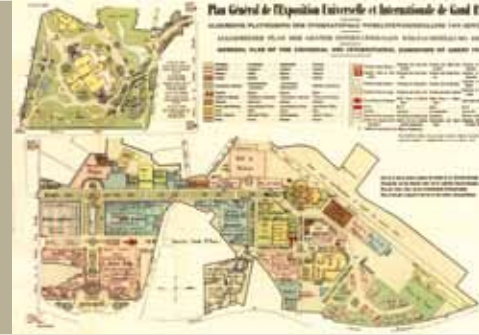
EEN HAL VOL KLEUR

De stationshal is volledig gedecoreerd met kleurrijke taferelen. De recent gerestaureerde muurschilderingen zijn afbeeldingen van 13 belangrijke Belgische steden: Kortrijk, Ieper, Brugge, Oostende, Gent, Mechelen, Oudenaarde, Doornik, Bergen, Brussel, Antwerpen, Namen en Luik. Het was de bedoeling dat de bezoekers van de Gentse Wereldtentoonstelling konden kennismaken met de verschillende grote Belgische steden.

De muurschilderingen zijn uitgevoerd in de sgraffitotechniek. Bij sgraffiti worden verschillende lagen pleister op elkaar aangebracht en nadien worden er lijnen en vlakken weggekrabd zodat er een tafereel met dieptezicht ontstaat. De sgraffito van Oostende is een echte blikvanger. De koningin der badsteden was erg populair en kreeg dan ook een

prominente plaats in de stationshal. Dankzij het station Gent-Sint-Pieters kon de Gentse bourgeoisie voortaan rechtstreeks sporen naar hun favoriete badstad. De stoomboot 'Princesse Elisabeth' staat centraal in beeld. Deze pakketboot werd speciaal gebouwd om de capaciteit op de verbinding Oostende-Dover te verhogen voor de Wereldtentoonstellingen van 1910 in Brussel en van 1913 in Gent.

Begin 20^{ste} eeuw waren sgraffiti erg in de mode. De sgraffiti zijn uitgevoerd door een team kunstenaars van Prosper Cornelis (1864-1922). Hij was leraar aan Sint-Lucas en werkte al eerder samen met architect Louis Cloquet. De ontwerper van de sgraffiti was kunstenaar René De Cramer (1876-1951).



DE GENTSE WERELDTENTOONSTELLING VAN 1913

Vanaf midden 19^{de} eeuw werden in verschillende Europese landen Wereldtentoonstellingen georganiseerd. Het waren grootse evenementen waar de troeven van een bepaald land en de technische vooruitgang werden getoond. Ze gaven ook een impuls aan de architectuur en de stadsontwikkeling van de betrokken stad.

De Wereldtentoonstelling van 1913 vond plaats in de Gentse Sint-Pieters-

Aalstwijk en duurde 192 dagen, namelijk van april tot oktober 1913 en werd bezocht door meer dan 9,5 miljoen bezoekers. Voor de opbouw van de Wereldtentoonstelling werd een terrein tussen Kortrijksesteenweg, Oudenaardsesteenweg en De Pintelaan gekozen. Centraal stond er het Floralieënpaleis. Na de Expo verdwenen de meeste gebouwen en kwam het Citadelpark in de plaats en een residentiële wijk ('het Miljoenenkwartier').

Met het oog op deze 'Exposition Universelle' werd het nieuwe Sint-Pietersstation gebouwd. Ook het centrum van Gent werd grondig verbouwd. Tot ver in de 20^{ste} eeuw was de buurt van het station Gent-Sint-Pieters een overwegend landelijke buurt. Met de organisatie van de Wereldtentoonstelling en de inplanting van het Sint-Pietersstation onderging de wijk een volledige gedaanteverwisseling. Er werden nieuwe straten getrokken, en er kwam meer bewoning.

Het tentoonstellingspark van de Wereldexpo was erg groot. 'Op de meerschen van St. Pieters is als bij tooverslag de ontzagwekkende Wereldfoor verrezen met hare uitgestrekte parken en hoven, hare prachtige paleizen en hallen, waar straks alle beschaafde volkeren de voortbrengselen hunner nijverheid en kunsten zullen tentoonstellen' (uit de 'Gazette van Gent').

De hoofdingang van de Expo was indrukwekkend met een groot koepelgebouw, zuilenrijen, waterpartijen en monumentale standbeelden. De bezoekers kwamen vandaar terecht op brede boulevards die uitzicht gaven op de feestpaleizen en paviljoenen. Elke grote stad had een eigen paviljoen op de Expo. Het Paleis van Gent was een replica van het Prinsenhof waar Keizer Karel in 1500 werd geboren. De stad Brussel had hun Gotisch stadhuis nagebouwd en Antwerpen een Renaissance-paleis.

Naast technologische nieuwtjes werden op de Wereldtentoonstelling ook exotische volkeren tentoongesteld.

Zo was er een Senegalees dorp in het Citadelpark en een Filippijns dorp in de wijk Oud-Vlaanderen. Deze 'attracties' waren privé-initiatieven en erg winstgevend. Eén van de Filippijnen, Timicheg (1885-1913), kon het Belgische

klimaat niet aan en overleed tijdens de Expo op 28-jarige leeftijd aan tuberculose. Als eerbetoon hem werd de toegang naar de ondergrondse stationsparking (een deel van het project Gent-Sint-Pieters) Timichegtunnel genoemd.





SLAPEN IN EEN 'VIJFSTERRENHOTEL'

Samen met het station Gent-Sint-Pieters werd op het Koningin Maria Hendrikplein in 1912 het Flandria Palace Hôtel gebouwd naar een ontwerp van de Gentse architect Jules Van den Hende (1873-1943).

Dit monumentale gebouw, schuin tegenover het Sint-Pietersstation, werd gebouwd om de vele bezoekers aan de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913 een slaapplek aan te bieden. Enkel het hoofdgebouw met een 600-tal kamers zou blijven staan.

De zijvleugels in de Koningin Astridlaan en de Prinses Clementinalaan waren tijdelijke bijgebouwen met een 500-tal kamers die enkele maanden na de Wereldtentoonstelling zouden worden afgebroken. Uiteindelijk bleven ze nog tot begin 1920 staan.

Het hotel kreeg de naam 'Flandria Palace Hôtel' omdat de Gentenaars hun stad als de hoofdstad van 'La Flandre' (Vlaanderen) zagen en ook om het een internationale uitstraling te geven.





Het had vier verdiepingen en beschikte over een indrukwekkende keuken, een brasserie met terras aan de Prinses Clementinalaan en drie bars in de kelder. Verder was er een eetzaal, een leeszaal, autogarages en magazijnen. Het interieur van het hotel straalde klasse uit.

Vandaag zijn in het gebouw kantoren van de NMBS-Groep ondergebracht.

Als onderdeel van de stadstentoonstelling 'Track' bouwde de Japanse kunstenaar Tazu Rous in 2012 rond de klokketoren van het station het tijdelijke 'hotel Gent'. Toen de ticketverkoop begon, was deze luxe hotelkamer op 20 minuten uitverkocht.

Voor de duur van de tentoonstelling was dit dan ook ongetwijfeld het origineelste hotel van het land.



RENOVATIE VAN HISTORISCHE STATIONSGEBOUW



Sinds 1995 is het stationsgebouw van Gent-Sint-Pieters een beschermd monument. In 1997 startte de NMBS-Holding met grondige renovatiewerkzaamheden.

De uurwerktoren, die zwaar was aangetast en scheef stond, werd in 2006 volledig afgebroken en steen voor steen weer opgebouwd met nieuwe bakstenen. Daarna was de luifel aan de beurt. De massieve stalen luifel boven de ingang van

het station uit 1931 verkeerde in slechte staat en werd in het voorjaar van 2008 vervangen door een nieuwe, glazen constructie.

Ook de kleurrijke muur- en plafondschilderingen in de stationshal werden tussen 2007 en 2010 grondig opgefrist en gerestaureerd. Ze waren erg aangetast door vochtigheid en vervuiling en werden gereinigd en geretoucheerd.



HET NIEUWE GENT-SINT-PIETERS

Meer en meer reizigers maken gebruik van het openbaar vervoer. Om het station aan te passen aan deze nieuwe behoeften, worden het Sint-Pietersstation en de stationsbuurt grondig gemoderniseerd.

De uitdaging is om Gent-Sint-Pieters tegen 2020 uit te bouwen tot een vlotte, leefbare en aangename omgeving waar de verschillende vervoersmiddelen beter op elkaar zijn afgestemd.

Comfort en een vlotte aansluiting met andere vervoersvormen staan voorop. Trein, tram en bus lopen naadloos in elkaar over. Het Sint-Pietersstation wordt een pracht van een station en vlot toegankelijk voor iedereen. Dit moet ervoor zorgen dat nog meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Maar ook de auto en de fiets worden niet vergeten met comfortabele fietsstallingen en een ruime pendelparking. Gent-Sint-Pieters wordt de toegangspoort tot het Gent van de 21^{ste} eeuw.



PROJECT GENT-SINT-PIETERS

Het project Gent Sint-Pieters is een samenwerking tussen de NMBS-Holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, het Vlaamse Gewest en de Stad Gent. Een vernieuwd station, een nieuw bus- en tramstation, een ondergrondse parkeergarage en fietsenstallingen, een verbindingsweg met de R4 en de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel aan de Koningin Fabiolalaan zijn de belangrijkste veranderingen.

Eind november 2007 startte het project Gent Sint-Pieters symbolisch met de sloop van het postgebouw Gent X. Ook de oude goederenloods naast het postgebouw werd afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe bus- en tramstation.

Onder de sporen werden twee tunnels gegraven: de Timechegtunnel als toegang tot de nieuwe ondergrondse parking aan de Sint-Denijslaan en een tijdelijke tramtunnel met een 106 meter lange fotowand van de Zwitserse kunstenaar Beat Streuli.

Voor de aanleg van de nieuwe ondergrondse parkeergarage langs de Fabiolalaan diende 470.000 m³ grond te worden uitgegraven. Eind 2010 opende het eerste deel van de 3 verdiepingen tellende ondergrondse parking haar deuren. Met plaats voor 2.700 wagens is dit de grootste ondergrondse parkeergarage van België. De nieuwe parking is ruim en vlot bereikbaar via de Valentin Vaerewyckweg aan de R4.



Deze nieuwe verbindingsweg werd speciaal aangelegd om de auto's vlot vanaf de ring rond Gent in de parking te krijgen en dit zonder extra verkeersoverlast voor de stationsbuurt. Langs de Valentin Vaerewyckweg ligt ook een tweerichtingsfietspad dat aansluit op het bestaande fietsnetwerk langs de binnen- en buitenring en op Flanders Expo.

Het natuurpark Overmeers aan de rand van de nieuwe verbindingsweg wordt heringericht als een recreatief park. Blikvangers van het nieuwe park zijn de waterpartijen die amfibieën en zeldzame vogels aantrekken. Voor scholen komt er een educatieve zone.





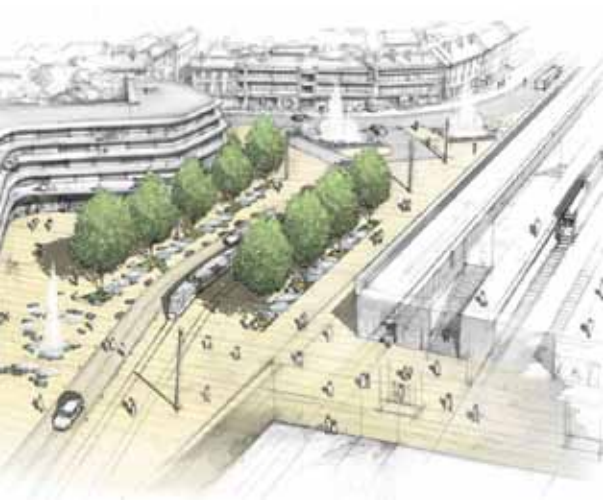
TRAM- EN BUSSTATION

Het project Gent Sint-Pieters is meer dan de vernieuwing van het station alleen. Onder de treinsporen komt er ook een nieuw tramstation. Het krijgt vier sporen: twee in elke richting. Door de uitbreiding van het tramnet naar de deelgemeenten zullen hier zes tramlijnen halt houden.

Daarbij aansluitend is er ook een nieuw overdekt busstation. Het eerste deel is open sinds november 2010. De 12 busperrons wordt nog verlengd richting treinsporen waardoor de capaciteit verdubbelt. Het ontwerp van de nieuwe busluifel oogt futuristisch en sluit naadloos

aan op het historische stationsgebouw. Op de 12 busperrons is plaats voor 24 gelede bussen. Overstappen van de trein op het stadsvervoer zal op die manier een stuk comfortabeler verlopen. Er zijn ook goed herkenbare halte-aanduidingen en informatieborden.

HERAANLEG STATIONSBUURT



De stationsomgeving wordt omgevormd tot een overzichtelijke zone waarin de reiziger vlot en veilig kan overstappen op andere vervoersvormen. Er is ook veel ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen.

De Prinses Clementinalaan werd heraangelegd met centraal een bus- en trambaan. Ook op het Koningin Maria Hendrikaplein veranderde er veel met de aanleg van een toegangshelling naar de ondergrondse fietsparking onder het busstation en de toekomstige zoen- en taxizone. De toegangshelling wordt een groene zone.

Sinds eind oktober 2012 kunnen 1.700 fietsers terecht in het eerste deel van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling met camerabewaking. Er is ook ruimte voorzien voor bakfietsen. De fietsenstalling biedt op termijn plaats voor 6.000 fietsen. Een tweede fietsenstalling voor 4.000 fietsen is voorzien aan de Prinses Clementinalaan. In totaal komt er dus plaats voor 10.000 fietsen en verdwijnen op termijn alle bovengrondse fietsenstallingen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de explosieve groei van het aantal fietsers in studentenstad Gent.

EEN NIEUW STATIONSCOMPLEX

Alle vervoersmiddelen (fiets, bus, tram en auto) worden samengebracht in één stationscomplex en er kan vlot worden overgestapt van het ene op het andere. Het nieuwe station Gent-Sint-Pieters wordt licht en ruim. Binnen enkele jaren zal het station Gent-Sint-Pieters één van de modernste stationscomplexen zijn. De treinreizigers zullen er kunnen genieten van alle comfort en diensten, zoals een Fietspunt met Blue-bikeverhuur, een Cambiostation voor autodelen...

Onder de sporen en perrons komt een 35.000 vierkante meter grote, open hal met allerlei winkels en horecazaken. In de hal komt ook het nieuwe tramstation met 12 haltes,

een deel van de fietsparking en een zoenezone. Een brede centrale gang zal het Koningin Maria Hendrikaplein verbinden met het nieuwe Prinses Mathildeplein aan de Sint-Denijslaan.

Het station heeft geen voor- of achterzijde meer, maar twee volwaardige toegangen. De stationstoegang aan de Sint-Denijslaan wordt opengewerkt en krijgt een uitnodigende kleurrijke glazen gevel met lichtpanelen. Door het openwerken van de ruimte onder de sporen worden de stadsdelen aan beide zijden van het station terug met elkaar verbonden. Aan het beschermde stationsgebouw wordt niet geraakt.



COMFORTABELE PERRONS



In september 2010 startte Infrabel, de infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorwegen, met de werkzaamheden voor de vernieuwing van het station Gent-Sint-Pieters aan spoor 12 en zo de komende tien jaar verder tot aan spoor 1.

De werkzaamheden gebeuren per twee sporen, zodat het station altijd

in dienst kan blijven. In november 2012 is het eerste vernieuwde spoor 12 klaar. Het nieuwe perron is 400 meter lang.

Boven de perrons komt een hoge overkapping van aluminium en glas. Liften, roltrappen en trappen leiden naar de nieuwe perrons. Deze zijn breder, langer en comfortabel met windschermen, wachtruimtes en

zitbanken. Lichtdoorlatende stroken in de overkappingen en de perronvloeren zorgen voor aangenaam daglicht, tot in de onderliggende open hal.

Door al deze investeringen en de verhoogde capaciteit zal Gent-Sint-Pieters uitgroeien tot één van de meest klantvriendelijke stations van Europa.

NIEUW STADSDEEL



Langs de Koningin Fabiolalaan, op de 1,3 km lange zone tussen het station Gent-Sint-Pieters en de Snekpaaï, komt een volledig nieuw stadsdeel met kantoren, woningen, kleine handelszaken, pleinen en veel groen. Stationsomgevingen zijn interessante locaties voor stedelijke vernieuwingsprojecten. De zone aan de Koningin Fabiolalaan ligt vlakbij het belangrijkste Vlaamse

knooppunt van openbaar vervoer. De klemtoon in het nieuwe stadsdeel ligt op duurzaam bouwen en duurzame mobiliteit. Aan de kant van het station ligt de nadruk op kantoren en commerciële functies.

Dichter bij de Leie verschuift het accent naar wonen. Het wordt een levendige buurt waar het aangenaam wonen en werken is.

Het eerste kantoorgebouw dat wordt gebouwd is 'De Link', een 90 meter hoge toren en een laag gebouw in L-vorm, pal naast het nieuwe busstation, waar ook trams onder zullen rijden. Daardoor zullen tramreizigers gemakkelijk kunnen overstappen van de tram op de trein. In dit torengedebou met 22 verdiepingen wordt het nieuw Vlaams Administratief Centrum (VAC)

van Gent gehuisvest. Het gebouw kreeg de naam 'Lovelinggebouw', naar de Gentse schrijfster Virginie Loveling.

Op de site langs de Fabiolalaan komen er nog verschillende andere kwaliteitsvolle publieke ruimtes en een mix aan stedelijke functies. Wonen en werken gaan hand in hand. Zo is er voorbij De Link nog een ander opvallend kantoorgebouw gepland dat een blikvanger moet worden in de stationsbuurt, en Gent op de internationale architectuurkaart plaatsen.

Het moderne kantoorgebouw met veel glas en in de vorm van een diamant komt tegenover de huizen

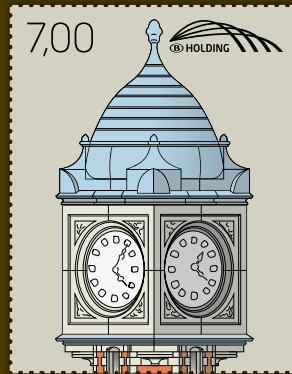
tussen de Aaigemstraat en de Frans De Potterstraat. Rond het gebouw komen er publieke pleinen.

Schuin tegenover dit markante gebouw - aan de kant van de sporen, tussen het seinhuis en de toegang tot de ondergrondse parking - komen er twee slanke woontorens en dit op een sokkel met commerciële en publieke functies. Ook hier primeert kwaliteit en wordt wonen en werken kwaliteitsvol gecombineerd. Er komen gemeenschappelijke groene buitenruimtes, veel terrassen, panoramische zichten en 's avonds zullen de woontorens een lichtbaken zijn voor de stationsbuurt en de stad.

HET STATION VAN 1912 TOT 2020

Het Sint-Pietersstation en haar stationsbuurt heeft een rijke geschiedenis achter de rug. Honderd jaar geleden was de stationsomgeving een werf voor de bouw van het station en de Wereldtentoonstelling van 1913. Nu, honderd jaar later, herhaalt de geschiedenis zich. Het station Gent-Sint-Pieters wordt omgebouwd tot een modern mobiliteitsknooppunt en de buurt wordt aangepast voor de volgende honderd jaar.





Brochure van de NMBS-Holding/november 2012

Illustraties: Geert Dierckx, Georges Rogge, Denis Pieters, Euro Immo Star en Stadsarchief Gent - Lay-out : H-CO

V.U.: Erik Sclep, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel