

project  
Gent Sint-Pieters



**Jannie Haek:** "Met 45.000 instappende reizigers per dag is Gent-Sint-Pieters **het belangrijkste treinstation in Vlaanderen**. Vandaag maken we het station klaar voor 60.000 reizigers. Een vlotte aansluiting met andere transportvormen en een optimaal comfort, ook voor reizigers met een beperkte mobiliteit, staan daarbij voorop."

Gedelegeerd  
bestuurder  
NMBS-Holding  
**Jannie Haek**



**Tom Roelants:** "Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ziet bij voorkeur nieuwe ontwikkelingen ontstaan in de omgeving van stations. Die kantoren en woningen moeten niet alleen met het openbaar vervoer, maar ook met de auto vlot bereikbaar zijn. **Een nieuwe weg** verbindt de stationsite en de parkeergarage rechtstreeks met de R4, die op zijn beurt aansluit op de E40 en de E17. Deze weg wordt geen nieuwe invalsweg naar Gent, maar wijkbewoners kunnen hem wel als plaatselijke ontsluitingsweg gebruiken."

Administrateur-generaal  
Agentschap Wegen en  
verkeer, Vlaamse overheid  
**Tom Roelants**



Gedelegeerd  
bestuurder  
Infrabel  
**Luc Lallemand**

**Luc Lallemand:** "Dit wordt **een van de aangenaamste stations van Europa** met een sfeervolle, open stationshal die overspoeld wordt met daglicht. De perrons zijn breed en volledig overkapt. Ook de sporen worden vernieuwd. Kortom: de infrastructuur in en rond Gent-Sint-Pieters zal volledig nieuw ogen."



Burgemeester  
Stad Gent  
**Daniël Termont**

**Daniël Termont:** "Een stadsbestuur krijgt niet vaak de kans om een volledig stadsdeel uit te denken en te verwezenlijken. Gent grijpt de kans met beide handen. We werken aan een gloednieuwe wijk, met alle facetten die je van een moderne stad mag verwachten: woningen, kantoren, winkels, vrijetijdsvoorzieningen, een station dat twee keer zoveel reizigers aankan en veel groen. De hele site, die de sfeer van weleer uitstraalde, wordt een moderne toegangspoort: **een deur naar het Gent van de eenentwintigste eeuw.**"



Directeur-generaal  
De Lijn  
**Roger Kesteloot**

**Roger Kesteloot:** "Ons Pegasusplan voorziet tegen 2025 een drastische uitbreiding van het tramnetwerk. Alleen in het Gentse verwachten we op jaarbasis **15 miljoen reizigers extra**. Daarom investeert De Lijn in een gloednieuw en ruimer bus- en tramstation aan Gent-Sint-Pieters, met brede en overdekte perrons en haltes. De site wordt een overzichtelijk knooppunt van openbaar vervoer, waarbij trein, tram en bus natuurlijk in elkaar overvloeien. De reizigers zullen snel, comfortabel en droog kunnen overstappen."

# Aan Gent Sint-Pieters groeit een gloednieuw stadsdeel

Werken, wonen, winkelen, vrije tijd

Het station maakt zich klaar voor 60.000 treinreizigers per dag

Trein, tram en bus lopen naadloos in elkaar over

Ook met de auto vlot bereikbaar

Een fiets- en voetgangersvriendelijke omgeving

10.000 fietsstallingen en 2.800 autoparkeerplaatsen

Groene as, wandelpark en ingericht natuurgebied

Een project met aandacht voor kwaliteit, duurzaamheid en communicatie

Toegangspoort tot het Gent van de eenentwintigste eeuw





# Perspectief op de toekomst

Het nieuwe station Gent-Sint-Pieters biedt een antwoord op de mobiliteit van morgen.  
In de onmiddellijke omgeving ontstaat een buurt waar het aangenaam wonen en werken is.





Valentin Vaerwijckweg, nieuwe auto- en fietsverbinding van en naar R4.



6. Nieuw busstation



7. Nieuw tramstation



8. Vernieuwd treinstation Gent Sint-Pieters



# Draaischijf van openbaar vervoer

Gebruikers van het openbaar vervoer schakelen snel en comfortabel over tussen tram, bus en trein. Het nieuwe **tramstation**, schuin onder de treinsporen, krijgt vier sporen: twee in elke richting. Door de uitbreiding van het tramnet naar de deelgemeentes zullen hier zes tramlijnen halt houden. De haltes van het nieuwe **busstation** zijn breed en overdekt en bevinden zich vlak naast de treinperrons. Ze bieden plaats aan 24 gelede bussen.



## Een nieuw stationscomplex voor 60.000 reizigers

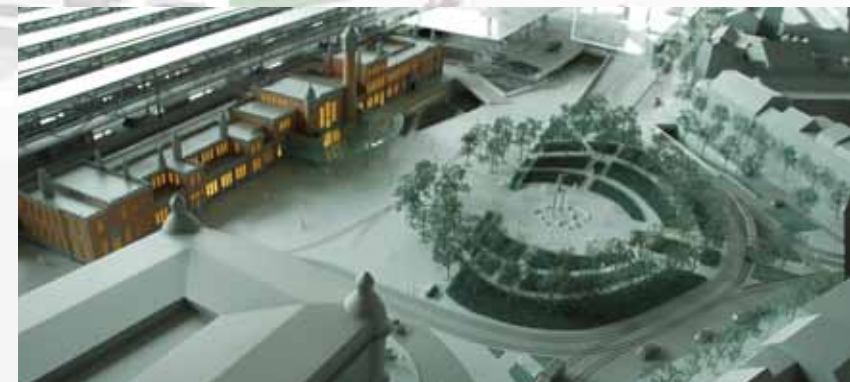
Het oude stationsgebouw en het K. Maria Hendrikaplein werden gebouwd voor de **wereldtentoonstelling** van 1913. Beide zijn beschermd en maken in het ontwerp van architect Jacques Voncke integraal deel uit van het totaalproject. Het nieuwe stationscomplex is voorzien op **60.000 instappende reizigers per dag**. Tussen het historische stationsgebouw en de Sint-Denijslaan komt, onder de spoorlijnen, een grote open hal. Roltrappen en liften leiden naar nieuwe, verbrede perrons **onder één groot dak**.

## Aangename straten en pleinen

De omgeving van het station wordt omgevormd tot een overzichtelijke zone waarin de reiziger vlot en veilig kan overstappen op andere vervoersvormen. In de heringerichte K. Fabiolalaan en P. Clementinalaan is veel ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen.

Aan de 'voorkant' van het station ontpopt het K. Maria Hendrikaplein zich tot een **voetgangervriendelijk park**, dat via brede hellingen toegang geeft tot de ondergrondse kiss & ride zone en fietsstallingen.

De 'achterkant' van het station, aan de Sint-Denijslaan, wordt een volwaardige tweede ingang met een eigen gezicht en een **stationsplein**.



# Plannen per niveau

## Niveau 1+ De daken

Een bovenaanzicht van het station en zijn omgeving toont waar de verschillende gebouwen zich bevinden. Om wat diepte in het beeld te brengen, zijn de daken op de afbeelding hiernaast donkerder ingekleurd naarmate ze hoger zijn. Het grote dak boven de perrons is dus niet vlak. Het heeft verschillende hoogtes die verticaal met elkaar verbonden zijn door glaspartijen en dus veel licht doorlaten voor de onderliggende niveaus.

## Niveau +1 De perrons

Op dit niveau bevinden zich de twaalf sporen en de nieuwe perrons. Die zijn vanaf het niveau 0 bereikbaar met liften, roltrappen (stijgend en dalend) en vaste trappen. De perrons zijn 4 meter breder dan vandaag. Ze zijn ook langer, hoger en comfortabel ingericht met windschermen, zitplaatsen, wachruimtes en gelegenheden voor een snelle hap.

## Niveau 0 De centrale hal

Achter het bestaande en beschermde stationsgebouw voltrekt zich een spectaculaire gedaanteverwisseling. Onder de perrons ontstaat een reusachtige hal met een oppervlakte van 35.000 m<sup>2</sup>. Een brede centrale gang verbindt de beide stationstoegangen (Maria-Hendrikaplein en Prinses Mathildeplein) en brengt je via liften en (rol)trappen naar de perrons. Links en rechts van de gang vind je winkeltjes, wachruimten, loketten, wc's, infostands, cafetaria's en eetstandjes.

In de hal bevinden zich ook het tramstation, een deel van de fietsenstallingen en een zoenzone. Een comfortabele helling leidt je naar niveau -1 met de taxistandplaatsen, een tweede zoenzone, de grootste fietsenstalling en verderop naar de ondergrondse parkeergarage en de K. Fabiolalaan.

Naast het beschermde stationsgebouw komt het nieuwe busstation voor 24 gelede bussen.

## Niveau -1 De fietsenstallingen











Aan beide zijden van het historische gebouw zijn er ondergrondse fietsenstallingen. Aan de kant van de K. Fabiolalaan bevindt zich de ondergrondse parkeergarage voor 2.800 auto's. De grote taxi- en zoenzone rijdt je in en uit via een helling vanaf het K. Maria Hendrikaplein. Fietsers rijden naar de ondergrondse fietsstallingen via één van de vijf fietshellingen.

## Niveau -2/-3 De ondergrondse parking


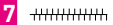



De ondergrondse parkeergarage telt in totaal drie verdiepingen. De niveaus -2 en -3 zijn vrijwel identiek.

### LEGENDE

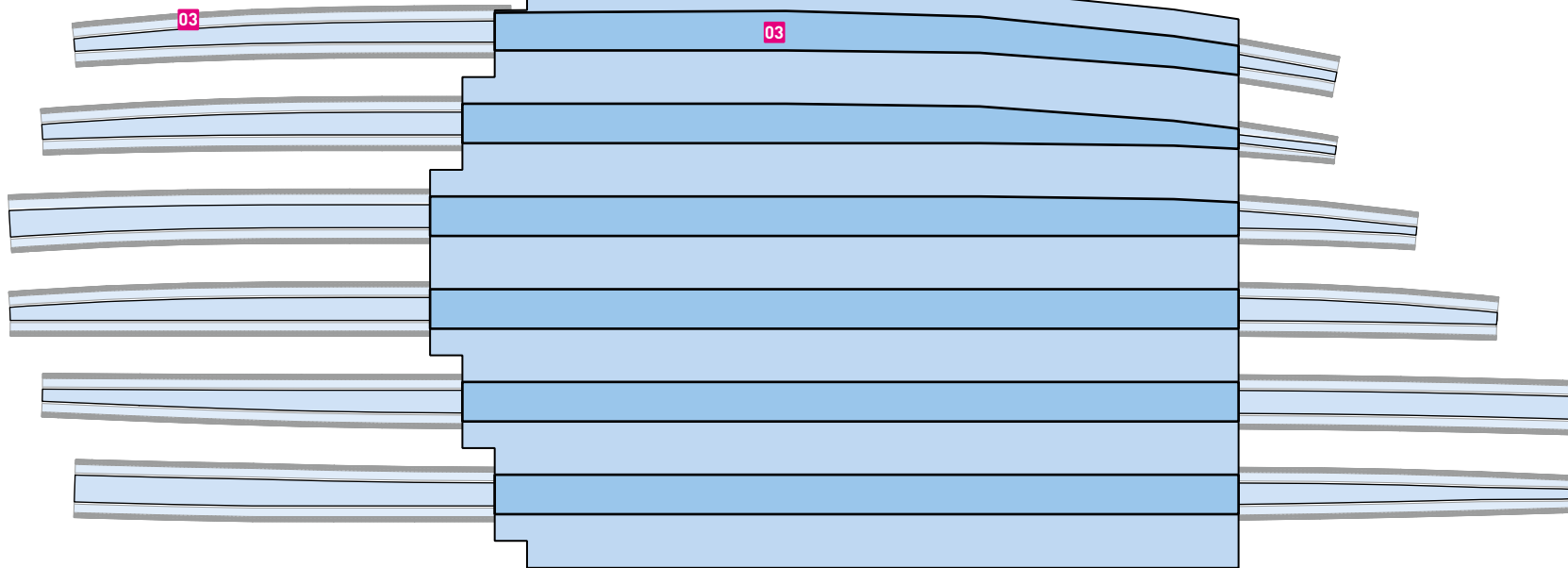
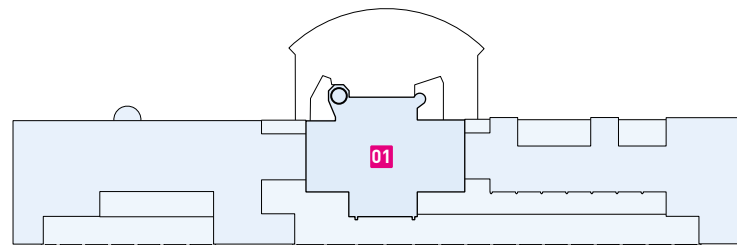
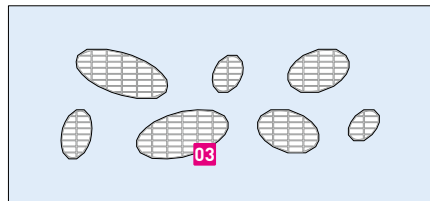
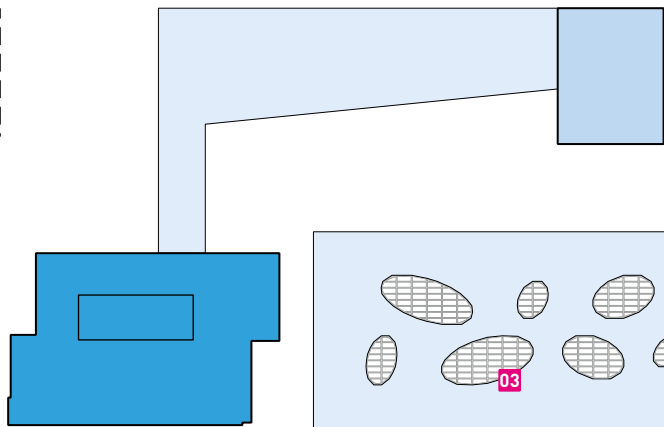
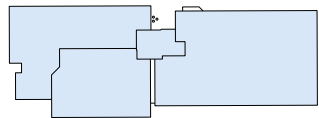
#### KLEUREN

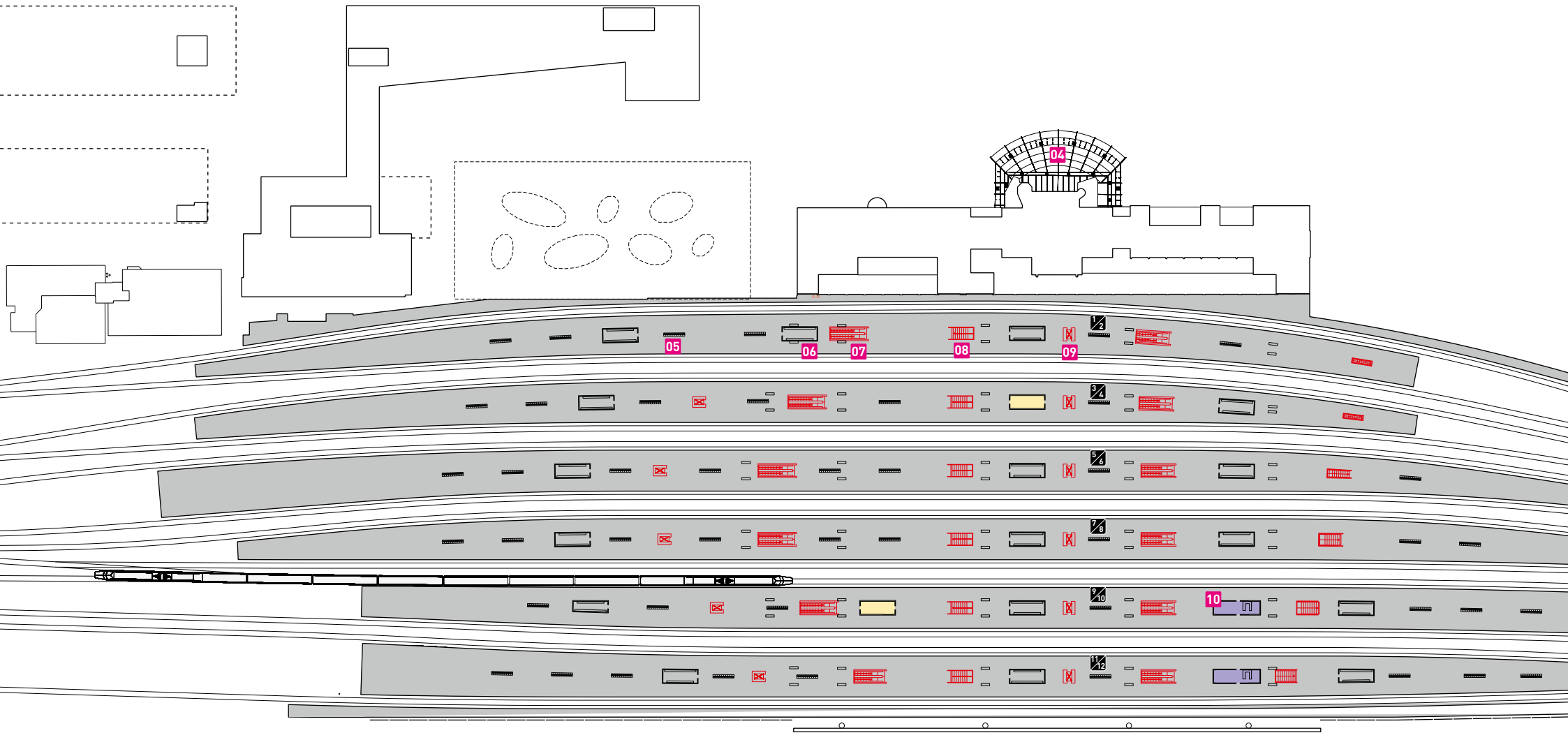
	<b>de publieke ruimte</b> (voor wandelen, fietsen en parkeren) - donker = lager
	- helder = hoger
	<b>de commerciële ruimte</b> (winkels, bars, eetgelegenheden...)
	<b>de dienstruimte</b> (niet toegankelijk)
	<b>volle grond</b>
	<b>de daken</b> - donker = hoog
	- helder = laag
	<b>verticale of schuine circulatie</b> (liften, trappen, roltrappen)
	<b>sanitair</b>
	<b>groenzones</b> (bomen, planten)

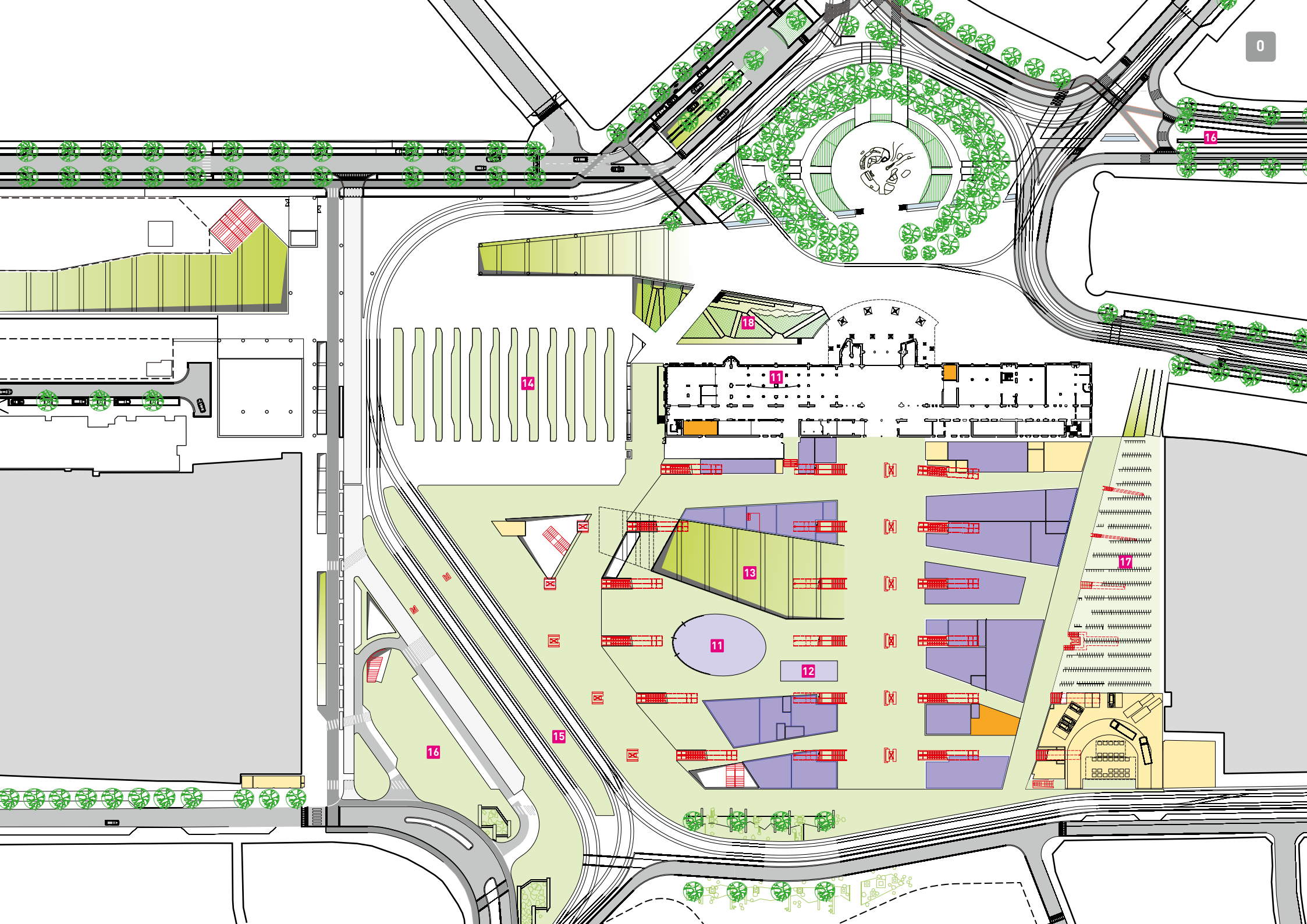
#### NUMMERS

<b>01</b>	bestaand en beschermd stationsgebouw	<b>12</b>	infostand
<b>02</b>	mogelijk bouwvolume	<b>13</b>	 helling
<b>03</b>	lichtdoorlatend dak	<b>14</b>	busstation
<b>04</b>	luifel	<b>15</b>	tramstation
<b>05</b>	 zitbank	<b>16</b>	zoenzone
<b>06</b>	 wachruimte	<b>17</b>	 fietsenstallingen
<b>07</b>	 roltrap	<b>18</b>	hellende tuin
<b>08</b>	 vaste trap	<b>19</b>	taxi
<b>09</b>	 lift	<b>20</b>	 autoparkeerplaatsen
<b>10</b>	cafetaria		perrons
<b>11</b>	loketten		









18

18

14

11

17

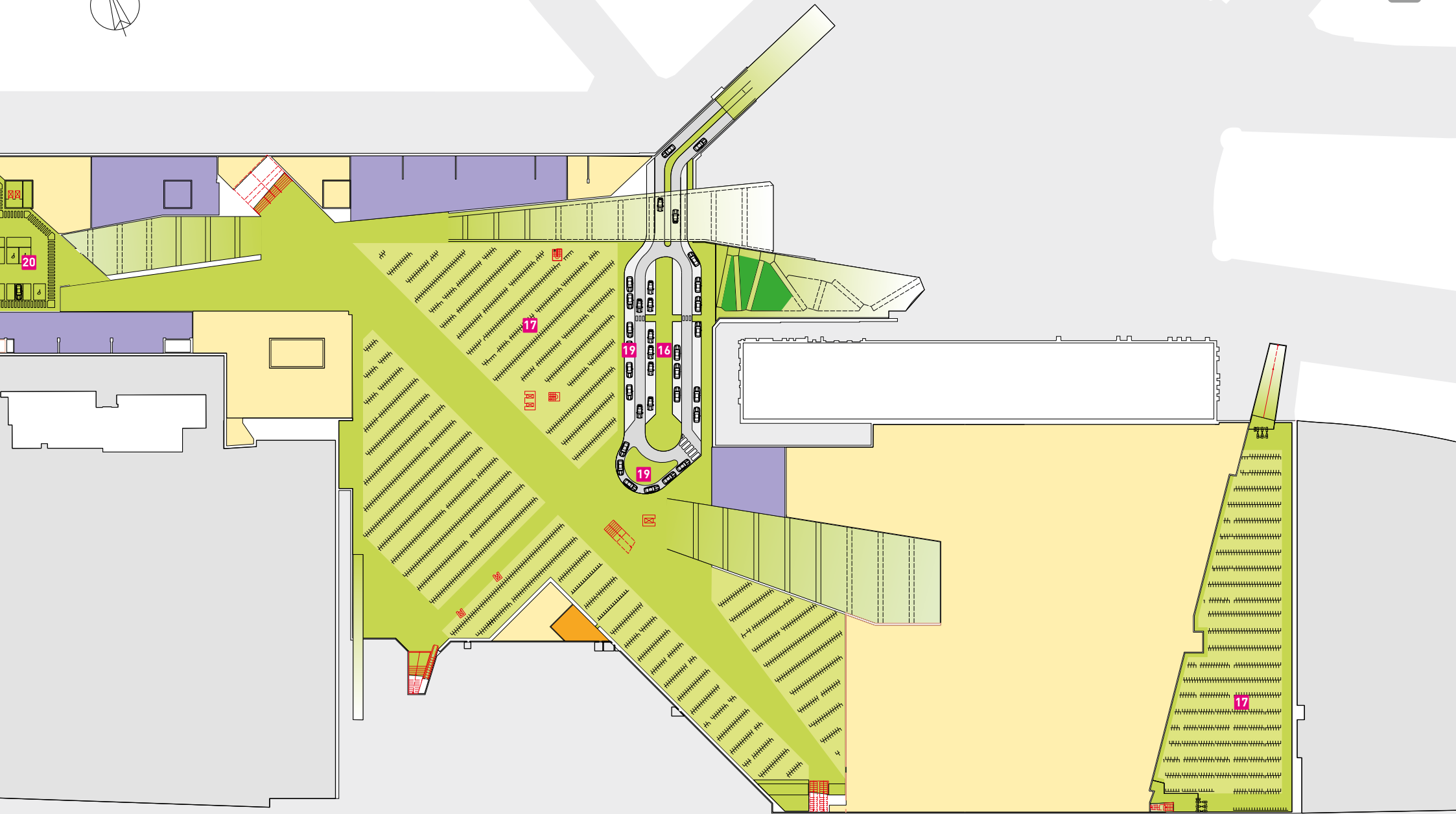
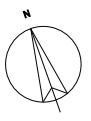
13

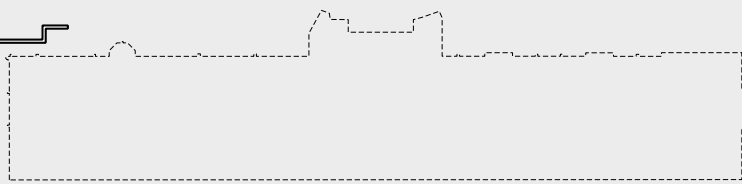
11

12

16

15

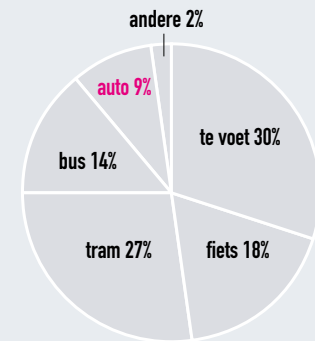






## Kiezen voor duurzame mobiliteit

Nu reeds komt bijna 90% van de treinreizigers **niet met de auto** naar het station. Op dit ingeslagen pad willen de projectpartners verder. Ze maken een duidelijke keuze voor een duurzame mobiliteit. Ze geven dan ook veel aandacht aan het comfort van de voetgangers, de fietsers en de bus- en tramgebruikers.



## Stappen, fietsen, vervoerd worden

De stationspleinen en de omliggende straten krijgen een **voetgangsvriendelijke** inrichting. **Fietsers** kunnen hun fiets kwijt in de ondergrondse fietsstallingen links en rechts van het historisch stationsgebouw (10.000 plaatsen). **Trams en bussen** zetten hun passagiers pal naast het treinstation af.

Overstappen tussen trein, tram en bus verloopt vlot en droog.

De reizigers kunnen ook terecht in een nieuwe Lijn- en Mobiliteitswinkel.

De grote open stationshal baadt in het daglicht en biedt plaats aan winkels, horeca en andere voorzieningen. Vanuit deze hal bereiken zowel mobiele als minder mobiele reizigers gemakkelijk de nieuwe perrons.



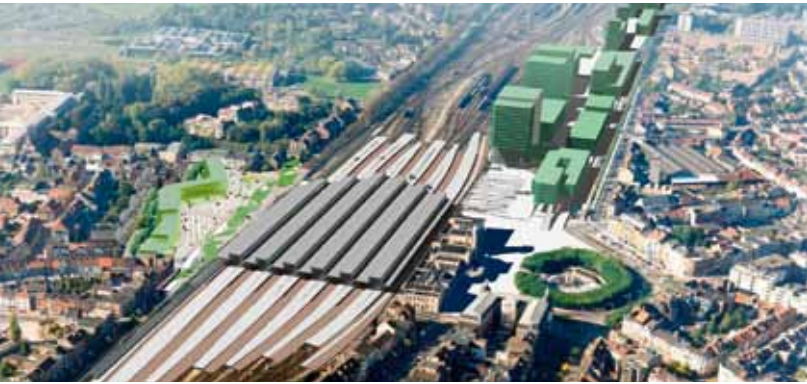
## Op de **helling**

De ondergrondse taxizone en een van de zoenzones bereikt men via een toegangshelling aan de zijkant van het K. Maria-Hendrikaplein. Een tweede toegangshelling op dit plein leidt naar de fietsstallingen, een derde is een hellende tuin. Deze **hellingen brengen daglicht binnen** op het ondergronds niveau.



## Ook plaats voor de **auto**

Ook met de auto blijft de stationssite vlot bereikbaar. Via een nieuwe verbindingsweg tussen de grote ring R4 en de Sint-Denijslaan duiken de wagens **rechtstreeks de ondergrondse parkeergarage** in. Het aantal plaatsen blijft beperkt tot 2.800. Ze zijn bedoeld voor treinreizigers, mensen die in de nieuwe gebouwen wonen of werken, en de bezoekers. Een passagier met de auto afzetten kan veilig en droog op twee zoenzones.



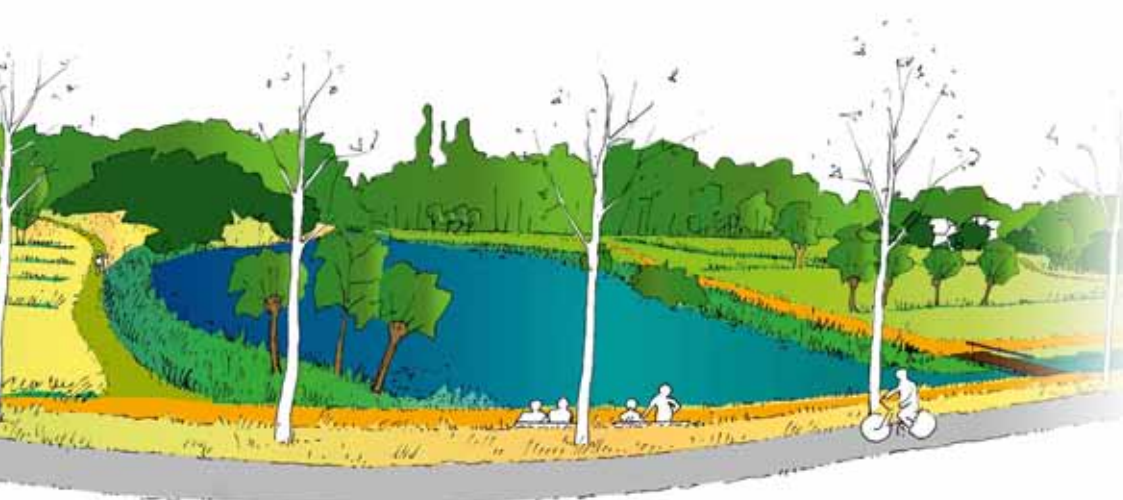
## Een levendig en gezellig stadsdeel

Het nieuwe stadsdeel biedt een antwoord op een groeiende vraag: steeds meer mensen willen **in Gent wonen of werken**. Het projectgebied langs de Fabiolalaan is 75.000 m<sup>2</sup> groot. Er komen zowel kantoren als woningen, aangevuld met winkels en andere voorzieningen. Deze mix zorgt voor een levendige wijk, waar altijd beweging is. Aan de kant van het station ligt de nadruk op kantoren en commerciële functies. Hier zijn ook enkele slanke hoogbouwaccenten voorzien. Ze respecteren de lichtinval op de bestaande huizen en dempen, samen met enkele geluidsmuren, het achtergrondgeluid van de treinen. Dichter bij de Leie verschuift het accent naar wonen. De gebouwen staan daar wat verder uit elkaar. Een nieuwe brug brengt voetgangers en fietsers snel in de Blaarmeersen.

### Groen voor oud en nieuw

Wijkbewoners mogen de Timichegtunnel, die onder de sporen loopt en toegang geeft tot de parkeergarage, gebruiken als lokale verbindingsweg. Snel en doorgaand verkeer van en naar het centrum wordt ontmoedigd door een uitgekiend systeem van eenrichtingsstraten en verkeerslichten. De buurt blijft gezellig en leefbaar.

Extra parkjes, bomen en groene accenten zorgen voor sfeer in de oude én de nieuwe wijk. Via de heringerichte P. Clementinalaan, K. Maria-Hendrikaplein en K. Fabiolalaan ontstaat een ononderbroken **groene as** tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen.



### Natuurpark met fietsroute

De Valentin Vaerwijckweg, de nieuwe verbinding voor auto's en fietsen tussen het station en de grote ring R4, loopt langs de rand van een bestaand natuurgebiedje, dat tot voor kort moeilijk bereikbaar en daardoor ook nauwelijks bekend was. Als meerwaarde voor de buurt wordt dit gebied ingericht als het **natuurpark Overmeersen**, dat toegankelijk is vanuit de Sint-Denijslaan. Blickvangers van het nieuwe park zijn de waterpartijen die amfibieën en zeldzame vogels aantrekken. Voor de scholen wordt hier ook een educatieve zone gecreëerd. Het tweerichtingsfietspad langs de nieuwe verbindingsweg sluit via een fietstunnel ter hoogte van het verkeersknooppunt van de R4 aan op het bestaande fietsnetwerk langs de binnen- en buitenring en op Flanders Expo.









## Projectmanagement bij **NV Eurostation**

Als studie- en vastgoedfiliaal van de NMBS-Holding heeft NV Eurostation het projectmanagement van het Project Gent Sint-Pieters in handen. Herwig Persoons (gedelegeerd bestuurder): "Onze stedenbouwkundigen legden het definitief urbanistisch plan op tafel. En onze deskundigen begeleidden alle technische, financiële en juridische studies. Jacques Voncke, de man die ook het nieuwe Antwerpen Centraal tekende, leidt het ontwerpersteam. Op dit ogenblik sturen onze projectingenieurs de volledige bouwwerkzaamheden, van de vergunning tot de oplevering van het bouwproject."

Het Project Gent Sint-Pieters wordt een prestigieus voorbeeld van waar Eurostation NV dagelijks probeert in uit te blinken: indrukwekkende stationsgebouwen combineren met aangename openbare ruimtes en efficiënte hubs van openbaar vervoer.

## Project met **minder hinder**

Het hele project Gent Sint-Pieters vergt ingrijpende werken, die zeker **tien à vijftien jaar** zullen duren. De verschillende partners doen hun best om de hinder voor reizigers, wijkbewoners en bezoekers van de buurt tot een minimum te beperken. Daarom stelden ze onder andere een '**minder hinder**' bureau aan. Dat brengt continu de verkeers- en andere hinder in kaart, beheerst die zo goed als mogelijk en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling tijdens elke fase van de werken.

## Correct en continu **communiceren**

Een degelijke communicatie is onontbeerlijk bij dit soort van veelomvattende projecten. De wijkbewoners hebben het recht om te weten wat er voor hun deur beweegt. Wegomleidingen dienen breed bekendgemaakt. Pendelaars, bus- en tramgebruikers moeten elke verandering op de voet kunnen volgen. Scholen willen hun leerlingen en ouders, handelaars hun klanten en leveranciers tijdig informeren.

**Een communicatieteam** houdt alle geïnteresseerden op de hoogte met behulp van nieuwsbrieven, een website, bewonersvergaderingen, tentoonstellingen,... De communicatie is geen eenrichtingsverkeer.

**Een klankbordgroep**, met de projectpartners en de belangengroepen uit de buurt, komt regelmatig samen om ervaringen en voorstellen uit te wisselen.

## Kritisch oog van het **kwaliteitsteam**

De historische stationsbuurt is een schoolvoorbeeld van sterke stedenbouw en architectuur. Het is de ambitie van de projectpartners om het nieuwe stadsdeel even kwaliteitsvol te ontwikkelen.

Een **kwaliteitsteam van stedenbouwkundigen** ziet er op toe dat de grote krijtlijnen en kwaliteitselementen uit de oorspronkelijke plannen bewaard blijven. Het kwaliteitsteam wordt geleid door de Vlaamse bouwmeester en krijgt advies van Alain Marguerit, de landschapsarchitect die de openbare ruimte aan Gent Sint-Pieters heeft getekend.

## Infopunt **project** Gent Sint-Pieters

Prinses Clementinalaan 215, 9000 Gent

Openingsuren:

- Dinsdag van 14u tot 17u • Woensdag van 9u tot 17u
- Donderdag van 9u tot 12u • Op afspraak

☎ 09 241 24 11

✉ [info@projectgentsintpieters.be](mailto:info@projectgentsintpieters.be)

🌐 [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be)

