

project Gent Sint-Pieters



Infrabel



8

7

6

4

5

3

2

1

5

- 1 vernieuwd station Gent-Sint-Pieters
- 2 nieuwe Sint-Denijslaan
- 3 nieuw tram- en busstation
- 4 parkeergarage voor 2.810 wagens
- 5 fietsenstallingen voor 6.800 fietsen
- 6 woningen en kantoren aan de Koningin Fabiolalaan
- 7 verbindingsweg met de R4
- 8 nieuw natuurpark

Een samenwerking tussen de NMBS-Holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, het Vlaamse Gewest en de Stad Gent.

De kosten worden geraamd op 350 miljoen euro. De werken starten ten vroegste midden 2006. De realisatie zal vermoedelijk tien jaar in beslag nemen.

Woord vooraf

Het station Gent-Sint-Pieters is gebouwd aan de vooravond van de Wereldtentoonstelling van 1913. Het werd de motor voor de ontwikkeling van een heel nieuw stadsdeel. Ongeveer een eeuw later staan we voor een operatie van dezelfde omvang: het station en zijn omgeving aanpassen aan de behoeften van de 21ste eeuw.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het wettelijk kader dat aangeeft hoe de diverse overheden moeten omgaan met onze schaarse ruimte met het oog op kwaliteit, wordt de stationsomgeving omschreven als een "gemengde ontwikkelingspool voor wonen en werken". Daarmee wordt het Project Gent Sint-Pieters voor de stad Gent een van de belangrijkste strategische realisaties tijdens de komende twintig jaar.

De uitdaging aan het begin van deze eeuw is zorgen voor een vlotte én een leefbare en aangename omgeving. De geplande aanpassingen zullen de diverse vormen van privé- en openbaar vervoer dan ook veel beter op elkaar afstemmen.

De vlotte verbindingen moeten er bovendien voor zorgen dat meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Vanuit ecologisch oogpunt duidelijk een meerwaarde.

Ten derde krijgt de omgeving van het station een hoogwaardige invulling. Gedaan dus met braakliggende of niet ten volle gebruikte terreinen. In de plaats komt kwaliteitsvolle nieuwbouw voor wonen, werken en vrijetijdsbesteding.

Ten slotte zorgen een aantal vakkundige ingrepen voor een rechtstreekse groene as tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen, twee groene longen in de stad.

De geplande werken zullen – daar kunnen we niet omheen – voor overlast zorgen. Daar zijn we ons ten volle van bewust. Alle partners die bij het project betrokken zijn – de NMBS-Holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, het Vlaamse Gewest en het Gentse stadsbestuur – hechten dan ook het grootste belang aan tijdige maar vooral ook degelijke communicatie.

In deze uitgave vindt u alvast een ruime en goed geïllustreerde uiteenzetting van de plannen. Voorts is er een infopunt voorzien, brengt een website een voortdurende stand van zaken en zijn op geregelde tijdstippen infovergaderingen met de Gentenaars gepland.

Frank Beke

Burgemeester
Voorzitter Stuurgroep

het station Gent-Sint-Pieters anno 1917



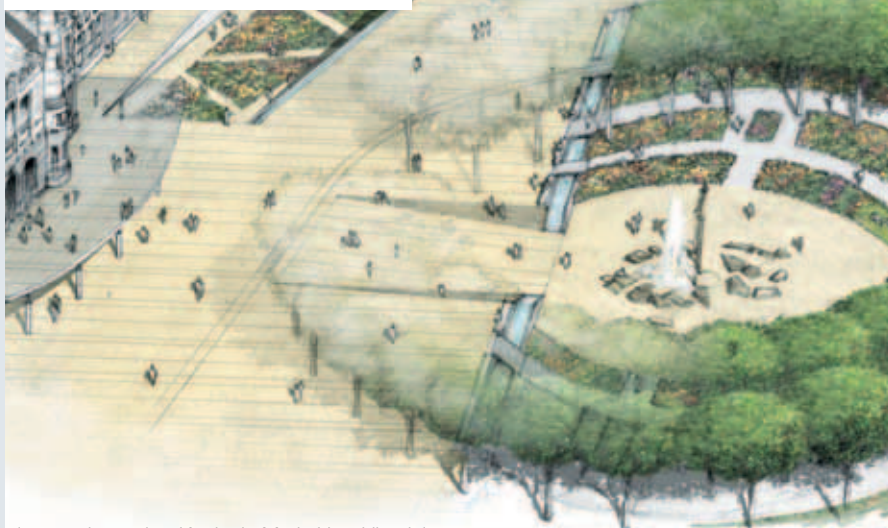
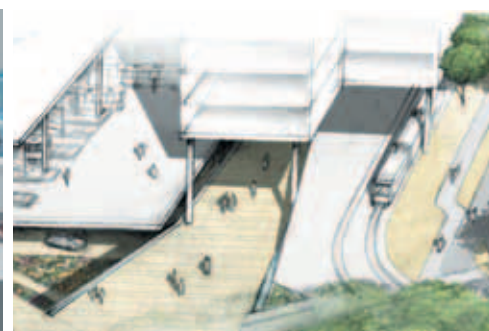
binnenzicht toekomstig station



stationsomgeving kant Sint-Denijslaan



draaischijf van openbaar vervoer



impressie van het Koningin Maria Hendrikaplein



Gedelegeerd
bestuurder
NMBS-Holding
Jannie Haek

Een ruim, comfortabel en klantvriendelijk station

Jannie Haek: "Met 38.000 instappende reizigers per dag is Gent-Sint-Pieters het belangrijkste station in Vlaanderen. Omdat dit aantal nog zal stijgen, maken we het station klaar voor 60.000 reizigers per dag. Comfort en een vlotte aansluiting met andere vervoersvormen staan daarbij voorop. Gent-Sint-Pieters wordt een pracht van een station, dat ook perfect toegankelijk is voor reizigers met beperkte mobiliteit."

Luc Lallemand: "De spoorweginfrastructuur in en rond Gent-Sint-Pieters wordt volledig gemoderniseerd. De nieuwe toegangen én bredere perrons zorgen voor een betere bereikbaarheid. En door de natuurlijke lichtinval via de perrons ontstaat er een aangename sfeer in de nieuwe stationshal. Door al deze investeringen en de verhoogde capaciteit zal Gent-Sint-Pieters uitgroeien tot een van de meest klantvriendelijke stations van Europa."

Gedelegeerd
bestuurder
Infrabel

Luc Lallemand



Directeur-generaal
De Lijn
Ingrid Lieten

Eén draaischijf voor openbaar vervoer

"Na de geleidelijke implementatie van het Pegasusplan tegen 2025 verwacht De Lijn jaarlijks 15 miljoen extra reizigers in het Gentse. Om op de vele reizigers voorbereid te zijn, investeren we in een gloednieuw en ruimer bus- en tramstation aan Gent-Sint-Pieters. Voor een vlotte overstap zal dat station naadloos overgaan in het treinstation. Het nieuwe station wordt één openbaarvervoerknooppunt, en geen twee gescheiden werelden waarin je door verschillende deuren moet. We zijn ervan overtuigd dat met de realisatie van het Project Gent Sint-Pieters nog meer mensen in de Gentse regio voor De Lijn zullen kiezen."

Van R4 rechtstreeks naar de stationsparking

"Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet bij voorkeur nieuwe ontwikkelingen in stationsomgevingen. Als men daar woningen en kantoren wil bouwen en ook treinpendelaars wil aantrekken, is een goede autobereikbaarheid van belang. Om praktische redenen is het immers niet voor iedereen mogelijk het openbaar vervoer te gebruiken. Voor de stationsomgeving Gent Sint-Pieters kan die bereikbaarheid niet uitgebouwd worden via de bestaande wegen naar het station. Daarom is geopteerd voor een nieuwe verbindingsweg rechtstreeks van de stationssite naar de R4 van waar ook de E40 en de E17 vlot bereikbaar zijn. Toch mag deze weg geen nieuwe grote invalsweg worden naar Gent."

Secretaris-generaal
Leefmilieu en
Infrastructuur,
ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap
Fernand Desmyter



Burgemeester
Stad Gent
Frank Beke

De toegangspoort tot het moderne Gent

"Een stadsbestuur krijgt niet zo vaak de kans om een volledig stadsdeel te herdenken. Met het Project Gent Sint-Pieters nemen we die kans met twee handen. Dit vergt vanzelfsprekend ingrijpende werken. Maar in ruil voor die tijdelijke hinder krijgt Gent er een nieuwe wijk bij, met alle facetten die men van een moderne stad mag verwachten: woningen, kantoren, winkels, een station dat twee keer zoveel reizigers aankan, veel groen en voorzieningen voor de vrije tijd. Het station – een van de belangrijkste toegangspoorten tot Gent – zal dan niet meer de sfeer uitstralen van een eeuw geleden. Maar een deur openen naar het moderne Gent."

Een nieuw stationscomplex

Aan het beschermde stationsgebouw en de bomen op het Koningin Maria Hendrikaplein wordt niet geraakt in het ontwerp van architect Jacques Voncke (Eurostation). Tussen het stationsgebouw en de Sint-Denijslaan komt een open hal onder de spoorlijnen. Van daaruit kan de reiziger zich met roltrappen en liften naar de nieuwe brede perrons begeven. In de grote hal komt een open ruimte met allerhande faciliteiten, horecazaken en winkels. De smalle ingang aan de Sint-Denijslaan verdwijnt en wordt vervangen door een volwaardige ingang met een eigen gezicht en stationsplein. Over de nieuwe perrons komt één groot dak dat voor een betere beschutting zorgt. De huidige open parking naast het station verhuist naar de ondergrond.



vlot overstappen naar andere vervoersvormen

Kiss & ride

De huidige zone aan de voorzijde van het station wordt vervangen door nieuwe zones in de Koningin Astridlaan, Voskenslaan en op niveau -1 met inrit op het Maria Hendrikaplein.

Fietsenstallingen

De huidige fietsenstallingen verdwijnen uit het straatbeeld. In het nieuwe stationscomplex is ruimte voor 6.800 overdekte plaatsen.

Taxistandplaatsen

Ook de taxi's krijgen ondergronds een standplaats. Dat maakt overstappen nog eenvoudiger en veel comfortabeler.

klaar voor 60.000 reizigers per dag

Trams en bussen

Meer ruimte voor meer comfort

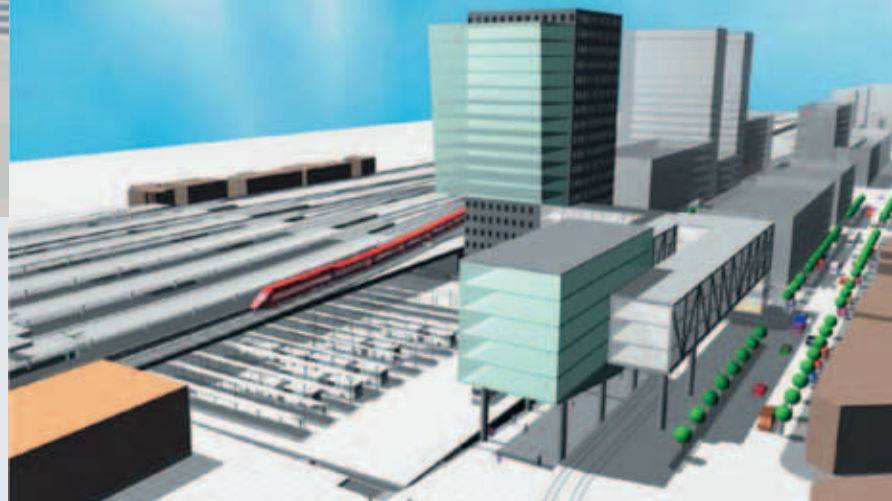
Door de uitbreiding van het tramnet naar de deelgemeentes, zullen in de toekomst zes tramlijnen halt houden aan het station Gent-Sint-Pieters. De stationsomgeving wordt dus nog belangrijker als knooppunt van openbaar vervoer. Tegen 2025 verwacht De Lijn met het Pegasusplan 15 miljoen extra reizigers op jaarbasis in de Gentse regio.

Om al deze reizigers het nodige comfort te bieden, investeert De Lijn in een gloednieuw en ruim tram- en busstation. De Lijn stelt hoge eisen op het gebied van veiligheid, comfort en dienstverlening en kiest daarom voor brede en overdekte perrons en haltes. Overstappen op openbaar vervoer zal nog eenvoudiger worden met goed herkenbare halteaanwijzingen en informatieborden.

Busstation

Waar vandaag nog het postgebouw staat, komt een gloednieuw busstation. Het busstation met 12 perrons zal plaats bieden aan 24 gelede bussen. Het is zo ontworpen dat overstappen op trams en treinen snel en comfortabel kan.

vrijblijvende schets van busstation en omgeving van het Koningin Maria Hendrikaplein



Tramstation

Het nieuwe tramstation bevindt zich onder de treinsporen, maar meer oostelijk ten opzichte van de huidige tramtunnel. Er komen vier sporen: twee in elke richting.

De nieuwe Lijn- en Mobiliteitswinkel

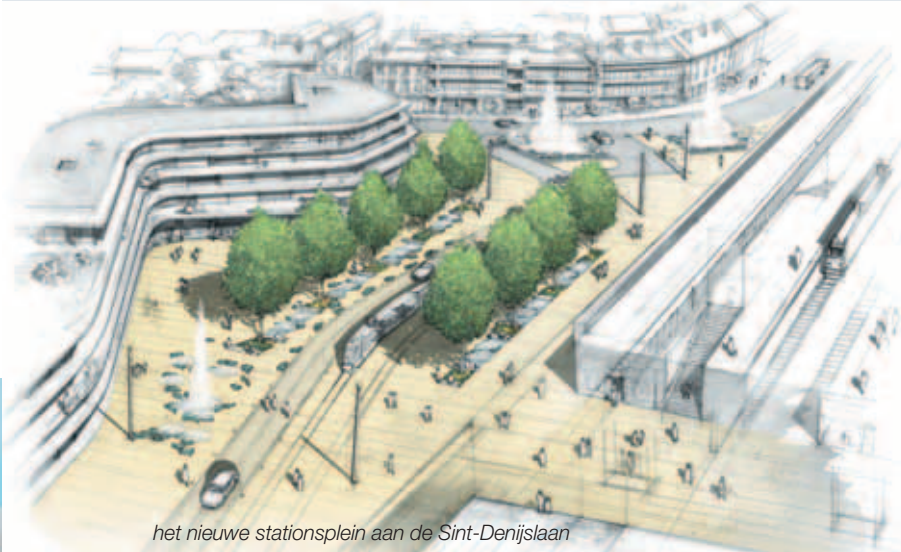
In het stationscomplex komt er een nieuwe Lijn- en Mobiliteitswinkel. Daar zullen reizigers terecht kunnen met vragen over duurzame mobiliteit, dienstregelingen, tarieven... Uiteraard kunnen reizigers er ook hun vervoerbewijs kopen.

Straten en pleinen Vlot en veilig bereikbaar

De onmiddellijke omgeving van het station wordt omgevormd tot



de hoek van de
Frans de Potterstraat en
de Koningin Fabiolalaan



het nieuwe stationsplein aan de Sint-Denijslaan

een aangename zone waarin de reiziger zich vlot en veilig kan bewegen tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer.

Nieuwe pleinen voor Gent

Voor- en achterkant

Trams en bussen hebben geen halte meer op het plein voor het station. Zo ontstaat er een nieuw plein met hoge belevingswaarde. De huidige smalle ingang van het station aan de Sint-Denijslaan wordt een volwaardige ingang met een eigen stationsplein.

Prinses Clementinalaan

Heraanleg tot verkeersluwe straat

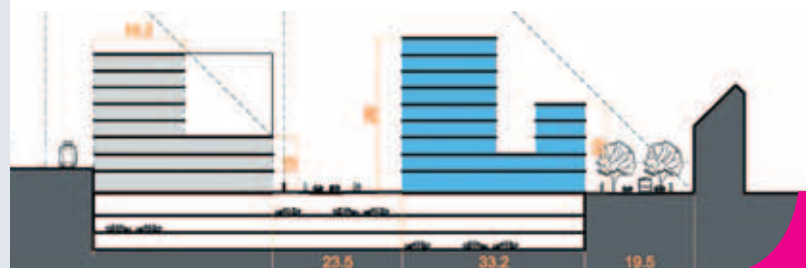
De Prinses Clementinalaan wordt heraangelegd. Centraal komt een tram- en busbaan met een rijweg langs beide kanten. De straat zelf wordt verkeersluw voor doorgaand verkeer.

De ondergrondse parking Plaats voor 2.810 wagens

Vlakbij het station komt een ondergrondse parking voor 2.810 wagens.

Kan het niet met minder? Dat wordt moeilijk. Vandaag parkeren elke ochtend gemiddeld 1.898 pendelaars hun auto in de wijde stationsomgeving. Om de buurt te ontlasten, kunnen deze wagens terecht in de ondergrondse parking. Ondanks de groei tot 60.000 reizigers per dag, zal het aantal autogebruikers voor het station dankzij het hele project op het huidige peil blijven. Wel moeten we voor de grootte van de parking rekening houden met de nieuwe bewoners en bezoekers.

Kan het niet met wat meer? Een grotere parking dreigt dan weer te veel autoverkeer aan te trekken. Om de mobiliteit in de stad duurzaam te ondersteunen, is het noodzakelijk dat de pendelaars vooral met het openbaar vervoer naar het station komen. De toename van het aantal treinreizigers zal niet leiden tot meer autoverkeer. Vandaar de beperking tot 2.810 ondergrondse parkeerplaatsen en de investeringen in een beter tram- en busstation.





De Koningin Fabiolalaan

Een pad van stad naar land

Met de heraanleg van de Koningin Fabiolalaan ontstaat een openbaar domein dat zich uitstrekt van het Citadelpark tot de Blaarmeersen.

Aan het station komen vooral kantoorgebouwen met commerciële functies en in mindere mate ook woningen. Dichter bij de Blaarmeersen verschuift het accent naar wonen. De gebouwen staan daar verder uit elkaar. Door het gebied loopt een wandel- en fietspad. Men denkt eraan om met een brug over de Leie een directe verbinding naar de Blaarmeersen te maken voor de zachte weggebruiker.

Tussen het station en deze brug wordt de Koningin Fabiolalaan heraangelegd met brede voetpaden, vrijliggende fietspaden en een dubbele bomenrij waartussen geparkeerd kan worden.

Levendig en veilig

De combinatie van kantoren en woningen moet de wijk levendig houden. Het kantoorpersoneel en de bewoners moeten de sociale veiligheid garanderen.

De lichtinval behouden, de geluidshinder tegengaan

De verbreding van het profiel van de Koningin Fabiolalaan en de zogenaamde 45-gradenregel voor de nieuwe bebouwing zorgen ervoor dat de lichtinval in de bestaande woningen niet in het gedrang komt. Dat er hoogbouwaccenten komen op enkele plaatsen staat vast, maar er is beslist dat deze gebouwen een slank silhouet moeten hebben. De gebouwen zullen samen met geluidsmuren het achtergrondgeluid van de spoorweg naar de achterliggende woonwijk dempen.

Groen in de wijk

De wijk langs de Koningin Fabiolalaan moet zijn gezelligheid behouden. Snel doorgaand verkeer is taboe: daar zal een uitgekiend systeem van eenrichtingsstraten voor zorgen. Nieuwe parkjes, bomen en groen moeten wat extra sfeer naar deze wijk brengen. Zo ontstaat een groene as tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen.

Groeien in Gent

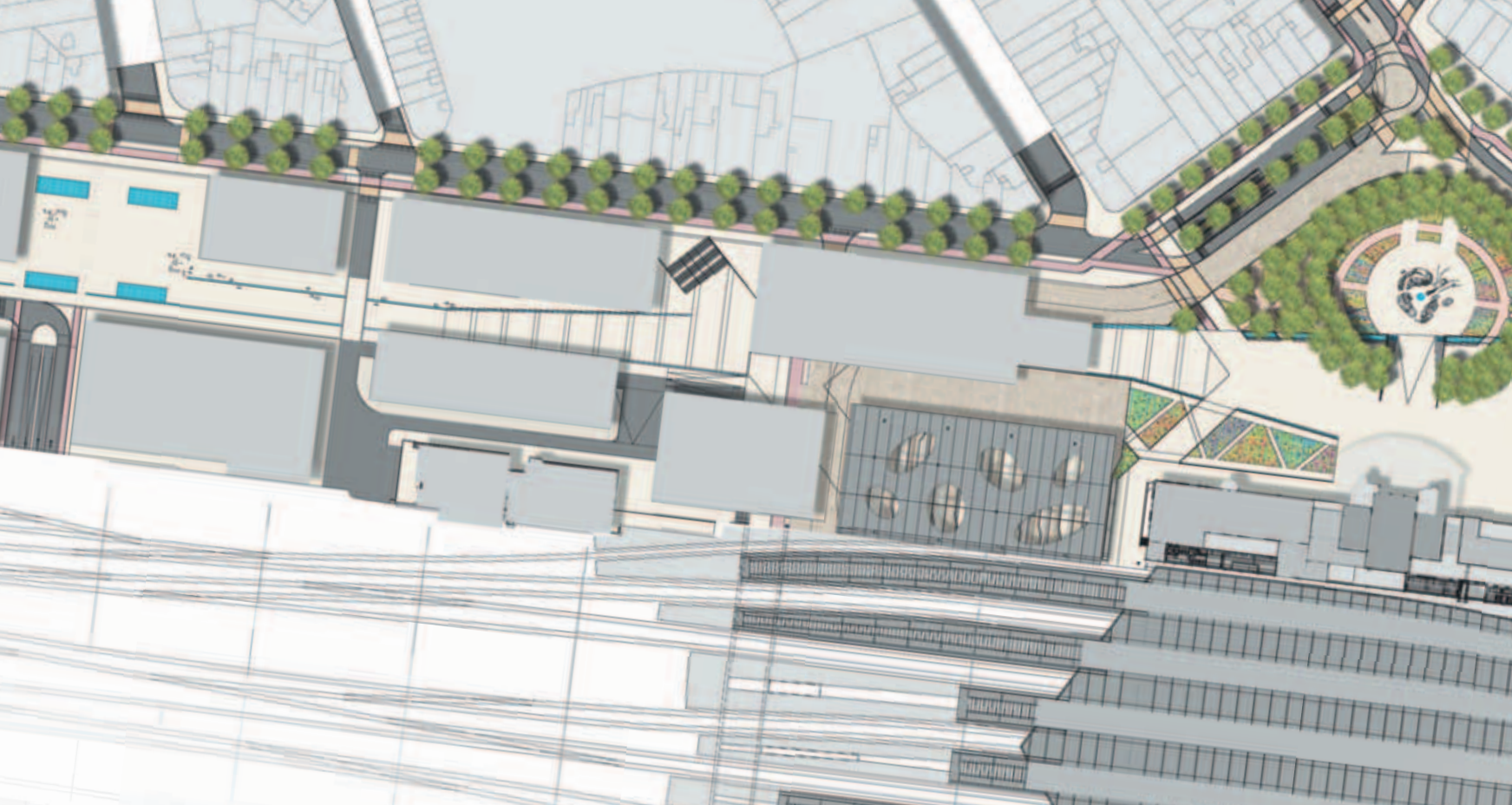
De groei van de stad zet zich verder. Steeds meer mensen willen in Gent wonen en werken. De verkeersleefbaarheid zou zwaar onder druk komen als geen gepast antwoord wordt geboden. Een duurzame oplossing is te vinden in de buurt van het station. Daar is nog bouwgrond en bovendien is het openbaar vervoer er een meer dan volwaardig alternatief voor wie er komt werken of wonen.

De verbindingsweg naar de R4

Een ader naar het hart van het station

De stationsomgeving moet ook met de auto vlot bereikbaar zijn. De bestaande toegangswegen kunnen die klus niet aan zonder de verkeersleefbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer te verstoren. Vandaar de keuze voor een nieuwe verbinding tussen de R4 en het station. Die R4 is de voorbije jaren uitgegroeid tot de 'echte' ring rond Gent: een verbinding langs de grenzen van de stad voor al wie de verkeersluwe straten van de binnenstad wil mijden en snel zijn bestemming wil bereiken. De R4 sluit ook aan op de E17 en de E40.





Nieuw parcours

De nieuwe afrit tussen de R4 en het station heeft twee rijstroken en loopt langs de scholencampus. Deze campus is nu nog aangesloten op de binnenring van de R4. Die afrit verdwijnt. In de plaats komt een T- kruispunt met lichten dat aansluit op de nieuwe verbindingsweg. Zo wordt de campus vlotter, veiliger en vanuit alle richtingen bereikbaar.

Een tunnel gaat, een tunnel komt

Voorbij de scholencampus loopt de nieuwe verbindingsweg naar de Sint-Denijslaan, waar verkeerslichten geplaatst worden. Vandaar kun je door een nieuwe tunnel onder de sporen rijden. Deze tunnel vervangt de oude tunnel aan de Voskenslaan, die verdwijnt in het nieuwe stationsconcept. Via de tunnel duik je de ondergrondse parking van het station in. De tunnel geeft ook uit op de Koningin Fabiolalaan. Toch wordt dit geen nieuwe invalsweg richting centrum. Een uitgekiend systeem van verkeerslichten, eenrichtingsverkeer en andere ingrepen ontmoedigt snel en doorgaand verkeer. Deze route is enkel interessant voor de ontsluiting van de wijk zelf.

Fietsroute van station naar Flanders Expo

Langs de nieuwe verbindingsweg komt een tweerichtingsfietspad dat aansluit op de fietspaden langs de binnen- en buitenring en op Flanders Expo.



Natuurpark Overmeers

Een groene oase voor de buurt

Tussen de R4 en het station komt een verbindingsweg. Daar ligt vandaag een natuurgebied: de geplande verbindingsweg zal langs de rand van dit gebied lopen. Als meerwaarde voor de buurt wordt dit gebied nu opengesteld als natuurpark dat toegankelijk is vanuit de Sint-Denijslaan. Blikvangers van het park zijn de waterpartijen die watervogels en amfibieën aantrekken.

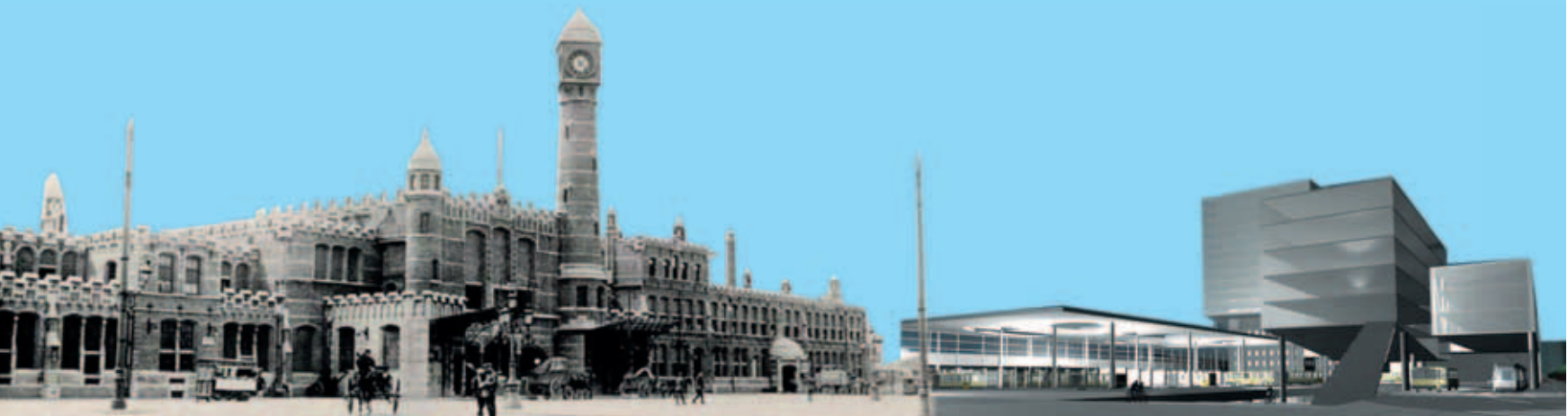
Bereikbaarheid

Bij de fasering van de werken wordt ervoor gezorgd dat het station steeds bereikbaar blijft voor fietsers, voetgangers en andere weggebruikers. Ook wordt er bijvoorbeeld op toegezien

verzekerd

dat er altijd voldoende fietsenstallingen zijn, weliswaar op een andere locatie. Pendelaars kunnen hun wagen plaatsen in het voorlopige parkeergebouw aan de Koningin Fabiolalaan.

de doelstelling aan het begin van de 20ste eeuw was dezelfde als die aan het begin van de 21ste eeuw: een antwoord bieden op de mobiliteit van morgen



FASE 1

- nieuwe trambaan in de Prinses Clementinalaan
- ondergrondse parking
- tunnel (voor latere verbinding met de R4)

FASE 3

- afwerking van het stationscomplex
- een nieuw tram- en busstation
- nieuwe gebouwen langsheen de Koningin Fabiolalaan
- aanpassing van straten en pleinen volgens een nieuw stadsontwerp

FASE 2

- nieuwe gebouwen aan de Koningin Fabiolalaan
- modernisering stationscomplex
- aanleg voorlopig busstation
- verbindingsweg met de R4

Inspraak

De grote lijnen van dit dossier werden getrokken door het Ruimtelijk Structuurplan Gent, dat via inspraakmomenten de Gentenaars de kans bood om hun eigen visie te verdedigen. Ook de procedure voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) biedt diverse inspraakmogelijkheden.

Infovergadering

Op maandag 3 oktober om 20 uur vindt in het ICC aan het Citadelpark een infovergadering plaats over het Project Gent Sint-Pieters. Iedereen is welkom!

Praktische info

Infopunt in het districtsgebouw van de NMBS-Groep aan het Koningin Maria Hendrikaplein 2, 9000 Gent
Tel. 09 241 24 11
Fax 09 241 28 07
info@projectgentsintpieters.be
www.projectgentsintpieters.be

Vanaf oktober kunt u langskomen:
dinsdag van 14 tot 16 uur
donderdag van 10 tot 12 uur
en na afspraak.