



project Gent Sint-Pieters

Een terugblik en een vooruitblik na
10 jaar Project Gent Sint-Pieters



Project Gent Sint-Pieters op het juiste spoor?

Een terugblik en een vooruitblik na
10 jaar Project Gent Sint-Pieters

Ongeveer tien jaar geleden was de afbraak van het oude postgebouw aan het Koningin Maria-Hendrikaplein het startsein voor de werken in het kader van het Project Gent Sint-Pieters. Ondertussen is er heel wat gerealiseerd, maar het is steeds goed om na te gaan of de nieuwe inzichten op het vlak van wonen, samenleven en mobiliteit nog wel voldoende weerklank vinden in de plannen die al sinds 1997 vorm kregen. Dergelijke reflectiemomenten vonden eerder al plaats in 2005 en 2010.

Dit leidde reeds tot een aantal aanpassingen aan het project. Het is tijd om dit opnieuw te doen, vooral met het oog op enkele deelprojecten die nog worden gepland:

- De aanleg van de twee stationspleinen: het Koningin Maria-Hendrikaplein en het Koningin Mathildeplein.
- De nieuwbouwprojecten met de invulling van de zone B langsheen de Koningin Fabiolalaan, tegenover de zone tussen de Aaigemstraat en de Verpleegsterstraat.

Wat willen we met het Project Gent Sint-Pieters bereiken?

We willen:

- Een **knooppunt van duurzame mobiliteit creëren** waarbij de verschillende vervoersmodi goed op elkaar zijn afgestemd. Concreet houdt dit in: een vernieuwd treinstation met een geïntegreerd tram- en busstation, voldoende en comfortabele fietsenstallingen en een goed bereikbare autoparking, kiss & rides en een taxizone.
- De omgeving omvormen tot een **aangename en duurzame woon- en werk-omgeving** met een concentratie van kantoren, woningen, commerciële voorzieningen en een school nabij het station.
- Een **aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en samenhangend openbaar domein aanleggen** met vernieuwde toegangswegen, nieuwe pleinen en parken. Dit houdt ook in dat er duidelijke en veilige loop- en fietsroutes tussen het station en het stadscentrum en andere stadsdelen moeten komen.



Projectpartners

NMBS, Infrabel,
Eurostation, De Lijn,
de Stad Gent en het
Vlaams Gewest.



Waar komen deze doelstellingen vandaan?

Verschillende studies liggen aan de grondslag van het Project Gent Sint-Pieters. Dit zijn onder andere het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004)... Die bevatten onderbouwde visies over hoe we in Vlaanderen moeten omgaan met onze schaarse ruimte om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te verkrijgen. **De bescherming van de resterende open ruimte door gebouwen te concentreren rond de hoofdstations en duurzame mobiliteit** zijn daarin essentieel. Steden moeten worden geherwaardeerd als aangename plekken om te leven.

Die visie werd concreet gemaakt voor de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters door studies zoals het stadsontwerp van Xaveer De Geyter Architecten, de voorstudie van de architectenassociatie Werkplaats voor Architectuur die het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan heeft voorbereid, de studie 'publiek domein' door Alain Marguerit, diverse mobiliteitsstudies door Tritel (2005), de Hoogbouw Effect Rapportage door de Stad Amsterdam (2004), de studie van BUUR en de ontwerpen van Eurostation. **In 2006 keurde de Vlaamse Regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) goed dat het juridisch kader voor het project vastlegde.**

Het station Gent-Sint-Pieters bood alle mogelijkheden om een knooppunt te worden van duurzame mobiliteit. Bovendien lagen er hectaren aan onbenutte ruimte langsheen de sporen waar zowel werken als wonen en recreatie vlakbij dit knooppunt van openbaar vervoer konden gerealiseerd worden. Ook aan de vraag van veel Gentenaars naar meer groen kan hier voorzien worden. Dit door de aanleg van pleinen en parken, evenals een groene verbinding tussen het Citadelpark en Blaarmeersen doorheen de stadsontwikkeling.



Het station Gent Sint-Pieters als knooppunt van duurzame mobiliteit

We willen van het station Gent-Sint-Pieters een knooppunt van duurzame mobiliteit maken. Hoe doen we dit?

Door:

- Een comfortabel, veilig, toekomstgericht en toegankelijk trein-, tram- en busstation met logische looproutes en correcte en duidelijke reizigersinformatie te voorzien.
- Een vlotte overstap te creëren tussen de verschillende vervoersmiddelen.
- De automobilititeit te beheersen door de alternatieven (te voet, met fiets en openbaar vervoer) te versterken.
- Comfortabele en voldoende fietsenstallingen te voorzien.
- Een vlot voor- en natransport (trein, tram, bus, fiets, auto, taxi, te voet) te organiseren.
- De vraag naar openbaar vervoer te stimuleren door het aanbod en de kwaliteit te versterken.
- Het aantal treingebruikers dat naar het station komt met de wagen te bevrozen op het niveau van 2005.
- Een station met 2 volwaardige toegangen en pleinen te creëren en duidelijke en veilige loop- en fietsroutes naar de scholen in de omgeving, naar het centrum en naar andere delen van de stad aan te leggen.



Om dit te realiseren, waren tussentijdse maatregelen en soms ook bijsturingen nodig:

- Het aantal opstappende reizigers per dag in het station is tussen 2007 en 2016 al gestegen van 37.000 naar 55.000. Het vooropgestelde doel aan het einde van het project was **60.000 reizigers per dag**. Er werd daarom aan Eurostation, het studiebureau dat de ontwerpen maakt, gevraagd of dit station daarom ook meer reizigers aankon dan de 60.000 die voorzien waren. Voor het station betekent dit geen probleem. Het openbaar domein en de toegangswegen moeten echter ook worden voorzien op meer reizigers.
- In 2007 stonden er 3.700 fietsen in de stationsomgeving gestald. De projectplannen gingen initieel uit van een fietsenstalling van 5.500 fietsplaatsen; dit werd nadien verhoogd naar 10.000 fietsen. Intussen is dit aantal bijgesteld naar **13.500 fietsplaatsen** op het einde van het project. Momenteel zijn er in de huidige werffase al meer dan 10.000 fietsplaatsen voorzien. Enerzijds door etagerekken te plaatsen en anderzijds door extra ruimte te maken voor tijdelijke fietsenstallingen.
- In afwachting dat de **pendelparking** gerealiseerd werd, werd er een tijdelijke parking gebouwd. Die is inmiddels verhuisd en wordt hergebruikt aan het ziekenhuis van Maria Middelaars.
- De bouw van een tijdelijke tramtunnel, tijdelijke tramhaltes en de aanleg van een tijdelijke tramlijn in de Prinses Clementinalaan zijn maatregelen die ervoor moet zorgen dat het station steeds **vlot bereikbaar** blijft voor het tram- en busvervoer zonder dat de stationswerken worden gehinderd.
- Een onvoorziene factor was de invoering van de **lange Albatrostram**. Die is langer zodat meer passagiers kunnen vervoerd worden, maar vereiste ook een aanpassing van de tijdelijke tramhaltes.
- De taxisector klaagde over een gebrek aan standplaatsen in de zone voor het station. Ze zijn in juli 2017 vervroegd naar de overdekte taxizone verhuisd. Daar kunnen momenteel 20 taxi's staan. Op termijn wordt de **taxizone nog verlengd**.

Enkele cijfers, realisatie op het einde van het project

- » **60.000** opstappende treinreizigers per dag
- » Een pendelparking voor **2.750** auto's, waarvan 1.500 voor pendelaars. De overige plaatsen zijn voorbehouden voor occasionele gebruikers en de gebruikers van de gebouwen boven de parking (parking al gerealiseerd)
- » **12** busperrons in het busstation (gedeeltelijk gerealiseerd)
- » **13.500** fietsplaatsen in overdekte fietsenstallingen (gedeeltelijk gerealiseerd)
- » **12** treinperrons, tot 375 meter lang, 12 meter breed (5 perrons volledig af en 1 perron gedeeltelijk)
- » **4** parallelle tramsporen in een nieuw tramstation





Een aangename en duurzame woon- en werkomgeving

We willen langsheen de Koningin Fabiolalaan en op het Koningin Mathildeplein een aangename en duurzame woon- en werkomgeving creëren en de ruimte aan het knooppunt van openbaar vervoer optimaal benutten.

Wat zijn de voornaamste elementen?

- Een concentratie van gebouwen met een **mix van wonen, werken en recreatie** aan een knooppunt van openbaar vervoer.
- **Kwaliteitsvolle woningen** die passen bij jong en oud, gezinnen en alleenstaanden, uit alle inkomenscategorieën.
- Gebouwen die **toegankelijk** zijn voor iedereen.
- **Duurzaamheid** is essentieel: laag energieverbruik, regenwaterrecuperatie, hernieuwbare energie, beperken van verharding...
- **Nieuwe voorzieningen** voor de huidige en toekomstige bewoners zoals een buurthuis, fietsambassade, apotheek, horeca...
- **Een betere benutting van de ruimte** door de uitbouw van een stadslandschap met een aantal woontorens in de Koningin Fabiolalaan. De hoogteaccenten bevinden zich enerzijds nabij het station en anderzijds richting De Leie.
- De **kantoren** situeren zich **dichtbij het station**, naar de **Leie** toe worden het vooral **appartementen in het groen**.
- Kwaliteitsvolle en gevarieerde architectuur die **voldoende licht en bezonning** toelaat op de omliggende gebouwen en het openbaar domein.
- Aansluiting van de **nieuwe gebouwen bij de bestaande buurt** op het vlak van materiaalkeuze, schikking...

Enkele cijfers

- » De zones voor projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan liggen in een gebied van ongeveer **7,8** hectaren verdeeld over de zone A (25.925m²) dicht tegen het station, de middenzone B (36.883m²) en de zone C tegen de Leie (15.423m²).
- » Aan de zuidzijde van het station komt het Koningin Mathildeplein met een nieuw S-vormig gebouw. Het Koningin Mathildeplein wordt ongeveer **1,2** hectare groot. De oppervlakte van het bouwterrein voor het S-gebouw bedraagt **5.200 m²**.
- » Het S-vormige gebouw zal een gezamenlijke maximale bovengrondse bruto vloeroppervlakte (BVO) van circa **13.500m²** hebben.



Inzichten over bouwen en wonen veranderen. Daardoor werden in de loop van het project enkele tussentijdse **bijsturingen en maatregelen** genomen:

- De stedenbouwkundige ideeën voor de Koningin Fabiolalaan van Xaveer De Geyter architecten (1999) werden aangepast en vertaald in de ontwerpen van Eurostation (2005) en de plannen van BUUR (2010). Die plannen stellen voor om de gebouwen op de Koningin Fabiolalaan niet op een rij te zetten maar ze te schranken om op die manier **ruimte en openheid te creëren, zowel voor de toekomstige gebruikers en bewoners van de gebouwen, als voor de bestaande buurt**. De hoogte van de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan wordt beperkt zodat die beter aansluit bij de bestaande buurt.
- In het bestuursakkoord (2013-2018) wordt gevraagd om de **hoogbouwtorens in de zone C te beperken** en te streven naar torens die niet hoger zijn dan de minimale hoogtes zoals voorzien in het GRUP (het minimum is 60 meter). Volgens het Ruimtelijk Uitvoeringsplan mogen die 90 meter zijn. Er is evenwel een minimum te bebouwen oppervlakte opgelegd in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Dit minimum aantal vierkante meters bebouwde oppervlakte moet gerealiseerd worden, ongeacht de hoogte van de torens.
- **Nieuwe vormen van samenleven** worden meegenomen in de ontwerpen van appartementen: cohousing, assistentiewoningen...
- Er is een **groeïende aandacht voor leefbaarheid** van de omgeving, vooral ook tijdens de bouw. Daarom wordt een Minder Hinder-bureau opgericht dat de nodige maatregelen neemt om de hinder voor de buurt en de pendelaars zoveel mogelijk te beperken en de veiligheid van alle weggebruikers in de stationsomgeving te verhogen.
- Er is een verhoogde ambitie op het vlak van duurzaamheid, aangepast aan de huidige technische mogelijkheden: zone C aan de Koningin Fabiolalaan wordt een B.E.N.-wijk (bijna energie neutraal). Het Virginie Lovelinggebouw haalt een E-peil (maat voor de energieprestatie) van 50 en een K-peil (dat de isolatiewaarde weergeeft) van 18 en scoort daarmee hoog op het vlak van duurzaamheid als kantoorgebouw. De gebouwen A2 en B1 langs de Fabiolalaan willen een BREEAM-certificaat halen (een internationale standaard voor duurzaamheid).

INFOPUNT



Communicatie en participatie

Van bij de start van het project beseften de projectpartners dat een dergelijk complex en langdurig project niet alleen een technische uitdaging zou betekenen, maar ook belangrijke inspanningen zou vragen om een draagvlak te creëren bij omwonenden, handelaars, gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers...

Reeds in 2005 werd het Infopunt Project Gent Sint-Pieters opgericht met als doel alle **belanghebbenden correct en tijdig te informeren** over het project. Naast de inzet van traditionele media zoals bewonersbrieven, nieuwsbrieven en persmededelingen, een website, een Facebook-pagina en een e-zine, werd ook veel aandacht besteed aan persoonlijke communicatie. Het Infopunt is de centrale plaats waar mensen terecht kunnen met vragen en klachten. Er staan ook maquettes en er is beeldmateriaal beschikbaar. Daarnaast worden ook infomomenten en werf-bezoeken georganiseerd.

Het Project Gent Sint-Pieters ging van start op een moment dat de nadruk bij dergelijke projecten vooral lag op formele inspraakprocedures. Dit leidde vaak tot juridische procedures door tegenstanders van het project. De projectpartners wilden het anders aanpakken en belanghebbenden nauwer bij het project betrekken. De eerste stap hierbij was de oprichting van een klankbordgroep in 2006. Die biedt een **forum voor dialoog tussen de verschillende betrokken partijen** en de projectpartners. Hij wordt voorgezeten door een externe expert. Daarnaast organiseren de projectpartners ook inspraak voor een ruim publiek via dialoogcafés, workshops, enquêtes...



Een duurzaam, aangenaam, veilig en samenhangend openbaar domein

Het openbaar domein is zeer belangrijk in de stationsomgeving. Het is niet alleen de plaats waarlangs mensen zich begeven van en naar het station en naar hun woning of kantoor, het is ook een plek om elkaar te ontmoeten, tot rust te komen en aan recreatie te doen.

Dit zijn enkele kenmerken waaraan het openbaar domein moet voldoen:

- Het moet een vlotte en **veilige toegang** tot het station bieden voor **voetgangers en fietsers**.
- Het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Koning Mathildeplein en de stationshal vormen **één aangenaam en samenhangend geheel**
- Vanaf het station vertrekken **duidelijke voetgangers- en fietsroutes** naar het centrum en andere stadsdelen. Die routes vormen de structuur voor het ontwerp en de aanleg van de openbare ruimte.
- Het openbaar domein moet **uitnodigen tot ontmoeting**.
- Parken, pleinen en straten moeten **toegankelijk zijn voor iedereen**.
- Het openbaar domein moet ook een **rustpunt** kunnen bieden binnen een drukke stationsomgeving.
- Een **natuurlijk park** moet dienen als tuin voor de buurt.
- Pleinen met zoveel mogelijk groen vormen een **verbinding met de bestaande buurt**.
- Een voetgangers- en fietsroute langs de nieuwe gebouwen aan de Koningin Fabiolalaan vormt een 'pad van stad naar land'.
- Commerciële zaken op het gelijkvloers van de nieuwe gebouwen brengen **leven op straten en pleinen**.

Ook hier hebben nieuwe inzichten en participatiemomenten geleid tot tussentijdse bijstellingen en maatregelen:

- Elke tussentijdse fase in de aanleg moet **leefbaar zijn voor de omgeving**. Opnieuw spelen Minder Hindermaatregelen hierbij een belangrijke rol.
- We creëren **nieuwe publieke ruimten** in elk deel van de Koningin Fabiolalaan. Behalve de esplanade en het Koningin Paolaplein komen er ook twee wijkleinen in zone B (tussen Aaigemstraat en Verpleegsterstraat). Dichter bij de Leie vormt het toekomstige Rijsenbergpark een groter, aaneengesloten groengebied.
- Het Koningin Paolaplein brengt **groen in de versteende omgeving** vlakbij het station.
- Er zal **geen doorgaand autoverkeer** over het Koningin Mathildeplein mogelijk zijn. Enkel openbaar vervoer en laad- en losverkeer voor het station en eventueel het S-gebouw zullen nog over het plein mogen rijden.
- Het pad van stad naar land sluit aan op een **belangrijke fietssnelweg**. De Drongensstationsroute en het Westerringspoor krijgen een directe verbinding met de **overdekte fietsenstalling** aan het station.
- Buurtbewoners krijgen de kans om het toekomstige Koningin Paolaplein tijdelijk als **moestuin en ontmoetingsplaats** te gebruiken.
- De plannen voor de invulling op de zone B, langsheen de Koningin Fabiolalaan, tussen Aaigemstraat en Verpleegsterstraat, worden aangepast.



Enkele cijfers

- » Het natuurpark Overmeers is **6,3** hectare groot.
- » Het Koningin Mathildeplein heeft een oppervlakte van **1,2** hectare.
- » Het Koningin Maria-Hendrikaplein telt **60** beschermde platanen.
- » Het toekomstige Rijsenbergpark wordt **9.000m²** groot.
- » De Koningin Fabiolalaan wordt verbreed tot **19 meter** zodat er ruimte ontstaat voor comfortabele trottoirs en fietspaden, bomen en parkeerplaatsen.

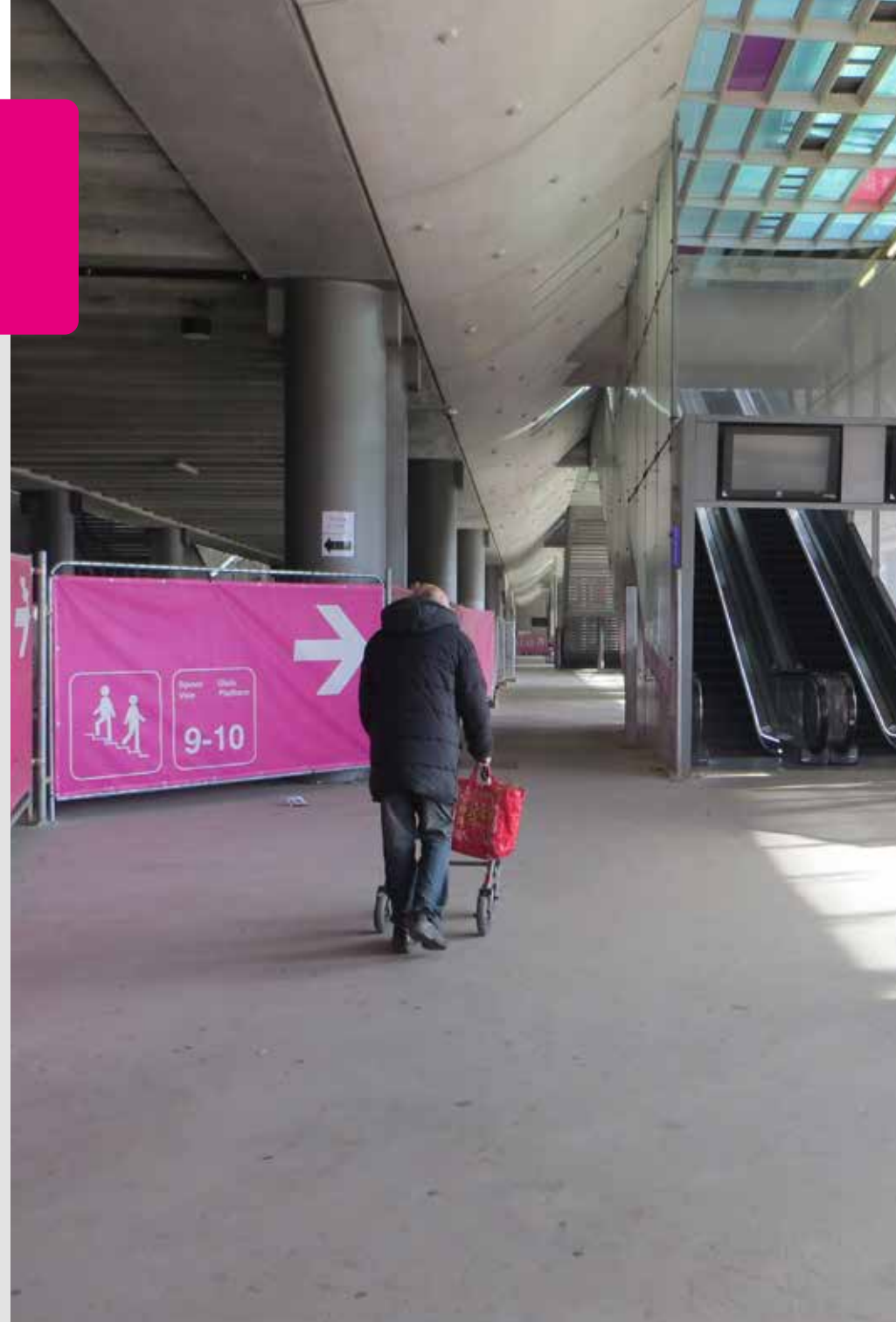
Minder Hinder

De Minder Hinder-aanpak vormt een belangrijk element in het Project Gent Sint-Pieters. De stationsomgeving wordt intensief gebruikt door pendelaars, tram- en busgebruikers, fietsers, voetgangers, bewoners, handelaars, scholieren en studenten, werknemers, enz. De werken aan het Sint-Pietersstation en omgeving hebben een zeer grote invloed op de verkeersstromen van en naar het station en op de doorgaande verkeersstromen in de buurt van het station.

Regelmatig treden er veranderingen op in de verkeerssituatie voor de verschillende (weg)gebruikers. Op dat moment moeten de verkeersstromen anders worden georganiseerd, vaak met gevolgen voor de haltes van bus en tram, voor de toegang tot de fietsenstallingen enz.

Een aantal van die veranderingen zijn van korte duur, andere hebben een bijna permanent karakter. **Veiligheid en duidelijkheid is voor alle weggebruikers essentieel. Het is daarom van belang om enerzijds de hinder te beperken en om anderzijds tijdige en correcte informatie te geven over de wijzigingen.**

Voor de omwonenden is het belangrijk dat de hinder die de bouw van het station of de projectontwikkeling met zich meebrengt zo beperkt mogelijk blijft en dat ze voldoende op de hoogte worden gehouden.



Hoe pakken we dit aan?

Een **goede organisatie** van omleidingen, een aangepaste lichtenregeling, voldoende signalisatie enz. kunnen het verschil maken tussen een moeilijke verkeerssituatie en een doorstroming die gezien de omstandigheden nog redelijk te noemen is. Daarbij komt het er op aan om binnen de bestaande ruimte toch te zorgen voor een maximale verkeersafhandeling die veilig verloopt voor alle weggebruikers.

Het is net zo belangrijk om de veranderingen op een **optimale manier te communiceren**. Dit gebeurt via verschillende middelen en kanalen. Een belangrijk hulpmiddel hierbij zijn overzichtelijke (web)kaarten die de veranderende verkeersstromen weergeven, al dan niet per afzonderlijk verkeersmiddel. Deze kaarten vormen de basis voor allerlei communicatieproducten zoals affiches, bewonersbrieven, websitepagina, folders....

1999

stedenbouwkundige wedstrijd voor de inrichting van de volledige stationsomgeving. Het team van Xaveer De Geyter Architecten (XDGA) wint deze competitie.

2005

- het Synthesedocument bundelt de krachtlijnen, ontwerpen en studies van het project
- de Franse landschapsarchitect Alain Marguerit krijgt opdracht om een inrichtingsstudie te maken voor de openbare ruimte en stationsomgeving
- Eurostation dient bouwaanvragen in voor de herinrichting van het station en de stationsomgeving



2003

- XDGA krijgt de opdracht om een nieuw stadsontwerp te maken. De opmaak van dit stadsontwerp gebeurt in nauwe samenwerking met de architectenassociatie Werkplaats voor Architectuur, o.l.v. Marc Martens, die de opdracht heeft om een voorstudie te maken voor het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
- Eurostation verfijnt dit plan in overleg met de projectpartners

2006

- de Vlaamse overheid stelt een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) op voor het projectgebied langs de Koningin Fabiolalaan
- NMBS opent tijdelijk parkeergebouw voor de pendelaars
- het Infopunt wordt opgericht
- de klankbordgroep Project Gent Sint-Pieters gaat van start



2007

- start van de werken
- afbraak Postgebouw en goederenloods
- heraanleg van de Prinses Clementinalaan
- ruwbouw ondergrondse parking
- gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het K. Mathildeplein
- rijsenbergbeurs over circulatieplan voor de buurt en Project Gent Sint-Pieters
- kwaliteitsteam gaat van start

2009

- aanleg Valentin Vaerwyckweg
- tentoonstelling: reis naar de toekomst

2010

- plannen van BUUR
- nieuw Synthesedocument
- de verbouwing van het station gaat van start
- de Valentin Vaerwyckweg, de Timichegtunnel en de tijdelijke tramtunnel komen in dienst
- ingebruikname van de ondergrondse parking
- ingebruikname 1^{ste} deel busstation met 12 perrons
- nieuw Infopunt in de Prinses Clementinalaan
- dialoogcafés rond stadsvernieuwing stationsbuurt en rond mobiliteit



2011

- eerste nieuw aangelegde deel Koningin Fabiolalaan open voor het verkeer
- project zoekt ideeën: participatietraject rond invulling openbaar domein in de K. Fabiolalaan

2012

- ingebruikname van het perron en spoor 12
- opening eerste deel van de nieuwe fietsenstalling op -1 voor 1.700 fietsen + 700 op een tijdelijke plaats
- infomarkt Stadsvernieuwing en mobiliteit

2013

- aanleg en openstellen voor het publiek van natuurpark Overmeers
- bouw en ingebruikname van 1^{ste} deel van de ondergrondse K&R
- workshop rond Mobiliteit in de zuidelijke stationsbuurt
- infoavond MOBER K. Fabiolalaan
- infoavond A5- Queen Towers



2014

- ingebruikname van het Vlaams Administratief Centrum (VAC) Virginie Loveling, het eerste gebouw van de projectontwikkeling, zone A
- bouw gevel station zijde K. Mathildeplein
- eerste infomarkt Koningin Fabiolalaan, zone A
- inspraaktraject over ontwerp Koningin Paolaplein



2015

- spoor 10 en 11 en volledig perron 11-12 in gebruik
- aanleg en openstellen van de hellende tuin
- goedkeuring MOBER zone B en C en opvolging verkeersknelpunten
- bouw en ingebruikname A2 (kantoorgedeelte)
- start bouw dienstgebouw NMBS (stilgelegd)
- dialoogcafé over de projectontwikkeling in zone C in de K. Fabiolalaan
- workshop over mobiliteit Koningin Maria-Hendrikaplein
- tweede infomarkt Koningin Fabiolalaan – zone A

2016

- bouw spoorbrug sporen 8 en 9
- taxizone gaat naar -1
- inspraaktraject over het Koningin Mathildeplein
- infoavond Rinkkaai (Koningin Fabiolalaan, zone C)
- start tijdelijke moestuinen op het Koningin Paolaplein (De Hoveling)

2017

- ingebruikname spoor 8 en 9
- uitbreiding van de fietsenstalling met etagerekken en extra tijdelijke stallingen
- start bouw van B1-Diamant
- start bouw van 2^{de} deel A2-kantoorgedeelte
- start uitvoeren tijdelijke heraanleg K. Maria-Hendrikaplein
- dialoogcafé S-gebouw (Koningin Mathildeplein)
- workshop Rijsenbergpark (K. Fabiolalaan)
- infoavond Rinkkaai (Koningin Fabiolalaan, zone C)



project Gent Sint-Pieters



INFRABEL
Right On Track



STAD GENT



Agentschap
Verkeer
Wegen en

