

project
Gent Sint-Pieters







Project Gent Sint-Pieters

Wat?

In 2007 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.

Het is de bedoeling om met dit project het station Gent-Sint-Pieters en zijn ruime omgeving de komende jaren aan te passen aan de huidige behoeften op het vlak van mobiliteit en woon- en kantoraanbod.

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 & ride-zones en een taxizone.
- De omgeving omvormen tot een **aangename en duurzame woon- en werkomgeving** 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

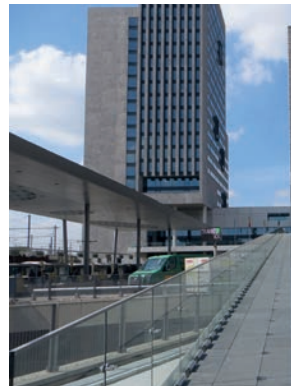
Het project Gent Sint-Pieters is een samenwerking tussen NMBS, Infrabel, De Lijn, de Stad Gent, sogent en het Vlaams Gewest.



INFRABEL



sogent



”

Het is de bedoeling het station
Gent-Sint-Pieters en zijn ruime
omgeving de komende jaren aan
te passen aan de huidige behoeften
op het vlak van mobiliteit en woon-
en kantoraanbod”



De oorsprong van het Project Gent Sint-Pieters

Verschillende studies liggen aan de grondslag van het Project Gent Sint-Pieters.

Dit zijn onder andere het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004), het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)... 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 (GRUP) 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, het vroegere studie bureau van NMBS voor stationsomgevingen. In 2006 keurde de Vlaamse Regering het GRUP goed dat het juridisch kader voor het project vastlegde. In 2020 werd gestart met de actualisatie van het masterplan Publieke Ruimte.

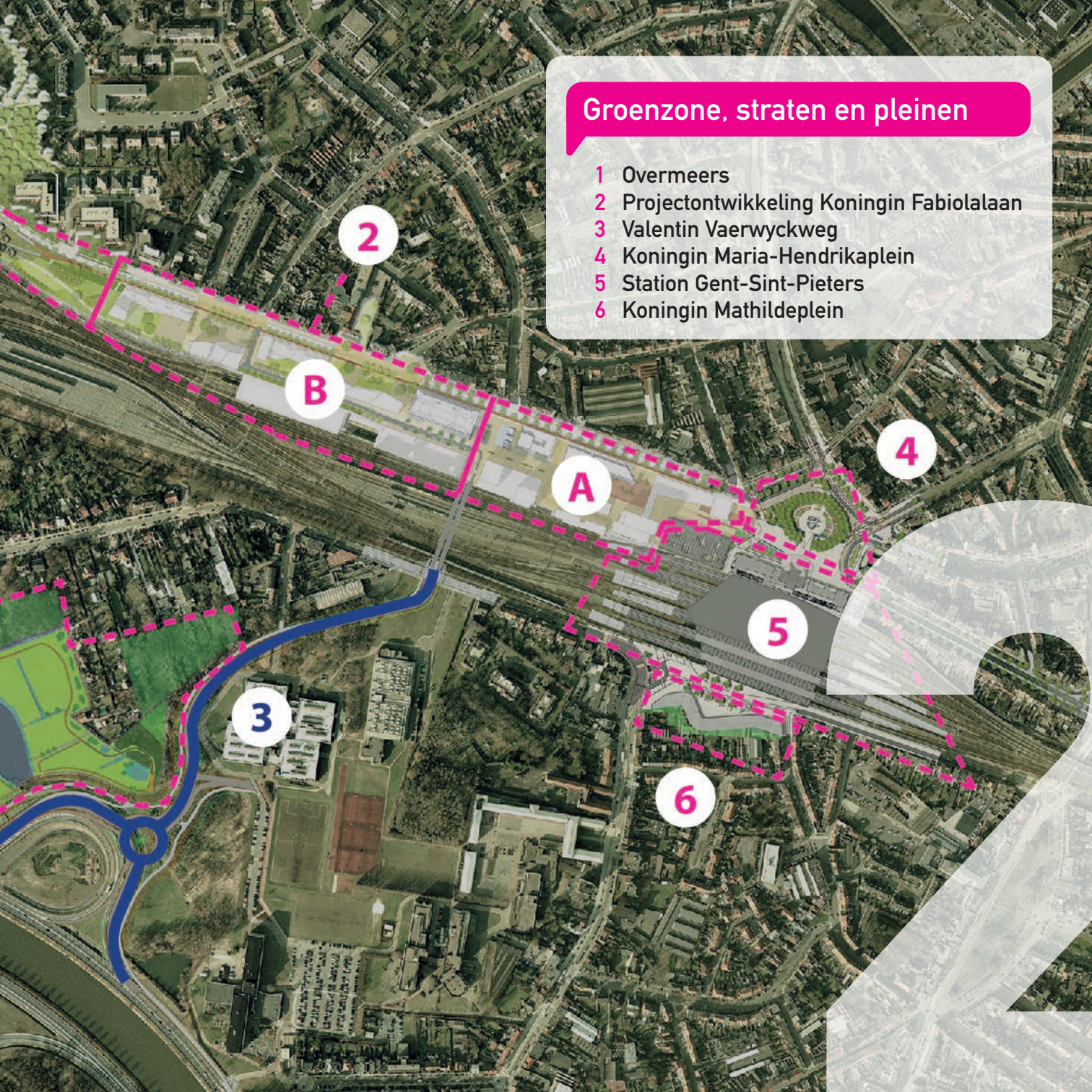
Zones

- A Zone A
- B Zone B
- C Zone C



Groenzone, straten en pleinen

- 1 Overmeers
- 2 Projectontwikkeling Koningin Fabiolalaan
- 3 Valentin Vaerwyckweg
- 4 Koningin Maria-Hendrikaplein
- 5 Station Gent-Sint-Pieters
- 6 Koningin Mathildeplein







Een station voor de toekomst

Het station Gent-Sint-Pieters is na de Brusselse stations het grootste reizigersstation in België. Het meer dan 100 jaar oude station was aan een grondige verbouwing toe om het groeiend aantal reizigers te kunnen ontvangen. Het station moet een overzichtelijk knooppunt vormen waar alle verkeersmodaliteiten (voetganger, fiets, trein, tram, bus, auto en taxi) natuurlijk in elkaar overvloeien. Een optimaal comfort, ook voor reizigers met een beperkte mobiliteit, staat hierbij voorop.

Volledig vernieuwd station

Het oude stationsgebouw dat de noordelijke toegang van het station vormt, is ontworpen door architect Louis Cloquet en is een beschermd monument. Daarachter ondergaat het station Gent-Sint-Pieters echter een ware metamorfose. De huidige reizigerstunnels onder de treinsporen maken plaats voor een grote open hal. De sporen en perrons worden volledig vernieuwd. De zuidkant van het station wordt een volwaardige tweede ingang, met een imposante glazen gevel die zorgt voor een zee van natuurlijk licht in de stationshal.

Fietsen

De fietsenstallingen bevinden zich in overdekte zones in het station. Een fietsdetectiesysteem zal de fietser helpen om vrije plaatsen te vinden.

De nood aan fietsenstallingen is in de loop der jaren enorm gestegen. Daarom werd het aantal geplande fietsenstallingen geleidelijk aan verhoogd van de oorspronkelijke 5.500 naar 17.000 plaatsen.

Een geïntegreerd tram- en busstation

Onder de treinsporen komt een tramstation met vier sporen te liggen. Het busstation sluit aan bij het station en zal met 12 perrons plaats bieden aan 24 gelede bussen. Reizigers zullen daardoor gemakkelijk, comfortabel en droog kunnen overstappen.

Hoge transparante dakstructuur en een nieuwe zuidelijke ingang

Boven alle perrons komt een hoge dakstructuur. De zijgevels bestaan uit veel glas en geveltextiel. Beide laten het daglicht doorstromen tot op de perrons en tot in de gelijkvloerse hal via transparante tegels in de perrons. Op een groot deel van het dak komen zonnepanelen die energie voorzien voor het station en deels ook voor het treinverkeer.

Een nieuwe spoorinfrastructuur

Verschillende technische ingrepen zorgen ervoor dat treinen sneller het station in- en uit kunnen rijden. De capaciteit van het station kan daardoor aanzienlijk verhogen.

Het station in cijfers

- » Minstens **60.000** opstappende reizigers per dag
- » **17.000** fietsplaatsen in overdekte fietsenstallingen met een fietsdetectiesysteem
- » 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.
- » **12** treinperrons, een aantal tot meer dan 400 meter lang, 12 meter breed
- » **12** busperrons in het busstation
- » **4** parallelle tramsporen in een nieuw tramstation

Aangepaste plannen

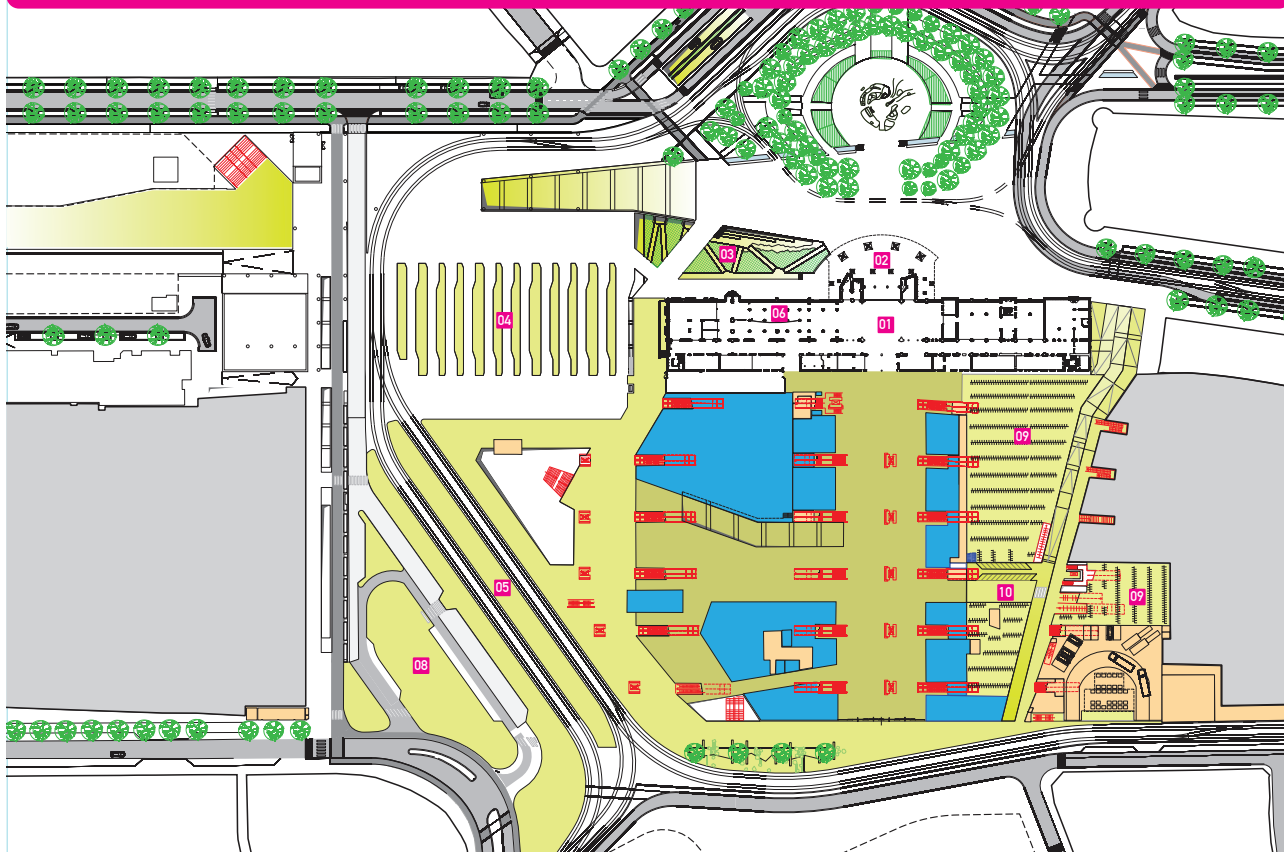
De werken aan het station startten eind 2010. Het oorspronkelijke ontwerp voor het vernieuwde station werd in 2019 aangepast. Er kwam een kostenefficiënt nieuw ontwerp met een hoge dakstructuur die architecturaal aansluit op het reeds verbouwde deel. Centraal staan toegankelijkheid, functionaliteit en comfort voor de reiziger.

Duurzaamheid

Het doel is om dit station duurzaam te maken door het plaatsen van zonnepanelen, het gebruiken van warmtepompen en LED-verlichting en het zuiveren van afvalwater. Infrabel streeft ernaar om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken en maatregelen te nemen op het niveau van de spoorinfrastructuur, e.g. de aanleg van een voegloos spoor.



Plan station Gent-Sint-Pieters Niveau 0



LEGENDE

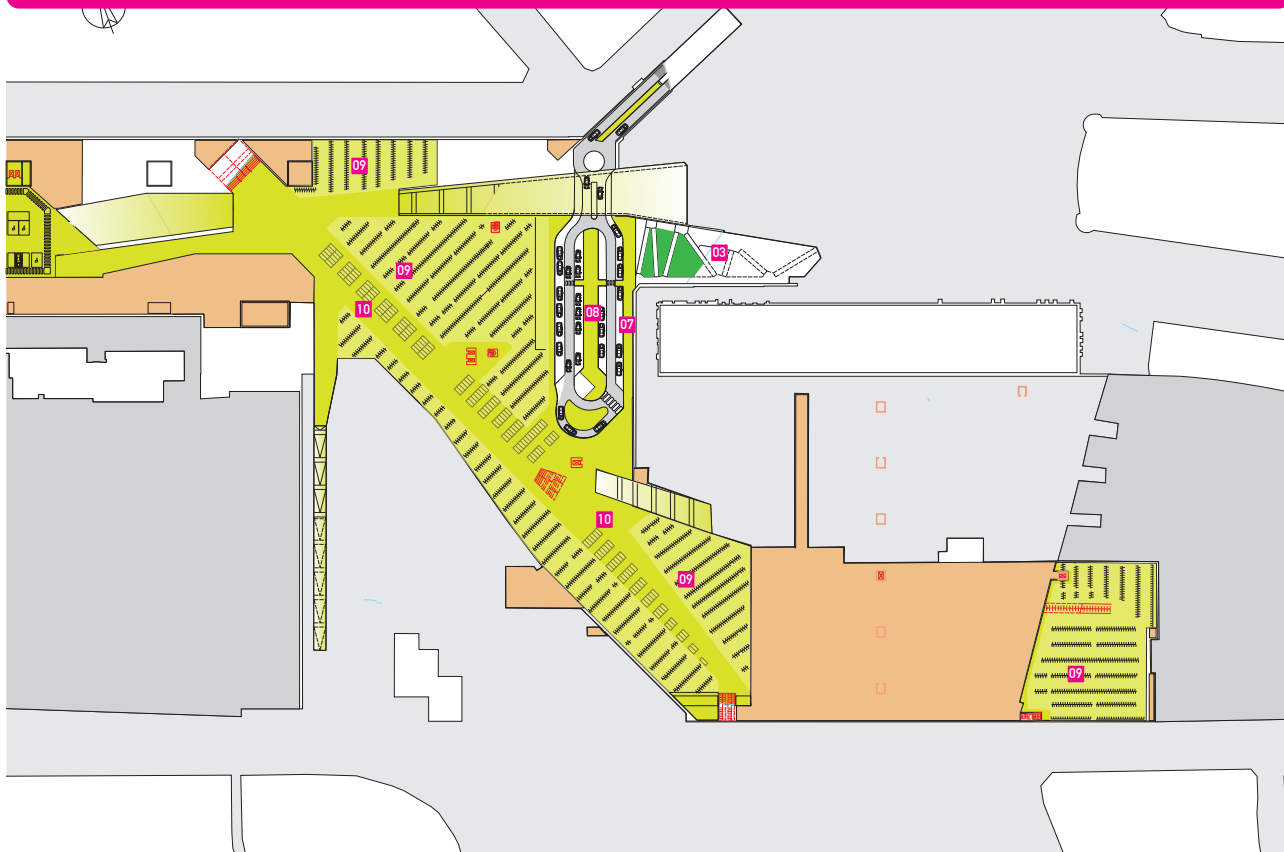
KLEUREN

■	de publieke ruimte
■	de commerciële ruimte (winkels, bars, eetgelegenheden...)
■	de dienstruimte (niet toegankelijk)
■	volle grond
■	verticale of schuine circulatie (liften, trappen, roltrappen)

NUMMERS

01	bestaand en beschermd stationsgebouw	06	loketten
02	luifel	07	taxi
03	hellende tuin	08	zoenzone
04	busstation	09	fietsenstallingen
05	tramstation	10	bakfietsenstallingen

Plan station Gent-Sint-Pieters Niveau -1



SYMBOLEN

 roltrap

 lift

 vaste trap

 helling

”

De fietsenstallingen bevinden zich in overdekte zones in het station. Een fietsdetectiesysteem zal de fietser helpen om vrije plaatsen te vinden.”



Nieuw stadsdeel

In de stationsomgeving verrijst een volledig nieuw stadsdeel met woningen, kantoren, winkels, vrijetijdsvoorzieningen en groen. Het project heeft veel aandacht voor leefbaarheid, kwaliteit en duurzaamheid.

Koningin Fabiolalaan

Langsheen de sporen, aan de Koningin Fabiolalaan, komt een volledig nieuw stadsdeel met een aantal hoge en middelhoge woon- en kantoorgebouwen. Dichtbij het station zijn dit vooral kantoorgebouwen, richting de Blaarmeersen zijn het vooral residentiële gebouwen. De wijk maakt deel uit van een groene as van het Citadelpark tot aan de Blaarmeersen.

Door de grote omvang is dit nieuwbouwproject in 3 zones verdeeld:

- De zone A loopt van het Koningin Maria-Hendrikaplein tot aan de Aaigemstraat en werd oorspronkelijk ontwikkeld door Eurostation. Later werd dit project overgenomen door NMBS die de kavels geleidelijk aan verkoopt aan projectontwikkelaars.
- De zone B loopt van de Aaigemstraat tot aan de Suzanne Lilarstraat en wordt ontwikkeld door sogent, het stadsontwikkelingsbedrijf van Stad Gent. Op die zone komt, naast (sociale) woningen, het dienstgebouw van Infrabel, een stadsgebouw met een basisschool, een kinderdagverblijf, buitenschoolse kinderopvang en verenigingslokalen
- De zone C start aan de Suzanne Lilarstraat en loopt tot aan de Snepkaai (Leie) en wordt eveneens ontwikkeld door sogent. Op de zone komen 6 gebouwen met hoofdzakelijk woningen.

Koningin Mathildeplein

Op het nieuwe Koningin Mathildeplein, aan de zuidzijde van het station komt een nieuw, S-vormig gebouw met diverse functies waaronder de Fietsambassade, (huur)woningen en commerciële ruimte.





Projectontwikkeling in 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).
- » 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.





Publiek domein en natuur

Het publieke domein is zeer belangrijk in de stationsomgeving. Het is niet alleen de ruimte die mensen doorkruisen om het station of hun woon- of werkplaats te bereiken, het is ook een plek om elkaar te ontmoeten, tot rust te komen en aan recreatie te doen.

Bij de start van het project heeft de Franse landschapsarchitect Alain Marguerit een eerste ontwerp getekend voor de (her)inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het station. Centraal stond hier het creëren van een groene as tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen, een 'pad van stad naar land'. Het gebied moet één geheel vormen, ook al wordt het niet in één keer ontwikkeld. In 2020 is het masterplan Publieke Ruimte geactualiseerd, waar een belangrijk mobiliteitsluik aan gekoppeld is.

Straten en pleinen

De straten en pleinen rondom het station worden heraangelegd. Zij moeten een veilige en comfortabele verbinding bieden voor voetgangers en fietsers tussen het station, het stadscentrum en andere stadsdelen. De pleinen moeten ook uitnodigen tot ontmoeting en een rustpunt bieden in de stationsomgeving. Het Project Gent Sint-Pieters houdt ook de aanleg van nieuwe straten en pleinen in.

Groenzones

- 1 Natuurpark Overmeers
- 2 Rijsenbergpark
- 3 Hellende tuin

Straten en pleinen

- 4 Valentin Vaerwyckweg
- 5 Koningin Fabiolalaan
- 6 Koningin Mathildeplein
- 7 Koningin Maria-Hendrikaplein
- 8 Koningin Astridlaan
- 9 Prinses Clementinalaan





5

7

8

3

4

6

9

Groen

Als compenserende maatregel voor de Valentin Vaerwyckweg, de verbindingsweg tussen de ondergrondse parking en de R4, werd het **natuurpark Overmeers** aangelegd. Het park is een verademing in de drukke stationsbuurt en een ideale plek om even tot rust te komen.

Daarnaast komt er ook een gloednieuw park langs de Koningin Fabiolalaan, het **Rijsenbergpark** (werknaam). Het park zal een belangrijke rol spelen als wijkpark voor de Rijsenbergbuurt en een schakel vormen in het groene lint tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen.

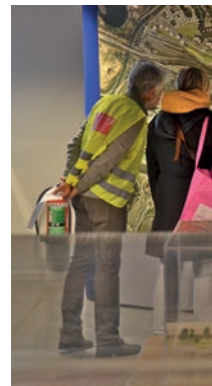
Tussen het historische stationsgebouw en het busstation ligt de **hellende tuin**. Deze geeft de reizigers niet alleen een rechtstreekse toegang tot de ondergrondse K&R en taxistandplaats, maar biedt ook een rustpunt waar mensen even kunnen verpozen tijdens het wachten en elkaar kunnen ontmoeten.






Publiek domein in 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 **9.000 m²** groot
- » De Koningin Fabiolalaan wordt verbreed tot **19 meter** zodat er ruimte ontstaat voor comfortabele trottoirs en fietspaden, bomen en parkeerplaatsen.
- » De tuin in helling telt maar liefst **81** kruidachtige plantensoorten





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....

Het Project Gent Sint-Pieters ging van start op een moment dat de nadruk bij dergelijke projecten vooral lag op formele inspraakprocedures. De projectpartners wilden het anders aanpakken en belanghebbenden nauwer bij het project betrekken.

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 kanalen zoals bewonersbrieven, nieuwsbrieven, persmededelingen, een website, een Facebookpagina en een digitale nieuwsbrief, werd ook veel aandacht besteed aan persoonlijke communicatie. Het Infopunt is de centrale plaats waar mensen terecht kunnen met vragen en klachten. Zij kunnen hier maquettes en het aanwezige beeldmateriaal bekijken. Daarnaast organiseert het Infopunt doorheen het jaar ook regelmatig infomomenten en werfbezoeken.



De projectpartners hebben met de Dienst Beleidsparticipatie van de Stad Gent ook ingezet op participatie. 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, (digitale) enquêtes... In 2019 werd een sociaal-ruimtelijke studie uitgevoerd om het Project Gent Sint-Pieters zo goed mogelijk af te stemmen op de leefwereld van de huidige en toekomstige bewoners.

Minder Hinder

De Minder Hinder-aanpak vormt een belangrijk aandachtspunt in het Project Gent Sint-Pieters.

De stationsomgeving wordt intensief gebruikt door treinreizigers, voetgangers, fietsers, tram- en busgebruikers en autobestuurders. De werken hebben dan ook een grote invloed op de verkeersstromen in de buurt. Ook voor de omwonenden moet de hinder die de werven met zich mee kunnen brengen zo beperkt mogelijk blijven. Het is belangrijk dat alle gebruikers van de stationsbuurt goed op de hoogte worden gehouden.

Sommige veranderingen zijn van korte duur, andere hebben dan weer een bijna permanent karakter. Veiligheid en het beperken van de hinder zijn hierbij essentieel.





Hoe pakken we dit aan?

De werf- en verkeerssituatie in de stationsbuurt wordt continu gemonitord door de cel Minder Hinder. Maatregelen zoals duidelijke omleidingen, aangepaste lichtenregelingen en voldoende signalisatie worden ingezet om een veilige en vlotte doorstroming te blijven garanderen.

De informatie over de wijzigingen moet tijdig, duidelijk en correct zijn en op een optimale en zo breed mogelijke manier worden gecommuniceerd. Dit gebeurt via een waaier aan middelen en kanalen zoals bewonersbrieven, (digitale) nieuwsbrieven, berichten op de website en social media.



Duurzaamheid

Het Project Gent Sint-Pieters wil een duurzaam project zijn. Zowel op het vlak van mobiliteit, als bij de bouw en inrichting van het station, de nieuwbouwprojecten als de inrichting van de publieke ruimte.

Een belangrijk streefdoel op het vlak van mobiliteit is **multimodaliteit**, waarbij de reiziger op een zo vlot mogelijke manier kan overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere en daarbij aangemoedigd wordt om voor duurzame manieren van verplaatsing te kiezen. Goede treinverbindingen, een bus- en tramstation die ingebed zijn in het station en ruime fietsenstallingen en fietsdeelsystemen maken dit aantrekkelijk.

Het **station Gent-Sint-Pieters** wordt uitgerust met zonnepanelen en zal gebruik maken van energiebesparende maatregelen zoals warmtepompen, energierecuperatie en LED-verlichting.





NMBS investeert volop in **geluidsarme treinen**. Op het vlak van **spoorinfrastructuur** doet Infrabel inspanningen om overlast door het treinverkeer zo veel mogelijk te beperken. Zo zal het aantal wissels in het hoofdspoor dalen met een derde. Samen met de aanleg van langgelaste sporen en ingevoegde wissels, zal dit zorgen voor een belangrijke geluidsvermindering rondom het station. Infrabel zet ook in op grondig onderhoud.

Door compact en in de hoogte te bouwen in de omgeving van het station gaan we **zuinig** om met de **schaarse open ruimte**. Het streefdoel is om in deze druk bevroegde stationsomgeving zoveel mogelijk groene zones te voorzien en te ontharden waar mogelijk. De Stad Gent en sogent sporen projectontwikkelaars aan om te investeren in **duurzame nieuwbouw**, met een uitgekiend energieconcept, zuivering en hergebruik van grijs afvalwater, de constructie van groendaken en gevelgroen en andere duurzame ingrepen.

Het Project Gent Sint-Pieters heeft ook aandacht voor **sociale duurzaamheid**. Daarvoor zetten de projectpartners sterk in op participatie en communicatie en Minder Hinder.



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
- Indiening van bouwaanvragen voor de herinrichting van het station en de stationsomgeving

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
- Praatplan voor Overmeers met buurtbewoners

- 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

2003

- 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

2006



2009

- aanleg Valentin Vaerwyckweg
- tentoonstelling: reis naar de toekomst

2010

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

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

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



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

2011

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

2013



- Sporen 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)
- dialoogcafé over de projectontwikkeling in zone C in de K. Fabiolalaan
- workshop over mobiliteit Koningin Maria-Hendrikaplein
- tweede infomarkt Koningin Fabiolalaan – zone A

2015

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)

2018

- 10 jaar Project Gent Sint-Pieters: reflectiemoment (themawandelingen en enquête)
- Start DBFM-procedure stadsgebouw (zone B)
- invoering buslijn 19
- vernieuwing traminfrastructuur Koningin Maria-Hendrikaplein

2020

- plannen station herwerkt
- actualisatie masterplan Publieke Ruimte
- participatietraject rond mobiliteit in het kader van het Masterplan
- heraanleg knooppunt voet- en fietspad Koningin Mathildeplein – Voskenslaan
- aanleg tijdelijke K&R Koningin Mathildeplein

- ingebruikname sporen 8 en 9
- uitbreiding van de fietsenstalling met etagerekken en extra tijdelijke stallingen
- start bouw van gebouw B1-Diamant
- start bouw van 2^e 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)

2017

2019

- inspraaktraject zone B gestart (klankbordgroep, plaatsbezoek met buurt en infomarkt)
- eerste deel overdekte fietsenstalling Koningin Mathildeplein in gebruik
- sociaal-ruimtelijke studie + infoavond
- gebouw B1 (Diamond) in gebruik
- gebouw A2 in gebruik
- start open klankbordgroep



A horizontal magenta line with two white circles. From the left circle, a vertical line goes up to a magenta rounded rectangle. From the right circle, a vertical line goes down to a magenta rounded rectangle. A magenta speech bubble with a tail pointing to the right circle is positioned above the line.

project
Gent Sint-Pieters

project

Gent Sint-Pieters



INFRABEL
Right On Track



gent:

Wil je op de hoogte blijven van het Project Gent Sint-Pieters? Dat kan!

Volg de website

www.projectgentsintpieters.be en
schrijf je daar in op de digitale nieuwsbrief.

Volg het Infopunt op Facebook:

www.facebook.com/ProjectGentSintPietersPGSP.