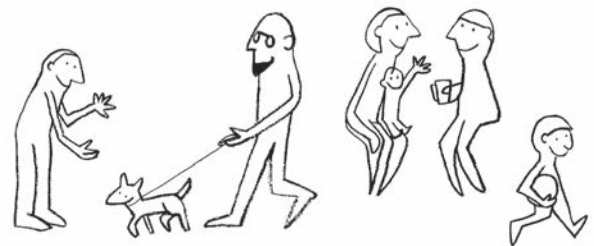




## project Gent Sint-Pieters

Nieuwsbrief mei 2022, nr 38

# Masterplan Publieke Ruimte



Bij de start van het Project Gent Sint-Pieters maakte landschapsarchitect Alain Marguerit een masterplan op voor de publieke ruimte van de stationsomgeving. Bijna twintig jaar later zijn de inzichten over mobiliteit en het gebruik van de publieke ruimte geëvolueerd en drong een actualisatie zich op. De projectpartners - Stad Gent, NMBS, Infrabel en De Lijn - onderzochten

samen met externe experts en met inbreng van de gebruikers aan welke vereisten de publieke ruimte rond het station moet voldoen en hoe die er in de toekomst kan uitzien.

[Lees het artikel op pagina 3](#)

## De mogelijkheden voor de Koningin Fabiolalaan

De Koningin Fabiolalaan maakt deel uit van de wandelroute tussen het Citadelpark, de Snepkaai en de Blaarmeersen. Ze maakt ook deel uit van de hoofd-fietsroute en zal in de toekomst ook gebruikt worden als route voor buslijnen van en naar het station. Langs deze laan zal lokaal autoverkeer de wijk in- en uitrijden via de Snepkaai. Leveringen aan de stationsbuurt gebeuren ook via deze weg.

[Lees het artikel op pagina 5](#)

## Koningin Mathildeplein als gezellig knooppunt

Het Koningin Mathildeplein wordt een belangrijke plek in de zuidelijke stationsbuurt. Op het plein kruisen voetgangers, fietsers, trams en bussen. Die moeten allemaal een volwaardige en duidelijke plek krijgen op en rond het plein. Maar het moet ook een plek zijn waar je aangenaam kan ontspannen in het groen.

[Lees het artikel op pagina 6](#)



INFRABEL  
Right On Track



gent:

Onze stedelijke publieke ruimte is voortdurend **in beweging**. De stijging van het aantal fietsers en de opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen zoals elektrische steps, houden ook uitdagingen in. Een volwaardig mobiliteitsnetwerk vraagt een eigen en **aangepaste infrastructuur** die ruimte biedt aan alle vervoersmodi, die veilig is voor iedereen en toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking.

Het groeiend klimaatbesef spoort ook aan om de publieke ruimte in te zetten voor **stedelijk groen en biodiversiteit**, en om die te gebruiken als instrument om de gevolgen van hitte en overstroming op te vangen. Bovendien moet de publieke ruimte mogelijkheden bieden aan kinderen om te **spelen** en aan (jong)volwassenen om elkaar te **ontmoeten**.

Omdat deze **continue transitie** zich ook afspeelt in de straten en pleinen rond het station, werd begin 2020 vanuit het Project Gent Sint-Pieters de opdracht gegeven om het **masterplan** Publieke Ruimte kritisch te onderzoeken en te **updaten**. Zo'n masterplan geeft de krachtlijnen en principes aan voor de verdere ontwikkeling van de publieke ruimte. Het masterplan is inmiddels al bijna twintig jaar oud en moest worden geëvalueerd en aangepast. Deze evaluatie gebeurde niet alleen door de projectpartners en een extern studiebureau, maar ook met de inbreng van buurtbewoners, pendelaars, scholen en handelaars die werden bevroegd en uitgenodigd om mee te denken over de invulling van de publieke ruimte in de stationsbuurt.

De **resultaten** van die studie lees je op **pagina 3** in deze nieuwsbrief. Belangrijk om in het achterhoofd te houden is dat dit masterplan een leidraad geeft voor de ontwikkeling van de publieke ruimte, en dat je hierin dus **nog geen concrete ontwerpen** vindt. Wanneer in de toekomst de pleinen en straten aan het station heraangelegd worden, zal het masterplan functioneren als een gids. We betrekken je in de toekomst verder bij deze ontwerpen.

Mathias De Clercq,  
burgemeester en voorzitter  
stuurgroep Project Gent-Sint-Pieters

Filip Watteeuw,  
schepen van Mobiliteit,  
Publieke Ruimte en Stedenbouw



**Het project Gent Sint-Pieters** wil het station en zijn ruime omgeving de komende jaren aanpassen aan de huidige noden en behoeften. Het is een samenwerking tussen NMBS, Infrabel, De Lijn, het Vlaams Gewest en Stad Gent. De uitdaging is te zorgen voor een vlot bereikbare, leefbare en aangename omgeving waarin de verschillende vervoersmodi beter op elkaar afgestemd zijn. De belangrijkste veranderingen zijn: een vernieuwd station Gent-Sint-Pieters, een nieuw bus- en tramstation, een volledig heraangelegd openbaar domein in de stationsomgeving, een ondergrondse parkeergarage en fietsenstallingen, een verbindingsweg met de R4, een ingericht natuurgebied en de nieuwbouwprojecten aan de Koningin Fabiolalaan en aan het nieuwe Koningin Mathildeplein.

## Klaar

Vorstudie masterplan Publieke Ruimte is afgerond



## Nu

Voorstelling van de resultaten

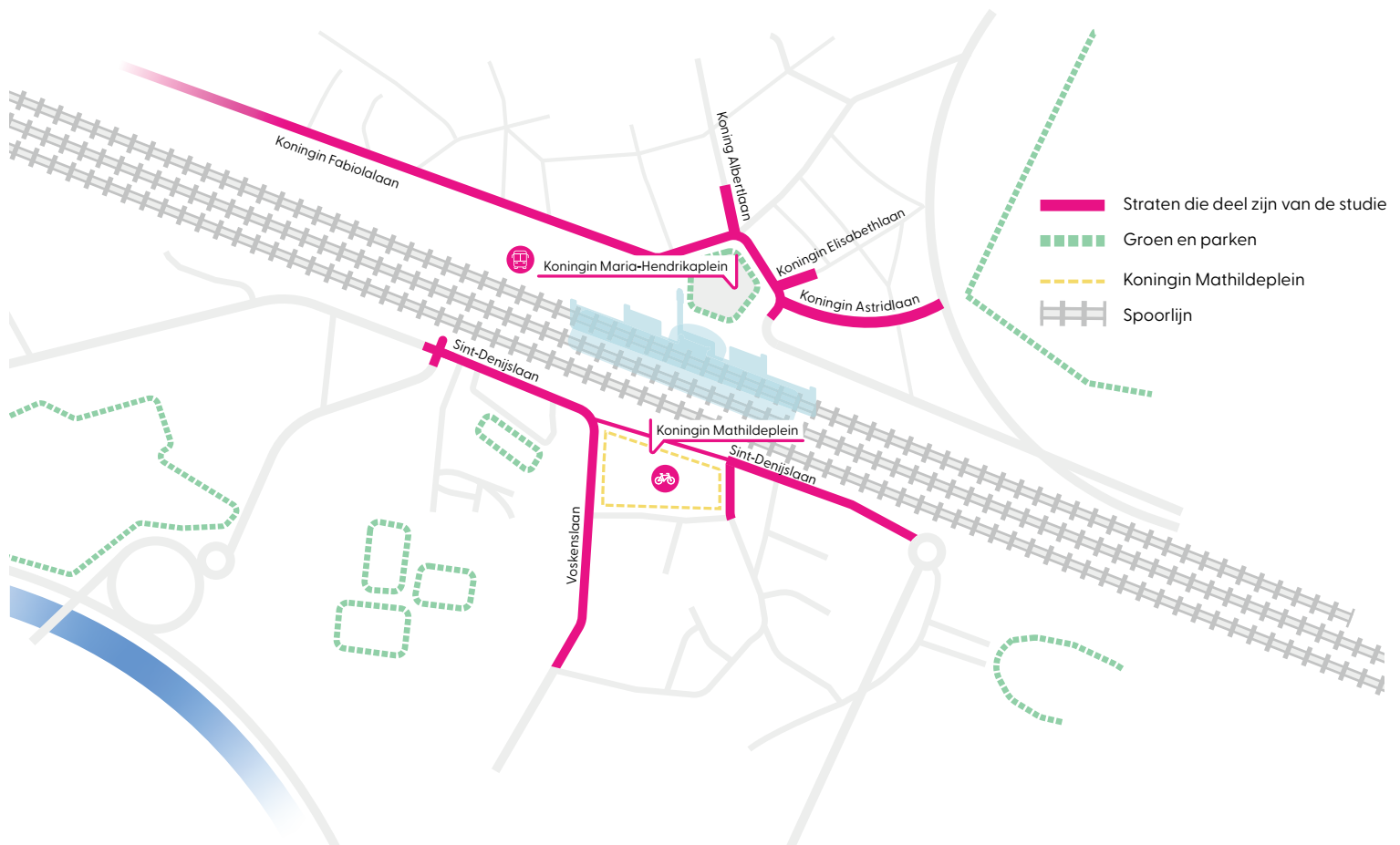
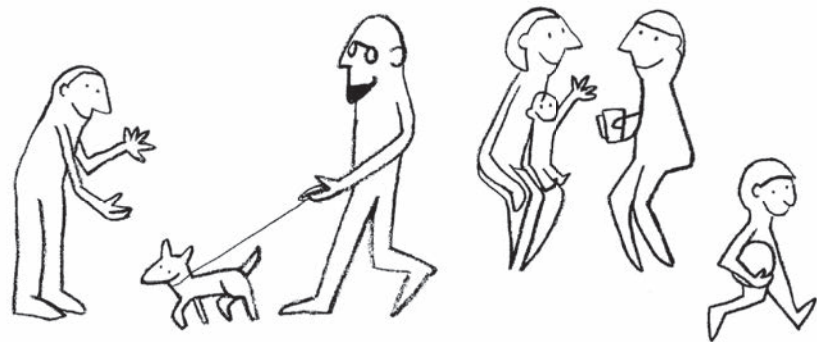
## Binnenkort

Opmaak van het ontwerp van het Koningin Mathildeplein

# Masterplan Publieke Ruimte

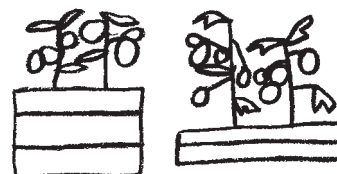
Bij de start van het Project Gent Sint-Pieters maakte landschapsarchitect Alain Marguerit een masterplan op voor de publieke ruimte van de stationsomgeving. Bijna twintig jaar later zijn de inzichten over mobiliteit en het gebruik van de publieke ruimte geëvolueerd en drong een actualisatie zich op. De projectpartners - Stad Gent, NMBS, Infrabel en De Lijn - onderzochten samen met externe experts en met inbreng van de gebruikers aan welke vereisten de publieke ruimte rond het station moet voldoen en hoe die er in de toekomst kan uitzien.

Dit gebied werd onderzocht:



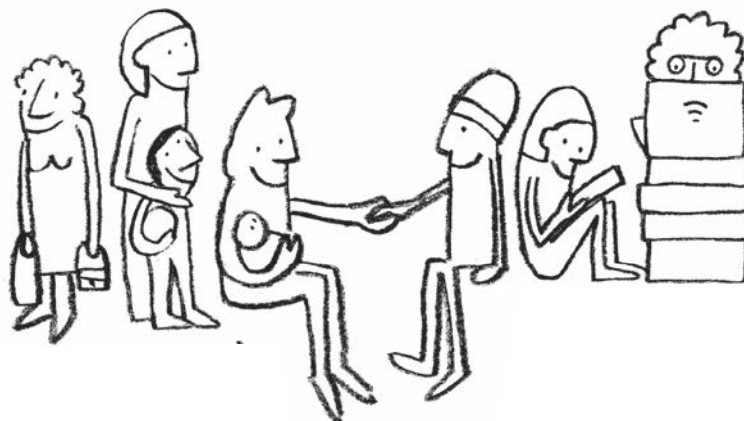
## Masterplan Publieke Ruimte

De studie bevat een aantal algemene principes en twee cases die gedetailleerd zijn uitgewerkt: het Koningin Mathildeplein met de omliggende straten en de Koningin Fabiolalaan. Door de complexe verkeerssituatie rond het Koningin Maria-Hendrikaplein is daar nog meer onderzoek nodig. Het masterplan is dus eerder een voorstudie geworden dan een volledig masterplan.



### Drie thema's voor de toekomst

Doorheen de studie wordt de stationsbuurt bekeken aan de hand van drie toekomst-thema's: de stationsbuurt in mobiliteitstransitie, de klimaatrobuuste stationsbuurt en de inclusieve stationsbuurt.



#### Mobiliteit

Reizigers de mogelijkheid geven om zich vlot en veilig te verplaatsen op de manier die voor hen het meest geschikt is en duurzame mobiliteit stimuleren, dat is het streefdoel. Daarbij gaat er bijzondere aandacht naar fietsers en voetgangers, openbaar vervoer, deelmobiliteit en naar efficiënte leveringsmogelijkheden in de stationsbuurt. Zo komen er comfortabele voetpaden en brede fietspaden.

#### Klimaatrobuustheid

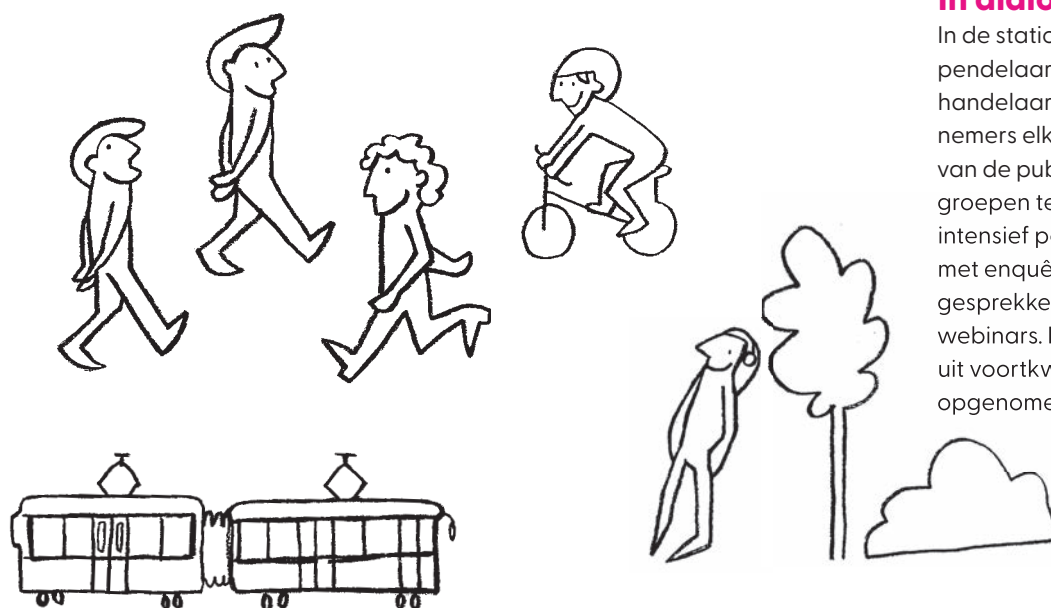
Een klimaatrobuuste buurt zorgt voor een goede waterinfiltratie, het blijft er in de zomer koeler dan elders in de stad en er is plaats voor vele soorten planten en dieren. Belangrijke focuspunten zijn het herstel van de natuurlijke watercyclus, het verhogen van de stedelijke biodiversiteit en het omgaan met klimaatopwarming en hittestress. Voldoende groen en een waterdoorlaatbare bodem zijn enkele van de elementen die daartoe bijdragen.

#### Inclusiviteit

In een inclusieve buurt is er plaats voor iedereen. Het is er veilig, toegankelijk voor minder mobiele mensen, en mensen voelen zich er thuis. Het publiek domein is niet enkel een middel om van A naar B te bewegen, maar is een bestemming op zich. Hieronder valt de ambitie om het 'sociaal weefsel' te ondersteunen, het publiek domein toegankelijk in te richten en initiatieven voor en door de buurt mogelijk te maken.

#### In dialoog

In de stationsomgeving maken pendelaars, buurtbewoners, handelaars, jongeren en werknemers elk op hun manier gebruik van de publieke ruimte. Om al die groepen te betrekken, werd een intensief participatietraject gevolgd met enquêtes, interviews, online gesprekken, klankbordgroepen en webinars. De inzichten die daaruit voortkwamen, werden mee opgenomen in het onderzoek. ■



Meer informatie over het masterplan, de resultaten en de participatiemomenten via [projectgentsintpieters.be/info-inspraak/inspraak/masterplan-publieke-ruimte](http://projectgentsintpieters.be/info-inspraak/inspraak/masterplan-publieke-ruimte)

# De mogelijkheden voor de Koningin Fabiolalaan

**De Koningin Fabiolalaan maakt deel uit van de wandelroute tussen het Citadelpark, de Snekkaai en de Blaarmeersen. Ze maakt ook deel uit van de hoofdfietsroute en zal in de toekomst ook gebruikt worden als route voor buslijnen van en naar het station. Langs deze laan zal lokaal autoverkeer de wijk in- en uitrijden via de Snekkaai. Leveringen aan de stationsbuurt gebeuren ook via deze weg.**

## Heraangelegd deel blijft

Het deel van de Koningin Fabiolalaan tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Aaigemstraat werd in 2011 heraangelegd. Het is niet de bedoeling om dit stuk op korte termijn opnieuw te veranderen. De aansluiting met het plein zal wel aangepakt worden op het moment dat het Maria-Hendrikaplein wordt heraangelegd.

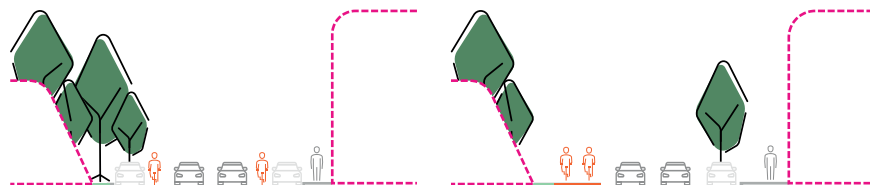


## Mogelijkheden onderzocht

Tijdens de studie voor het masterplan zijn verschillende pistes onderzocht voor de toekomstige aanleg van de Koningin Fabiolalaan. De eerste optie was het doortrekken van de laan zoals hij er nu uitziet tot aan de Aaigemstraat, met een fietspad, parkeer- en bomenrij langs beide zijden van de weg. Voor die optie is de afgraving van de groene helling noodzakelijk. Een heel stuk groen zou dus moeten verdwijnen.

Om de groene helling en de bestaande bomenrij te sparen én een veilige oplossing voor fietsers uit

## Bestaande toestand -----> Toekomstige toestand



te werken, is een fietsstraat onderzocht. Maar de frequentie van het busverkeer zal in de toekomst boven de vooropgestelde grens voor een veilige fietsstraat liggen, waardoor dat geen optie is.

## Wat komt er dan wel?

De uiteindelijke consensus is om de helling te behouden en het dubbelrichtingsfietspad langs de kant van de helling door te trekken. Het voetpad langs de huizenrij wordt breder om comfortabeler te kunnen wandelen.

Tussen de Aaigemstraat en de Verpleegsterstraat is de laan slechts 14,5 meter breed. Om in dit deel van de straat busverkeer in beide richtingen toe te laten en een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen, verdwijnen de bomen en de parkeerplaatsen aan de kant van de helling. Aan de kant van de huizen zullen een tiental nieuwe bomen worden geplant in de plaats van enkele parkeerplaatsen. De huidige bomen die door essenziekte zijn aangetast, worden zo gedeeltelijk vervangen. Ook ter hoogte van de parkzone zal

de groene berm maximaal behouden worden.

Ter hoogte van het project Rinkkaai, tussen de Suzanne Lilarstraat en de Snekkaai, en ter hoogte van het stadsgebouw zal de helling met houtkant grotendeels verdwijnen. Tussen de bouwblokken wordt die wel opnieuw hersteld.

## De toekomst

De heraanleg van de Koningin Fabiolalaan zal afgestemd worden op de geplande bouwwerken: de appartementen van Rinkkaai in de zone tegenover de Suzanne Lilarstraat tot de Snekkaai, de (sociale) appartementen in de zone tegenover de Aaigemstraat en de Verpleegsterstraat, en het stadsgebouw met onder andere de lagere school en crèche. De heraanleg is dus nog niet voor morgen, maar het is wel belangrijk om de toekomstige aanleg nu al te bepalen, zodat de bouwprojecten erop afgestemd kunnen worden ■

# Koningin Mathildeplein als gezellig knooppunt

Het Koningin Mathildeplein wordt een belangrijke plek in de zuidelijke stationsbuurt. Op het plein kruisen voetgangers, fietsers, trams en bussen. Die moeten allemaal een volwaardige en duidelijke plek krijgen op en rond het plein. Daarnaast moet het ook een zo aangenaam en groen mogelijk plek zijn.



Het Koningin Mathildeplein zal samen met het Koningin Maria-Hendrikaplein en de stationshal een geheel vormen. Daarom worden de materialen, aanplantingen, zitbanken en inrichting op elkaar afgestemd.

## Vlot en veilig verplaatsen

Het STOP-principe is het vertrekpunt. **De veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers** staan centraal. Maar het station Gent-

Sint-Pieters is ook het belangrijkste **knooppunt van openbaar vervoer** in de hele stad. Daarom moet het gebruiksgemak en de goede doorstroming van bussen en trams ook gegarandeerd worden.

Het station is een belangrijke bestemming voor fietsers. De uitbouw van een hoofd fietsroute die het station verbindt met het netwerk van primaire fietsassen in en rond Gent is een evidente ambitie. Het Koningin Mathildeplein speelt daarin een belangrijke rol. Veel fietsers stallen hun fiets aan het station om over te stappen op de trein of bus. Anderen rijden

verder naar hun school, woning, werk of andere bestemming.

Op het vernieuwde plein worden de **drukke fietsroute en de tramsporen gescheiden**. Omdat er ruimte komt tussen de tramsporen en de fietsroute, zullen ook voetgangers vlotter kunnen oversteken. De in- en uitrit voor bussen richting busstation wordt gecombineerd in één dubbelrichting rijbaan en wagens mogen niet over het plein rijden. Laad- en loszones voor het nieuwe S-gebouw worden daarom voorzien aan de randen van het plein. De leveringen aan het station gebeuren vanaf de Kortrijksesteenweg via de Sint-Denijslaan. Wegrijden gebeurt over de trambaan op het plein. Dit om de achterliggende buurt te vrijwaren van vrachtverkeer. Leveringen gebeuren alleen tijdens voorafbepaalde uren.

## STOP-principe



## Groen op het plein

Waar het Koningin Maria-Hendrikaplein een klassiekere uitstraling heeft, moet het groen op het Koningin Mathildeplein een **hedendaags gevoel** geven en een aangename plek creëren. Het plein moet ook klimaatrobuust zijn, het hemelwater goed beheren, de biodiversiteit bevorderen en het hitte-eilandeffect helpen temperen.

Verder onderzoek zal nodig zijn om te bepalen **welke beplantingen hier geschikt zijn**. Daarbij zijn de soort grond, de hoeveelheid grondwater, de verdichting van de ondergrond en de effecten van de wind door de omliggende gevels allemaal van belang. Planten moeten stevig kunnen wortelen en regen moet goed kunnen infiltreren. Een ander belangrijk aandachtspunt is de grote hoeveelheid kabels en leidingen die onder het

plein lopen en de bovenleidingen van de trambedding.

Dat de zichtlijnen over het plein open blijven, is ook essentieel. Onder het bladerdek van de bomen is er ruimte voor banken en terrassen, of voor kleinschalige buurtactiviteiten. ■

## Aanknoping met de omliggende straten

Een veilige oplossing vinden voor de knoop van het plein met de Voskenslaan, de Sint-Denijslaan en de doorsteek naar het busstation, is op mobiliteitsvlak de meest complexe opdracht. Een veilige en duidelijke oplossing voor alle gebruikers is daarbij cruciaal.

1

### Het westelijke deel van de Sint-Denijslaan (tussen Koningin Mathildeplein en de Timichegtunnel)

Tijdens de opmaak van het masterplan zijn verschillende mogelijkheden bestudeerd om tot een **veilige inrichting** te komen voor het deel van de Sint-Denijslaan vanaf het Koningin Mathildeplein tot aan de Timichegtunnel.

In de studie voor het masterplan werden twee opties onderzocht: een **dubbelrichtingsfietspad** en een **fietsstraat**.

### Fietsstraat niet mogelijk

De Sint-Denijslaan West voldoet aan geen enkel van de vooropgestelde criteria voor de inrichting van een verkeersveilige fietsstraat. Want de bus passeert er te vaak en er rijden te veel auto's. Eenrichtingsverkeer zou het aantal auto's kunnen verminderen, maar daarvoor is er te weinig draagvlak bij bewoners en handelaars. Bovendien verandert die ingreep niets aan het vele busverkeer.

### De oplossing

De conclusie van het onderzoek is om het brede voetpad aan de

kant van de huizen te behouden.

Want dat vormt een belangrijke voetgangersroute naar de HOGENT. Aan de andere zijde, de kant van het spoor, komt een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van vier meter. De vele fietsers van en naar de scholen in de buurt krijgen zo een veilige verbinding.

Om beide rijrichtingen te behouden en het dubbelrichtingsfietspad te realiseren, verdwijnen er 9 bewonersparkeerplaatsen aan de kant van de huizen en 22 parkeerplaatsen aan de kant van de spoorwegberm. De bestaande bomen langs de helling blijven behouden.

### 2 De Ganzendries

De Ganzendries maakt deel uit van de fiets- en wandelroute naar het Lucernacollege. De straat wordt ook gebruikt door bewoners om van en naar de Kortrijksessteenweg te rijden. Er komt ook een laad- en losplek aan het begin van de Ganzendries en een parkeerplaats voor mensen met een fysieke beperking.



## Koningin Mathildeplein als gezellig knooppunt

### Aanknoping met de omliggende straten

#### 3 Het oostelijke deel van de Sint-Denijslaan (tussen Kortrijksesteenweg en Koningin Mathildeplein)

Het oostelijke deel van de Sint-Denijslaan maakt deel uit van de hoofdfietsroute en is de toekomstige route voor de tramlijnen 2, 4 en 7. De straat vormt ook de toegangsweg voor leveringen aan het station. Het blijft een fietsstraat. Het voetpad aan de huizenkant wordt verbreed, de trambedding wordt vergroend en enkele boomvakken worden groter.

#### 4 De Voskenslaan

De Voskenslaan maakt deel uit van de wandel- en fietsroute van het station naar het Atheneum Voskenslaan, de UGent campus De Sterre en de HOGENT campus Schoonmeersen. De Voskenslaan is ook belangrijk voor het openbaar vervoer: zowel tramlijn 1 richting Flanders Expo als meerdere buslijnen passeren er. De laan is bovendien een belangrijke aanvoerroute voor leveringen aan de stationsbuurt en het is de baan langs waar buurtbewoners via de Sterre wegrijden.

Beide rijrichtingen op de Voskenslaan blijven behouden zoals vandaag, maar in de richting van het station wordt er een fietsstraat ingericht. In de fietsstraat mogen fietsers de breedte van de weg innemen en mag gemotoriseerd verkeer de fietsers niet inhalen. Door de fietsers op de fietsstraat te laten rijden, kan het voetpad langs deze zijde verbreed worden. Zo ontstaat een aangename wandelzone. Ter hoogte van het Koningin Mathildeplein komen er een laad- en loszone en parkeerplaatsen voor mensen met een fysieke beperking. Een aantal grote groenvakken in de huidige parkeerstrook verhogen de kwaliteit van de straat. De afvoer van regenwater gebeurt via de groenvakken en de parkeerstroken krijgen waterdoorlatende tegels.

#### Planning

Het eerste deel van het plein, aan het toekomstige S-gebouw, zal aangelegd zijn tegen het moment dat het gebouw klaar is. Het tweede deel, tegen de gevel van het station, zal pas worden aangelegd als de stationswerken klaar zijn en het tramstation in gebruik is.

## Vragen of bezorgdheden?

Alle informatie is verkrijgbaar in het **Infopunt Project Gent Sint-Pieters**, Prinses Clementinalaan 215, 9000 Gent

#### Openingsuren

- Dinsdag van 13u30 tot 17u
- Woensdag van 9u tot 12u en van 13u30 tot 17u
- Donderdag van 13u30 tot 17u
- Of na afspraak



**telefoon** 09 241 24 11  
**mail** info@projectgentsintpieters.be  
**web** projectgentsintpieters.be  
**facebook** ProjectgentsintpietersPGSP

project  
Gent Sint-Pieters



INFRABEL  
Right On Track



gent: