

# Officiële inwijding van de vernieuwde perrons en onderdoorgang in het station te Aalst

op 29 april 1995

*Toelichting van de heer ir. Antoine Martens,  
Bestuurder-Adjunct-Directeur-Generaal*

## Algemene doelstelling van de investeringen in het onthaal.

De NMBS streeft een zo groot mogelijke tevredenheid bij haar klanten na. Het aankopen van nieuwe rytuigen en motorstellen met groot comfort, deze week aan de pers voorgesteld, is het meest in het oog springende aspect.

Het toekomstplan STAR 21 mikt uiteraard verder dan de treinen zelf. Daarom werden in 1994 enkele honderden miljoenen geïnvesteerd voor de verbetering van het onthaal in de stations. De werkzaamheden gebeuren in het hele land en gaan van een eenvoudige opknapbeurt tot een grondige vernieuwing. Ze bestrijken grofweg drie belangrijke domeinen : informatie, comfort en netheid.

### **Informatie aan de reizigers**

Reizigers moeten duidelijk hun weg vinden in en om de stations. STAR 21 voorziet dan ook een nieuwe, eenduidige bewegwijzering volgens een herkenbaar design. Zo vindt de reiziger van bij de eerste oogopslag de weg naar de loketten, de perrons en ... de juiste trein.

Luidsprekers vormen een accuraat middel voor het doorgeven van actuele informatie, niet enkel in stations maar ook op halteplaatsen zonder personeel. Op diverse plaatsen werden de luidsprekerssystemen geplaatst of vernieuwd. Ook de affichering werd onder handen genomen : meer, duidelijke en éénvormige informatiepanelen en vertrekstaten op strategische plaatsen in de stations.

## Comfort

De NMBS wil het de reiziger in het station zo comfortabel mogelijk maken, van bij zijn aankomst tot op het moment dat hij in de trein stapt. Zo moeten fietsers en automobilisten een plaatsje vlak bij het station vinden om hun voertuig te stallen. Ook hier zet de NMBS haar beste beentje voor. Markante voorbeelden hiervan zijn Herzele waar de globale aanpak tot een prachtig resultaat geleid heeft en vanzelfsprekend ook Aalst.

De volledige verkoopinfrastructuur wordt eveneens gemoderniseerd. Zowel het nieuwe geïnformatiseerde verkoopsysteem SABIN als de "open" loketten (zie het Travel Center van Brussel-Zuid) moeten het contact tussen klant en verkoper vlotter en aangener maken. In heel wat stations werden ook de perrons onder handen genomen, met de plaatsing of vernieuwing van schuilhuisjes. Ook nieuwe zitplaatsen behoren tot de verbeteringen.

## Netheid

Schilderwerken, opknapbeurten en herstellingen behoren niet altijd tot de meest opvallende werkzaamheden, toch dragen zij samen met de nieuwe realisaties bij tot de herwaardering van de stations. Door deze werken, gaande van noodzakelijke herstellingen tot het radikaal ombouwen van het stationsgebouw, winnen de gebouwen aan sfeer en voelt de reiziger er zich veiliger.

Er wordt op vier vlakken gewerkt;

- de onderdoorgangen
- de wachtzalen
- de perrons
- de beplantingen

STAR 21 voorziet in een algemene verbetering van het onthaal en sommige verbouwingen en vernieuwingen vergen dan ook meerdere jaren. Zulke werken werden uitgevoerd of zijn nog aan de gang in ondermeer Beveren, Schellebelle, Herzele, Brussel-Zuid, Brussel Leopoldswijk en Antwerpen-Centraal.

Werken met betrekking tot de stationsomgeving worden vaak uitgevoerd in samenwerking met de lokale gemeentebesturen en/of andere openbare vervoersmaatschappijen. Ze laten een betere integratie van het station in zijn omgeving toe.

Vele werken zijn de vrucht van het initiatief van de stationschefs en hun medewerkers, die vaak door hun inzet en met bescheiden middelen lovenswaardige resultaten bereiken. Los daarvan is er de dagdagelijkse inzet van gespecialiseerde spoorwegmensen voor het permanente onderhoudswerk.

## STAR 21 te Aalst

De hiervoor beschreven aanpak werd reeds gerealiseerd in een aantal stations en zal in de komende jaren steeds meer voorkomen. Vandaag zijn wij er getuige van dat deze aanpak in het station van Aalst geen ijdele woorden zijn. Met de officiële inwijding van de vernieuwde perrons en de herwerkte onderdoorgang wordt een belangrijke fase afgesloten van een renovatieproject dat een vijftal jaren geleden definitief werd ingezet.

De eerste fase van de renovatiewerken werd op 27 maart 1993 beëindigd met de officiële inwijding van het stationsgebouw. Tijdens die plechtigheid werd de tweede fase van de werken aangekondigd.

*Vandaag blikken we terug op de werken die de laatste twee jaar het uitzicht van het station grondig gewijzigd hebben;*

### De renovatie van de schuildaken

Omwille van de esthetisch en kunsthistorisch waardevolle architectuur van de stations-site heeft de NMBS er de voorkeur aan gegeven om de bestaande luifelstructuur te behouden en te herwaarderen. De metalen structuur werd hersteld en de dakbedekking integraal vernieuwd. Door het inbrengen van doorschijnende lichtstraten boven de trapgedeelten en in de schuilhuizen wordt de luchtigheid van de luifels beklemtoond en kan het zonlicht zich aangenaam verspreiden tot in de tunnel.

### De vernieuwing van de perrons en de schuilgelegenheden

Bij deze werken werden de perrons in verschillende fazen verhoogd, wat het in- en uitstappen van de reizigers veel vergemakkelijkt. Meerdere windschermen werden op de perrons geplaatst, compleet afgewerkt met zitgelegenheid en ook de perronbevloering kreeg een nieuwe decoratieve betegeling. Er werd gebroken met de aloude traditie om de perronbevloering uit te voeren in uniforme grijze betontegels. Er werd gekozen voor meer kleur, en het gebruik van tegels in diverse patronen breken de monotonie inherent aan grote oppervlakten.

Aansluitend werden ook de liftkokers en de liften vernieuwd. Eerlang wordt een mobiele helling ter beschikking gesteld. Hierdoor worden de perrons en het station nog beter toegankelijk gemaakt voor de gehandicapten en kunnen ook de rolstoelgebruikers zonder problemen in de trein plaatsnemen.

□ De renovatie van de onderdoorgang en de toegangstrappen

De bevloering en de decoratieve muurbekleding worden volledig vernieuwd. Door de lichtstraten in de luifelstructuur wordt de grauwheid van de bestaande tunnel omgetoverd tot een fijne en goedverlichte doorgang. Ook hier wordt voor het eerst gebruik gemaakt van verlichtingstoestellen die breken met de tot nog toe gangbare verlichting van de stations.

□ Vernieuwing van de sonorisatie

In het station en op de perrons werd een nieuwe geluidsinstallatie aangebracht voor een betere informatieverstrekking aan de reizigers.

□ De herstelling van de steunmuur

De steunmuur werd hersteld waarbij er werd gestreefd naar een boeiende doorgang met een aangepaste verlichting en beplanting. Opnieuw valt het gebruik op van diverse kleuren en patronen. Langs deze muur die zich uitstekend leende voor het oprichten van nieuwe overdekte fietsenstallingen werd plaats gecreëerd voor 138 fietsen.

De muur aan het einde van het dienstgebouw werd doorbroken zodat een nieuwe toegang tot het station ontstond.

□ Het oprichten van nieuwe overdekte fietsenbergingen aan de kant van de pendelparking. De bestaande fietsenberging werd overdekt en uitgebreid tot 216 plaatsen.

De totale kostprijs voor de renovatie benadert;

*112 miljoen frank investering voor de tweede fase (perrons en onderdoorgang)*

*49 miljoen frank investering voor de eerste fase (stationsgebouw)*

---

*161 miljoen frank totale investering*

## Wat voorafging aan deze werkzaamheden

Op maandag 17 september 1990 werd gestart met de renovatie. Het oude stationsgebouw werd afgebroken met uitzondering van de buitengevels en de toren. Ook de houten krantenkiosk verdween en werd vervangen door een nieuw onderkomen links aan de ingang van de onderdoorgang naar de perrons.

De restauratiewerken beoogden enerzijds het volledige herstel van de stabiliteit van het gehavende gebouw en anderzijds de herwaardering van de waardevolle gevelarchitectuur naar de originele plannen van J.P. Cluysenaar.

Gescheurde muurgedeelten werden volledig hermetst met baksteen van dezelfde herkomst (Boonse Papesteen) en op sommige plaatsen werden fijnaderige barsten geïnjecteerd met epoxy-harsen. De decoratieve kapitelen, sierrosetten en schilden van blauwe hardsteen werden zorgvuldig gereinigd zonder het uitzicht van de steen en zijn authentieke behouwing te beschadigen. Daarna werden de baksteengevels gereinigd en het voegwerk hersteld. Daarbij werden geen agressieve producten gebruikt om de natuurlijke beschermingslaag van de baksteen te behouden. Vervolgens kreeg de gevelsteen een nabehandeling om hem waterbestendig te maken.

De renovatie- en herinrichtingswerken gebeurden grondig. Na de volledige afbraak van de oude lokalen bleef enkel de hoofdconstructie met de buitengevels behouden. De nieuwe indeling van de lokalen liet toe om de waardevolle gevelarchitectuur te reconstrueren en te restaureren. In deze visie kreeg het stationsgebouw opnieuw zijn hoofdingang onder de toren, in het midden van het symmetrische gebouw. De monumentaliteit van het gebouw werd nog versterkt door de vergrote centrale wachtzaal met een ruimtelijk zicht tot in de dakstructuur van de "donjon" en op de toren. Een prachtige ervaring als men de nieuwe stationshal binnenstapt.

In deze vernieuwde wachtzaal worden de reizigers bediend aan vier gloednieuwe loketten aangesloten op het Sabin-informatienet terwijl de trein- en busvertrekuren te lezen zijn op televisie-monitoren en dienstregelingskaders. De vroegere wachtzaal werd verbouwd en bevat nu enkele kantoren en de reizigersdiensten van het station. In de vroegere fietsenberging aan de kant van de reizigerstunnel werd een nieuwe buffetruimte ingericht. Aan die kant werd ook het sanitair paviljoen afgeschaft en omgevormd tot een kranten- en boekenwinkel. De doorgang naast het stationsgebouw werd een groene zone en de steunmuur krijgt later een nieuwe bekleding.

## De volgende stap ; de herinrichting van het stationsplein

Met de inwijding van vandaag wordt een punt gezet achter de tweede fase van dit grootse project. Reikhalzend kijken wij uit naar de realisatie van de derde fase, namelijk de herinrichting van het stationsplein.

Hoewel de herinrichting van het volledige stationsplein niet de zaak is van één partij neemt vooral "De Lijn", de Vlaamse Vervoermaatschappij, hierin het initiatief. De plannen voorzien in een concept waarbij rond een centraal gedeelte alle af- en opstapzones voor alle lijnbussen worden gecreëerd.

De ruimte in de Nijverheidsstraat waar nu nog busperrons liggen zal enkel nog gebruikt worden als bufferruimte voor wachtende bussen.

De hall en de galerij van het station zullen een scharnierfunctie krijgen in de overstap van trein naar bus.

Met het in dienst nemen van een nieuw geïnformatiseerd systeem, dat de treinreizigers via een scherm zal inlichten over de aansluitende busverbindingen, zal een vlotte overstap tussen de bus en trein bewerkstelligd worden.

Het nieuwe concept van het plein speelt in op de noden om het stationsplein opnieuw een centrumfunctie te bezorgen en er een algemene prioriteit te geven aan het openbaar vervoer.