

The logo features a stylized blue and grey graphic of a railway track or path curving upwards, set against a light grey circular background.

Aalst

STATIONSOMGEVING



INFORMATIEBROCHURE
Project ASO - Aalst StationsOmgeving

STATION AALST WORDT UNIEK TREFPUNT IN BRUISENDE STAD

Eindelijk, het is zover.. Na jaren van plannen en studeren wordt het masterplan voor de StationsOmgeving Aalst (ASO) stilaan op het terrein gerealiseerd. Dit groots project zal een nieuwe mijlpaal zijn in de Aalsterse geschiedenis. Deze stedenbouwkundige reconversie maakt van de stad een plaats waar het goed wonen en werken is. De stationsomgeving wordt immers uitgebouwd tot een klantvriendelijk vervoersknooppunt.

Om dit project te verwezenlijken werken de stad Aalst, de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en Waterwegen en Zeekanaal NV nauw samen. Architect Christian Kieckens, ontwerper van het masterplan, waakt over de kwaliteit van het project. De algemene coördinatie is in handen van Eurostation.

De stad Aalst creëert een nieuw Statieplein, hertekent het Werfplein en zorgt tevens voor de heraanleg van de aanpalende straten. De NMBS-Holding investeert in een modern fietsgebouw en een parkeergarage met projectontwikkeling. Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, bouwt de huidige diensttunnel in het station om tot een comfortabele en brede onderdoorgang met trappen en liften naar de perrons. De Lijn realiseert een efficiënt uitgerust busstation in de Dr. André Sierensstraat. Waterwegen en Zeekanaal NV bouwt een nieuwe, beweegbare Sint-Annabrug over de Dender.

Dankzij de realisatie van het masterplan wordt de stationsomgeving een aangenaam en dynamisch trefpunt in het bruisende Aalst.

Ilse Uyttersprot	Jannie Haek	Luc Lallemand	Ingrid Lieten	Leo Clinckers
stad Aalst	NMBS-Holding	Infrabel	De Lijn	Waterwegen en Zeekanaal NV



INHOUD

P05 INLEIDING P06/07 OVERZICHT PROJECT ASO P08/09 HET MASTERPLAN BRENGT VAART IN UW MOBILITEIT P10/11 BUSSTATION EN STATIEPLEIN P14/15 SINT-ANNABRUG, WERFPLEIN EN FRITZ DE WOLFKAAI P18/19 FIETSENSTALLING VAN GLAS EN STAAL P20/21 TWEEDE SPOORWEGONDERDOORGANG P22/23 PENDELPARKING EN PROJECTONTWIKKELING P24/25 OPENBAAR DOMEIN P28/29 VERDERE MOGELIJKHEDEN P31 TOEKOMSTVISIE

00. INLEIDING

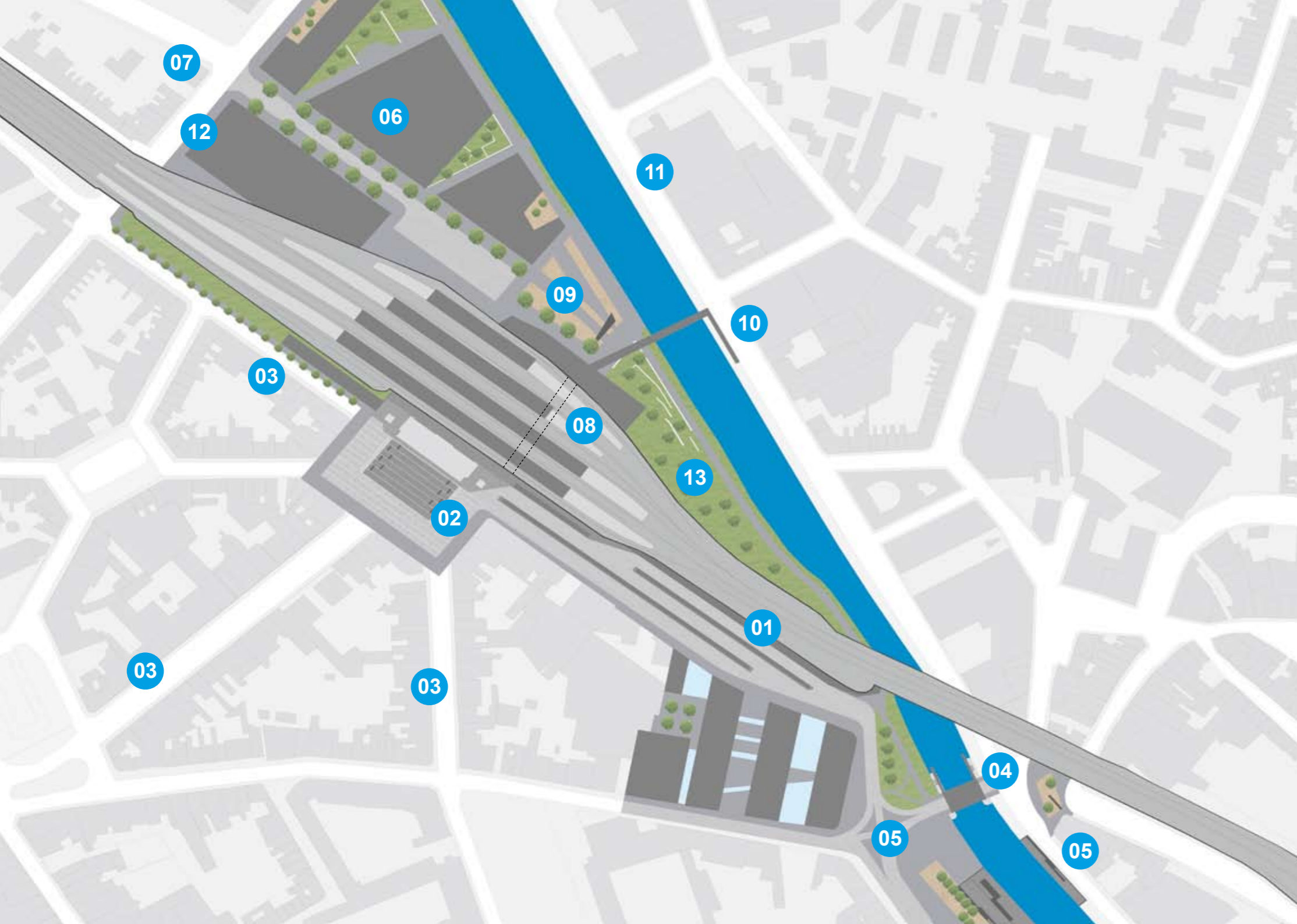
Aalst is met bijna 8.000 instappende reizigers per dag het vierde belangrijkste station van Oost-Vlaanderen en in het busstation komen er 27 buslijnen samen. De NMBS-Groep, De Lijn en de stad Aalst vinden het belangrijk dat het **trein- en busstation vlot bereikbaar en toegankelijk zijn. Voldoende parkeerruimte en veilige, overdekte fietsenstallingen** zijn een must. Om het verkeer vlot te laten doorstromen zorgt Waterwegen en Zeekanaal NV voor een **nieuwe kantelbrug** ter vervanging van de verouderde Sint-Annabrug.

Na de werkzaamheden zal de Aalsterse StationsOmgeving een belangrijke meerwaarde betekenen voor de reiziger en de Aalstenaar. **De stad Aalst, NMBS-Groep, De Lijn, Waterwegen en Zeekanaal NV investeren meer dan 30 miljoen euro in Aalst.** De algemene projectcoördinatie werd toevertrouwd aan Eurostation. Architect en masterplanner Christian Kieckens is verantwoordelijk voor de stedenbouwkundige en architecturale supervisie.



Surf naar www.projectASO.be en schrijf je in op de nieuwsbrief!





- 01 Nieuwe locatie busstation, heraanleg Dr. A. Sierensstraat > P10/11
- 02 Heraanleg Statieplein > P12/13
- 03 Heraanleg Majoor Charles Claserstraat, Stationsstraat en A. Liénartstraat > P24/25
- 04 Nieuwe Sint-Annabrug > P14/15
- 05 Heraanleg Werfplein en Fritz De Wolfkaai > P14/15
- 06 Ontwikkeling project Pendelparking > P22/23
- 07 Nieuwe Tragelweg > P29
- 08 Passagepunten doorheen de spoorwegberm > P20/21
- 09 Denderplein met Linkeroever-passerel > P26
- 10 Nieuwe voetgangersbrug > P26
- 11 Heraanleg Pierre Corneliskaai > P28
- 12 Heraanleg Denderstraat > P30
- 13 Kunst op de helling > P27



“Alles verwijst naar de geschiedenis van Aalst, maar is toekomstgericht”

Voor de stationsomgeving van Aalst werd een masterplan opgemaakt. De eerste resultaten hiervan zijn al te zien in de omgeving van het Statieplein en de Werf. Het volledige project zal in verschillende fasen gerealiseerd worden.

Het vernieuwde **Statieplein** wordt een hedendaagse ruimte, zonder obstakels en met een strakke vormgeving. De bestaande bebouwing rondom het plein en het geklasseerde stationsgebouw vormen hierbij een belangrijk deel van de stad. Om sfeer te brengen op het plein werd een speciale 'Aalst'-tegel ontworpen en komt er subtiele nachtverlichting.

Om het nieuw aan te leggen **Denderplein** te verbinden met het Statieplein komt er een **nieuwe**

spoorwegonderdoorgang. Op die manier komt er vanuit het station een belangrijke, nieuwe voetgangers- en fietsverbinding tussen beide stadsdelen van Aalst. In een tweede fase wordt deze verbinding vervolledigd met een **nieuwe voetgangersbrug** over de Dender.

“**In het geheel worden verschillende kunstinterventies gepland**”

In de André Sierensstraat komt een **nieuw busstation**.

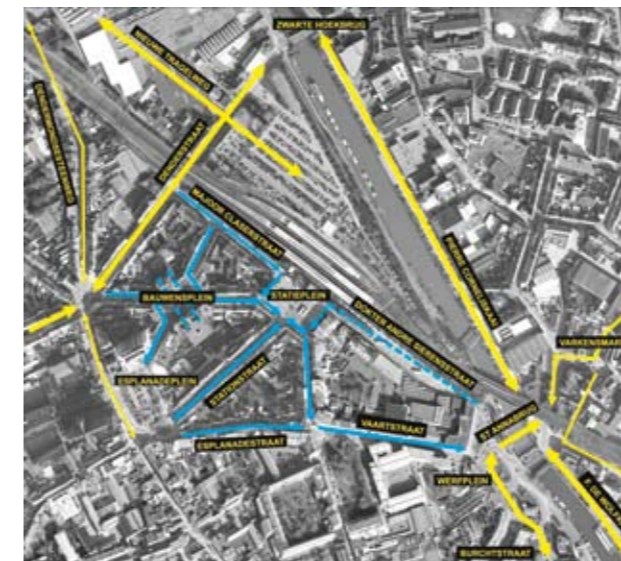
Op het **Werfplein** worden verschillende elementen uitgewerkt: een totale verkeerstechnische reorganisatie, een nieuwe **Sint-Annabrug** en een ontmoetingsplaats in terrasvorm langsheen de Dender.

In het geheel worden verschillende kunstinterventies gepland, evenals een specifieke nachtverlichting.

Alles verwijst naar de rijke geschiedenis van Aalst, maar is toch toekomstgericht.

Om te voorzien in de behoefte aan fietsenberging wordt een nieuwe **fietsenstalling** gebouwd in de Majoor Charles Claserstraat. In het gebouw zal ook een fietspunt komen met werkplaats en toezicht.

Dagelijks is er verkeerschaos op het Statieplein en de Sint-Annabrug. Dat komt omdat er heel wat doorgaand verkeer is via de Sint-Annabrug en het Esplanadeplein enerzijds en de Zeshoek en Sint-Annabrug anderzijds. Een nieuwe brug en een doordachte verkeersdoorstroming zullen meer mogelijkheden bieden voor het openbaar vervoer en meer veiligheid voor voetgangers en fietsers creëren.



Van linkeroever naar rechteroever

Dé belangrijkste ingreep is het beperken van het autoverkeer vanaf linkeroever naar rechteroever. Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer kunnen de brug in beide richtingen blijven gebruiken. Op die manier wordt een vlottere doorstroming gerealiseerd voor het busverkeer vanaf rechteroever naar het nieuwe busstation in de Dr. André Sierensstraat.

Opvallend is dat alle bussen via het Werfplein in het busstation zullen toekomen en het zullen verlaten via het Statieplein.

De rijrichting in de Esplanadestraat en Vaartstraat zal omgekeerd worden. Dit maakt het busstation vlotter bereikbaar vanuit noordelijke en westelijke richting. Ook in de Albert Liénartstraat verandert de rijrichting. Deze maatregelen zorgen er meteen voor dat de bussen richting

Brussel en Opwijk via de kortste route kunnen terugkeren richting Sint-Annabrug.

“**Voorrang aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer**”

‘Aalst StationsOmgeving’ en de derde oproep Stadsvernieuwingsfonds

De Vlaamse Regering besliste op 5 december 2008 om het stadsvernieuwingsproject ‘Aalst StationsOmgeving’ te subsidiëren met een projectsubsidie voor een bedrag van 3.000.000 euro. De begeleiding van de realisatie gebeurt door het team ‘Stedenbeleid’. Volgende elementen vielen bijzonder in de smaak van de jury: 1) Uiterst kwalitatief stadsvernieuwingsproject, gebaseerd op een door Christian Kieckens ontworpen kwalitatief masterplan dat een visionair, maar realistisch beeld schetst voor de ruimere stationsomgeving; 2) Het vernieuwende karakter van het projectproces en -management.



“Comfortabel en veilig de bus nemen”

1. Nieuw busstation in Dr. André Sierensstraat

De werken voor het nieuwe busstation in de Dr. André Sierensstraat zijn gestart. Reizigers zullen comfortabel en veilig de bus kunnen nemen. Omdat ook het oog wat wil, zal dit busstation ingericht worden met mooie materialen en uitgekiende verlichting. Dankzij de nieuwe indeling en het ‘FIFO’-principe zullen er maar liefst 27 bussen tegelijk halte kunnen houden.

De spoorweghelling wordt afgegraven om plaats te maken voor de uitbouw van het nieuwe busstation. Er komen drie evenwijdige busperrons, in totaal voorzien van zes haltezones. Het ‘First In, First Out’-principe (FIFO) zorgt ervoor dat de bus die eerst binnenrijdt ook als eerste de haltezone zal verlaten. Hierdoor kunnen 27 bussen gelijktijdig in het station staan en is er nog uitbreiding mogelijk!

Veiliger, comfortabeler, toegankelijker

Brede zebrapaden bieden een veilige en vlotte overstek naar de verschillende

perrons. Voor rolstoelgebruikers en kinderwagens worden de zebrapaden en toegangen tot de perrons uitgerust met hellingen. De hoogte van de perrons wordt aangepast aan de opstaphoogte van de bussen.

Er komt duidelijke reizigersinformatie op digitale borden en ‘real-time’ info met de vertrek- en aankomsturen van de bussen.

Een subtiel spel van licht en schaduw

Het nieuwe busstation wordt niet alleen functioneel, maar ook eigentijds

en stijlvol. De lange keermuur wordt aangekleed met een golvende wand en zitbanken die verschillende wachtzones vormen. Op het neutrale grijze beton kan later kunst of belettering komen.

De middenperrons krijgen glazen tussenwanden en transparante luifels in kunststof, een elegante manier om de langgerekte perrons visueel in compartimenten op te delen. De transparante materialen creëren een aangenaam, open gevoel en geven het daglicht vrij spel.

’s Avonds zal het busstation oplichten dankzij het kunstlicht in de gestileerde luifels.



“ De reiziger zal hier in stijl de bus kunnen nemen naar tal van bestemmingen in Aalst en omstreken



2. Het Statieplein: een sfeervolle, leefbare plek

De nieuwe inrichting van het Statieplein is ruim, strak en duidelijk. Het plein wordt opgevat als een ‘stedelijk interieur’, waar mensen elkaar in een aangename sfeer kunnen ontmoeten, verwelkomen of uitwuiwen.

Het volledige oppervlak vormt een eenheid van kleur, terwijl er verschil is in de gebruikte materialen: vlak beton voor de rijbaan en grote betontegels voor het verkeersvrij middenplateau. De tegels zijn een herwerking van het oorspronkelijke lettertype van Dirk Martens, uitvinder van de boekdrukkunst in de Zuidelijke Nederlanden. Hiermee wordt meteen een link gelegd naar de geschiedenis van de stad.

Het plein is één grote zone die voetgangers vrij kunnen oversteken. Het is de bedoeling er een leefbaar plein van te maken, zowel overdag als 's nachts. Voor de stationsomgeving betekent het Statieplein als het ware de

schakel tussen het nieuwe busstation, de spoorwegerdoorgang en de fietsenstalling.

Op het Statieplein zullen geen parkeerplaatsen meer zijn, maar wel nog een zogenaamde ‘zoenezone’. Tijdelijk aan- en afrijden naar en van het station blijft dus mogelijk. Bovendien werden er enkele staanplaatsen voor taxi's en belbus voorzien.

Langs de gevels bieden brede zones voldoende ruimte voor terrassen.

Bij avond en nacht is er sfeervolle pleinbelichting, gecombineerd met functionele verlichting voor veilig verkeer.

“**Het plein zal in dialoog staan met het busstation, de spoorwegerdoorgang en de fietsenstalling**”



SINT-ANNABRUG, WERFPLEIN EN FRITZ DE WOLFKAAL

“Een moderne kantelbrug vervangt de verouderde hefbrug”

De huidige Sint-Annabrug is sterk verouderd. Om de passage van het drukke verkeer comfortabel en veilig te laten verlopen, komt er een nieuwe kantelbrug en zal de verkeerscirculatie aangepast worden. Om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken blijft de oude brug in dienst tijdens de werken.

1. Sint-Annabrug

De Sint-Annabrug werd eind jaren '30 van de vorige eeuw gebouwd bij de rechttrekking van de Dender in Aalst. Deze hefbrug wordt dagelijks intensief gebruikt en werd al meerdere keren ingrijpend hersteld. Voor de passage van zwaar verkeer en talrijke autobussen en fietsers voldoet de Sint-Annabrug niet langer aan de vereisten op het gebied van comfort en veiligheid.

Waterwegen en Zeekanaal NV vervangt de huidige hefbrug door een moderne kantelbrug. Het wordt dus opnieuw een beweegbare brug, zodat schepen tot 1.350 ton kunnen passeren. Deze zal

lokaal bediend worden. De bouw van de nieuwe brug wordt uitgevoerd samen met de aanpassingswerken aan de riolering en de herinrichting van het Werfplein, de Fritz de Wolfkaai en Josse Ringoirkaai. De brug wordt ingepast in de gewijzigde verkeerssituatie die hierbij gerealiseerd wordt. Zo zal het

autoverkeer enkel nog bij het verlaten van het stadscentrum over de nieuwe Sint-Annabrug kunnen rijden.

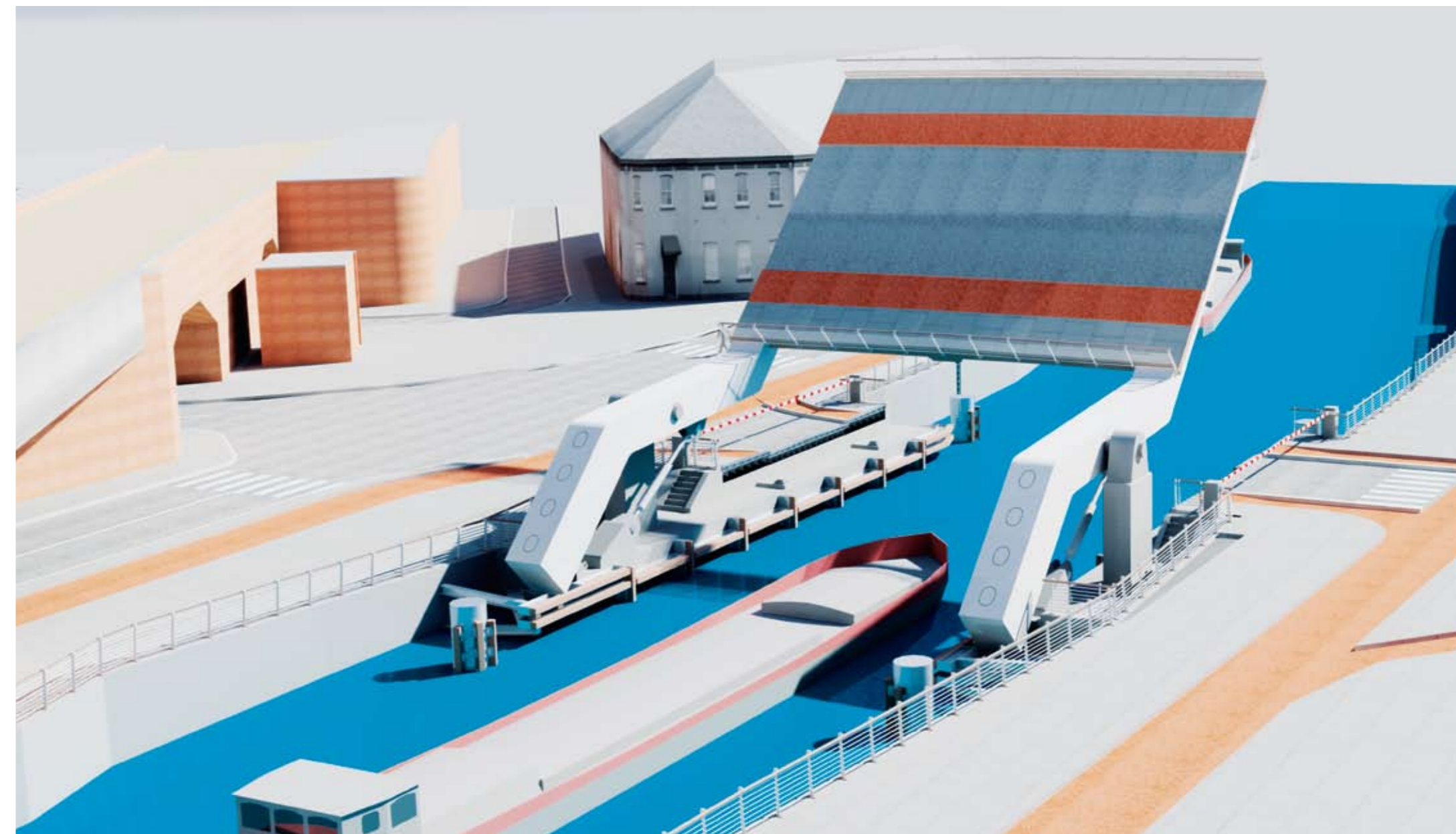
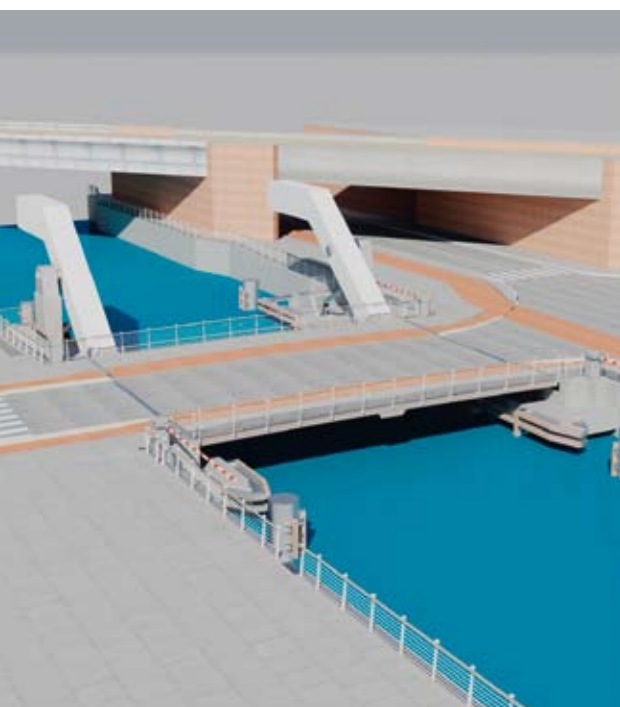
Bussen, hulpdiensten en fietsers kunnen wel nog in beide richtingen over de brug.

De werken zullen in totaal ongeveer 18 maanden duren. Om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken, blijft de oude brug in dienst tijdens de bouw van de nieuwe kantelbrug. Pas als deze in gebruik zal zijn, worden de bestaande brug en de nabijgelegen voetgangersbrug afgebroken.

“Tijdens de werken blijft de huidige brug behouden om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken

Enkel bij de start van de werken in de zomer zal er voor het wegverkeer een onderbreking van

één week zijn. Dan wordt het huidige bedieningslokaal gesloopt om plaats te maken voor de nieuwe brug.



2. Werfplein en Fritz De Wolfkaai

De nieuwe inrichting van het Werfplein heeft twee bedoelingen: enerzijds het oplossen van een verkeersknooppunt en anderzijds er een aangename verblijfszone van maken. De aanwezigheid van het water is hierbij een extra troef.

Bij het ontwerp ging men uit van de historische betekenis van de kaai. Zo is er een terrasvorm met verdiepte zitmogelijkheid naar het water toe, een referentie naar het vroegere aanmeren en aankomen in de stad. De terrasvorm staat in dialoog met de overzijde die gelijkaardig uitgewerkt wordt.

Een lange strook met bomen en zachte bevoering vormt een rustplek tussen straat en water. De hoek aan de kapel wordt een 'plek van stilte'.

Een derde verwijzing naar de geschiedenis is de zone rondom de verplaatste sculptuur van priester Daens.



Op drie plaatsen zullen de oevers verbonden worden met een 'lichtbrug'

's Nachts zullen beide oevers verbonden zijn door drie 'lichtbruggen': de onderzijde van de stalen spoorwegbrug, de verlichting van de nieuwe Sint-

Annabrug en een derde denkbeeldige brug van licht in het water ter hoogte van beide terrasverlagingen aan de Dender.

Specifieke belichting van bomen en groen - alles berekend volgens de meest technologische normen inzake milieu en duurzaamheid - zorgen voor sfeer bij avond en nacht.

Van op de terrasoever zal de werking van de kantelbrug als een schouwspel gezien kunnen worden. Het is de bedoeling dat bij geopende brug een kunstinterventie tevoorschijn komt aan de onderzijde.



FIETSENSTALLING VAN GLAS EN STAAL

“Twee verdiepingen ruimte voor fietsen en bromfietsen”

De NMBS-Holding bouwt in de Majoor Charles Claserstraat een modern fietsgebouw op twee niveaus met ruimte voor 800 fietsen en 60 bromfietsen. Het fietsgebouw komt in de plaats van de oude fietsenstalling. Uit tellingen blijkt dat nu al 13,5% van de treinreizigers naar het station van Aalst fietst.

Een moderne, veilige fietsenstalling

Het gebouw, een fraai ogende constructie van glas en staal, wordt in de spoorwegberm ingepast. Er is plaats voor een krantenwinkel, drank- en snoepautomaten en publiek sanitair voor de volledige stationsomgeving.

De werken voor het fietsgebouw starten in de zomer van 2009 en moeten midden 2010 klaar zijn. Tijdens de werkzaamheden komt er een tijdelijke fietsenstalling met 400 overdekte plaatsen in het oude Postgebouw in de Dr. André Sierensstraat.

Een groendak, over een oppervlakte van 800 m², zorgt voor een optimale integratie in de spoorwegberm naar de omwonenden toe. Er wordt gekozen voor een hedendaagse architectuurstijl die contrasteert met de stijl van het stationsgebouw.

De minimalistische architectuur van de fietsenstalling integreert zich optimaal in de stationsomgeving.



TWEEDE SPOORWEGONDERDOORGANG

“Het station wordt comfortabeler en toegankelijker”

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, verbreedt de huidige diensttunnel tot een aangename, acht meter brede doorgang onder de sporen. Er komen zowel trappen als liften naar de perrons.

Perrons beter toegankelijk

De perrons worden beter toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit en reizigers met kinderwagens en zware bagage. De werkzaamheden starten in het najaar van 2010 en moeten midden 2013 klaar zijn.

Deze investering past in de strategie van Infrabel om het onthaal in alle stations en stopplaatsen in België stelselmatig te verbeteren, zowel op het vlak van comfort als toegankelijkheid.

De tweede onderdoorgang, met rechtstreekse toegang tot de perrons, sluit aan bij het nieuwe busstation.

Deze nieuwe onderdoorgang verbindt bovendien het Statieplein met het Denderplein aan de huidige achterzijde van het station. Samen met de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dender ontstaat er op die manier een extra verbinding voor voetgangers en fietsers tussen linker- en rechteroever.

“
De tweede onderdoorgang biedt directe toegang tot de voetgangers- en fietsersbrug



PENDELPARKING EN PROJECTONTWIKKELING

“Een evenwichtige mix van wonen, werken en recreatie”

Aan de achterzijde van het station komt een parkeergarage voor 900 auto's en 40 zoenzones. Dit is bijna een verdubbeling van de huidige capaciteit. Volgens tellingen komt ongeveer 23% van de reizigers met de auto naar het station Aalst. Tijdens de werkzaamheden wordt een tijdelijk parkeerterrein aangelegd.

Extra parkeerplaatsen voor auto's én fietsen

Het dienstgebouw vormt een nieuwe stationstoegang. Op de gelijkvloerse verdieping komen winkels en op de eerste verdieping kantoren voor de NMBS-Groep.

Ter hoogte van de toegang tot de nieuwe onderdoorgang komt een bijkomende stalling voor 500 fietsen en 20 bromfietsen.

De geplande projectontwikkeling mikt op een evenwichtige mix van wonen, werken en recreatie.

De bouwwerken starten in de eerste helft van 2012. Als eerste komt de pendelparking aan de beurt.

“**De nieuwe pendelparking zal bijna dubbel zoveel parkeerruimte bieden**”



“Aandacht voor groen en open ruimte”

1. Heraanleg Majoor Charles Claserstraat, Stationsstraat en A. Liénartstraat

Na de werken aan het busstation en het Statieplein, volgt de heraanleg van de Majoor Charles Claserstraat en de Stationsstraat.

Drie straten

De **A. Liénartstraat** werd vernieuwd in 2007.

In de vernieuwde **Majoor Charles Claserstraat** zal enkel nog verkeer toegelaten worden in de richting van het station. Langs de kant van de fietsenstalling komt een bomenrij met daartussen parkeerplaatsen.

In de **Stationsstraat** komen er langs beide zijden voetpaden van drie meter breed en een bomenrij met daartussen parkeerplaatsen. In het kader van het masterplan wordt op langere termijn ook voorzien in de heraanleg van de

Denderstraat, de Pierre Corneliskaai en de realisatie van de Tragelweg.

“
Deze drie straten
worden aangenamer
voor voetgangers



2. Linkeroever-passerel, voetgangersbrug en Denderplein

Het Denderplein wordt de ‘tweede voorkant’ van het station en vormt tegelijk de verbinding tussen de linker- en rechteroever van de Dender. Het is als het ware de spiegeling van het Statieplein aan de andere kant van de sporen.

“
Het nieuwe
Denderplein wordt
een indrukwekkende
publieke ruimte

Het nieuwe Denderplein wordt een indrukwekkende publieke ruimte aan de Denderkade.

De ontwikkelingen op de pendelparking worden door het plein verbonden met de bestaande infrastructuur in de stad.

Het Denderplein zal zijn tentakels uitstrekken naar alle omliggende stadsdelen:

- via de nieuwe passerel over de Dender naar rechteroever;
- via de nieuwe doorgang onder de sporen naar het Statieplein en het stadscentrum;

- via het project ‘Kunst op de helling’ naar het nieuwe Werfplein.



3. Licht en kunst

Kunst krijgt een prominente plaats in de vernieuwing van de stad Aalst. In het masterplan zijn over de gehele site kunstwerken voorzien. Deze zullen in de periode 2008-2012 stelselmatig geïntegreerd worden.

In het belang van de kunst

De kunstwerken moeten aan volgende criteria beantwoorden:

- ‘Vertrekken vanuit de geest van de plek’, dit wil zeggen ‘zonder formele bijbedoeling’;
- Verwijzen naar ‘onzichtbare aanwezigheden’ (er moet een link zijn met de geschiedenis);
- ‘Onlosmakelijk verbonden met de geplande projecten’, zoals de spoorwegonderdoorgang, de lange, groene strook op de Werf, ...;
- De gebruikte materialen moeten duurzaam zijn en geschikt voor opstelling op het openbaar domein.

Het deelproject ‘Kunst op de helling’

Naast het integreren van kunstwerken op verschillende plaatsen in de stad, voorziet het masterplan ook in een deelproject, genaamd ‘Kunst op de helling’. Hiervoor zou een specifiek terrein vrijgemaakt worden om volledig met kunst in te richten.

Sfeervolle en functionele verlichting

Een gespecialiseerd bureau zal een lichtplan ontwikkelen voor de vernieuwde straten, in lijn met de verlichting die ook op andere specifieke plekken in de stad komt.

“
De verlichting in de vernieuwde straten wordt zowel sfeervol als functioneel

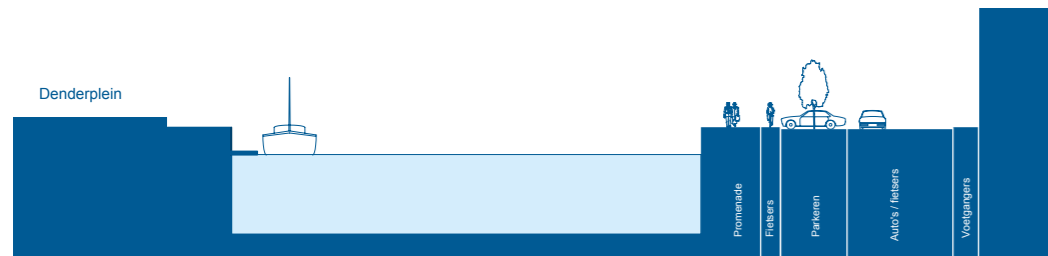


VERDERE MOGELIJKHEDEN

“Deze deelprojecten moeten het geheel vervolledigen”

1. Pierre Corneliskaai

Het verkeer aan de Pierre Corneliskaai wint in de toekomst aan belang. Daarbij wordt uiteraard voldoende aandacht besteed aan de relatie met de Dender en het wonen langs de kaai.

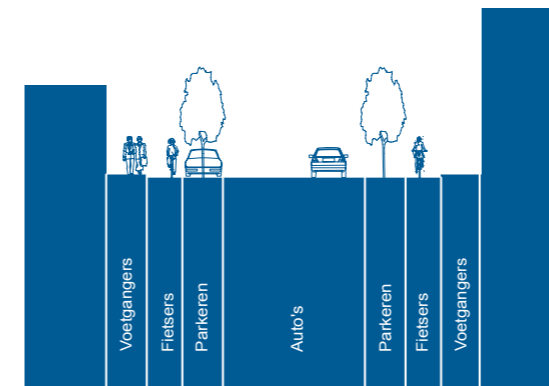


De rechter Denderoever - die naar het zuiden gericht is - moet opnieuw als volwaardige wand worden beschouwd. De huidige kadestructuur wordt als promenade ingericht, met groen en apart fietspad. De bestaande bomen kunnen hier goed worden ingepast.

De volledige zone kan een eigen sfeer uitstralen en is zeker geschikt om te wonen.

Het is de bedoeling om ook de oude, leegstaande fabriekspanden een nieuwe bestemming te geven met woon- en handelsruimte.

“
De nadruk ligt op de eigen uitstraling en de relatie met de stad



2. De nieuwe Tragelweg

De nieuwe Tragelweg is een nieuwe verbinding naar de Dendermondsesteenweg. Hoe en waar de aansluiting precies zou plaatsvinden is afhankelijk van de eigendomsstructuren. Vanuit de ontwikkeling van het stationsgebied vormt de nieuwe Tragelweg de verbinding met de pendelparking.

Van de ring tot aan de stationssite wordt een groene as gecreëerd die de geïsoleerde Tragel opnieuw ontsluit. Deze weg zou als een 'boulevard' opgevat worden, net zoals vroeger kastelen en villa's in een parkomgeving met elkaar verbonden werden.

De nieuwe Tragelweg zal tegelijk een vlotte verbinding maken met de pendelparking en de terreinen op de Tragelsite. Hierdoor worden de ontwikkelingsmogelijkheden van deze site groter.

Het kruispunt met de Denderstraat, dat nu deel zal uitmaken van de Wallenring, verdient extra aandacht en verder onderzoek. De Wallenring is een voorrangsbahn en de oversteek van en naar de parking moet mogelijk blijven.

Om vanop de Wallenring de nieuwe Tragelweg of de pendelparking te bereiken, moet een soort 'eiland' met afslagstroken gecreëerd worden. Indien nodig worden verkeerslichten geplaatst die enkel werken tijdens de piekuren.

“
Er wordt een groene as gecreëerd van de ring tot aan de stationssite



3. Denderstraat

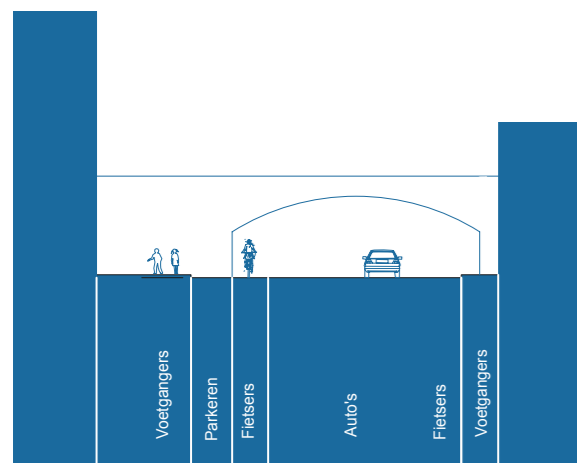
De Denderstraat is een onderdeel van de Wallenring geworden. Tevens is de Denderstraat - samen met de nieuwe Tragelweg - ook de belangrijkste ontsluitingsroute voor het nieuw te ontwikkelen project 'Pendelparking'.

Om in de Denderstraat een comfortabele en veilige passage te creëren voor fietsers en voetgangers, zal de nieuwe bebouwing op de pendelparking verder van de rijbaan weg staan. Aan beide zijden van de rijweg worden ruime fietspaden voorzien, die zeker doorlopen tot aan de nieuwe Denderweg en de nieuwe Tragelweg.

Aan de onderdoorgang versmalt de rijweg en wordt een voetgangerszone voorzien.



Aan beide zijden van de rijweg worden ruime fietspaden voorzien



TOEKOMSTVISIE

Het stadsvernieuwingsproject wil als hefboom werken voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Denderomgeving doorheen het stadscentrum van Aalst. Centraal staat de realisatie van een 'waterfront', waarbij de Dender terug een volwaardig onderdeel wordt van het stedelijk leven. Voor de stationsomgeving is de algemene doelstelling de realisatie van een goed functionerend knooppunt van openbaar vervoer voor alle gebruikers. Diverse stedelijke activiteiten zullen de stationsomgeving doen bruisen. Het waardevol architecturaal, industrieel en stedenbouwkundig patrimonium moet door de uitvoering van deze plannen een duurzame toekomst krijgen.



'Filatures and urban fabric(s)' door Christian Kieckens (CKA), masterplan Stationsomgeving en Denderoever, 9300 Aalst, Laareatproject wedstrijd Stationsomgeving Aalst, ontwerp 2002 / uitvoering 2009-2015

Opdrachtgevers Fase 1 (wedstrijd): stad Aalst, NMBS-Groep, De Lijn, De Post, Amylum

Coördinatie Fase 1: Rik Rousseau (stad Aalst) • Medewerkers: Caroline Voet, Kurt Van Belle, Pieter Van den Dorpe, Georg Schmidthals, Katrien Embrechts, Luc Helsen, Ann Van de Plas, Tine Vliegen

Opdrachtgevers Fase 2 (uitvoering): stad Aalst, NMBS-Groep, De Lijn, Waterwegen en Zeekanaal NV

Coördinatie: Els Bonnarens (stad Aalst), Carl Baert (Eurostation), Neil Uyttersprot (NMBS-Groep), Axel Boey en Anke Schelfaut (De Lijn), Sara De Troeyer (Waterwegen en Zeekanaal NV)

Medewerkers CKA: Kelly Hendriks, Joris Kerremans

Lichtplan: Vogt & Partner, Winterthur

Kunstinterventies: Christian Kieckens, Paul Lagring, Hilde Teerlinck (curatoren)

Vormgeving integratie tegel: Baukje Trenning, Amsterdam

Ontwerpteams: Busstation (Mijs & Bomans i.s.m. studiedienst stad Aalst), Werfplein (studiedienst stad Aalst i.s.m. Christian Kieckens), Statieplein (studiedienst stad Aalst i.s.m. Christian Kieckens), Sint-Annabrug (Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid, afdeling Metaalstructuren), Onderdoorgang (Infrabel o.l.v. Bart Kamoen), Fietsstalling (Eurostation o.l.v. Robby Mast), Projectontwikkeling pendelparkingsite (BESIXRED, BREEVAST en NMBS-Groep i.s.m. Cepezed, Hub en Grontmij)

Stedenbeleid: Eva Fonteyn

Concept, copywriting en opmaak: Cayman

Surf ook naar www.projectASO.be



APRIL 2009 - opgemaakt i.s.m.

