



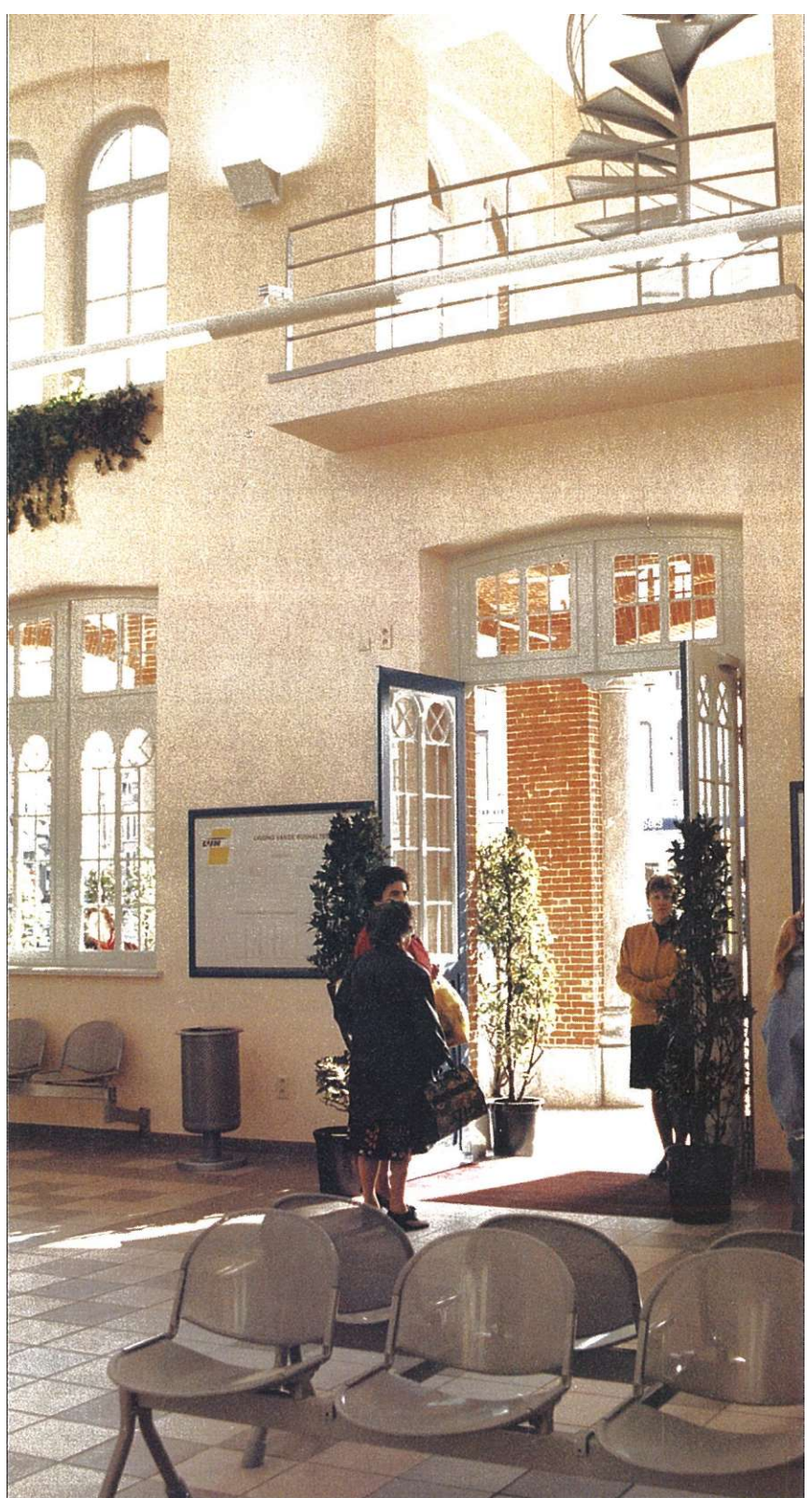
## STATION AALST UIT DE STEIGERS

Men zou het vernieuwde station van Aalst kunnen beoordelen zoals men in sommige damesbladen in de rubriek 'voor en na' de nieuwe look beoordeelt van een vrouw nadat zij op een professionele manier onder handen werd genomen. Zou, want in het geval van deze Aalsterse schone kan men moeilijk spreken over een 'voor en na', maar eerder over een 'na zoals het ervoor was'. Het station van Aalst kreeg immers opnieuw de uitstraling, die het meer dan een eeuw geleden genoot bij zijn inhuldiging. Op zaterdag 27 maart werd het station van Aalst officieel heropend voor het publiek, in aanwezigheid van A. Martens, Bestuurder adjunct-directeur-generaal van de NMBS en tevens lid van de raad van bestuur van De Lijn, de stationschef C. Van de Velde en de burgemeester van de stad Aalst A. De Maght. Vooraleer het zover was, werden er heel wat watertjes doorzwommen.





HENDRIK HAYEN

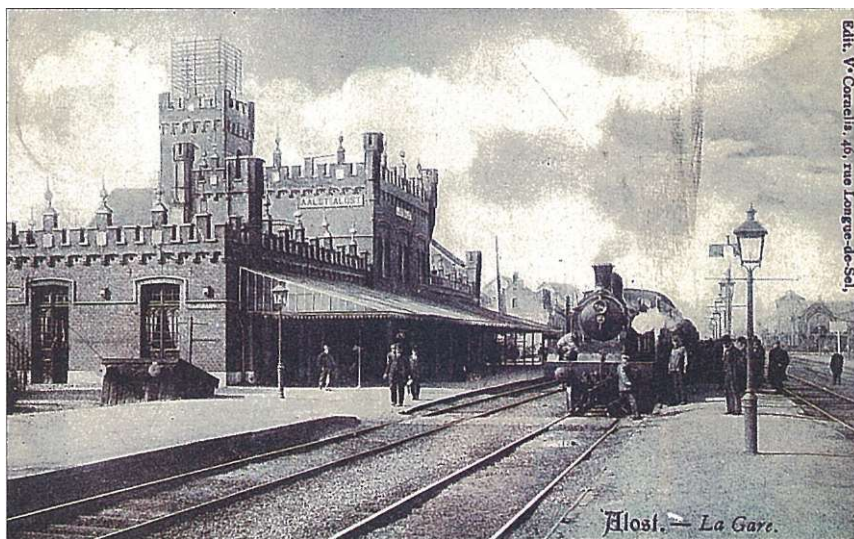


## DE ERKENNING

Toen het KB van 19 juni 1978 eindelijk aan het station van Aalst de erkenning had gegeven die het verdiende, nl. als beschermd gebouw door het leven gaan, konden de hevige voorstanders van het behoud van een zo waardevolle architectuur weer op hun beide oren slapen. Er was immers een tijd geweest dat de NMBS op het punt stond dit

historisch waardevol gebouw met de grond gelijk te maken en het te vervangen door een nieuw station. Het moest een modern gebouw worden met enorme ramen, waardoor het licht ongeremd naar binnen zou kunnen stromen. Deze plannen moest men nu noodgedwongen laten varen. De restauratie van het oude station kwam aan de orde. De studie van de herinrichting en modernisering van het station werd onmiddellijk aangevat, een





toenmalige «Compagnie Dendre et Waes» de opdracht een station te bouwen. Zijn realisatie paste precies in het urbanisatieplan van de stationswijk, gelegen tussen de Dendermondsesteenweg en het spoorwegcomplex. Ook het radiaal stratenplan van deze wijk ontsproot aan zijn geest. De gerealiseerde perspectiefzichten maakten er een herkenningspunt van, dat bovendien nog een zekere architecturale uitstraling genoot.

Op 6 juli 1856 werd het Aalsters station dan plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van de hertog van Brabant, de latere koning Leopold II. Andere tijden, andere hoogwaardigheidsbekleders om het lint door te knippen!

In 1913 werd in Gent de wereldtentoonstelling georganiseerd. Een dergelijke manifestatie brengt altijd de nodige infrastructuurwerken met zich mee. Vandaar dat ook de spoorlijn Brussel-Gent moest verbeterd worden ter hoogte van Aalst. Het spoor werd op een verhoogde berm aangelegd. Tussen het station en de perrons werd een muur ter versteviging opgetrokken. Onder de sporen liepen er twee tunnels, waardoor de reizigers op de perrons konden geraken. Bovendien werden er verbindingsbruggetjes gemaakt vanuit het gebouw naar de perrons. Dit werkte nogal nefast op het stationsgebouw zelf. Muren scheurden, ramen werden beschadigd en vloeren verzakten. Wat eens een herkenningspunt was voor de Aalstenaar, werd door al deze kunstgrepen verknoeid.

alleszins hoopgevende start. De uiteindelijke realisatie van al deze plannen liet echter op zich wachten. Als Openbaar Bestuur kon de NMBS geen beroep doen op subsidies en de maatschappij zelf beschikte niet over de nodige fondsen om de restauratiewerken te financieren. Daarenboven kende de bouwsector eind de jaren zeventig een dieptepunt. Vele faillissementen van aannemersbedrijven waren er de stille getuigen van. Het was zeker geen ideale periode om tot actie over te gaan. De toestand van het stationsgebouw ging er ondertussen ook met op vooruit. Aan de reizigers kon niet langer het gepaste comfort geboden worden. Een onderkomen accommodatie moest nochtans dagelijks duizenden pendelaars opvangen. Een ontgoochelde stationschef zei ooit. «De Aalsterse reiziger behoort tot het meest makke volk! Niemand vraagt iets in Brussel! Enkel carnaval telt voor de mensen van Aalst! Het station ligt de Aalstenaars helemaal niet aan het hart!». No comment!

Op 6 juli 1856 werd het Aalsters station plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van de hertog van Brabant, onze latere koning Leopold II.

## DE GESCHIEDENIS

Halverwege de 19de eeuw kreeg architect Jean Pierre Quysenaar (1811-1880) van de

## DE RESTAURATIE

Op 17 september 1990 was het eindelijk zover. Men startte met de afbraak van het stationsinterieur. Alleen de buitengevel en de toren bleven overeind. Het lag in de bedoeling de stabiliteit van het gehavende gebouw te herstellen en de gevel te herwaarderen. Het station moest terug zijn uitzicht uit de vorige eeuw krijgen en dit aan de hand van originele ontwerpen. De symmetrische opbouw werd hersteld. Gescheurde muurgedeeltes werden hermetist met Boomse Papesteent, de originele bouwsteen en fijnaderige barsten geïnjecteerd met epoxy-harsen. Daarna werden decoratieve kapitelen, sierrosetten en schilden van blauwe hardsteen zorgvuldig gereinigd. Tot slot kregen de baksteengevels een grondige reinigingsbeurt en werd al het voegwerk hersteld. Agressieve producten waren uiteraard uit den boze om de natuurlijke bescherm laag van de baksteen niet aan te



tasten. Nadien kreeg de gevel nog een gepaste nabehandeling om hem waterbestendig te maken. Omdat men eerst de oude lokalen afbrak en alleen de hoofdconstructie met de buitengevels liet staan, kon men gemakkelijk de gevelarchitectuur reconstrueren en restaureren. Een lichte dakstructuur kwam in de plaats van de zware houten dakspanten met hun doorhangende plafonds.

## DE FINISHING TOUCH

De hoofdingang kwam terug onder de toren in het midden van het symmetrisch opgetrokken gebouw. De wachtzaal ligt centraal met een ruimtelijk zicht tot in de dakstructuur en de toren. Deze wel erg ruime wachtzaal is in zacht roze pasteltinten geschilderd, een rustgevende kleur. Afhangende planten op de vensterbanken zorgen voor een groen accent. Een aantal ijzeren balken, die er vroeger ook al stonden, werden zorgvuldig in het geheel ingewerkt. Vanuit de wachtzaal vertrekt een stalen wenteltrap, deels voor het uitzicht, maar ook om in de toren het uurwerk juist te kunnen zetten. In dezelfde ruimte bevinden zich de drie loketten en een informatieloket. Men zal niet langer door de gaatjes in het glas tegen de bediende moeten spreken. Links en rechts van het loket staan microfoons die een vlot gesprek mogelijk maken. Op een scherm ziet de reiziger duidelijk wat het treinkaartje hem zal kosten.

De verkoopapparatuur is aangesloten op het nieuwe Sabin-informatienetwerk van de NMBS. Een primeur die Aalst te beurt viel. Televisiemonitoren, op verschillende plaatsen opgesteld, geven duidelijke inlichtingen over de trein- en busvertrekuren. Verder bevinden er zich nog enkele kantoren en reizigersdiensten. Voor een natje en een droogje kan men voortaan terecht in het nieuwe buffet, dat zich bevindt in de vroegere fietsenberging aan de kant van de reizigerstunnel. Aan dezelfde zijde werd het sanitair paviljoen omgevormd tot een kranten- en boekenwinkel. De toiletten werden overgebracht naar de andere kant van het station, in de buurt waar zich de voorbije twee jaar het tijdelijke buffet bevond. De oude krantenwinkel uit 1926 verdween van onder de overdekte gaanderij aan de voorkant van het station. Hierdoor werd het lengtezicht van deze zuilengaannderij hersteld. In het torende rechts van het station komt er een fast-fooduitbating. De doorgang achter het gebouw wordt een groene zone met planten en struiken. De steunmuur krijgt een nieuwe bekleding.



## SABIN IN PREMIERE

Ter gelegenheid van de heropening van het vernieuwde station van Aalst werd het nieuwe verkoopsysteem SABIN officieel in gebruik genomen. Een nieuw verkoopsbeleid van de NMBS hecht vanzelfsprekend veel belang aan de dialoog met de klant en een verzorgd onthaal. SABIN voldoet perfect aan die eis. Het systeem maakt gebruik van nieuwe toekomstgerichte technologische ontwikkelingen. Het verkooppersoneel zal bovendien op een professionelere en een tijdsbesparende manier kunnen werken. 258 NMBS-stations zullen in de nabije toekomst SABIN gebruiken om onze reizigersproducten aan de man te brengen. Deze stations, waar 98,3 % van de verkoop van het binnenverkeer plaatsheeft en waar 92 % van de NMBS-klanten opstappen, werden geselecteerd op basis van hun verkoopresultaten, de gemiddelde ontvangsten uit de verkoop van biljetten en treinkaarten, het treinaanbod op de lijn, het dagelijks aantal instappende reizigers en de evolutie van de stationscliënteel. Naast Aalst zullen er ook nog 49 andere stations vanaf 1 juli de internationale producten, met inbegrip van reserveringen, verkopen via hun SABIN-toestellen. Welke mogelijkheden biedt dit nieuwe systeem nu eigenlijk? Vooreerst zal de klant beter en vlotter bediend worden en kunnen er meer inlichtingen verstrekt worden via de gedrukte boodschappen op de afgeleverde biljetten. Vervolgens wordt het verkooppersoneel beter en sneller ingelicht door het automatisch versturen van boodschappen naar de schermen van de terminals. Men krijgt een beter zicht op de markt en men kan sneller inspelen op gewijzigde wensen en behoeften van de klant. Eventuele veranderingen worden onmiddellijk doorgevoerd. In een later stadium zal ook de verkoop van internationale producten opgenomen worden in het systeem. Een bijkomend voordeel is dat men op ieder moment een afdruk kan maken van de verkoopcijfers over het hele land om zo de evolutie van de vraag op de voet te kunnen volgen. Elke terminal staat rechtstreeks in verbinding met de centrale NMBS-computer. Nieuwe aanbiedingen of tijdelijke kortingen (o.a. ter gelegenheid van culturele of sportieve manifestaties) kunnen onmiddellijk worden ingevoerd. De terminal kan alle binnenlandse producten verkopen. Zowel gewone biljetten als kaarten met een vaste prijs worden op hetzelfde formaat afgedrukt. Sommige verrichtingen werken sneller. Zo wordt de treinkaart (aflevering duurde vroeger 4 dagen) onmiddellijk afgedrukt en geplastificeerd (pasfoto inclusief). Een kwestie van enkele minuten. De verkoop houdt rekening met de bijzonderheden van vraag en aanbod, wat aan de klant de best mogelijke waarborgen biedt. ATB, automatic ticketing and boarding, levert een nieuw formaat van biljetten af. Hierop zijn alle gegevens, inlichtingen en gebruiksvoorwaarden voor speciale formules, duidelijk leesbaar. De magnetische strip op de achterzijde laat reizigers die in de toekomst met Eurostar (HST Kanaaltunnel) naar Londen willen sporen toe automatisch in te checken. Later zullen de treinkaarten door automaten geldig gemaakt kunnen worden. Het prodatasysteem heeft afgedaan. Elk verkooppunt was vroeger een afzonderlijk autonome eenheid, gevoed door een diskette. Bij iedere kleine wijziging moest de diskette geheel of gedeeltelijk vervangen worden. Hoe verloopt de overgang van Prodata naar Sabin? De start werd gegeven op 27 maart te Aalst. Tot 1 september volgen de andere stations die op de lijst staan. Op 1 januari wordt ARI geïntegreerd in het systeem. Dit betekent een vollediger informatie via het nieuwe systeem. Ook de mogelijkheid van verkoop van alle HST producten (o.a. Eurostar en de trajecten van de verschillende HST's op het Franse net) te Brussel-Zuid zit er vanaf dat moment in. In juli '94 kan men in 50 stations terecht voor de aankoop van internationale biljetten en plaatsbesprekingen. Vroeger gebeurde dit via het Reselecysysteem. •



## DE TOEKOMSTIGE RENOVATIE

Ook de schuildaken moeten dringend aangepakt worden. De metalen structuur zal hersteld worden en er komt een volledig nieuwe dakbedekking. Boven de trapgedeelten en in de schuilhuizen worden doorschijnende lichtstraten aangebracht. Zij zullen de luchtigheid van de luifels beklemtonen en het zonlicht verspreiden in de tunnel. Ook de perrons en schuilgelegenheden zullen onder handen genomen worden. De perrons worden verhoogd, zodat in- en uitstappen gemakkelijker wordt. Vervolgens gaat men er nieuwe windschermen met zitgelegenheid plaatsen. Nieuwe decoratieve betegeling van de perronvloer lijkt dan geen overbodige luxe meer. Ook de liftkokers en de liften krijgen een nieuw kleedje. Rolstoelgebruikers zullen hierdoor probleemloos op het perron geraken. Een nieuwe geluidsinstallatie zal voor een

Voor de fietsers komt er een overdekte fietsenstalling aan de kant van de pendelparking, die aan 350 rijwielen onderdak zal bieden.

duidelijke informatieverstrekking zorgen. Voor de fietsende medemens komt een overdekte fietsenstalling aan de kant van de pendelparking, die aan 350 rijwielen onderdak zal bieden. De reeds aanwezige fietsenrekken worden eveneens overdekt.

## HET STATIONSPLEIN

De lijn is verantwoordelijk voor dit gedeelte van de werkzaamheden. De plannen voorzien in een aanzienlijke verbetering voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Het ligt immers in de bedoeling om het verkeer op en rond het plein perfect te laten verlopen en het comfort en de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen. Verder zal men de milieuhinder zoveel mogelijk trachten te beperken en een vlotte overstap trein-bus en bus-bus garanderen. Wanneer alle werken achter de rug zijn, kan het Aalsters station opnieuw in haar gerenoveerde glorie schitteren! •

