

OPEN OPROEP

ALBRECHTLAAN AALST

D

OO 17

1711



ALBRECHTLAAN AALST
INHOUD

- 00 INLEIDING
- 01 ONDERZOEK
- 02 INFRASTRUCTUUR
- 03 FYSISCH SYSTEEM
- 04 MORFOLOGIE
- 05 SFEERBEELDEN
- 06 METHODIEK
- 07 SYNTHESEPLAN

ALBRECHTLAAN AALST
00. INLEIDING

00.0 INLEIDING

00.1 HISTORIEK

00.2 PROJECTGEBIED

00.3 PLANNINGSCONTEXT



ALBRECHT LAAN AALST
00. INLEIDING



Dit bundel is een eerste benadering van de problematiek waarvoor de OO17 ontwerpend onderzoek / masterplan Albrechtlaan Aalst werd opgezet.

De voorliggende aanzet dient als inspiratiebron voor verdere planontwikkeling en gebeurde zonder overleg met de diverse overheden en partners. Het masterplan is geen doel op zich, het is een strategie om tot een herontwikkeling van het studiegebied te komen. Het is een onderzoek dat aan de basis kan liggen van één of meerdere ruimtelijke uitvoeringsplannen voor het studiegebied.

De stad Aalst legt hiermee haar ambities neer voor de volgende 10-15 jaar. Als stad is het goed te weten met welke doelstellingen en welk eindbeeld grote stedelijke ontwikkelingen worden uitgezet en gerealiseerd. Om tot uitvoering te komen moet er echter nog veel ander werk worden verricht. Toch zijn er vandaag al een aantal ontwikkelingen zichtbaar in Aalst die aangeven dat de stad in een actief veranderingsproces is aanbeland. Het hele veranderingsproces is een lange termijnopgave, een stad is nooit af.

We zetten eerst de hoofdlijnen uit over het hele gebied. Het is geen ontwerp, maar een leidraad die aan de hand van duidelijke ambities en concrete strategiën aantoont wat de mogelijkheden zijn voor het studiegebied. Het plan laat bewust nog ruimte voor mogelijke veranderingen en interpretaties. De beperkingen die het oplegt, definiëren de vrijheid waarbinnen gewerkt kan worden en zorgen ervoor dat elk project binnen de deelruimtes/gebieden dezelfde kwaliteiten vooropstelt.

INLEIDING

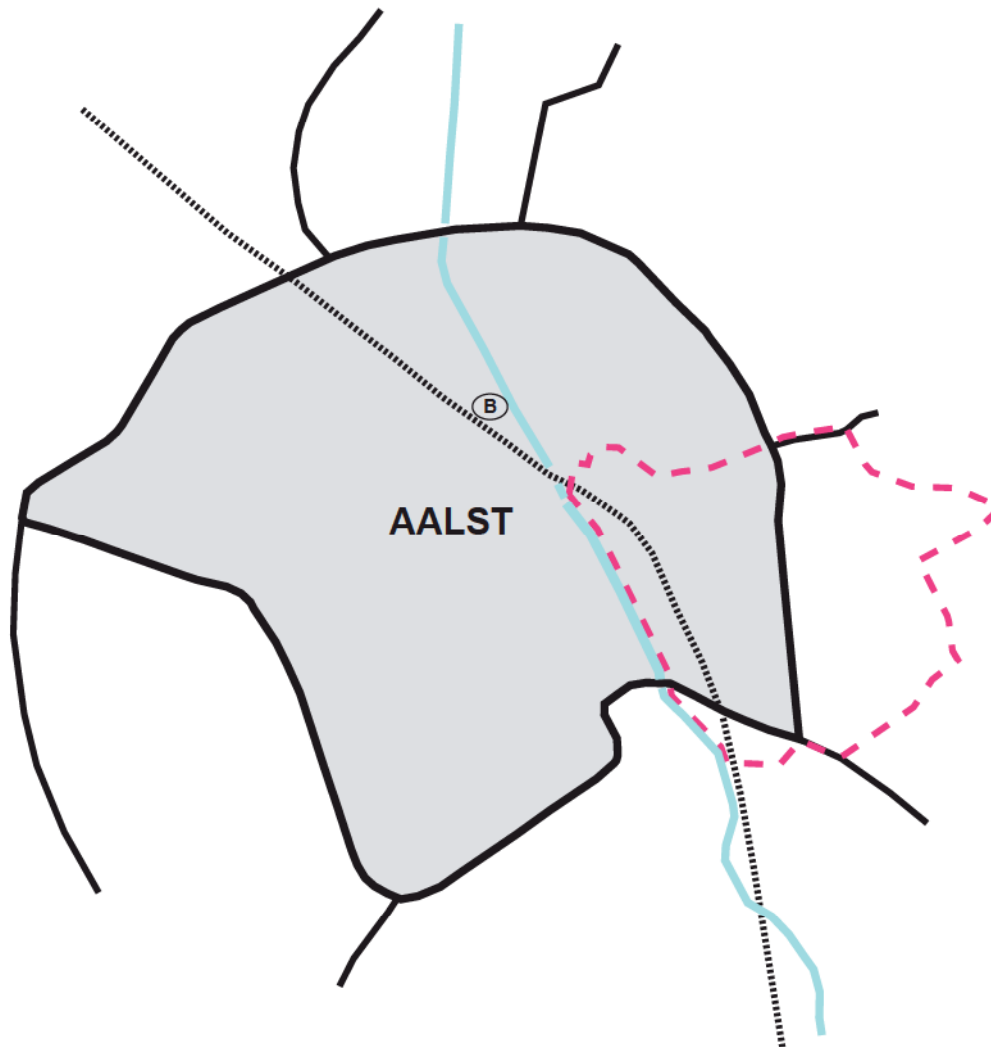
00.1 HISTORIEK

Aalst is gegroeid aan de Dender en kent een klassieke concentrische opbouw. In de loop van de geschiedenis werd dit concentrische systeem doorkruist door andere netwerken zoals de aanleg van de spoorweg. De negentiende eeuwse industriële ontwikkelingen in de stad Aalst zijn tot op vandaag erg zichtbaar en zorgen er voor dat industrie tot diep in het hart van de stad aanwezig blijft. Hierdoor mist de stad een belangrijke potentie, namelijk de relatie met het water.

In de twintigste eeuw kreeg de stad Aalst een nieuwe dimensie door de verruiming met de zogenaamde deelgemeenten Baarddegem, Erembodegem, Gijzegem, Herdersem, Hofstade, Meldert, Moorsel en Nieuwerkerken. De typische eigenheid van de verschillende dorpskernen, de landelijkheid van de Faluintjes, de recreatieve mogelijkheden en de oude stadskern maken Aalst tot een goede uitvalsbasis voor dagtoerisme in de Denderstreek.

Gelegen aan de Dender en aan de verkeersader (Calais-Oostende-Brussel-Aachen) is de stad Aalst vandaag de dag uitgegroeid tot een belangrijk handels-, financieel en industrieel centrum met een landelijk karakter.





Het projectgebied start aan het raakvlak van de historische kern en de Dender en strekt zich uit naar het oosten voorbij het 'zwembadpark' tot aan de kasteelparken en Bergemeersen, die een link vormen met het rurale landschap.

Een groot deel van het projectgebied wordt nog steeds gekenmerkt door de vele kleinere arbeiderswoningen bedoeld voor de werknemers van de industrieën die zich langs de rivier ontwikkelden.

Een oostwest-relatie is terug te vinden in de aanwezigheid van de Molenbeekvallei, een groene vinger die vanuit het rurale landschap richting stad vertrekt maar aan het spoorwegemplacement afgesneden wordt.

Een korte lezing van het gebied legt onmiddellijk de pijnpunten in de structuur, de inrichting en het gebruik van de ruimte, bloot.

Het masterplan Stationsomgeving "Filatures and Urban fabric(s)" gaf met een eerste aanzet voor het spooreplacement het startschot voor een denkproces waarin de toekomstige ontwikkeling van deze oostelijke lob van de stad gestalte kan krijgen. Een dergelijk inzicht biedt tegelijk een doorkijk naar de potenties van de waterkant, maar ook het achterliggende gebied als in- én uitbreidingsgebied van de stad. Vanuit deze lezing ontwikkelden zich de uitgangspunten voor dit masterplan Albrechtlaan.

INLEIDING

00.3 PLANNINGSCONTEXT

Reeds opgemaakte plannen en studies werden als richtinggevend in dit voorstel opgenomen. Kwalitatieve ideeën werden opgepikt, aangevuld of verder uitgewerkt.

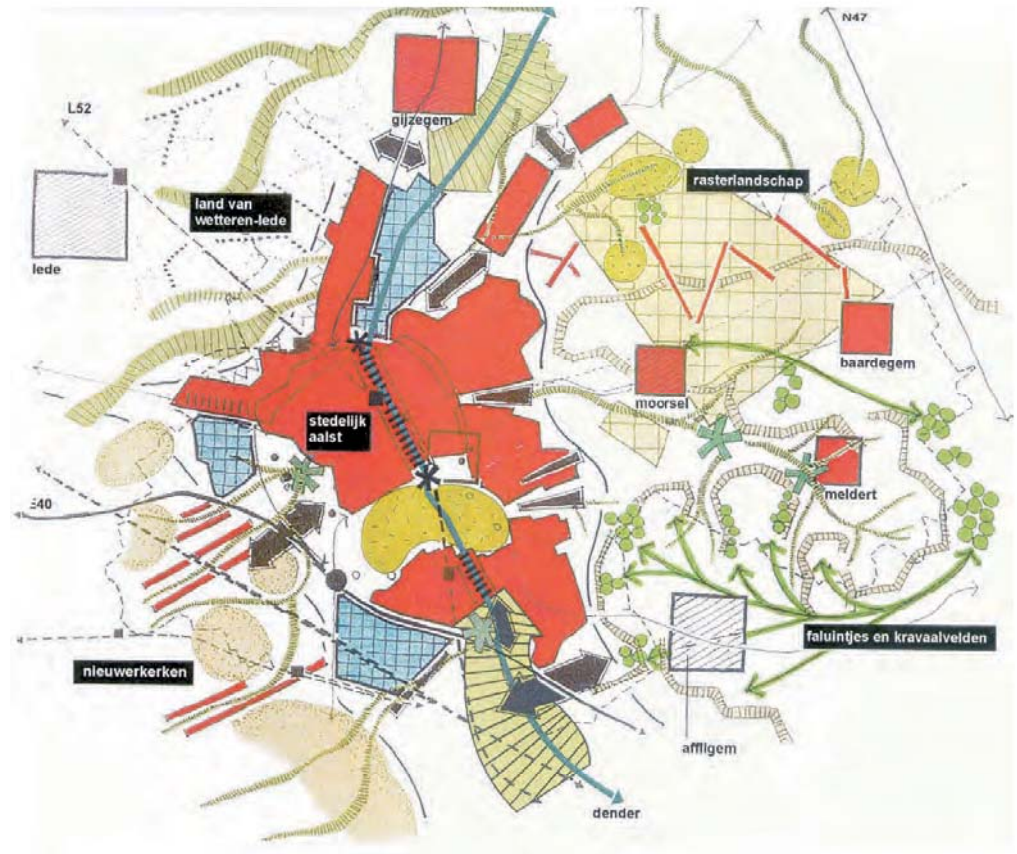
Het betreft hier dan in het bijzonder:

1° het Ruimtelijk Structuurplan Aalst

2° het Mobiliteitsplan

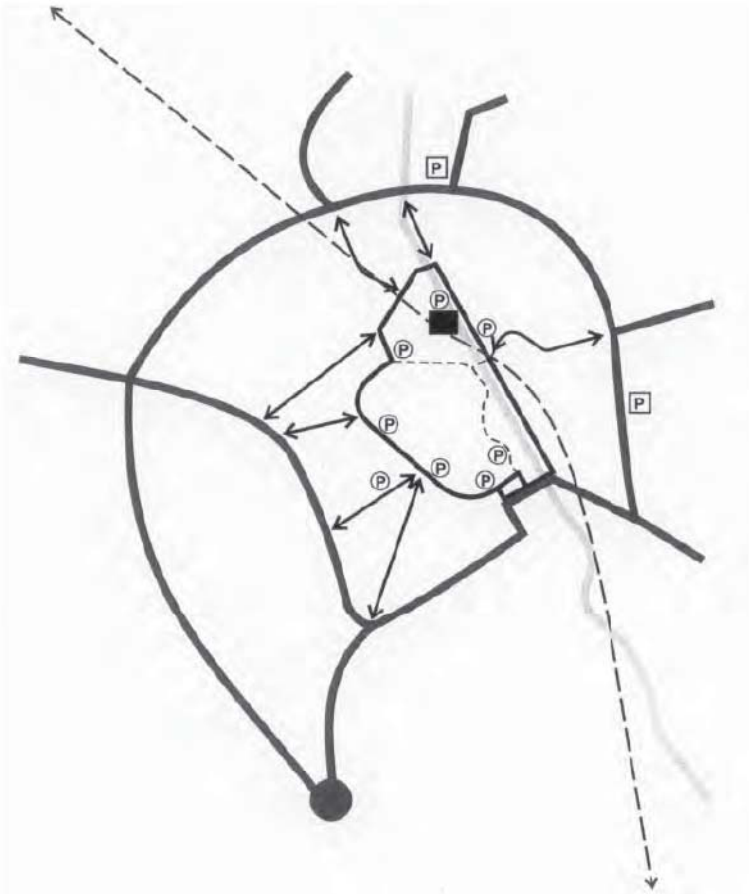
3° het masterplan "Filatures and urban fabric(s)", Christian Kieckens Architects

4° de Bouwnota stuwsluis te Aalst, Omgeving - SBE



Ruimtelijk Structuurplan Aalst

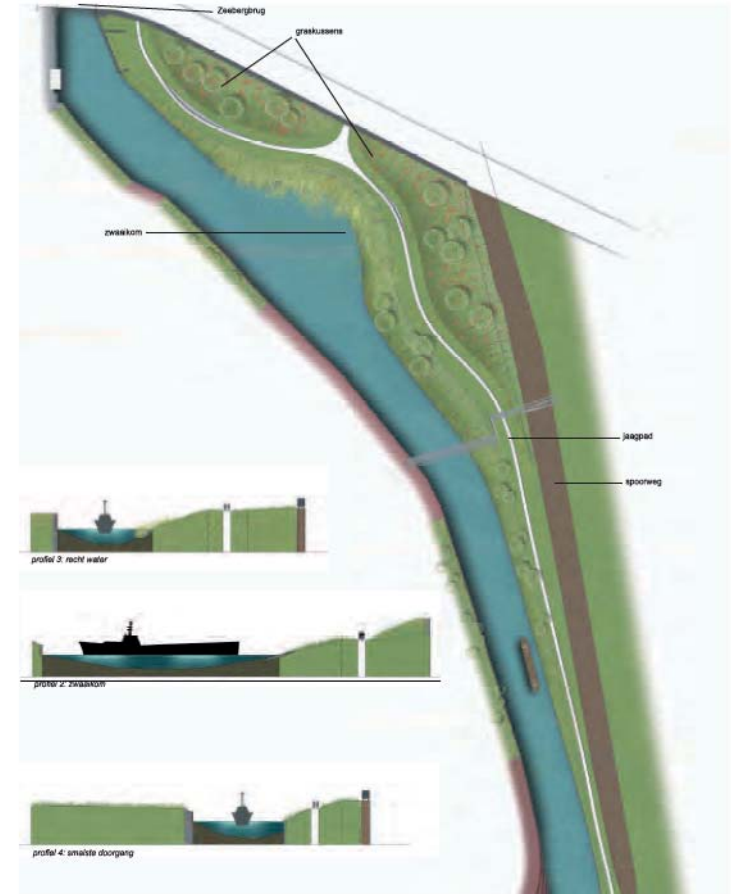




Mobiliteitsplan



Masterplan stationsomgeving



Bouwnota stuwsluis

ALBRECHTLAAN AALST 01. ONDERZOEK

01.1 LEZING PROJECTGEBIED

01.2 KNELPUNTEN

01.3 AMBITIES

01.4 STRATEGIE

01.5 MASTERPLAN



ALBRECHT LAAN AALST
01. ONDERZOEK

01.1 LEZING PROJECTGEBIED

De omgeving van de Albrechtlaan komt vandaag over als een typisch perifeer gebied waar grootschalige functies (industrie, ziekenhuis, (grootschalige) kleinhandel,...) en drukke infrastructuur (R41, N9, de spoorweg, de Dender,...) mettertijd zijn gaan wegen op zachtere functies zoals wonen, verzorgen, wandelen, fietsen,... Dit soort dominante stedelijke functies, eigen aan de naoorlogse expansieperiode, hebben het gebied danig versnipperd en getransformeerd dat het nog moeilijk te ordenen valt. Bovendien is dit geen leefbare omgeving om mensen te laten wonen en winkelen, kinderen te laten schoolgaan... m.a.w. om drager te worden van een aantrekkelijke en veilige stedelijke activiteit. Een globale, langetermijnvisie voor het gebied, gekoppeld aan juridische zekerheid, dringt zich op. Niet alleen onder vorm van bebouwings- en bestemmingsplannen, ook de beeldkwaliteit moet via plannen en richtlijnen een ambitie uitstralen van kwalitatieve publieke ruimte en architectuur, die een antwoord bieden aan de noden van dit stadsdeel.

Naast een aantal knelpunten die bij de analyse van het projectgebied naar voor komen, beschikt Aalst ook over een groot aantal kwaliteiten : als compacte stad in de open ruimte tussen Brussel en Gent, biedt het door zijn centrale ligging langs E40 een goed alternatief voor de grootsteden door zijn combinatie van stedelijke en landelijke kwaliteiten. Het is dan ook van groot belang om de aanwezige kwaliteiten te versterken zoals in het masterplan "Filatures and urban fabric(s)" reeds werd gesteld: 'Aalst is een woon-, school-, werk-, winkel-, ziekenhuis- en feeststad. Daarom moet men als regionale verzorgingsstad de multifunctionaliteit verzekeren en versterken. Bestaande functies dienen aangevuld te worden met complementaire functies met een lokaal en regionaal bedieningsniveau.'

1. Weinig waterbinding:

Ondanks de doorstroming van de Dender door het centrum van Aalst wordt de kracht van wonen aan het water weinig benut. Bewoners en bezoekers komen nauwelijks met het water in contact. Bebouwing richt zich slechts zeer beperkt op het water, mede doordat verkeerswegen en industrie deze relatie vandaag bemoeilijken. Ook recreatieve assen en structuren onderbenutten de Dender als kwalitatieve drager.

2. Ongestructureerde en onafgewerkte indruk:

Met de verhoogde aanleg van de spoorweg werden destijds ter hoogte van Moutstraat/Molendries een aantal bouwblokken doorsneden. Hierop is nooit een kwalitatief stedenbouwkundige antwoord gekomen, wat een verloederde indruk geeft: delen van bouwblokken werden geamputeerd en nooit hersteld. Ook ten zuid westen van de Albrechtlaan geeft een groot deel van de bestaande KMO zone een verwaarloosde indruk. Wie langs deze zijde (N9) de stad binnenrijdt, krijgt vanaf de Albrechtlaan een weinig kwalitatief beeld van de stad Aalst te zien.

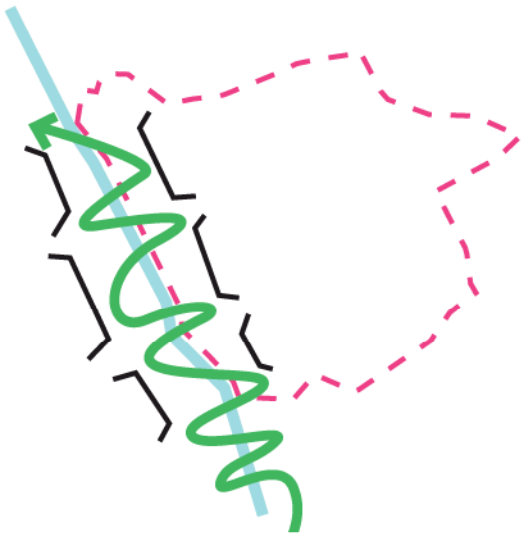
3. Weinig kwalitatieve verblijfsruimte:

Rond en in het studiegebied zijn een aantal waardevolle natuurgebieden en groenstructuren terug te vinden, dit vooral in relatie met het water. Voor deze groene gebieden, bijvoorbeeld het park rond het zwembad, ontbreekt de verbinding met centrum waardoor kansen worden gemist. In de dichtbebouwde delen ontbreken kwalitatieve groene verblijfsruimten tussen het woonweefsel.

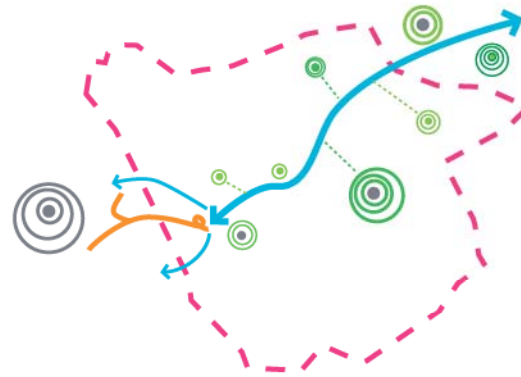
4. Grootschalige infrastructuur en functies:

Het knooppunt ter hoogte van het Werfplein blijft problematisch. De onderdoorgangen onder de spoorweg samen met het vele verkeer in de Moutstraat/Molendries richting cityring hebben een nefaste invloed op de leefbaarheid van deze straten. Ook de overgedimensioneerde Albrechtlaan met breed profiel en ontsluiting van grootschalige functies is problematisch. In het studiegebied bevinden zich een aantal grootschalige functies waarvan de vraag kan gesteld worden of deze op lange termijn hier nog op hun plaats zijn, gezien de steeds groeiende stad.

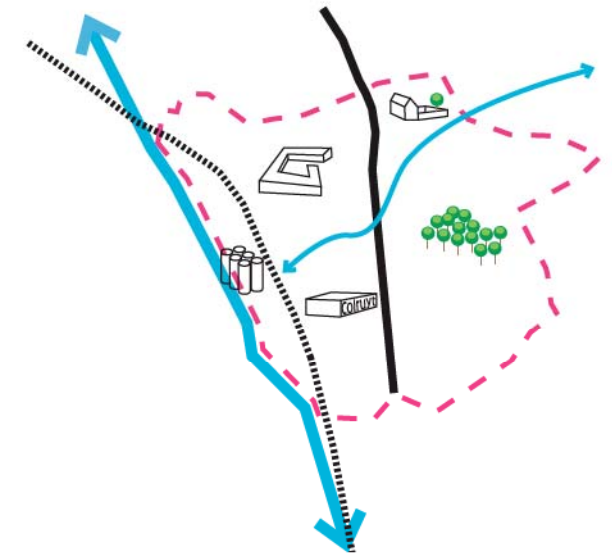




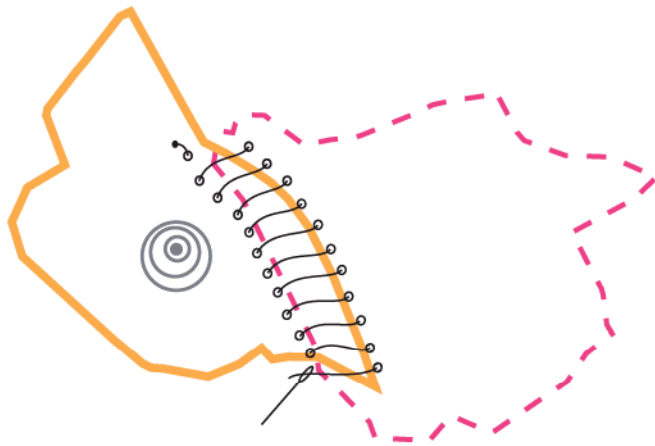
De Dender als groene esplanade brengt het groen tot in het centrum van de stad.



Een fietsroute langs de vallei van de Molenbeek als parelsnoer van recreatieve en zachte activiteiten. Door fietsers- en voetgangersbrug wordt ook een directe link met het centrum gelegd.



Verschillende deelruimtes met elk hun eigen identiteit met spoorlijn, Molenbeek en Albrechtlaan als structurerende, ruimteverdelende elementen.



De cityring met nieuw tracé linkt het projectgebied terug aan centrum en maakt van het spoorwegemplacement terug een deel van de kernstad.

Om de knelpunten van het gebied aan te pakken, worden volgende ambities en uitgangspunten vooropgesteld:

- Stad aan de Dender:

Aalst is een stad die leeft, die 'dendert', maar net van die Dender valt vandaag niet veel te merken. Door de Amylumsite enerzijds en het spoorwegemplacement anderzijds is een barrière ontstaan tussen het centrum van Aalst en het projectgebied. Een verbetering van de relatie tussen beide oevers is aangewezen. De vallei van de Molenbeek als onderdeel van het fysisch systeem moet een echte drager worden in het gebied met aansluiting op het centrum.

- Ruimtelijke integratie:

Oude stedelijke structuren zijn doormidden gesneden en tot op vandaag onaangeroerd en onafgewerkt gebleven. De oostelijke kant van de spoorweg wordt overal in het projectgebied als achterkant beschouwd, met hierbij samenvallend een gebrek aan beeldkwaliteit. De situatie wordt omgekeerd door een aantal infrastructurele ingrepen (o.a. cityring) waardoor kleinschalige handelsfuncties, bouwblokken en bedrijvigheid zich heroriënteren en nieuw gezicht krijgen aan de spoorweg.

- Van restruimtes naar gebruiksruijtes:

Restruimtes van doorsneden bouwblokken krijgen een nieuw gebruik als (zicht) groen, parkeerplaats of pleintje en bouwblokken worden verder afgewerkt. Bestaande dichtgeslibte bouwblokken kunnen uitgepit worden. Bij nieuwe bouwblokken en woonprojecten moet extra aandacht gaan naar de woon- en leefkwaliteit. Verlaten landmarks van de voormalige industrie (silo's) worden in gebruik genomen voor evenementen.

- Diversiteit én identiteit:

Dit wil zeggen de potenties van de plek gebruiken. Binnen het projectgebied is er reeds een aanzet tot verschillende activiteiten. Deze worden verder ondersteund en hun complementariteit wordt elk binnen hun eigen deelruimte versterkt: wonen, winkelen, recreatie en kmo, waardoor een duurzame woonomgeving ontstaat. De verschillende deelruimten zijn uniek: elke plek heeft zijn eigen karakter.

Om deze ambities om te zetten in realiteit is een dynamisch masterplan nodig met verschillende deelprojecten. Naast een aantal grootschalige ingrepen (hoofdzakelijk gericht op infrastructuur en fysieke structuren), worden ook kleinschalige ingrepen gepland op niveau van deelgebieden (morfologie).

Voor elk deelproject zal een eerste aanzet gegeven worden voor een aantal ingrepen waaronder ontwerpen voor publieke ruimtes, individuele bouwprojecten en (grootschalige) infrastructuurwerken.

De aanleg van publieke ruimte (pleinen, straten en parken) is een zeer belangrijk instrument om transformaties te sturen. Het programma en de architectuur van de gebouwen zijn vaak moeilijk te bepalen en kunnen veranderen. Daartegenover staat het lange termijn gebruik van de publieke ruimte. Het is belangrijk dat de stad hierin initiatief neemt en vernieuwingsprojecten stimuleert. Meer nog dan de bebouwde omgeving, kan een nieuw aangelegd publiek domein de ontwikkeling van een gebied positief beïnvloeden. De overkoepelende structuren verbinden de verschillende deelprojecten. Ze zijn tenslotte een onderdeel van een groter geheel en moeten interageren met hun omgeving.

INFRASTRUCTUUR

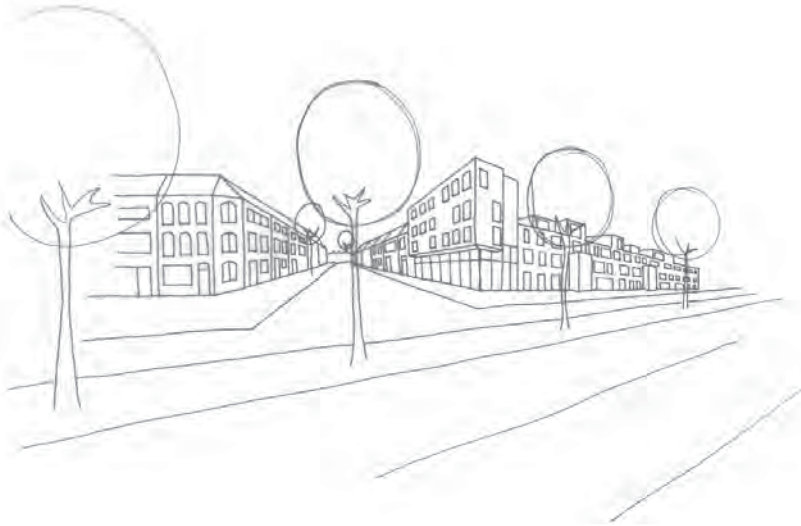


FYSISCH SYSTEEM

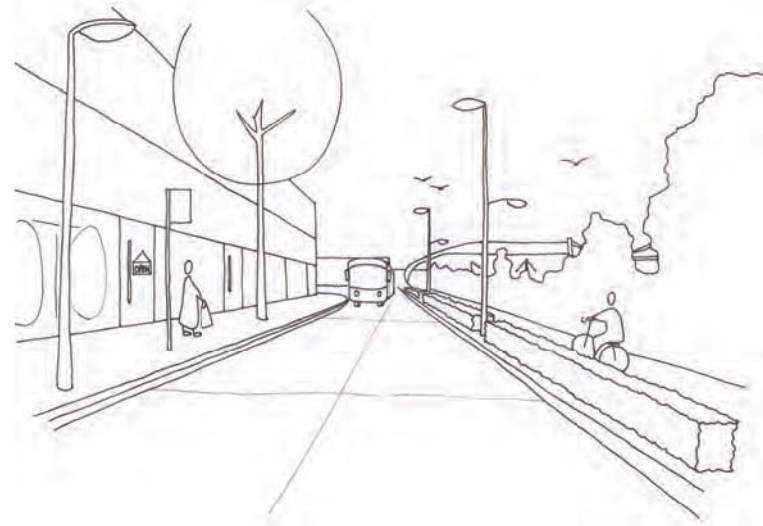


MORFOLOGIE





Parkrandwoningen aan Albrechtlaan.



Busverbinding via cityring naar centrum.



Nieuwe poort voor Aalst.



Doorzicht vanaf spoorweg naar centrum Aalst.



P (100)

P (125)

P (250)

- Woonzone - Uitbreiding woonzone
- KMO-zone - Uitbreiding KMO-zone
- Oorspronkelijke bebouwing
- Bestaande fietspaden - Nieuwe fietspaden
- Bestaande wegenis - Nieuwe wegenis



ALBRECHTLAAN AALST

02.INFRASTRUCTUUR

02.1 CITYRING

02.2 HOVENIERSPLEIN

02.3 STADSRANDPARKING

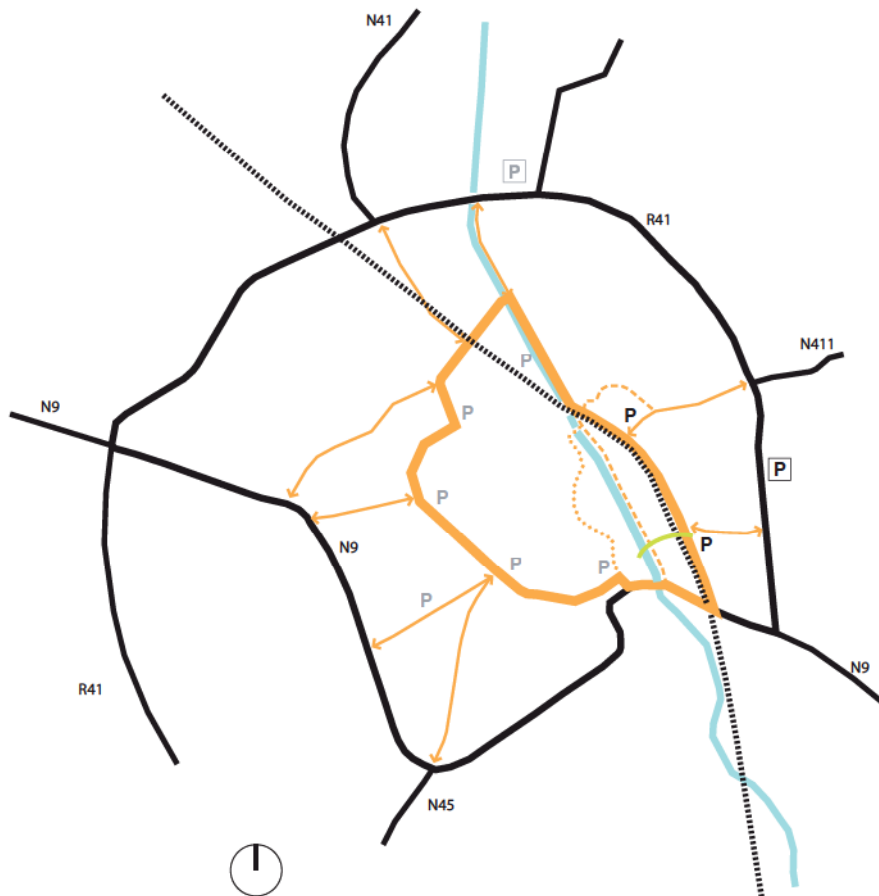
02.4 AANSLUITING RING - CITYRING



ALBRECHTLAAN AALST
02. INFRASTRUCTUUR

INFRASTRUCTUUR

02.1 CITYRING

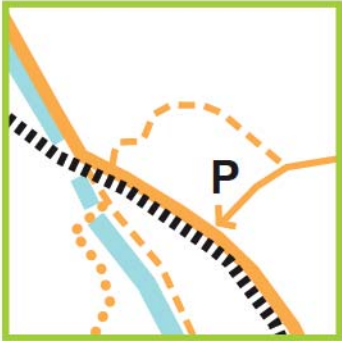


De Albrechtlaan wordt in het RSA weerhouden als binnenstedelijke verdeelweg en vormt een concentratie van grootschalige te ordenen functies. Bestaande knelpunten zijn o.a. de ontsluiting van de bestaande commerciële functies op deze weg. Het verkeer dat via de N9 en Albrechtlaan (R41) stadinwaarts rijdt, moet voorbij de Moorselbaan via de Varkensmarkt, Molendries en Moutstraat naar het stadscentrum. Dit zorgt voor verkeersdruk in de smalle straten. De bestaande parking Hoveniersplein is slecht ontsloten en daardoor ook onderbenut.

In het masterplan Stationsomgeving wordt voorgesteld om de cityring te voorzien langsheen de Dender naast het spoorwegemplacement. Dit doet afbreuk aan de idee van een groene esplanade langs de Dender. Flaneren, wandelen en fietsen zijn moeilijk verzoenbaar met het verkeerskarakter van de cityring.

Hieruit volgt het voorstel om de cityring op te rekken en te verleggen naar oostelijke zijde van de spoorweg. De Moorselbaan krijgt een nieuwe aansluiting op het verlegde tracé van deze cityring door een verbinding die loopt tussen de parking Hoveniersplein en de carnavalhallen. Beide mobiliteitsvoorstellen hebben tal van voordelen.

- huidige cityring
- tracé cityring conform MP stationsomgeving
- voorstel nieuw tracé cityring
- ←————→ verbindingsweg



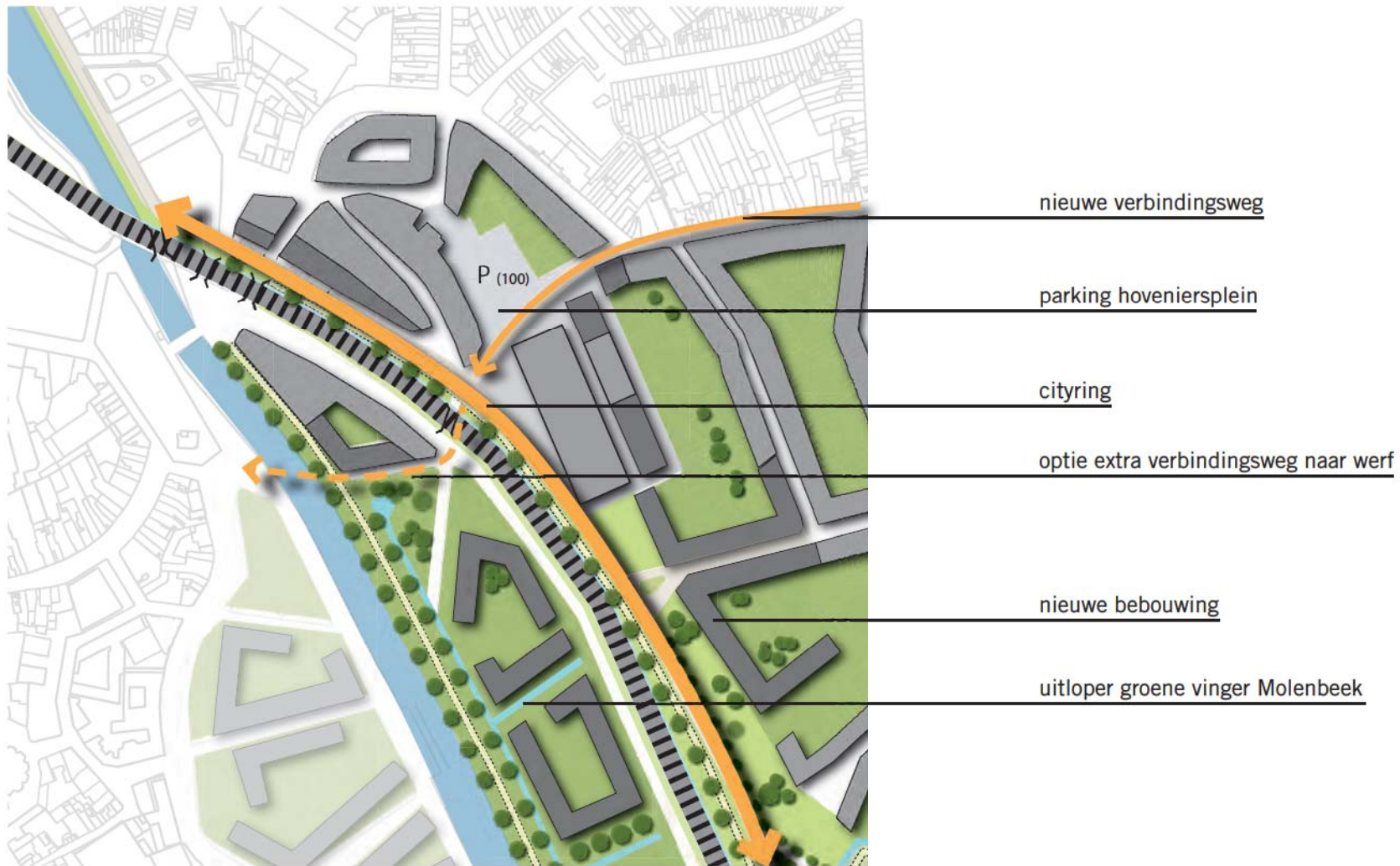
Voor de omgeving Hoveniersplein/Moorselbaan en de spoorwegonderdoorgangen ter hoogte van de Moutstraat en Molendries worden een aantal aanpassingen voorgesteld.

Een nieuwe aansluiting van de Moorselbaan naar de cityring zorgt voor een algemene verbetering van de verkeerssituatie tussen de gebieden gelegen aan weerszijden van de spoorweg. Hiertoe moeten in de Moutstraat en Molendries een aantal (minder kwalitatieve) gebouwen worden gesloopt. In dit voorstel wordt hiervan uitgegaan, er is echter een tweede tracé mogelijk via de bestaande spoorwegonderdoorgang Hoge Vesten/Treinstraat naar de Josse Ringoirkaai. Bij dit alternatief moet de spoorweg tweemaal gekruist worden, wat minder logisch lijkt, waardoor het eerste voorstel verder wordt aangehouden.

Het noordwestelijk woongebied aan de Albrechtlaan wordt beter ontsloten en de smalle straten Molendries en Moutstraat worden ontlast van doorgaand verkeer. Hierdoor neemt de woonkwaliteit in deze omgeving sterk toe. Door het opnieuw afwerken van de doorsneden bouwblokken aan het profiel van de cityring kan een nieuwe impuls gegeven worden aan dit gebied.

De knoop rond het werfplein en brug wordt ontlast door de rechtstreekse aansluiting van de cityring met de Josse Ringoirkaai. De parking Hoveniersplein ligt nu direct zichtbaar en bruikbaar aan de cityring en de carnavalshallen kunnen een nieuwe eyecatcher worden bij het binnenkomen van de stad Aalst.







Het zuidwestelijke deel van het studiegebied wordt in hoofdzaak weerhouden als kmo-zone en zone voor lokale bedrijvigheid. Op het kruispunt van de cityring en Bleekveld wordt een nieuwe stadsrandparking (eventueel in combinatie met busstelplaats) voorzien. Door het voorgestelde tracé van de cityring en de dwarsverbinding (Bleekveld) naar de Albrechtlaan wordt deze locatie zeer goed bereikbaar. Van hieraf zou een directe verbinding met het openbaar vervoer naar de stadskern mogelijk gemaakt moeten worden.

Via de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug wordt de link gelegd met de binnenstad. Deze voetgangers- en fietsersbrug heeft ook een 'stopplaats' op een nieuw evenementplein en de esplanade aan de Dender. Zo wordt het herontwikkelde spoorwegemplacement uit haar isolement gehaald en een stapsteen naar het centrum.





nieuwe fietsroute Molenbeek

cityring

voetgangersburg : aansluiting fietsroute - centrum

nieuwe stadsrandparking met aansluiting openbaar vervoer

verkeersvrije Denderesplanade

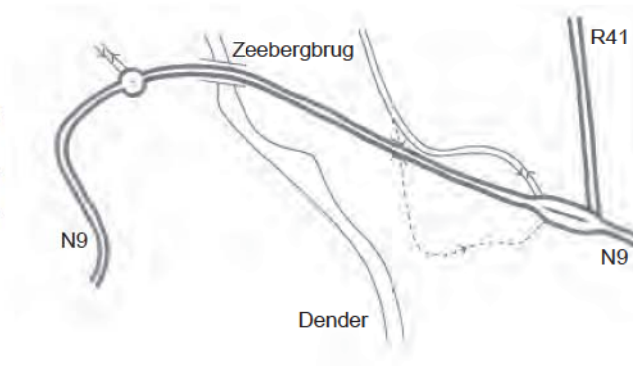
aansluiting ring - cityring

02.4 AANSLUITING RING - CITYRING

MINIMALE INGREEP (voorstel bundel)

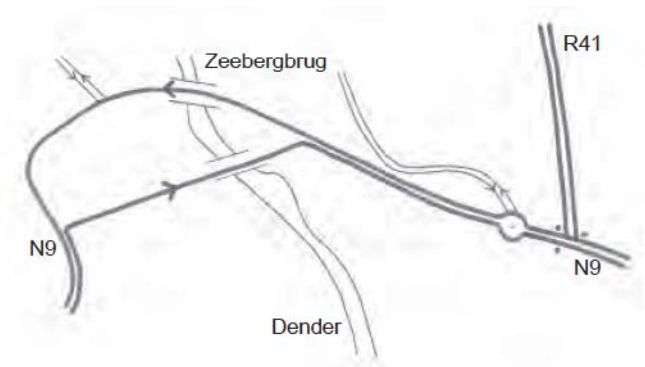
Een grote ovonde zorgt voor een vlotte doorstroming waar de ring en cityring samenvallen

Er is ook een mogelijkheid om deze cityring te ontubbelen rond de kleinhandelszone (Colruyt). Hiermee wordt de grens met de open ruimte ook scherp afgelijnd.



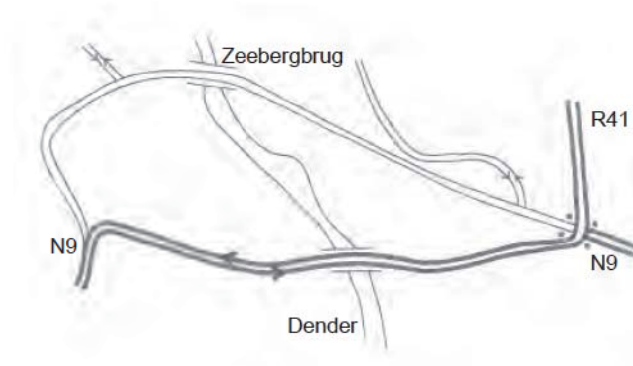
MASTERPLAN STATIONSOMGEVING

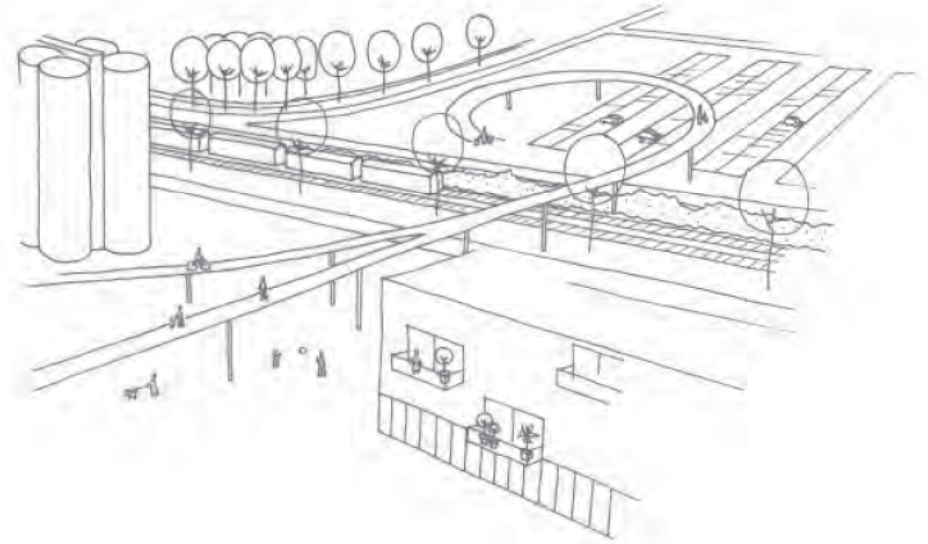
Het masterplan Stationsomgeving voorziet in een vrij complexe en omslachtige aansluiting van de cityring en ring langsheen het stadspark met twee verschillende bruggen. Bij deze aansluiting verlopen niet alle verkeersbewegingen even vlot.



MAXIMALE INGREEP

In dit voorstel op lange termijn worden de ring en cityring volledig uit elkaar getrokken. Er wordt een nieuwe brug voor de grote ring over de Dender voorzien die uitmondt op het kruispunt met de Albrechtlaan R41. Het tracé ligt op de grens tussen bebouwing (KMO zone) en open ruimte. De huidige Zeebergbrug en brug over de spoorweg worden integraal onderdeel van de cityring.





Zicht op stadsrandparking met voetgangers- en fietsersbrug.



ALBRECHTLAAN AALST

03.FYSISCH SYSTEEM

03.0 FYSISCH SYSTEEM

03.1 DENDER

03.2 MOLENBEEK

03.3 BERGEMEERSENPAK



ALBRECHT LAAN AALST

03. FYSIECH SYSTEEM

FYSISCH SYSTEEM
03.0 FYSISCH SYSTEEM



FYSISCH SYSTEEM

03.1 DENDER

De Denderesplanade op de rechteroever sluit aan op het jaagpad dat vanuit de richting van de zwaai komt. Ter hoogte van het centrum wordt de ruimte van het jaagpad gemaximaliseerd tot verkeersvrije esplanade waarin de gebouwen als schotten drijven in een groen tapijt. De verbinding met de voetgangers- en fietsersbrug bevordert de toegang tot de stad voor (recreatieve) bezoekers en bewoners.

Een nieuw grachtenstelsel tussen de bouwblokken illustreert de verknoping van de oostwestelijk georiënteerde Molenbeekvallei met de noordzuid verlopende Dendervallei. Beide systemen vloeien in elkaar over en vormen een groene verademing aan de rand van het historische centrum.

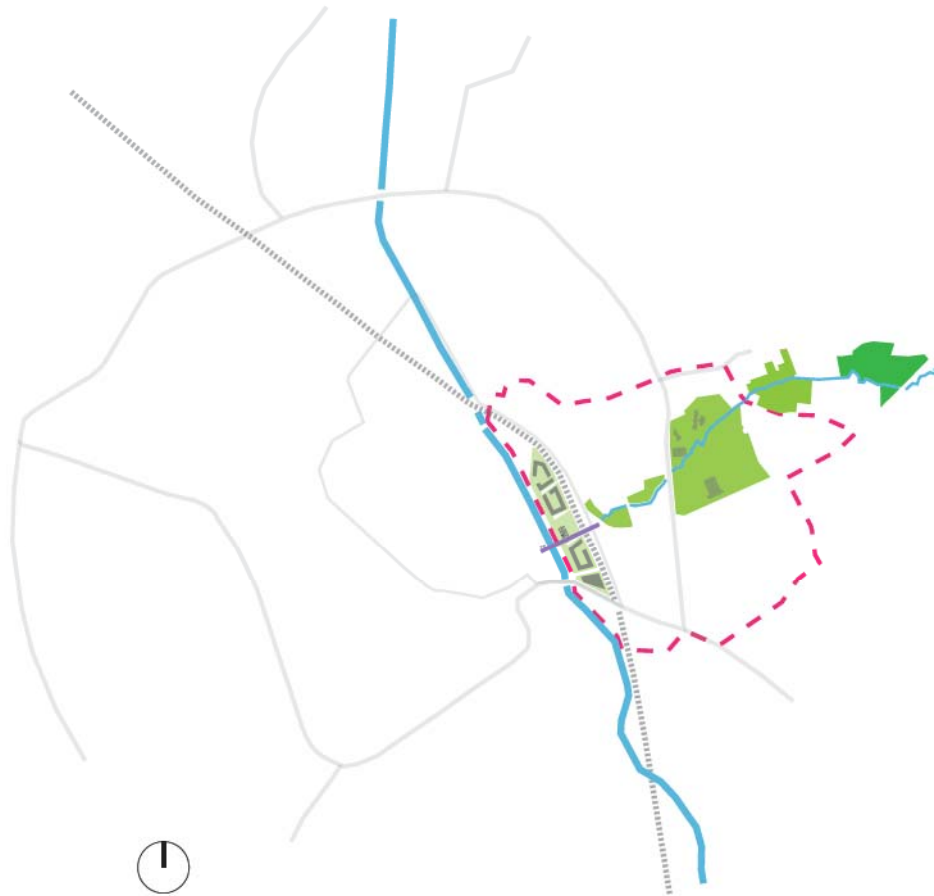
De linkeroever is een weerspiegeling van de overzijde met verschillende groenaccenten in de binnenhoven. Een zachte oever aan de rechterzijde vormt een antwoord op de harde oever aan de centrumkant.

Silo's worden behouden als restanten van het industrieel verleden, maar krijgen een nieuwe bestemming aan een evenementenplein.



FYSISCH SYSTEEM

03.2 MOLENBEEK



De vallei van de Molenbeek wordt letterlijk als een structurerend element in het stadswefsel opgenomen. De KMO zone wordt beperkt tot het deel ten zuiden van de Molenbeek. Ten noorden van de Molenbeek wordt voorrang gegeven aan wonen en ondersteunende stedelijke functies op lokaal niveau (scholen, kleinhandel, ...). De vallei zelf wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van bebouwing.

Als belangrijke schakel voor fietsers en voetgangers tussen het rurale landschap rond Aalst en het stadscentrum wordt het bestaande wandel- en fietspad verder uitgebreid zodat een snoer ontstaat dat diverse recreatieve parels (stadsparken, wijkparken, pleinen en andere recreatieve voorzieningen) verbindt.

De nieuwe stadsrandparking aan de aansluiting van het pad met de voetgangers- en fietsersbrug is ideaal als uitvalsbasis voor dagtoeristen die er hun auto kunnen achterlaten en direct aansluiting vinden op de fietsroute langsheen de Molenbeek.



03.3 BERGEMEERSEN PARK

Eén van de parels aan de recreatieve route langs de Molenbeek is het Park Bergemeersen/Zwembadpark.

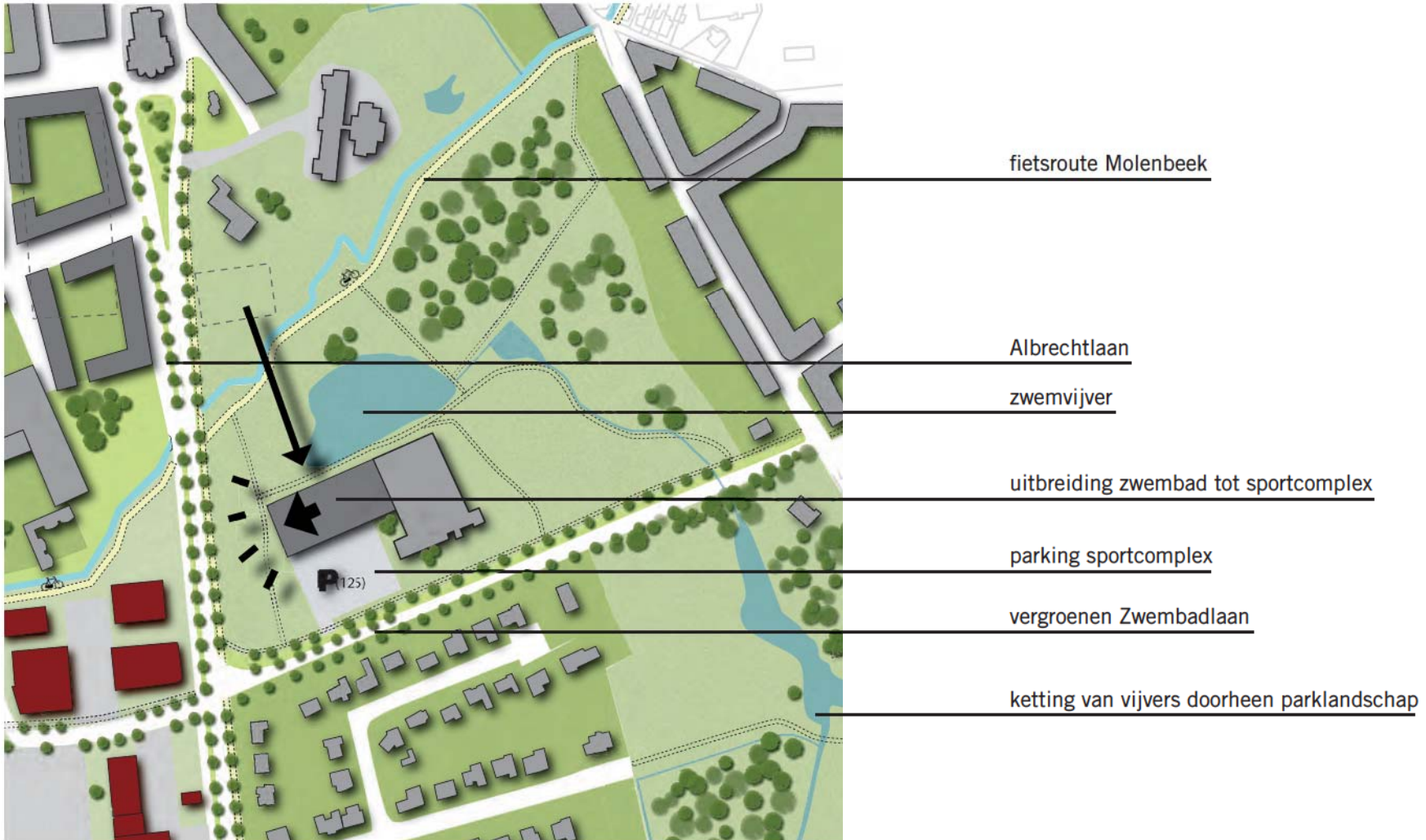
Het voorstel voorziet in dit park een uitbreiding van het zwembad richting Albrechtlaan. Het oostelijk deel van het zwembadpark met aaneengesloten beboste groenzone blijft zo behouden en het gebouw kan zich sterker oriënteren naar de reeds aangelegde zwemvijver.

Het zwembad kan ook uitgebreid worden tot sportcomplex met nieuwe sportfaciliteiten zoals bijvoorbeeld basketzaal (verhuis Okapi Aalstar), waardoor het als multifunctioneel centrum een aantrekkingskracht kan uitoefenen op grotere schaal.

De nieuwe entree sluit aan op de brede wandelpromenade die de Albrechtlaan scheidt van het park waardoor het complex een visitekaartje krijgt aan de ring. Het isolement wordt zo weggewerkt door herkenbaarheid en visuele aanwezigheid voor het autoverkeer, maar ook door het fietspad langs de Molenbeek dat door nieuwe voetgangersbrug nu helemaal doorloopt tot in stadscentrum.

Het Zwembadpark en Park Bergemeersen worden vandaag doorsneden door de ruim gedimensioneerde Zwembadlaan. Door herprofilering kan hier nog meer ruimte gegeven worden aan groen en zacht verkeer.





ALBRECHTLAAN AALST
04.MORFOLOGIE

04.0 MORFOLOGIE

04.1 WATERFRONT

04.2 CITYRING

04.3 DENS WEEFSEL

04.4 KMO ZONE

04.5 PARKRAND



ALBRECHTLAAN AALST
04.MORFOLOGIE

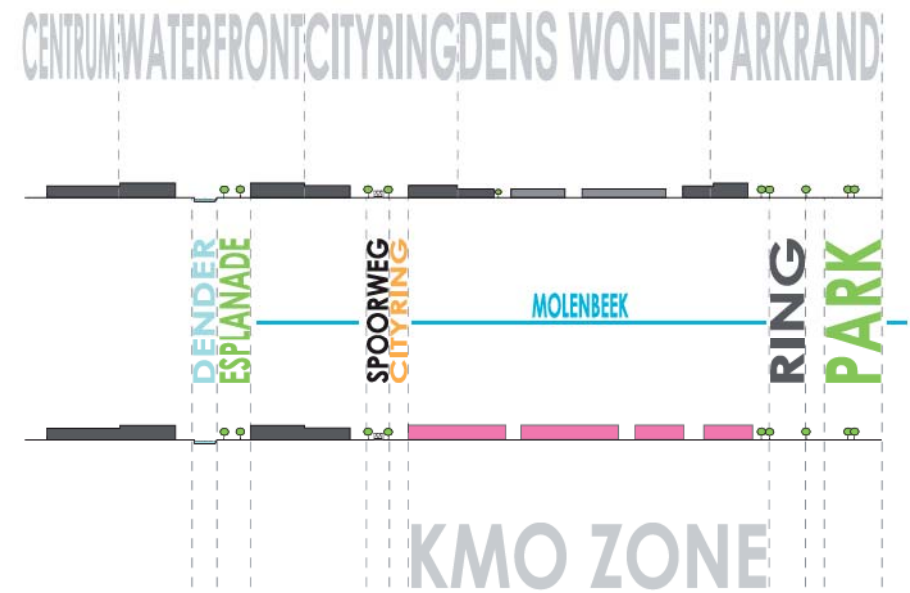
MORFOLOGIE

04.0 MORFOLOGIE



Een aantal herkenbare identiteiten worden weerhouden:

- 1° waterfront
- 2° cityring
- 3° dens weefsel
- 4° kmo-zone
- 5° parkrand



MORFOLOGIE

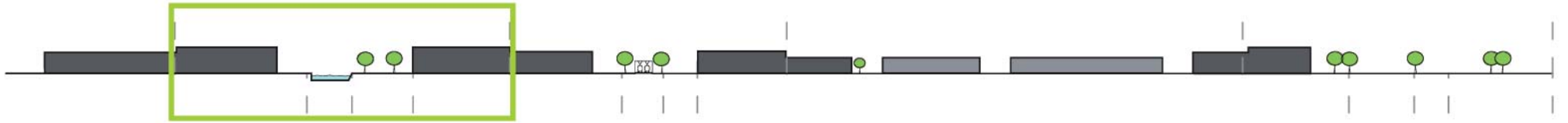
04.1 WATERFRONT



De Dender heeft in Aalst reeds lange tijd geleden haar structurerende/economische rol verloren. Het grensgebied tussen de stad en de rivier wordt gevormd door een grootschalige industriële site aan de ene zijde en een spoorwegemplacement aan de andere oever. Deze ruimte kan een belangrijke motor worden van nieuwe stedelijke ontwikkeling en recreatie in aansluiting met de Dender. Door de reconversie van de Amylumsite en het spoorwegemplacement als één opgave te beschouwen, krijgt Aalst een nieuw gezicht aan de Dender, met hier en daar een verwijzing naar haar historisch industrieel karakter door het behoud van een aantal landmarks. Wonen in dit gebied kan deels grondgebonden, deels gestapeld in appartementen of lofts omgeven door groen en grachten.

Door een verkeersvrije promenade langs het water kan hier een kwalitatief woongebied ontstaan met kleinschalige commerciële functies (horeca, recreatie,...). Het is een ruimte voor passage van toeristen, maar evenzeer een flaneerruimte en verblijfsruimte voor alle inwoners van de stad.





MORFOLOGIE

04.2 CITYRING



Ter hoogte van Bleekveld langs de spoorweg bestaat de bebouwing vooral uit achterkanten, garageboxen en grasland. Door het nieuwe tracé van de cityring krijgen deze onafgewerkte bouwblokken in het projectgebied de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een nieuw gezicht.

Als schakel tussen het projectgebied en het stadscentrum wordt kleinschalige detailhandel vooropgesteld in combinatie met appartementen en/of grondgebonden woningen. Er zal aandacht moeten besteed worden aan de geluidsproblematiek rond de spoorweg. Kleinschalige structuren zoals groene spoorwegbermen en bomenrijen kunnen ingezet worden als buffer en benadrukken de kwaliteit van de combinatie van het landelijke en stedelijke in Aalst.





MORFOLOGIE

04.3 DENS WEEFSEL

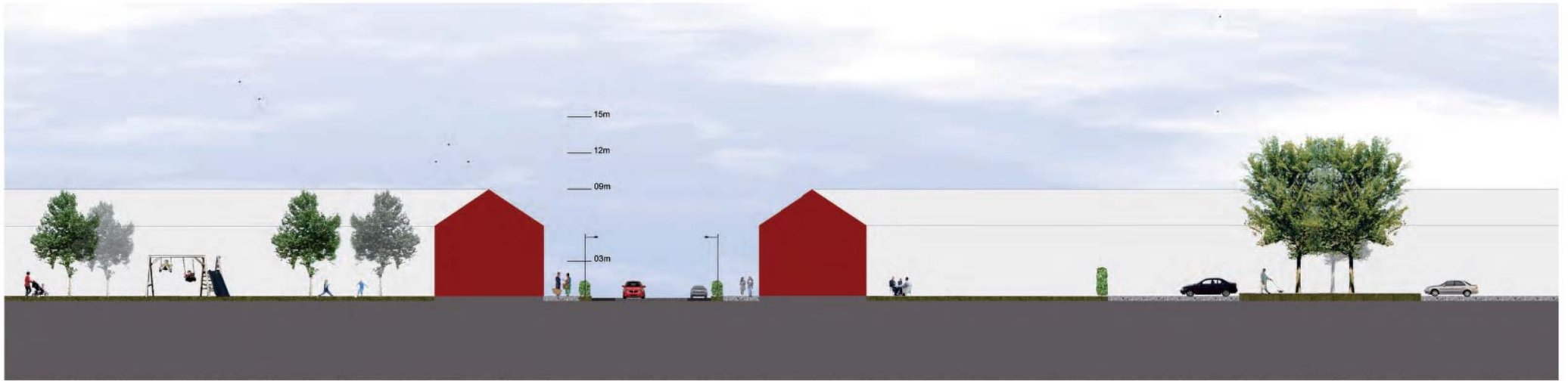
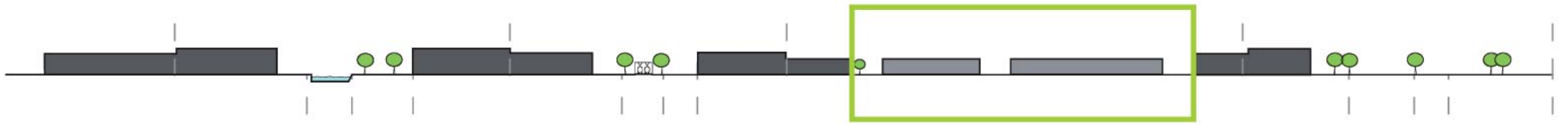


Het dense woonweefsel in het noorden van het projectgebied wordt gekenmerkt door veel kleine arbeiderswoningen en een dikwijls weinig aantrekkelijk straatbeeld. Heel veel bouwblokken zijn dichtgeslibt en zijn onafgewerkt gebleven. Suggesties naar nieuw collectief gebruik van de binnengebieden (parkeren, zichtgroen, speelpleintjes) kunnen de bouwblokken verlichten en verluchten. De onafgewerkte bouwblokken kunnen afgewerkt en verder verdicht worden zonder de woonkwaliteit uit het oog te verliezen.

Door de vele kleine woningen met beperkte tuintjes zijn ook parkjes en speelpleintjes op loopafstand onontbeerlijk. Het masterplan zal met een ontwerpend onderzoek per bouwblok de mogelijkheden naar afwerken, uitpitten en verdichten onderzoeken.

Tegelijk zullen met nieuwe wervende projecten impulsen gegeven worden voor de herontwikkeling van dit gebied. De stad Aalst zal ook bij de herinrichting van het bestaande publieke domein hoge kwaliteitseisen moeten nastreven: een aangenaam straatbeeld met gegroepeerd buurtparkeren en een netwerk van speelpleintjes en groen.





MORFOLOGIE

04.4 KMO ZONE



De bestaande kmo-zone is aan een grondige facelift toe. Een fris imago moet nieuwe bedrijven en functies lokken. Het gebied leent zich daar perfect toe: het ligt aan de stedelijke poort van Aalst centrum en op het aankopingspunt met de cityring is dit het eerste visuele contact vanaf de invalsweg uit Brussel.

De kmo-zone wordt gedensifieerd volgens een orthogonaal grid. Te oppervlakteverslindende activiteiten worden beter geherlocaliseerd op andere kmo-zones buiten de ring. De kmo-zone langs de Albrechtlaan moet vooral lokale bedrijvigheid plaatsgeven die ten dienste van omliggende woonwijken en het stadscentrum staat. De kmo-zone zal door het nieuwe tracé van de cityring opgespannen zitten tussen de ring en cityring en krijgt zo twee gezichten.

Deze gedensifieerde en opgewaardeerde kmo-zone moet een aantrekkelijk bedrijventerrein worden waar de beeldkwaliteit van gebouwen en open ruimte zeer belangrijk zijn. Zo kan de verbinding met het rurale landschap ten zuiden vergroot worden door groene daken en gevels, tijdelijke natuur op braakliggende percelen, ecologisch groen in plaats het huidige steriele bedrijfsgron, en meer groen in de vorm van ecologische verbindingzones of grotere eenheden.

In dit voorstel wordt ook uitgegaan van het verdwijnen van de huizenrij aan het kruispunt van de Albrechtlaan met de N9.





MORFOLOGIE

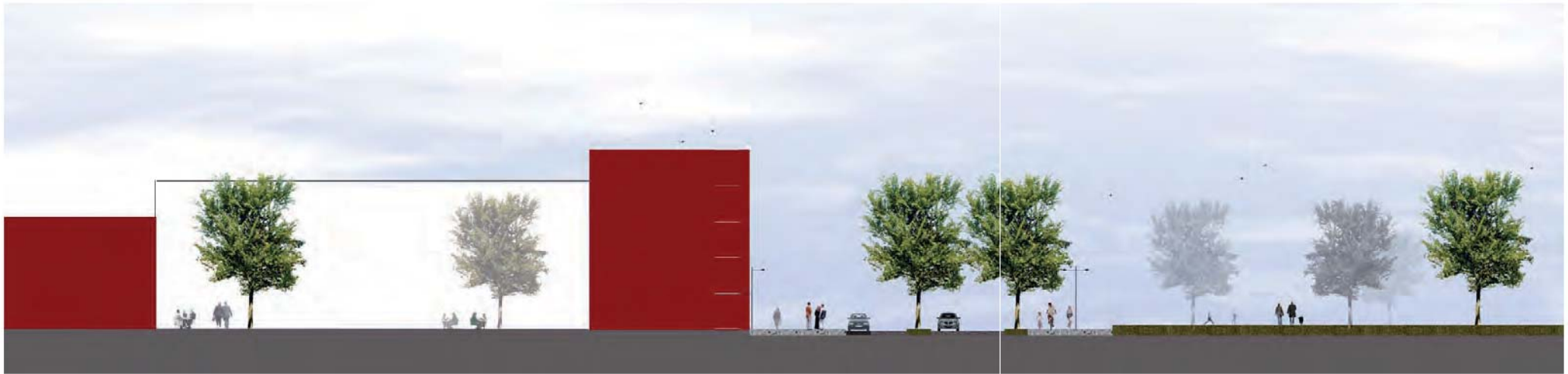
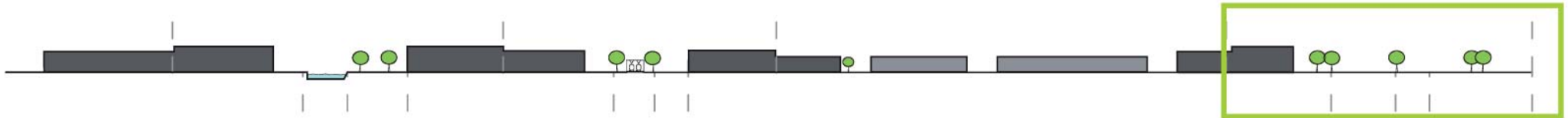
04.5 PARKRAND



De parkrand omvat onder meer de overgang tussen de bebouwing en de open ruimte van het Zwembadpark/Park Bergemeersen. De westelijke rand van de Albrechtlaan kan functioneel verder uitgebouwd worden als stedelijk woongebied met naast plaats voor wonen ook enkele ondersteunende stedelijke functies. Net aan deze randen heeft de bebouwing wat meer ademruimte en kan door de profielbreedte van de weg de bouwhoogte toenemen. Op de gelijkvloerse verdiepingen kunnen commerciële functies ontwikkelen aan de ventweg, terwijl woningen op de hogere lagen genieten van het uitzicht over het parklandschap. Anders dan de stedelijke functies aan de cityring kunnen de functies aan de Albrechtlaan als onderdeel van de stadsring een stuk grootschaliger zijn en aansluiting vinden met de functies in de naastliggende kmo-zone.

Voor bestaande en nieuwe functies in het parklandschap ten oosten van de Albrechtlaan zal extra aandacht voor footprint en integratie in de groene omgeving nodig zijn.





ALBRECHTLAAN AALST

05.SFEERBEELDEN

05.1 CITYRING

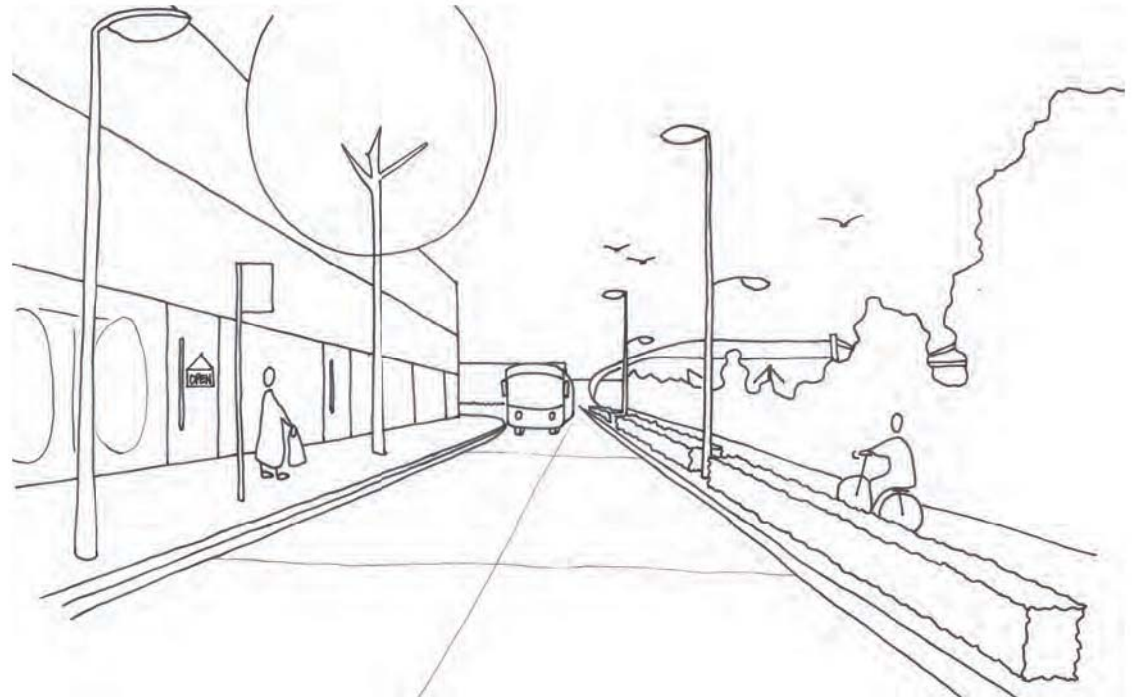
05.2 SPOORWEGEMPLACEMENT



ALBRECHT LAAN AALST
02.2FEERBEELDEN

SFEERBEELDEN

05.1 CITYRING



05.2 SPOORWEGEMPLACEMENT



ALBRECHTLAAN AALST
06.METHODIEK

06.1 VISIE EN WERKMETHODIEK

06.2 PLAN VAN AANPAK EN RAMING



ALBRECHTIAAN AALST
06.METHODIEK

06.1 VISIE EN WERKMETHODIEK

Het bundel dat nu voor ligt is een oefening waarbij alle stappen van het masterplan worden doorlopen. Dit heeft wellicht veel weg van een droomscenario. Het is de bedoeling om bij het uiteindelijke masterplan deze aspecten dieper uit te werken en in een interactief proces met de opdrachtgever te doorlopen en te beslissen. In wat volgt wordt de algemene opzet van het masterplan nog eens verduidelijkt.

Een masterplan moet gebaseerd zijn op haalbaarheid, helderheid en flexibiliteit. De finaliteit moet steeds een globaal beeld zijn dat gedragen wordt door alle "stakeholders" in het gebied (private en publieke) en dat vooral als leidraad kan dienen bij verdere uitwerking. Een masterplan is nooit af, het is een flexibel instrument (framework) dat maatschappelijke, economische en ruimtelijke veranderingen kan opnemen. Belangrijk daarbij is het "ontwerpend onderzoek", dat de mogelijkheden en vooral de haalbaarheid aftast.

Drie sporen

De strategie die in het masterplan Albrechtlaan en omgeving kan gevolgd worden, spitst zich toe op drie parallelle sporen:

1. Reconversie
2. Integratie
3. Transformatie

Het eerste spoor vertrekt vanuit de **reconversie** van het bestaande woonweefsel. Door renovatie en herinrichting van de bestaande bouwblokken kan een belangrijke stimulans gegeven worden. Deze vernieuwing kan zowel gestuurd worden door de stad zelf als door privaat initiatief. Door specifieke stedenbouwkundige regels of stimulansen kan zo een vernieuwing en verluchting van het bestaande weefsel ontstaan. De stad kan hierin een belangrijke voortrekker spelen door het nastreven van een hoge kwaliteit bij de aanleg van straten, (speel)pleintjes en parkjes. Door specifieke impulsen op korte termijn kan een gewenst lange termijn effect ontstaan, denken we hier bijvoorbeeld aan het opwaarderen van een straatbeeld wat voor

veel mensen een stimulans betekent om hun woning op te frissen of te renoveren. Dergelijke impulsen zorgen er ook voor dat bepaalde wijken voor nieuwe inwoners/gezinnen aantrekkelijk worden.

Een tweede spoor omvat het **integreren** van nieuwe en bestaande functies in hun omgeving. Een masterplan heeft maar een beperkte invloed op de architectuur, echter door de correcte functieverweving, morfologie/bouwenveloppe en inplanting kan hierop wel worden ingespeeld. Deze integratie kan onderzocht worden met de tool ontwerpend onderzoek. Door verschillende densiteiten, hoogtes en inplantingsvoorstellen tov. elkaar af te wegen kan voor elk vraagstuk een passend antwoord worden gegeven.

Het derde spoor omvat de **transformatie** van het stedenbouwkundig weefsel op lange termijn. Het betreft hier het streven naar een eindbeeld op lange termijn, waarbij een transformatie van het stedenbouwkundig weefsel kan leiden tot een nieuw 'ideaal' beeld. Deze transformatie betekent nadenken over nieuwe infrastructuren, morfologie, densiteiten en functies voor het studiegebied. Het is het meest ingrijpende spoor en moet weloverwogen worden omdat transformatie ook kan leiden tot vervreemding van de plek. Transformatie is een proces op lange termijn en mag daarom ook niet ingegeven worden door trends. Hierin is een belangrijke taak weggelegd voor het stadsbestuur Aalst. Wanneer grote stedenbouwkundige transformaties in het bestaande weefsel al dan niet in samenwerking met private partners worden overwogen, moet zij in staat zijn om elk project naar waarde te beoordelen. Hiertoe is ontwerpend onderzoek in samenspraak met deskundigen en specialisten een noodzaak.

Duurzaam plannen

Duurzaam plannen vertaalt zich niet enkel in duurzame vormgeving en materialen, het vertrekt vanuit een globale en samenhangende lange termijnvisie. Een duurzaam gebouw moet generaties overleven, duurzame stedenbouwkundige plannen hebben een bijna tijdloze ambitie. Door een diepgaand onderzoek en analyse

van de doelstellingen en de ruimtelijke omgeving moet een masterplan het juiste antwoord geven op de juiste vraag. Het louter volgen van impulsieve marktaspekten op korte termijn vormt geen basis voor een duurzaam masterplan.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal bijgevolg naar een evenwicht moeten gezocht worden waarbij volgende uitgangspunten belangrijk zijn:

1. Integrale benadering
2. Draagkracht
3. Strategie

Integraal plannen, waarbij het ruimtelijk onderzoek een sterke interactie nastreeft tussen de stedenbouwkundige ontwerpers, de ontwerpers publieke ruimte én de ontwerpers van de gebouwen. De kruisbestuiving tussen verschillende disciplines vormt een zeer belangrijke meerwaarde.

De draagkracht van de plek vormt een belangrijk uitgangspunt. Een duurzaam masterplan moet rekening houden met de bestaande situatie en gebouwen, extra oppervlaktes creëren daar waar nodig én tegelijkertijd zorgen voor extra ademruimte. Nieuwe bebouwing wordt het best geconcentreerd op of rond bestaande bebouwing, hierdoor kunnen minder interessante gebouwen eventueel plaats ruimen voor 'open' ruimte die op een kwalitatieve en duurzame manier wordt ingericht. Economie als ecologie in de zin van spaarzaam omspringen met de beschikbare ruimte.

Een duurzaam plan vertrekt vanuit een **gedragen en eenduidige strategie**. In het masterplan moet rekening gehouden worden met korte en lange termijn ontwikkelingen. Een goed masterplan omvat een strategie die veranderingen en evoluties in de tijd kan opvangen.

ALBRECHTLAAN AALST
07.SYNTHESESPLAN





ALBRECHTLAAN AALST
07. SYNTHESEPLAN

OPEN OPROEP
ALBRECHTLAAN
AALST



P (100)

P (125)

P (250)