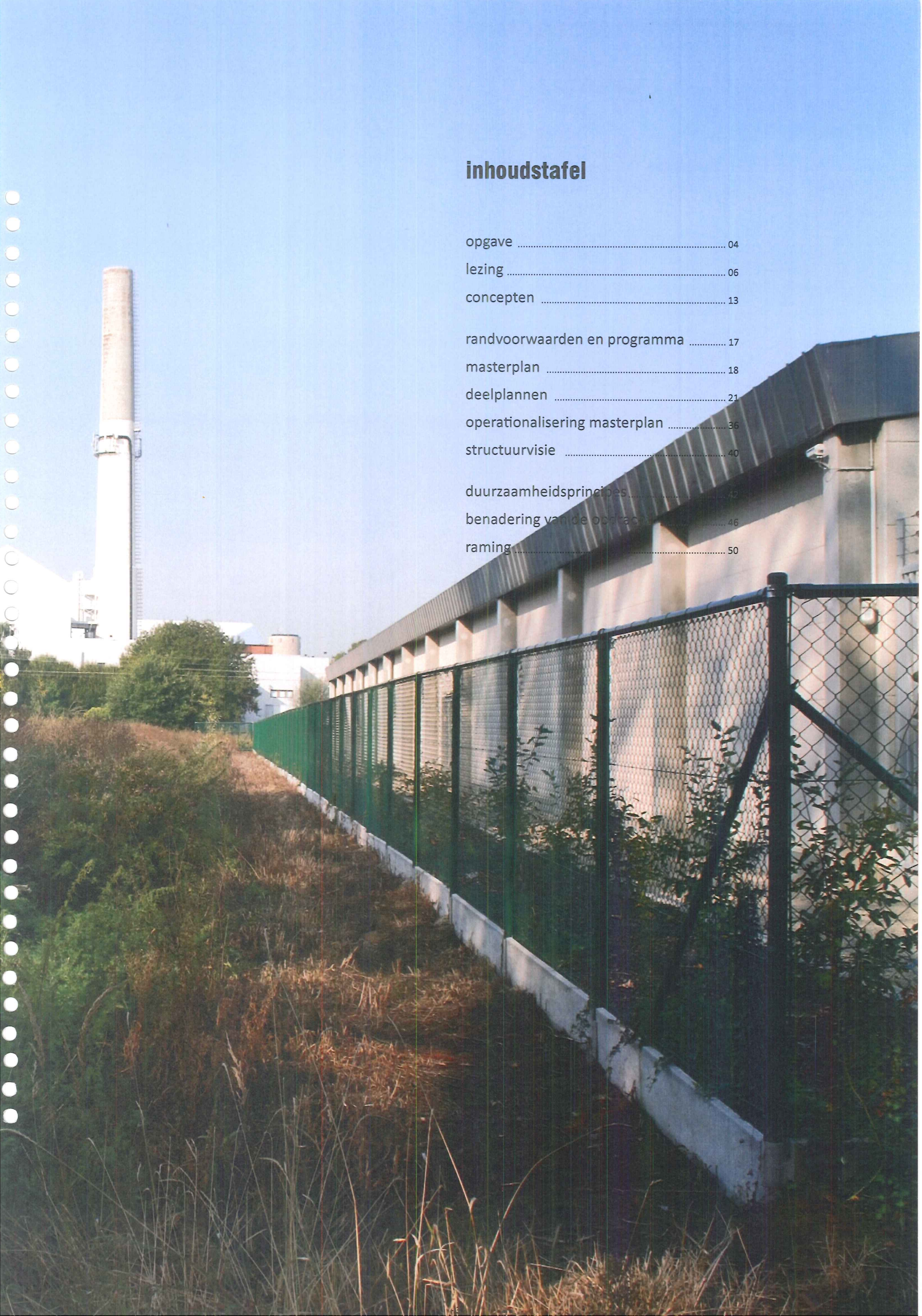


van annex tot index
WEVEN VAN TEXTUREN EN STRUCTUREN

Masterplan voor de omgeving van de Albrechtlaan
Open Oproep 1711 team B **19 november 2009**





inhoudstafel

opgave	04
lezing	06
concepten	13
randvoorwaarden en programma	17
masterplan	18
deelplannen	21
operationalisering masterplan	36
structuurvisie	40
duurzaamheidsprincipes	42
benadering van de opdracht	46
raming	50

1 opgave

Aalst is een intrigerende stad. Niet enkel vanuit haar geschiedenis als fabriekstad waar de sociale strijd met implicaties van nationaal belang werd gevoerd. Niet enkel vanuit haar imago als carnavalsstad, die eens per jaar de verbeelding van de omgekeerde wereld toelaat. Niet als ajuinstad, met Aalstenaars die een grote portie vermogen tot zelfrelativering en zelfspot aan de dag leggen. Aalst is vooral niet eenvoudig te vatten in eenvoudige definities op ruimtelijke gebied.

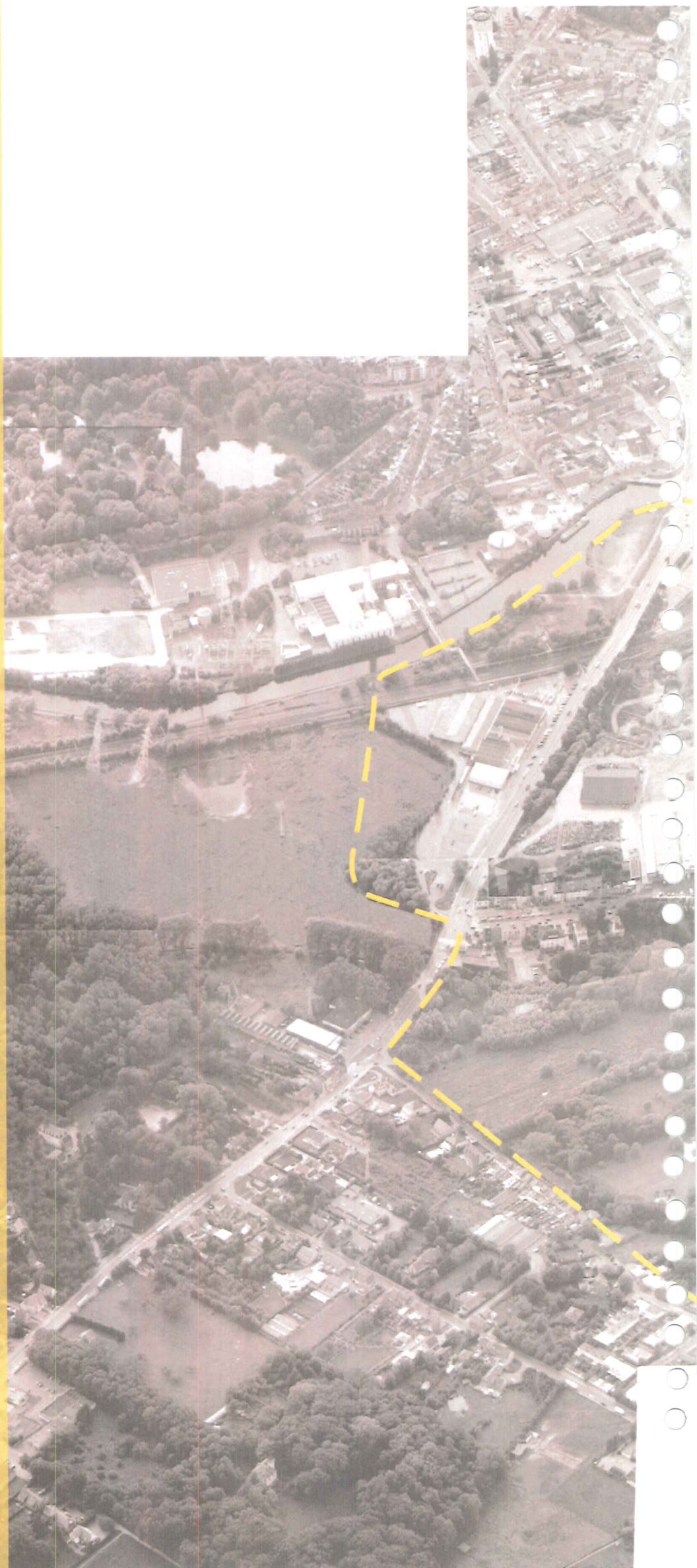
Zeker het projectgebied rond de Albrechtlaan, op de rechteroever van de Dender, is verknoopt in verschillende structuren die ofwel iets vertellen over de relatie tussen het projectgebied en het centrum van Aalst ofwel over de relatie tussen het projectgebied en het grotere territorium waarin de regio van Aalst is gelegen. Het projectgebied lijkt ook af en toe complementair dan wel secundair ten opzichte van het historische centrum van Aalst te zijn: de arbeiderswijk rond de vroegere textielfabriek Labor, het gehucht aan het Hoveniersplein, de weg naar Moortsel, het Onze Lieve Vrouweziekenhuis, het zwembadpark, de Albrechtlaan met baanwinkels. Kortom, de andere kant, de faubourg, de annex.

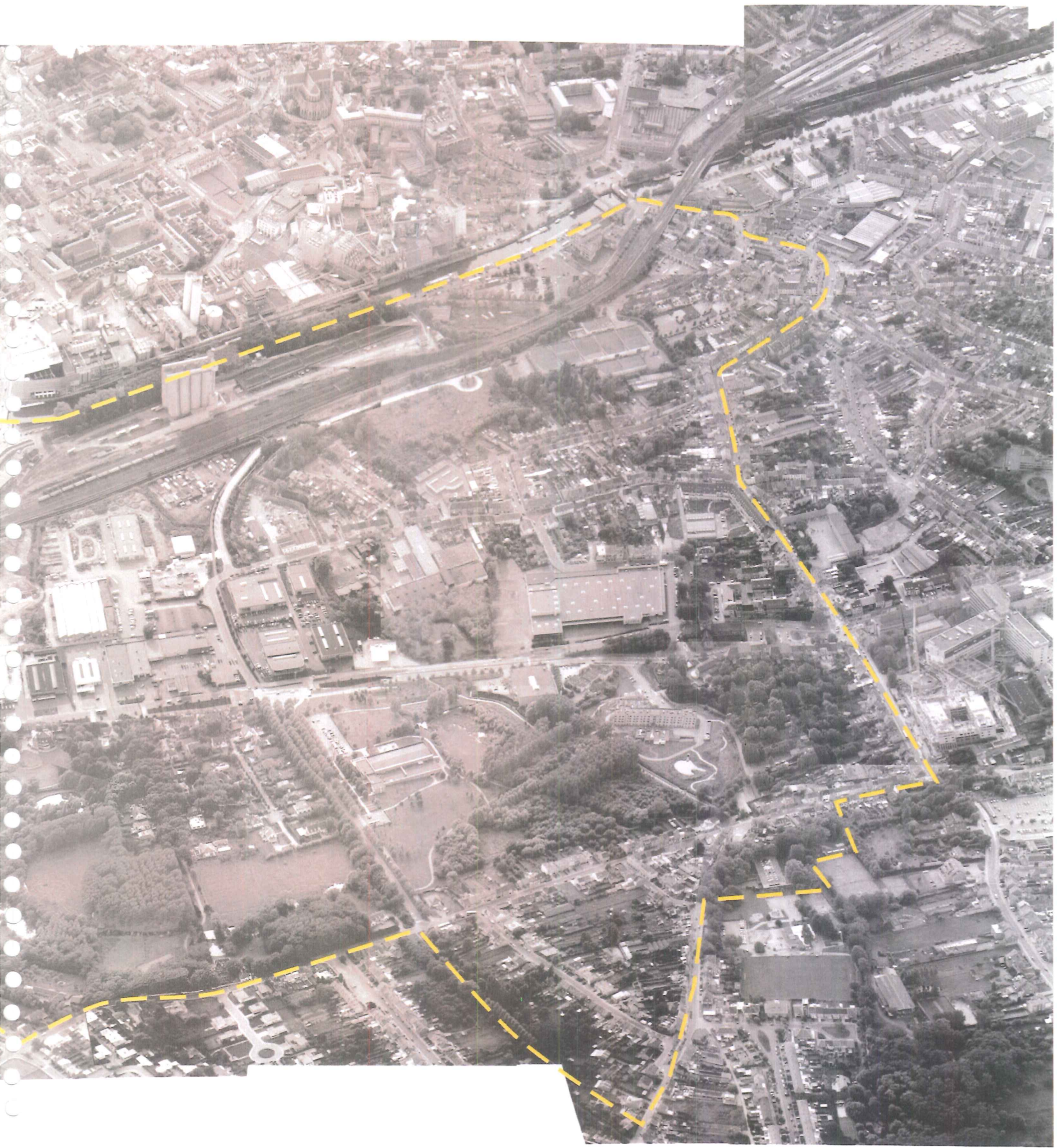
Door de aanwezigheid van de vele verkeerskundige en landschappelijke structuren geeft het projectgebied een blik op het grotere territorium en kan het de hedendaagse relatie van de stad ten opzichte van zijn periferie vatten in de juiste verhouding, met de juiste ruimtelijke vormen, met de gepaste graad van nauwkeurigheid. Het projectgebied biedt de stad Aalst een zicht op de bredere omgeving, als vinger die wijst op het territorium, de index.

De opdracht voor de opmaak van een masterplan van de Albrechtlaan is daarom een intrigerende vraagstelling en oefening naar overgang tussen de stenen stad en het groene territorium.

In die overgang wordt gestreefd naar een hedendaagse vertaling van de historische verweving van wonen en werken: de werkplaats. Door de juiste schaal, menging en relaties te hanteren, is er een kans om het projectgebied te doen evolueren naar een duurzaam stadsdeel, dat gedeeld wordt door en voor iedereen in Aalst. Het masterplan heeft dus niet louter ruimtelijke logica, maar ook een sociale ambitie.

Het ontwerpteam heeft genoten van de uitdaging om de juiste antwoorden te geven op de vraagstelling om een masterplan te maken voor de omgeving van de Albrechtlaan, en dit stadsdeel te kunnen weven rond de juiste structuren, met de juiste texturen.





2 lezing

2.1 CULTUURHISTORISCH LANDSCHAP

Het valleigebied van de Dender structureert als een lineair territoriaal element het golvend landschap rond Aalst. De centrumstad vergroeide de laatste decennia echter met de omliggende dorpskernen tot een langgerekte nevelstad. De bevaarbare deels gekanaliseerde Dender en het spoor droegen bij tot de industriële revolutie in de 19e eeuw. Een uitgebreid netwerk van weginfrastructuren is vandaag de voornaamste conditie voor de toenemende verstedelijking in Aalst. De natuurecologische verbinding geraakte door deze ongebreidelde ontwikkelingen aangetast. De open ruimte veranderde stelselmatig tot een verstedelijkt landschap.

De Dender rijgt echter de versnipperde natuurkerngebieden langs de alluviale vlakte als een keten aan. Tal van groenzones flankeren beide oevers ten zuiden van de centrumstad; een stadspark aan de linkeroever, bossen en velden aan de rechteroever.

De insnijding van de Molenbeek, behorend tot het Denderbekken en de steilrand ter hoogte van de kasteeldomeinen langs de Bergekouter lichten het golvend reliëf op.



conclusie

Territoriaal - Valleigebieden spelen een belangrijke rol in de Vlaamse Ruit. Valleien bezitten immers de potentie om samenhangende en continue groenstructuren te realiseren als tegengewicht van een sterk verstedelijkt Vlaanderen, van een uit zijn voegen barstende provincie stad Aalst.

Lokaal - Inzetten op de flankerende niet ontwikkelde gebieden langs de Dender in het centrumgebied van Aalst biedt kansen tot herstel van de morfologische en functionele relatie tussen de linker- en rechteroever. Het bindend element de Dender loopt dan als een groen/rode draad door Aalst.



2.2 AALST INDUSTRIESTAD

1. Industriële revolutie rond het kanaal en spoor als ontsluitende en voedende infrastructuur

De industriële revolutie betekende de bloei van de katoennijverheid, de vlasweverijen, de brouwerijen en de traditionele hophandel in Aalst. Echter de straten van de stad zijn niet meer gevuld met 'vuile huizen', maar met glanzende gevels. De voorbije decennia verdween echter een schat aan industrieel erfgoed onder de sloophamer. De 'vuile' huizen zijn vervangen door glanzende gevels.

Toch is de fabrieksstad ook vandaag nog aanwezig: industriële artefacten, ateliers, fabrieksgevels, stadskankers, Denderkades, spoorerfgoed.... Amylum Belgium heeft vandaag op het mythische fabriekseiland Chipka een industriële onneembare burcht opgericht. Ook de vervaagde letters op de gevel 'FILATURE DE CANAL S.A.' verwijzen nog naar de oude werkstad.

Langs de Kapellekensbaan op een steenworp van de stad in de open Dendervallei ligt de langgerekte rode fabrieksmuur van de dekenfabriek Labor. De fabriek is nu verlaten. De industriële revolutie heeft er alle macht verloren.

2. De welstand van de burgerij in het middeleeuws centrum, tussen de gezaghebbende monumenten en paleizen, en in de kastelen en de parken

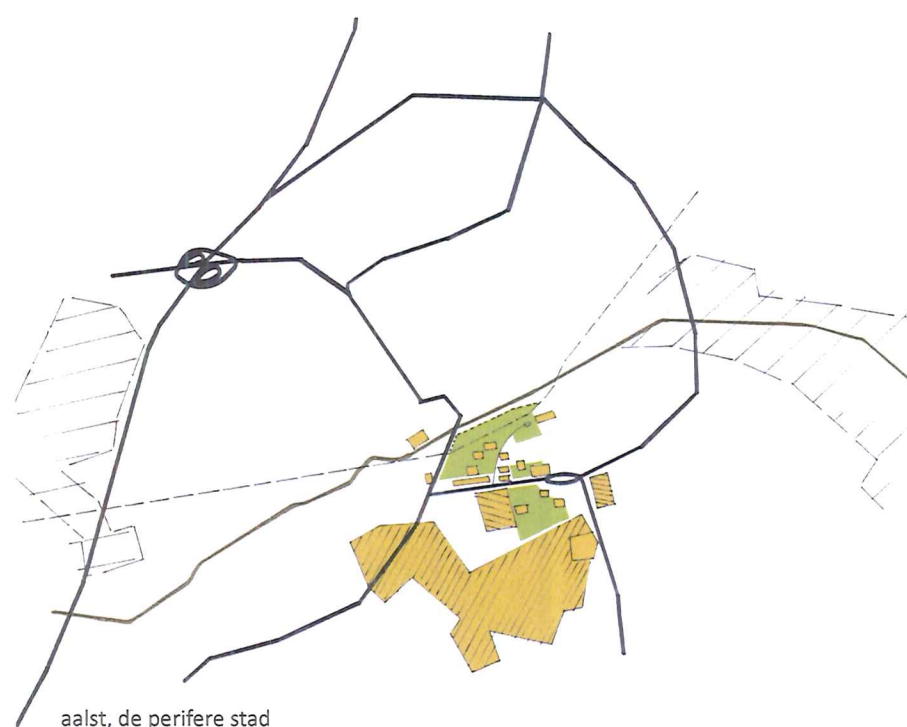
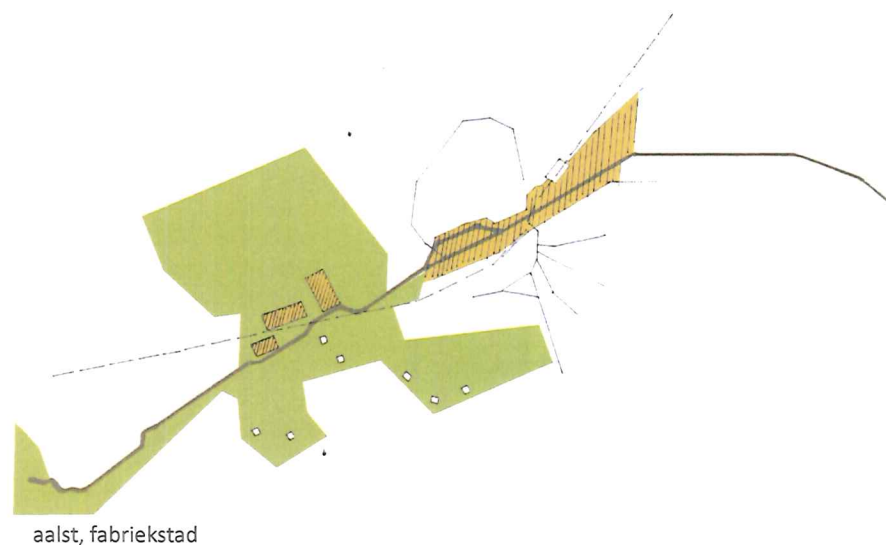
De wallenstad biedt ruimte voor publieke doeleinden die gepaard gaan met de opkomst van de burgerlijke samenleving. Een maatschappelijke tweedeling –burgerij versus arbeiders- vertaalt er zich door een herkenbaar ruimtelijk-morfologische stadsplattegrond; een netwerk van statige pleinen en rechte brede straten waar de leden van de burgerstad flaneren richting stadspark naar Engels model. De wallenstad is vandaag dan ook rijk aan een representatief patrimonium van monumenten, kerken en herenhuisen.

De wallenstad breidde zich uit met de stationsite. Ondanks smalle ondergangen onder het spoortalud, veroorzaakte de spoorinfrastructuur een sterk scheidende tweedeling tussen de stedelijke elite in de wallenstad en 'plebs' van de faubourg.

De gefortuneerde elite vond haar tuin van Eden in ommuurde kasteelparken langs de Dendervallei in de directe nabijheid van de stad.

3. De labeur in de faubourg, aan de overkant van de Dender, waar klein wonen en veel werken samengaan

De faubourg, gelegen aan de 'uitgang' van de stad, in de vlakte van de Dender, huisvestte het industriële proletariaat van Aalst. De faubourg is een dichtslibbend stadsdeel met een kleinschalige, deels verloederde woonfunctie in beluiken of 'ingangen' en een totaal gebrek aan publiek domein; kortom een ongeordende stedelijk ontwikkeling met pertinente sociale, economische en ruimtelijke problemen als gevolg.



Door de stichting van de parochie Mylbeke (OLV van Bijstand Kerk, school), perifeer gelegen op de scheiding tusseh open ruimte en stad vond bij de voorlaatste eeuwwisseling een eerste opwaardering van dit stadsdeel plaats.

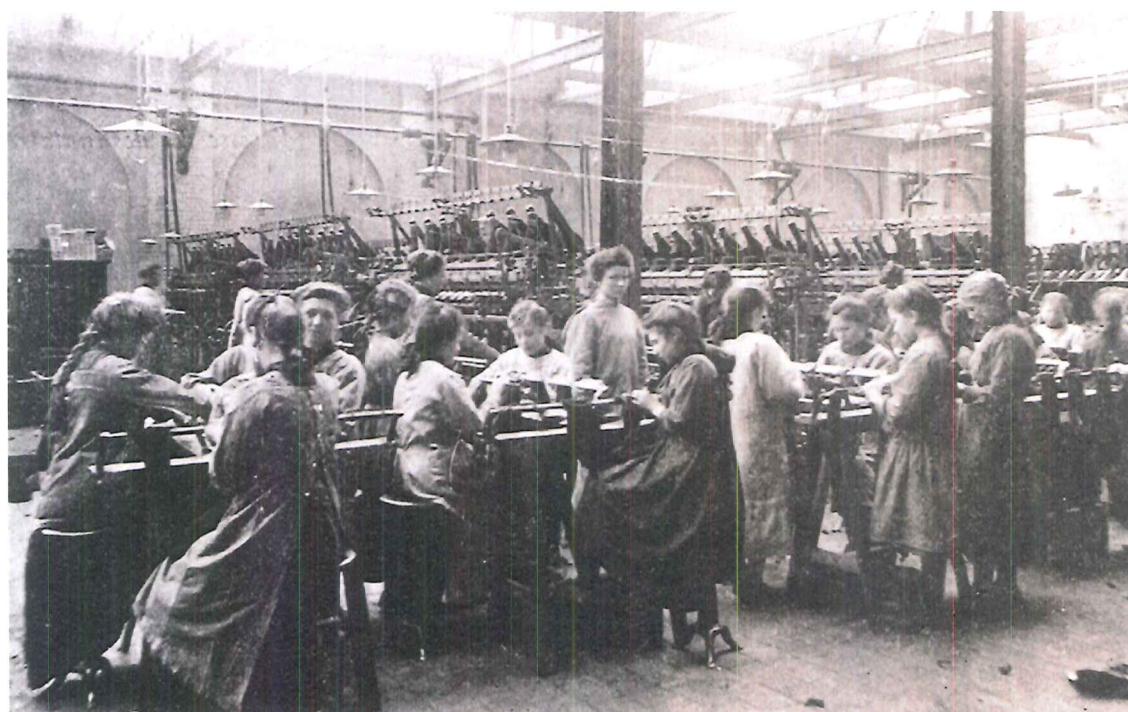
4. De perifere stad gekoppeld aan de nieuwe mobiliteitsinfrastructuur van autosnelweg en ring

Aalst kende een sterke oostelijke uitbreiding. De omgeving van de Albrechtlaan vertoont dan ook perifere kenmerken: suburbane nederzettingen (woonpark Baron Romain Moyersoen), autogerelateerde grootschalige publieke voorzieningen (ziekenhuis, zwembad, rusthuis, sporthal ...), 'inferieure' stedelijke programma's (zigeunerkamp, stedelijke werkplaatsen), randstedelijke programma's (baanwinkels...) en (groene) restructies.

Ook de open ruimte ontsnapte niet aan de negatieve impact van een ongeordend willekeurig ingericht stadsdeel: een ingebuisde en gekanaliseerde Molenbeek, kasteelparken ingesloten door de stad en versnipperde waardevolle groengebieden. De stedelijke ontwikkeling en bijhorende bedrijvigheid is wel belangrijk voor de regionale industriële en verzorgende tewerkstelling (ziekenhuizen en omvangrijke bedrijventerreinen langs Dender en E40).

conclusie

Aalst heeft door haar bescheiden schaal in combinatie met een uitgebreid (historisch) industrieel apparaat een complexe stadsstructuur met sterk te onderscheiden karakteristieke deelruimten op basis van cultuur-historische, sociaal-economische en ruimtelijke kenmerken, namelijk de kanaalzone, de wallenstad met faubourg en de perifere stad.





2.3 NETWERK

Een stelsel van dominante lijnen en infrastructuren creëert functioneel en ruimtelijk te onderscheiden netwerken:

- De historische stad met een middeleeuws netwerk van verschillende publieke ruimtes van straten en pleinen, gedefinieerd door prominente gebouwen;
- De faubourg met een waaiervormige structuur van smalle straten en beluiken en onbebouwde, overstroombare velden;
- Fietsroutes dwars op en langs kanaal;
- Steenwegen naar de deelgemeentes;
- De Ring R41 rond Aalst als bediening van alle stadswijken met het centrum;
- Autosnelweg E40 Brussel-Gent.

Vandaag biedt Aalst regionale centrumfuncties aan inzake shopping, zorg, onderwijs en werk. Tegelijkertijd is de stad te sterk gericht op het gemotoriseerd verkeer: ringweg, wallenstructuur en invalswegen. Centrumstraten en hoofdroutes geraken dichtgeslibd.

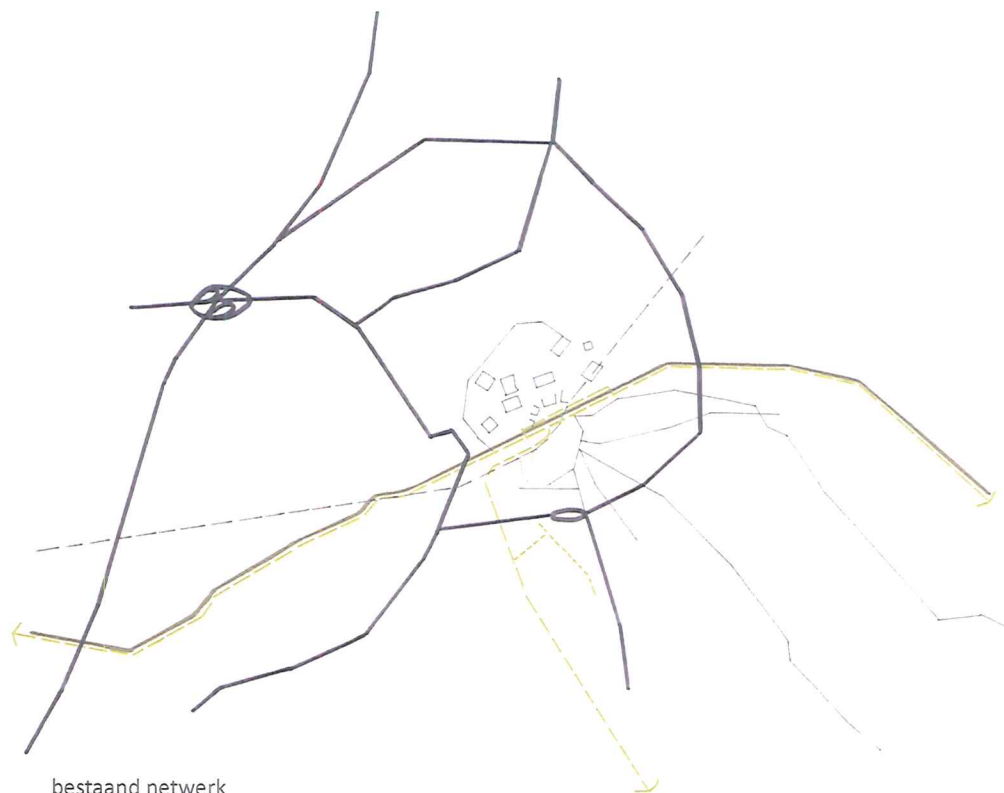
Te sterke autogerichte penetratie tot diep in het kerngebied verzwakt er de ruimtelijke beleving, zorgt voor onleesbare structuren en brengt de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gedrang. De huidige verkeersdruk overstijgt dus de draagkracht van de stad en in het bijzonder het plangebied (Burchtstraat / Werfplein / Moorselbaan / Leo Gheeraerdtlaan). Deze lokale wegen hebben daardoor tussen Parklaan en Moorselbaan geen ontradend karakter naar het sluipverkeer dat de Zeebergbrug en het kruispunt Brusselsesteenweg/Albrechtlaan tracht te vermijden.

De faubourg is verstoken van een kleinmazig netwerk van lokale routes, doorsteken, wandelwegen. Regionale fietsroutes langs het kanaal en de oude spoorwegbedding (Leirekesroute) zijn dichtbij maar vertakken zich ter hoogte van de faubourg niet in een uitgebreide frame van wegels voor voetgangers en fietsers

conclusie

Een uitgebreid verkeersnetwerk voor gemotoriseerd biedt economische mogelijkheden, maar veroorzaakt tevens een onevenwicht tussen leefbaarheid en groei. Een nieuwe verkeerscirculatie dringt zich dan ook op.

Het schaars uitgebouwde lokaal netwerk voor langzaam verkeer maakt van de faubourg een enclave zonder slagkracht.



2.4 PLEKKEN & GEMEENPLAATSEN

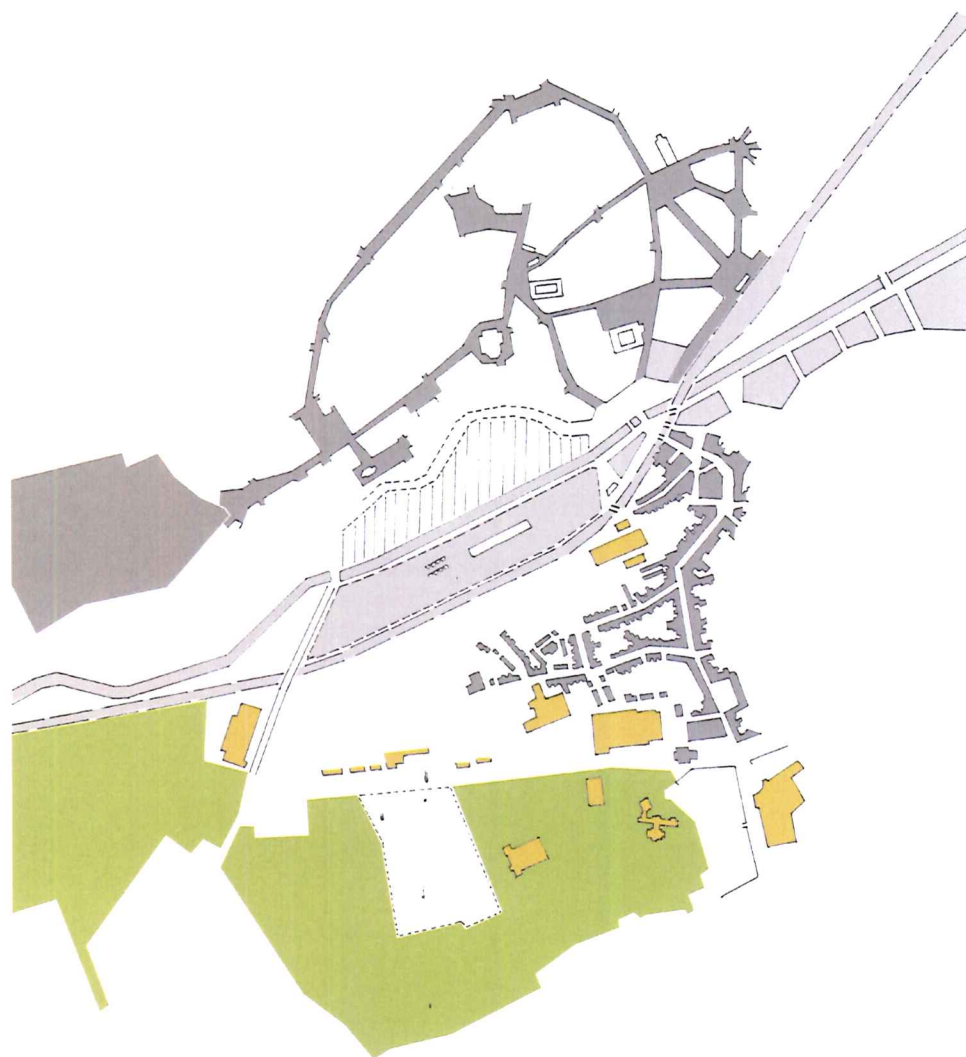
1. Contrasten: kenmerkende onderdelen specifieke stadsdelen

De historische analyse "Aalst industriestad" bakent enkele stadsdelen af. Deze koud tegen elkaar aanleunende ruimten worden door gebiedsspecifieke karakteristieken, stedelijke ensembles, componenten en individuele elementen vormgegeven:

- Kanaal en spoor: vestigingsplaats voor industrieën en spooreplacement, maar ook uitwisselingsgebied tussen woongebieden, tussen het historisch kerngebied (burgerstad) en de faubourg (arbeidersstad);
- Wallenstad: historische kern- en burgerstad, klassiek stedelijk weefsel van straten en plein;
- Faubourg: een kleine stad aangegroeid tegen de grote stad, onthouden van publiek domein en veel voorkomende onherbergzame achterkanten;
- De perifere stad: de onvoltooide stad herbergt grootschalige functies.

Elk stadsdeel vertelt een eigen verhaal opgebouwd aan de hand van bijzondere getuigen:

- Linkeroever: bijzondere gebouwen en zichten zijn beeldbepalend: het stadhuis en Grote Markt, de Kerk Sint-Martinus, de Filature, bruggen aan Werfplein over Dender, het standbeeld Daens op Werfplein...
- Rechteroever: vreemde elementen met schaa sprong liggen in elkaars nabijheid: graansilo's langs Leo Gheeraerdtlaan, de OLV kerk Albrechtlaan, de carnavalshallen aan Bleekveld, het woonzorgcluster, Okapi-Aalster sportzaal en het stedelijk zwembad in het park.

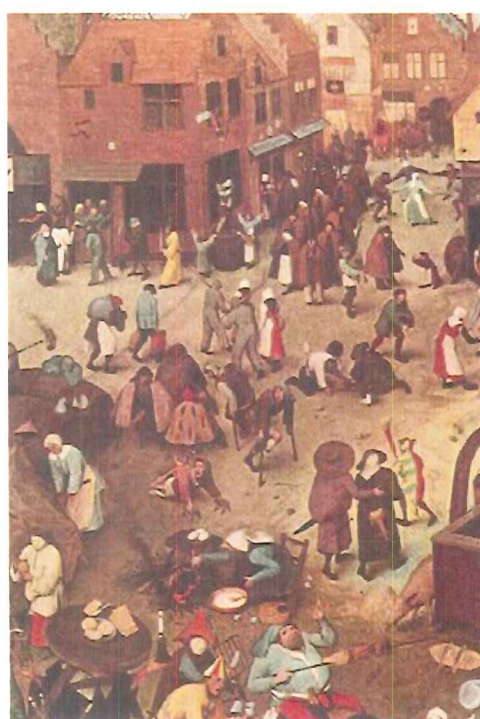


plekken en gemeenplaatsen

2. De onzichtbare identiteit Aalst

Mensen van aanpakken, harde werkers, maar ook mensen met groot relativeringsvermogen.

- 'Kappellekesbaan en Daens' - Louis Paul Boon
- de film en de musical 'Daens'
- 'De helaasheid der dingen' - Dimitri Verhulst
- 'Aalst Carnaval'
- 'de Omgekeerde Wereld' - Breughel
- 'Ajuin'



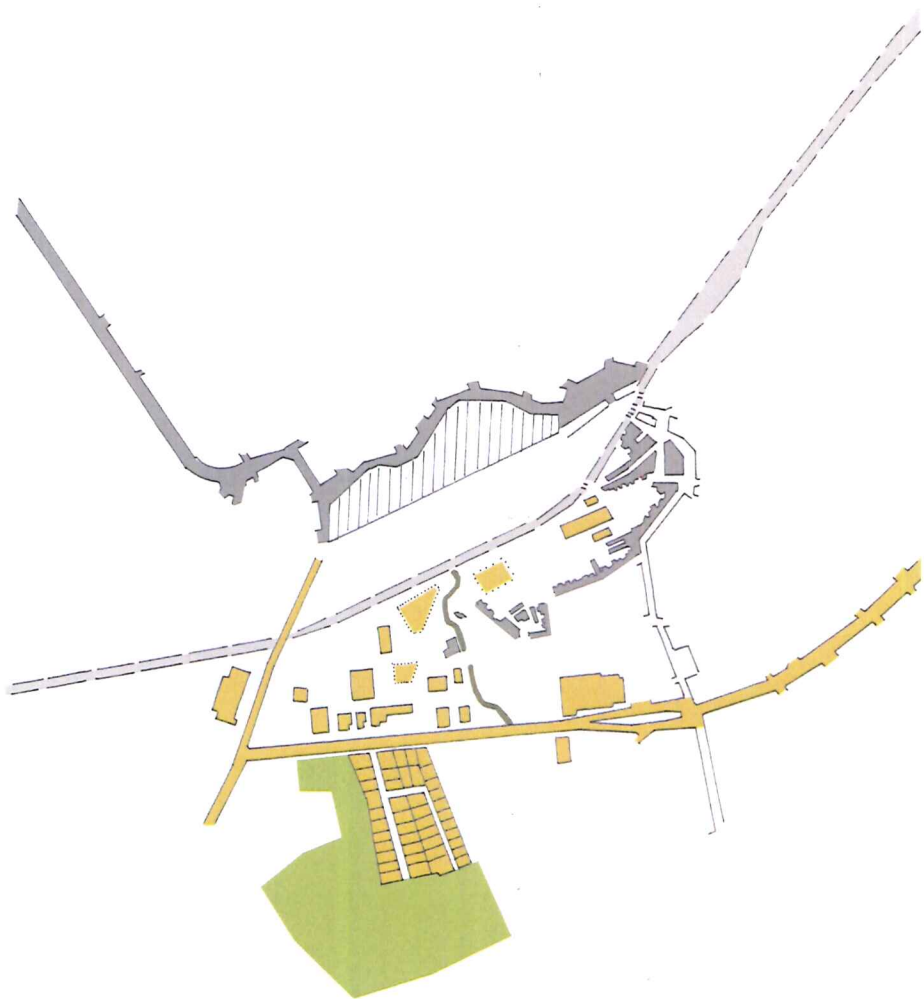
2.5 STEDELIJKE TRANSFORMATIES

1. Veel zones met grote transformatiecapaciteit

- Denderesplanade: In het masterplan Stationsomgeving Aalst "Filatures en Urban Fabric(s)" opgemaakt door Christian Kieckens Architects, is een deel van het projectgebied opgenomen als deelzone "spoorwegemplacement". De Denderesplanade fungeert in het masterplan als ruggengraat van stedelijke ontwikkeling voor beide oevers.
- Landschappelijke entiteiten: Een gordel van groengebieden omhelst het projectgebied: het natuurgebied Osbroek-Gerstjens, het stadspark en de Dender, enkele kasteelparken in de Dendervallei, de Molenbeek en de zwembadsite.
- Verschillende publieke en private eigendommen van uiteenlopende schaalgroottes in het projectgebied bezitten mogelijkheden tot groei, herontwikkeling en verdichting: bouwmaterialenhandel De Jonge, Syral, het terrein voor de geplande stelplaats De Lijn, de stedelijke werkhuizen, het ILVA containerpark en de florahallen.

2. Knelpunten

- Een overschot aan ruimte tussen de spoorlijn en Bergekouter leidde de laatste decennia tot ongeplande of puur pragmatische invullingen van het projectgebied:
 - KMO-zone langs Albrechtlaan
 - Uitbreiding Colruyt
 - Nieuwe autoverkoopzalen langs Molenbeek
 - de Lijn-depot langs Bleekveld
 - Zigeunerdorp
 - Verkavelingsdruk Bergekouter (kasteelpark)
 - Carnavalshallen;
- Vele straten kent hebben een autogericht profiel met weinig verblijfskwaliteit: Parklaan, Brusselsesteenweg, Albrechtlaan, Moorselbaan, Werf en Burchtstraat;
- De spoorlijn veroorzaakt een breuk en deelt de stad op in twee stadsdelen met slechts beperkte functionele en programmatorische uitwisselingen: een rechterkant, deels negatief gepercipieerd, en een linkerkant;
- De omgevings- en woonkwaliteit in de faubourg is weinig aantrekkelijk: achterkanten, de kleine bouwkorrel, parkeerproblematiek, eenzijdige sociale groep, beperkte verweving en menging, hoge densiteit, weinig publiek domein en beperkte groene kwaliteiten.



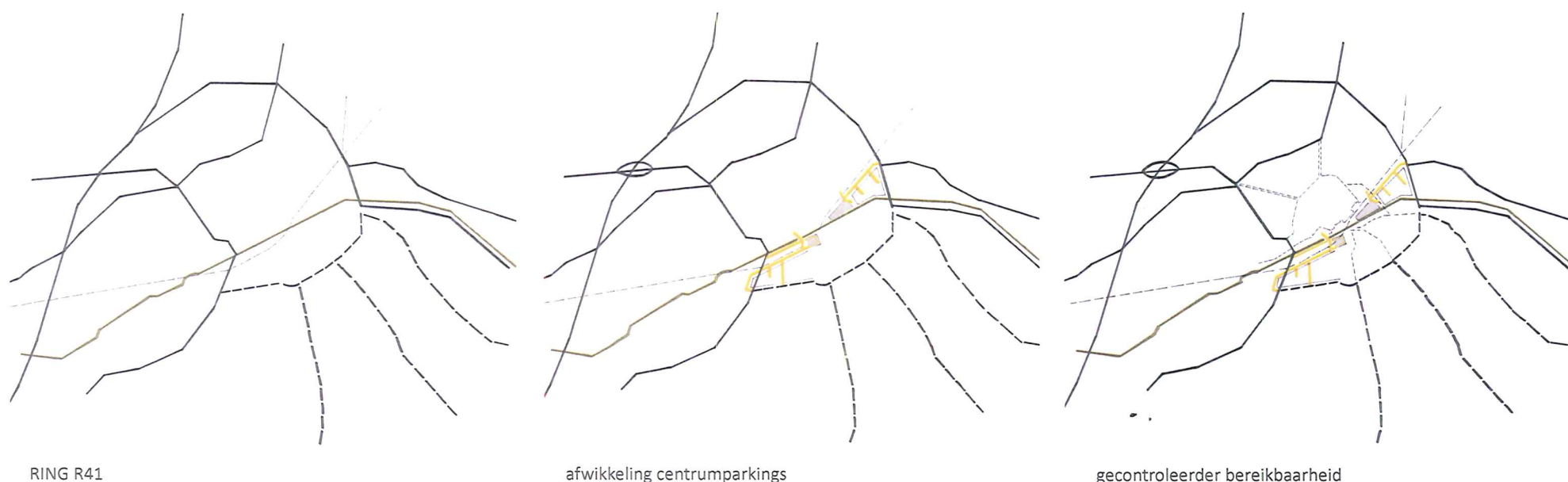
5. stedelijke transformaties_mogelijkheden



5. stedelijke transformaties_knelpunten

3 concepten

3.1 CONTROLEERBAARHEID VAN AUTOBEREIKBAARHEID CENTRUM



Bereikbaarheid is belangrijk voor een stad, zowel in het centrum als in de omliggende wijken. Aangezien het projectgebied zowel raakt aan de ring als aan het centrum, wil het masterplan een mobiliteitsvisie ontwikkelen die de bereikbaarheid per auto in alle wijken mogelijk houdt, maar ook voldoende leefcomfort geeft.

Daarom wordt volgende structuur voorgesteld:

- Een vlotte doorstroming op de ringweg R41, maar met maximale dwarsverbindingen, voor alle regionale verkeer van en naar Aalst. Zoals ook aangegeven in het mobiliteitsplan wordt de noordoostzijde afgebouwd als doorgangsweg, ten voordele van de gewenste dwarsverbindingen tussen de wijken aan beide kanten. Hoewel het vanuit de nodige verkeerscapaciteit niet mogelijk is hetzelfde te doen tussen de Moorselsebaan en de Brusselsesteenweg, moet de sectie van de Albrechtlaan hier ook meer oversteekbaar worden, omwille van de dwarse hoofdstructuren zoals de provinciale fietsroute en de Molenbeekvallei. De sectie wordt daarom maximaal versmald en de aansluitende straten en inritten zo goed mogelijk georganiseerd. Een aangepaste inrichting aan Mijlbeek is gewenst, ten voordele van de gewenste kernversterking Mijlbeek.

- De afwikkeling van auto's naar centrumparkings via het noorden (zie project pendelparking stationsomgeving) en het zuiden (zie projectdefinitie) brengt bezoekers tot dichtbij het centrum. De doortocht langs de Dender wordt afgebouwd, zodat

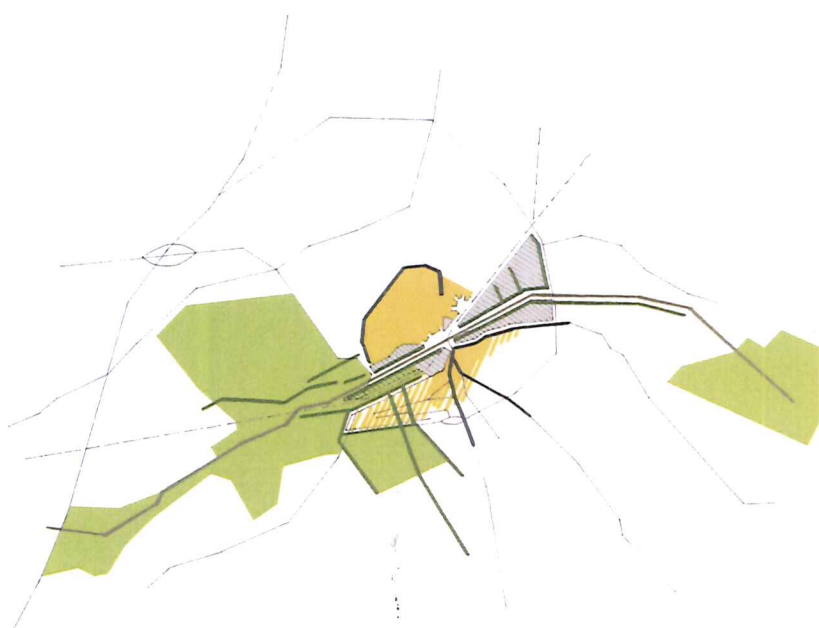
doorgaand verkeer wordt gedwongen om de ring te gebruiken, wat per definitie de rol van de ring is. De Denderesplanade kan dus voluit worden ingezet als as voor voetgangers, fietsers, recreatie en toerisme. Wat de zuidelijke parking betreft, in de kop van het spoorwegemplacement, wordt een lussysteem voorgesteld, zodat er geen instroom van doorgaand verkeer in de kern van de faubourg mogelijk is.

- In het centrum van zowel de linkeroever als de rechteroever wordt vermeden dat oostwest doorgaand verkeer doorheen de stadscentra rijdt. Doorgaand verkeer wordt systematisch afgeleid naar de ring. In de faubourg wordt doorgaand verkeer ontmoedigd door het instellen van de Moorselbaan en de binnenstraat in te richten als enkelrichtingsstraten. Eventueel kan in deze straten wel tweerichtingsverkeer voor openbaar vervoer toegelaten worden, zodat de commerciële snelheid van bussen stijgt.

Deze structuur laat een duurzame mobiliteit toe die mensen, zowel bewoners als bezoekers aanzetten om meer de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken, of te voet.

De stationsomgeving wordt uitgebouwd als multimodaal knooppunt, met zowel een noordelijke als een zuidelijke kop. Een netwerk van trage wegels wordt functioneel en zelfs concurrentieel, door de opwaardering en verknoping van de fietsroute langs de Dender en de Leirekesroute en de aanleg van nieuwe oeververbindingen.

3.2 STEDELIJKE STRUCTUREN OP BEIDE OEVERS



versterking stedelijke structuur op beide oevers

Aalst is zoals vele andere steden in Vlaanderen bezig met een stadsvernieuwing op verschillende schaalniveau. Deze stadsvernieuwing moet gebeuren op beide oevers.

- Centraliseren en investeren in de kanaalzone:

De Denderesplanade kan als ruggengraat, met afwisselende ruimtelijke plekken en programma's de stad en de riviersamenbrengen. Een groene verbinding langs de Dender is gekoppeld aan een centraal publiek domein. Een verloren relatie tussen centrum en territorium wordt hersteld. De Denderesplanade is dé collectieve ruimte. Het Werfplein is in die figuur bijvoorbeeld niet langer louter voorportaal van de Wallenstad, maar ook een schakel naar de faubourg, met name de handelsstraat Molendries.

De geplande grootstedelijke programma's (Tragelsite /stationsomgeving / stadskantoor 'Filature' / Werfplein /spoorwegemplacement / stadspark & Dendervallei) stimuleren de ontmoetingen tussen linker- en rechteroever. Programmakeuzes dienen te gebeuren volgens de eigenheid en de rol van de plek. Oeververbindingen verzorgen spontane ontmoetingen tussen de verschillende gebruikers.

- Herprogrammeren, complementeren verschillende functies in stadsdelen

Op de linkeroever wordt de Filature in ere hersteld

met een nieuw programma als stadskantoor, dat strategisch gelegen op wandelafstand van het station, het centrum en de faubourg een gebundeld aanbod van overheidsdiensten zal huisvesten. Het slaat een brug tussen beide oevers, tussen beide stadsdelen.

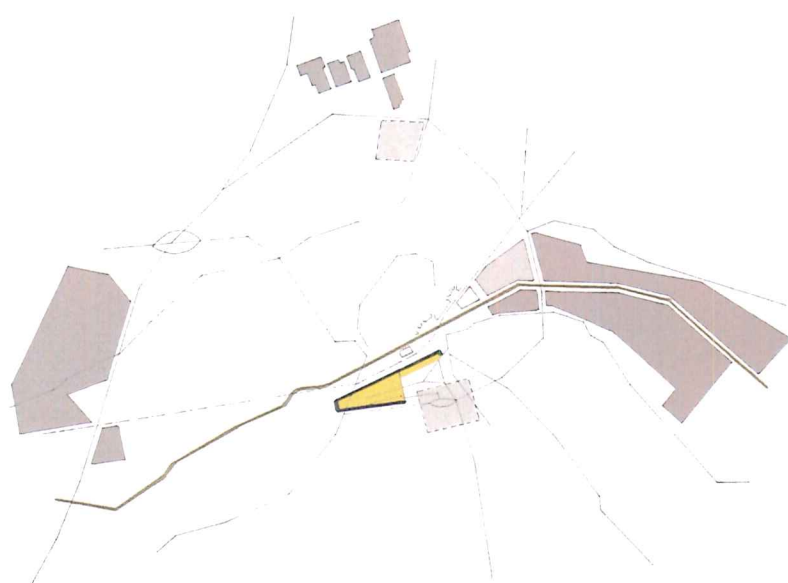
Met eenzelfde herkenbaarheid en centraliteit, zal de verwaarloosde typologie van de werkplaats, waar gewoon, gemarchandeerd en gewerkt wordt op de rechteroever, in het centrum van de faubourg hersteld worden. Deze menging zal een sociaal-economische impuls realiseren in een achtergestelde wijk, die voortaan herkend zal worden voor de ambachtelijke handel en centrale ligging.

- Verbinden van het centrum met het territorium

Nieuwe groenstructuren worden op gepaste schaal en op bio-diverse manier ingezet om de ecologische en ruimtelijke binding tussen centrum en buitengebied te versterken. Het groen creëert een geheel tussen de verschillende stadsdelen en/of stedelijke functies.

Bestaande natuurlijke structuren worden versterkt, waardoor ze ruimtelijk oriënterend werken: de Dendervallei en het spoorwegemplacement, de informele plekken langs de Molenbeek, de oude spoorwegbedding met de fietsroute, de kasteeldomeinen.

3.3 EEN PLEK VOOR WERKHUIZEN EN ZORGWONEN



woonwerkmilieu_sociaal-economische impulsen faubourg

Het masterplan moet inspelen op een lokalisatiebeleid, waarmee Aalst als belangrijke tewerkstellingspool, de locaties en specificaties van bedrijventerreinen en andere economische of sociale programma's bepaald.

- Regionale bedrijventerreinen (langs E40 & Dender ten noorden van R41, Siegemem)
- Lokale bedrijvenparken (Tragel)
- Kantoren en diensten in de directe omgeving van openbaar vervoer of op zichtlocaties
- Zorg: OLV Ziekenhuis & A.S.Z.
- Thuiswerkwooningen in de faubourg

Binnen het masterplan moeten het ontwerp onderzoek gebeuren naar

- **Wonen en werken onder één dak**
Ontwikkeling van een gebouwtypologie die flexibel en ruim is voor continue functieveranderingen.
- **Zorgopgave, een stedelijke opgave in Mijlbeek**
De vergrijzing en toenemende zorgkwaliteit is een bron van werkgelegenheid. Aalst is bovendien wereldberoemd voor bepaalde specialisaties in het ziekenhuis.
Huisvesting voor ouderen wordt best plaatst middenin de stad, niet als een geïsoleerde, problematische functie. De collectieve functies kunnen bovendien ook dienen voor de gehele buurt (zoals een cafetaria en een groepspraktijk).

3.4 DE COLLECTIEVE RUIMTE ALS STADSINTERIEUR



een functioneel netwerk voor wonen en werken

Aalst heeft geen samenhangend netwerk van collectieve ruimtes of kwalitatief ingericht publiek domein. Er is daarom nood aan ingrepen die verschillende deelruimtes samenbrengt.

- **Centrumstad:** het mineraal netwerk van representatieve ruimtes van de burgerstad
- **Kanaal:** de lineaire drager van het industrieel collectief domein
- **de faubourg:** de onafgewerkte waaiersstructuur met de werkhuisen
- **het park aan de Molenbeek:** een organische campus met gebouwen

Door verbindingen zijn de deelruimtes zichtbaarder van buitenaf en worden de verschillen duidelijk. Zowel aan linkeroever en rechteroever zijn dergelijke cruciale ingrepen nodig:

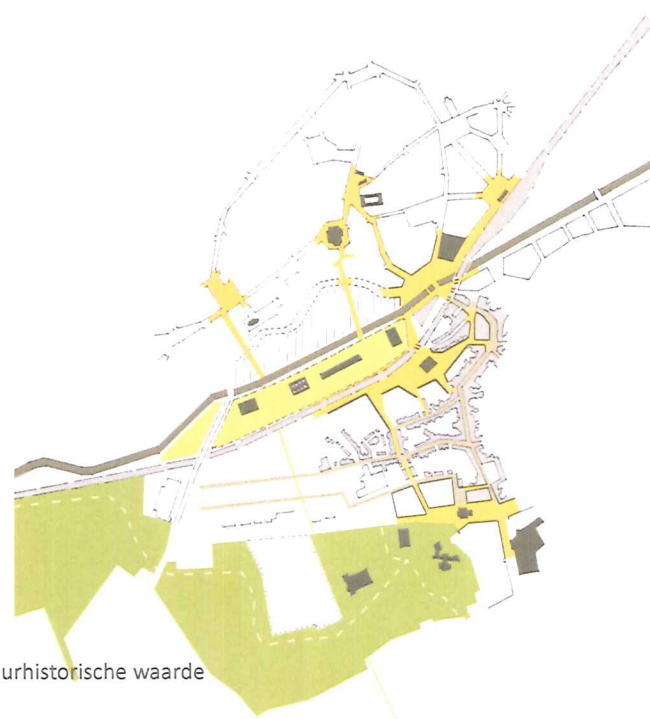
- **heraanleg van de Werf:** de knoop tussen Wallenstad en faubourg
- **verknoping van het Hoveniersplein met het spoorwegemplacement.** Door de bestaande onderdoorgangen onder het spoorwegtalud kan het plein samen met het spoorwegemplacement een stapsteen zijn in de verbinding tussen Mijlbeek en het historisch stadscentrum.

3.5 EEN GROEN NETWERK ALS STADSKADER

3.6 CULTUURHISTORISCHE VERBEELDING (VAN AALST)



netwerk van groene en andere buitenruimtes



cultuurhistorische waarde

Door het ontwikkelen van een groenstructuur op stadsdeelniveau ontstaat een frame die het gebied structureert. Er wordt gestreefd naar samenhang tussen een aantal dominante groene lijnen (Dender, Molenbeek, assen), groene velden (natuurontwikkeling, stadspark, evenementenpark, kasteeldomeinen, park omgeving zwembad en rustoord) en nieuwe groene hoofdpleinen langs een groen geritmeerde Denderesplanade. Samen vormen ze een belangrijke onderdelen van de planstructuur op verschillende schaalniveaus:

- **MACRO** Versterken territoriale lectuur van spoor, kanaal en Molenbeek vallei
- **MESO** Molenbeekvallei voor recreatie en openbare functies
- **MICRO** groene hoofdpleinen aan de Dender (de Denderesplanade-stationsplein-Werf-kop)

Bij een vluchtig bezoek aan Aalst branden de opmerkelijke passages aan historische monumenten en industriële gebouwen op het netvlies. Aalst moet inspelen op de beeldwaarde, die zowel echt zichtbaar is, of gekend is vanuit een culturele interesse. Aalst geniet zet betekenisvol patrimonium al in, bijvoorbeeld Filature du Canal, een voormalige katoenspinnerij. De betekenisoverdracht van fabriek naar Administratief Centrum is in een stad als Aalst bijzonder boeiend. Het stadsbestuur heeft immers de wens geuit de unieke identiteit van Aalst als fabrieksstad weerspiegeld te zien in het gebouwenpatrimonium. Eenzelfde filosofie moet toegepast worden op de rechteroever.

- Versterken van de beeldwaarde van bestaande gemeenplaatsen

De silo's aan Leo Gheeraerdtlaan in de zichtas van het historische centrum en Molenbeek kerk Albrechtlaan als centrum van een wijk (en niet enkel als perspectiefeinde van autoweg) toegankelijkheid en doorsteekbaarheid kasteelpark

- Toevoegen van beeldwaarde van nieuwe functies door de keuze van bepaalde typologieën

de carnavalshal blijft een centraal en zichtbaar object
een nieuwe wand van bedrijvigheid langs het spoor en de zichtlocatie langs de brug van de Brusselsesteenweg onderlijnt het ondernemende imago van Aalst

4 randvoorwaarden en programma

De projectdefinitie voor het gebied beschrijft duidelijk de probleemstelling van het gebied ten opzichte van de hedendaagse condities en verwachtingen van een stedelijke omgeving zoals die van Aalst. Het stadsbestuur voelt aan dat het gebied strategisch is door de ligging en bereikbaarheid.

De voorliggende structuurschets wil maximaal het strategisch karakter van het gebied uitspelen. Het masterplan zal dan ook maximaal voortbouwen op het Gemeentelijk Ruimtelijke Structuurplan:

- de open ruimte-vinger van de Molenbeek wordt maximaal gekoppeld aan andere landschappelijke en natuurlijk structuren zodat in samenhang terug onderdeel wordt van een sterke figuur die de oost- en zuidkant van Aalst structureert.
- grootschalige functies wordt verdicht aan de Albrechtlaan, aan de westkant en de ten zuiden van de Molenbeek. Het hele segment van de Brusselsesteenweg tussen de Leo Gheeraerdtlaan en de Albrechtlaan wordt een zichtlocatie voor bedrijvigheid en handel en kantoren, zowel naar de ring als naar het spoor toe. De hele zone wordt daardoor een poort van de stad.
- De Bergemeersen aan de oostkant van de Albrechtlaan, met de kasteeldomeinen Ten Berge en De Vis wordt erkend als groengebied, dat wel onder voorwaarden publiek toegankelijk wordt en daardoor een landschappelijke en natuurlijke rol in het projectgebied en de wijdere omgeving speelt.
- De zuidelijke kant van de kernstad rechteroever, vertrekkend vanaf het Hoveniersplein en de Moorselsesteenweg naar het zuiden toe, wordt verdicht door bouwblokooperaties, gekenmerkt door het voorzien van nieuwe bouwwanden en programma's, het ontpitten van binnengebieden door het minimaliseren van achterkanten en het versterken van fragmentaire groenrelicten in een groter landschappelijk geheel.

Verder bouwt de structuurvisie verder op het masterplan voor de stationsomgeving 'Filatures & urban fabric(s)' dat het noord-zuid gerichte lint tussen de Dender en de spoorlijn als ruggegraat omschrijft.

Het masterplan voor de omgeving van de Albrechtlaan kan echter door nieuwe inzichten verdergaan dan het Masterplan Stationsomgeving op bepaalde aspecten:

- mobiliteit

Zoals besproken in concept 3.1 is het op de wallenring in het centrum niet noodzakelijk om een volledige autolus te voorzien. Verkeer dat noordzuid moet, kan beter op de R41 afgewikkeld worden. De wegen langs het unieke Dendertracé worden zo lokaal.

Er is wel een autolus voor bovenlokaal verkeer langs de Leo Geeraerdtlaan, de faubourg, het

Hoveniersplein en Bleekveld. De noordelijke zone van het spoorwegemplacement wordt een knooppunt met een ondergrondse centrumparking en is dus de zuidelijke variant van de parking aan het station, die dan weer bereikbaar is uit het noorden.

Hierdoor kan de Denderesplanade haar rol als groene, publieke ruimte spelen.

Doorgaand verkeer van en naar het centrum uit de oostrand wordt ontraden, door het installeren van eenrichtingsverkeer langs de Mortselebaan en de Binnenstraat

- de ontwikkelingsstructuur voor de Trigel-site

Deze wordt vanaf het oude Dendertracé (Burchtstraat) doorgetrokken in een ontwikkelingsperspectief voor het spoorwegemplacement. Lokale verbindingen vanuit het centrum kruisen Dender en spoor tot aan de Albrechtlaan.

De voetgangersbrug lijkt niet nuttig, door de hoge kost en de lange aanloop om voldoende hoogte over de spoorweg heen te krijgen. Andere voorstellen van verbindingen onder het spoorwegtalud beantwoorden aan de noodzaak om het centrum, de Trigel-site en de faubourg te verbinden

- bouwscenario's

Niet enkel de silo's zijn de moeite om te bewaren, maar ook de lange hangar.

Het scenario in het masterplan om 400 parkeerplaatsen voor een centrumparking te voorzien en 40 000 m² extra bouwoppervlakte wordt als basis genomen.

De projectdefinitie verduidelijkt ook dat het gebied een groot veranderingspotentieel heeft, door de aanwezigheid van programma's en ruimtelijke zones die onderhevig zijn aan discussies rond delokalisering, herbestemming, uitbreiding of volledige transformatie.

De projectdefinitie start vanuit een opsomming van overwegend perceel- of programmagebonden problemen, veroorzaakt door incompatibiliteit met het gewestplan of de in voege zijnde BPA's, of door de uitdoving van bepaalde functies.

Met de projectdefinitie alleen kan echter geen afweging van te behouden en te veranderen functies gemaakt worden.

De voorgaande concepten zijn daarom van groot belang, want ze bieden een afwegingskader om de gepastheid van bepaalde functies te bepalen maar ook om een ontwikkelingsvisie van de verschillende delen van het projectgebied te bepalen, inzake de ontwikkeling van bepaalde functies, met een bepaalde mengingsgraad en kwalitatieve randvoorwaarden.

5 masterplan

1. de Faubourg aan het Hoveniersplein
2. de werkhuizen tussen Albrechtlaan en spoor
3. de zorgwoonwijk Mijlbeek
4. Het evenementenpark
5. De Molenbeekvallei
6. De Kastelenroute





100 250





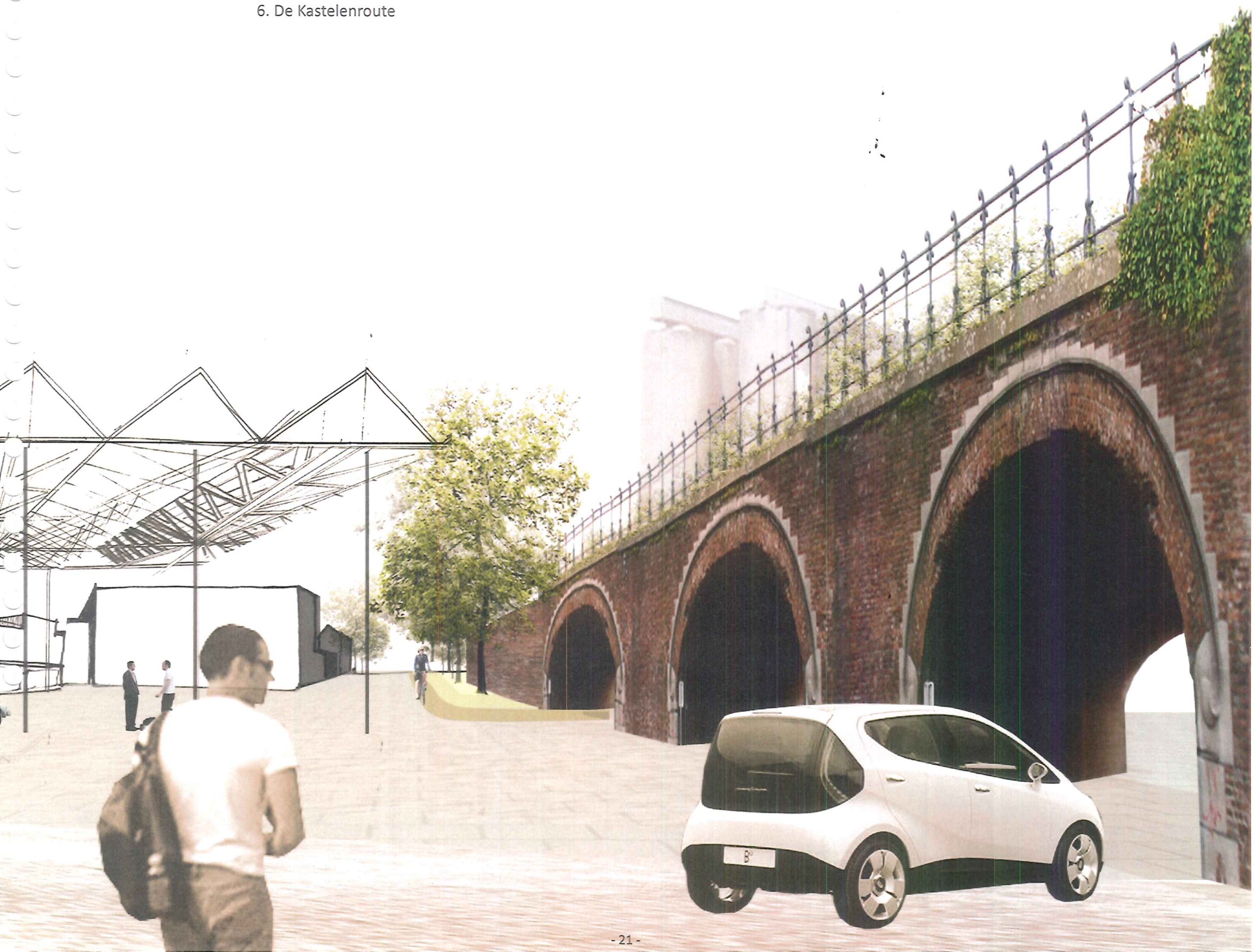
6 deelplannen

Met het doel de algemene concepten te vertalen in een masterplan, zijn een aantal structuren doorheen het volledige projectgebied ontworpen, die overlappend zijn in ruimte maar tegelijkertijd elk apart de principes van de concepten omzetten in een ruimtelijk voorstel.

Deze structuren kunnen gevat worden in 6 deelprojecten die samen een coherente visie voor het stadsdeel uitdrukken:

- met ruimtelijke en functionele verbindingen onderling, het stadscentrum en het groter territorium
- met elk een eigen menging van meerdere programma's, vertaald in typologieën
- met de bepaling van het publieke domein en de infrastructuur in het algemeen

1. de Faubourg aan het Hoveniersplein
2. de werkhuisen tussen Albrechtlaan en spoor
3. de zorgwoonwijk Mijlbeek
4. Het evenementenpark
5. De Molenbeekvallei
6. De Kastelenroute



6.1 DE FAUBOURG AAN HET HOVENIERSPLEIN

De Faubourg wordt gekenmerkt door een kleine lokale handelsstraat, bij de drukke steenweg naar Moorsel en uitgewaaid in een arbeiderswijk met kleine woningen, ateliers en opslagplaatsen. De wijk lijkt een aan de pols'afgebonden stadsvinger, afgesneden door de Dender, verstopt achter de spoorwegviaduct en de achterkanten van de arbeiderswijk.

Hoewel het gehucht aan de zuidkant van het Hoveniersplein meer open is, wordt het afgeblokt door de carnavalshallen. Parkeren lijkt de enige activiteit op het plein. De wijk zou door haar isolatie intiem kunnen zijn, wat door de massieve aanwezigheid van de carnavalshal en de vreemde sluikeverbinding langs Bleekveld niet het geval is.

Door de permanente zichten op achterkanten, heeft de wijk iets onaf. De overgang van de tuinen naar grotere groenere gebieden bestaat informeel, maar niet voldoende gecontroleerd, met als gevolg de bricolage van achterbouwen en de aanwezigheid van afval.

Om het Hoveniersplein en zijn omgeving te reanimeren als hart van de wijk, is een omkadering nodig:

- door **nieuwe bouwranden** die de openbare ruimte definiëren, die de structuur van het bouwblok als stedenbouwkundig unit in de wijk erkent en die de gehele rand van de wijk langs het spoor mee opbouwt.

De nieuwe bouwranden zijn zo opgebouwd dat ze oplossingen bieden voor de gebreken voor de bestaande delen van het bouwblok:

- **functioneel gemengd** in relatie met de woonomgeving maar ook het handelsapparaat. Functietypes zijn overwegend op schaal van de wijk. In tweede instantie kan de wijk ook, door een betere koppeling met het centrum bovenlokale handel aantrekken, als die geïntegreerd kan worden in het bouwblok. Baanwinkels zijn niet gewenst.

Een gelijkvloerse stedelijke plint biedt ruimte voor handel, lokale diensten en ambachten op de kop en voor woningen in de lengtestukken.

- Kleine handelszaken en ateliers (max. 500 m²) - 4000m²
- Een grotere handelszaak, bijvoorbeeld sport-en spel (1000m²) of supermarkt (2000m²) - 2400m²
- woningen met tuin - 17 woningen

Op de verdiepingen woningen

+1+2(+3) wonen - 200 woningen

- De tuinen van de bestaande woningen worden maximaal behouden of beperkt tot een functionele diepte. Door de aanleg van daktuinen en terrassen op de daken van de gelijkvloerse nieuwbouw behoudt het binnengebied van het bouwblok een groen karakter. Ondergronds parkeren gebeurt onder de nieuwe bouwranden, zowel voor nieuwe als bestaande bewoners. (200 parkeerplaatsen)

- door een herkenbare schakeling van publieke ruimtes
 - autoluwe Moorselsebaan, door het invoeren

van eenrichtingsverkeer, tesamen met de Binnenstraat, tussen de 1 Mei-straat en R41. Daardoor wordt deze weg meer comfortabel voor voetgangers en handel.

- **autovrij Hoveniersplein**, met speelruimte en terrassen, goed ontsloten door verkeerslus Treinstraat/Hoge Vesten en Hoveniersparking.
- **parkeervoorziening aan de zuidzijde van het Hoveniersplein**, voor de bediening van de handelszaken. De capaciteit wordt verhoogd tot 200 plaatsen. Extra parkeerplaatsen komen in het evenementenpark.
- **nieuwe insteken vanaf de bestaande straten** (Frits De Wolfkaai, Moorselbaan en Doolhofstraat) maken de nieuwe handelszaken in de bouwblokken bereikbaar, refererend naar de beluiken.
- **een overdekte maar open halstructuur** benadrukt de centraliteit van de plek en biedt meer functionaliteiten aan het plein. De structuur organiseert de publieke ruimte en is een herinnering aan de vroegere locatie van de carnavalshallen en in het algemeen het industrieel verleden van Aalst.
- **de beeldbepalende arcades onder de spoorwegonderdoorgang** vormen een brede verbinding met het evenementenpark.

- door een betere verbinding met andere wijken

- **als volwaardige rechteroever van de binnenstad**. Samen met de autovrije gemaakte Hovenierstraat en Molendries en het Werfplein aan het historisch centrum vormt het Hoveniersplein een centrale, stenen figuur aan beide oevers
- **als onderdeel van de open ruimte structuur langs het spoor**, met insnedes in de bouwblokken, vanaf de faubourg tot de werkhuizen (deelproject 6.2). Door de visuele inzichten vanuit het zuiden, blijft de groene wijkrand herkenbaar vanop Bleekveld en de trein. De wijk is niet langer een enclave met achterkanten maar heeft een voorkant.
- **door comfortabele oostwest voetgangerstrajecten** naar de Mijlbeek en het Molenbeekpark.
- **door de drie arcades onder het spoorwegtalud** ontstaat een visuele en functionele relatie met het evenementenpark. Samen met de silo's op de achtergrond zijn ze een referentiepunt voor het industrieel verleden en voor oriëntatie in de ruimere omgeving.

DENDER

LEO GEERAERTSIAAN

KANTOREN/RESIDENTIEEL





SPOOR

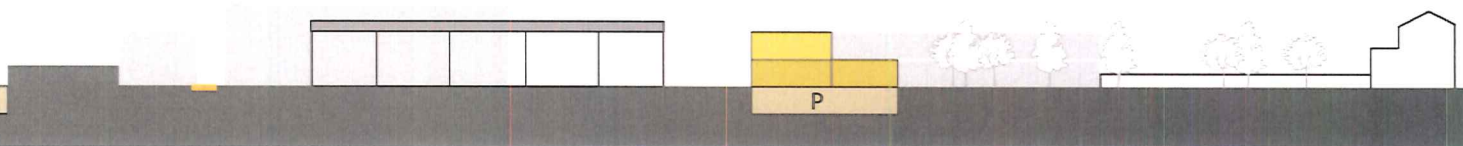
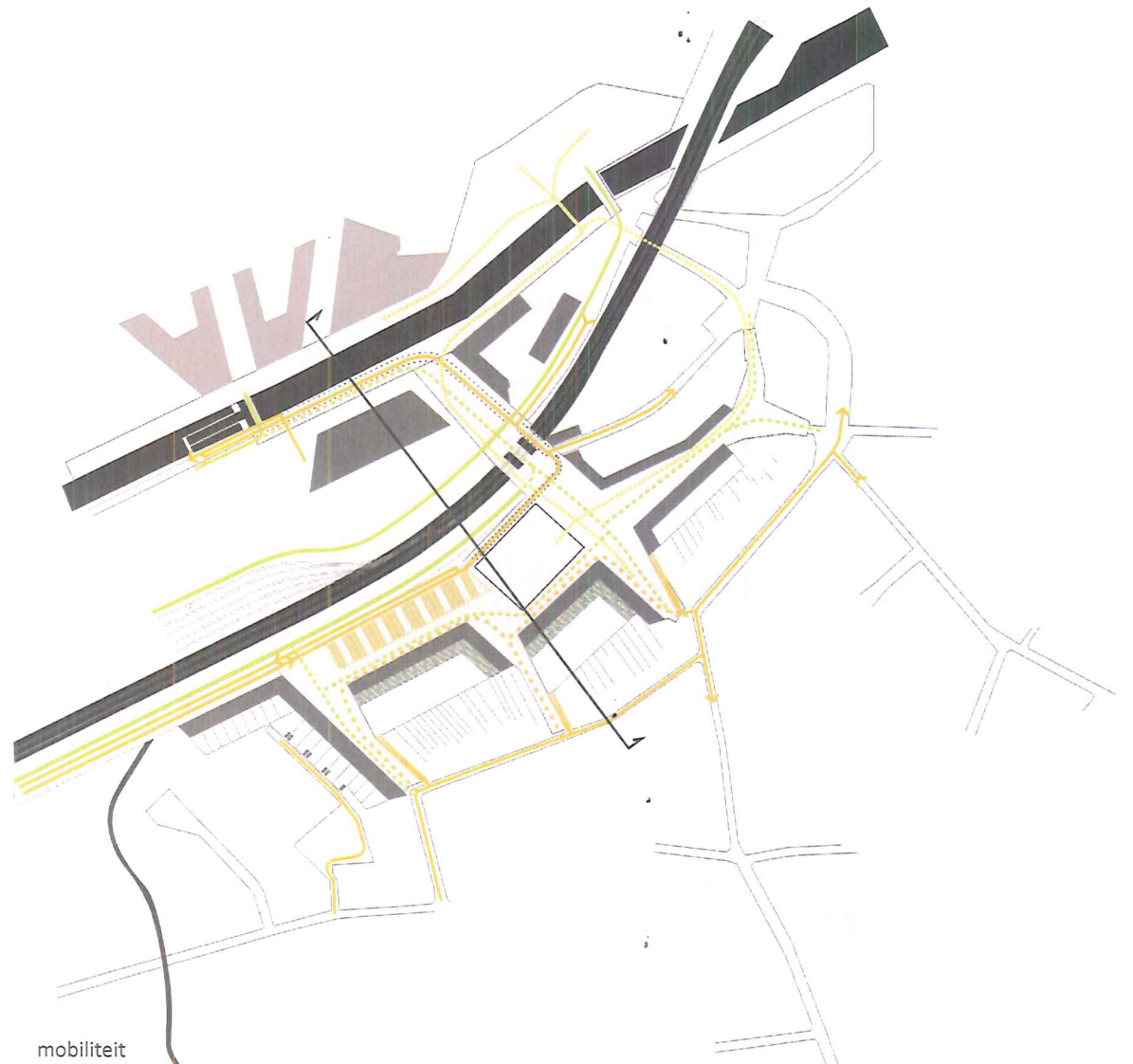
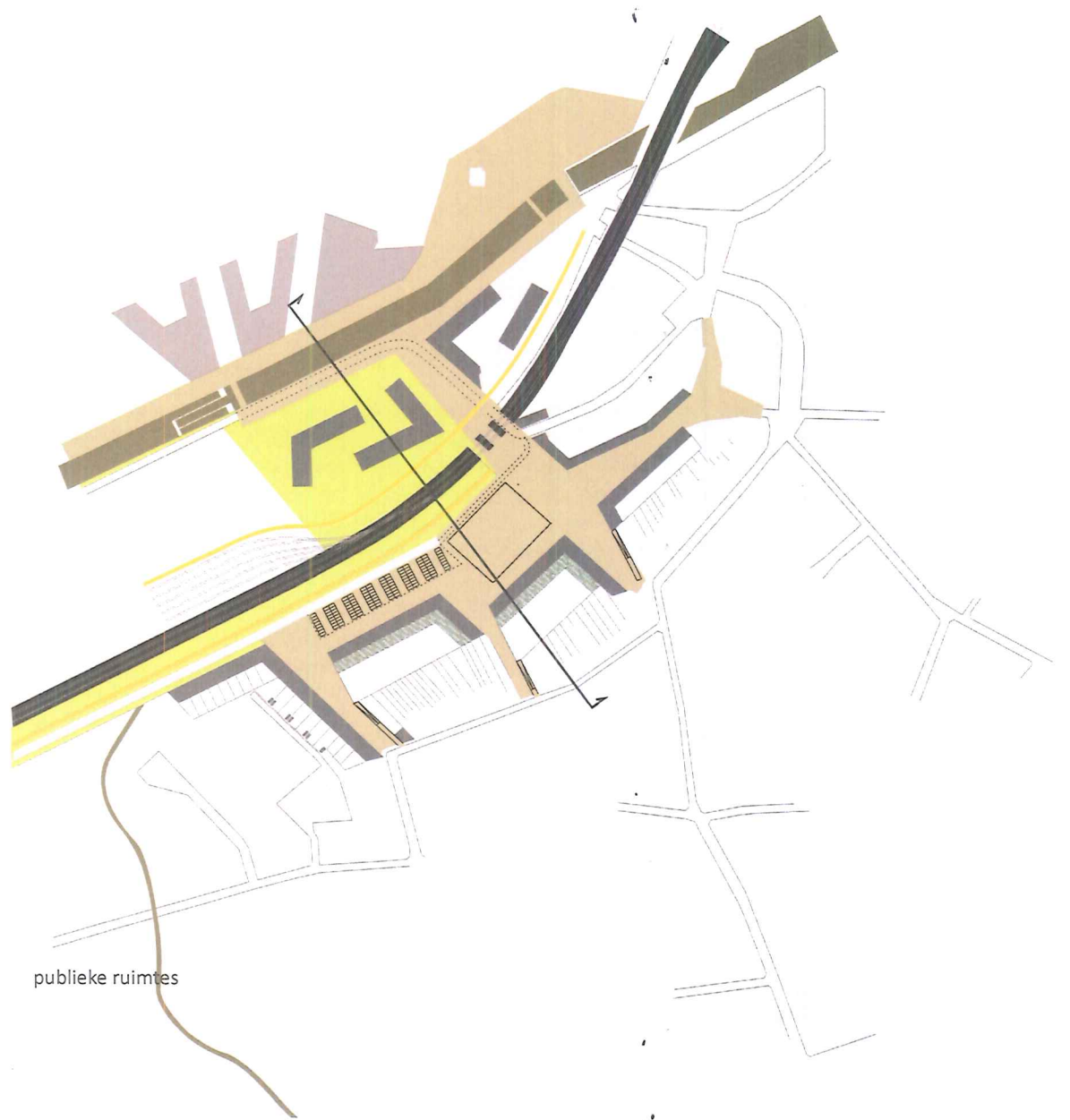
FIETSRUTE
BLEEKVELD

HALSTRUCTUUR
HOVENIERSPLEIN

HANDEL/
WONINGEN

TUINEN

DOOLHOFSTRAAT



6.2 DE WERKHUIZEN TUSSEN ALBRECHTLAAN EN SPOOR

De zone is gekend door de aanwezigheid van de baanwinkels langs de Albrechtlaan. Dit deel van de ring is momenteel niet goed aangepast voor de dubbele functie voor doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer naar deze autogenererende baanwinkels. De dwarse oversteek van het provinciaal fietspad is niet duidelijk.

De achtergelegen zone voor ambachten en bedrijven werd tot op heden gebruikt als grote stockageplaats van materialen, het containerpark en de zigeunerswijk.

Aangezien de aannemer De Jonge en de gemeentelijke werkplaats zullen verhuizen buiten de site, is er een potentieel om deze zone beter te benutten door ze programmatorisch en ruimtelijk te verdichten. De zone kan door haar strategische locatie op de ring en als zichtlocatie vanaf het spoor, maar ook door de relatie met de faubourg uitgroeien tot een innovatieve woon- en werkzone.

De zone wordt aantrekkelijk door volgende condities:

- **de clustering van wonen en werken**
Bedrijventerreinen waar ook gewoond kunnen worden op een kwalitatieve manier zijn gevraagd op

de markt, door jonge ondernemers, bedrijfsleiders, ambachtelijke en creatieve bedrijven. Dergelijk bedrijventerrein waar wonen en werken mogelijk worden gemaakt, geven ook een kans aan de inwoners van de faubourg om zich te profileren als de werkers, ondernemers van Aalst en de regio.

- gelijkvloers werkplaatsen en ateliers tussen 500m² en 3000m² - 25000m²
 - 500-1000m² (verhuurmateriaal, postproductie foto/video, textiel)
 - 1000-2000m² (auto en fietsonderdelen, tuinmeubelen, bouwmarkt)
 - 2000-3000m² (drukkerij, laboratorium, artisanale bakker)
- **verdiep +1 en + 2 woningen (of kantoren aan spoorweg omwille van zichtlocatie)**
- **verdichting tot V/T 1 mogelijk**
- **bedrijventerrein/incubator** naast Colruyt met relatie tot het natuurpark (Osbroek-Gerstjens) in het zuiden - 3000m²
- **het gebouw van de stedelijke werkhuizen is bijzonder en kan behouden worden**, al dan niet met een nieuwe functie (bedrijf) -4500m²
- Het **zigeunerpark** krijgt een rustige plek achter het bestaande gebouwenfront van het kruispunt Albrechtlaan-Brusselsesteenweg.



- aparte verkeersontsluiting van wonen en werken die hinder uitsluit maar synergie wel benut.

- ontsluiting van de werkzone aan de ring R41 via de bestaande industrieweg (Bergermeersenstraat) en op termijn de nieuwe industrieweg in het verlengde van Bleekveld.

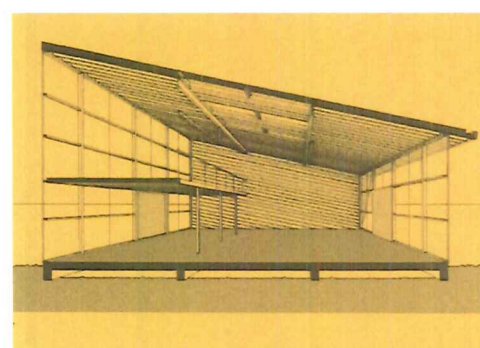
Gemeenschappelijke parkings in patio-vorm voor vrachtwagens, stockage, in de weekend eventueel bruikbaar als ruimte gekoppeld aan de woonfunctie (speelplaats kinderen, knutselzone, autowassen, herstellingen, ...).

Gemeenschappelijke functies zoals een tankstation, het containerpark of bedrijfsrestaurants kunnen voorzien worden, als troef ten opzichte van andere bedrijventerreinen.

- koppeling woonzone aan de Bergemeersenstraat en Appelstraat naar de faubourg

De woonstraten zijn groene en autoluwe assen. Wadi's voeren regenwater af naar de Molenbeek.





EVENTEMENTENPARK

- optimalisering van de baanwinkels

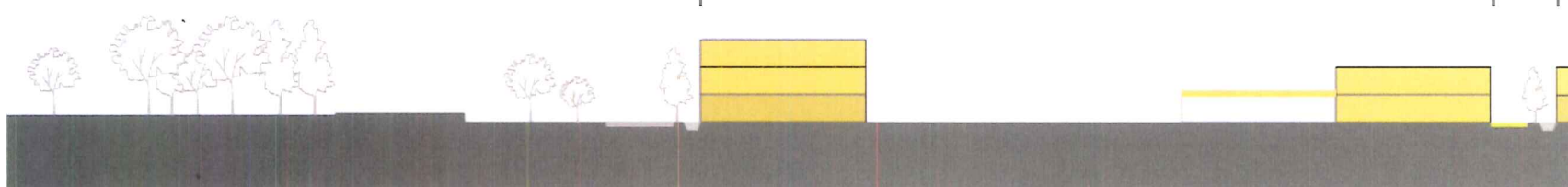
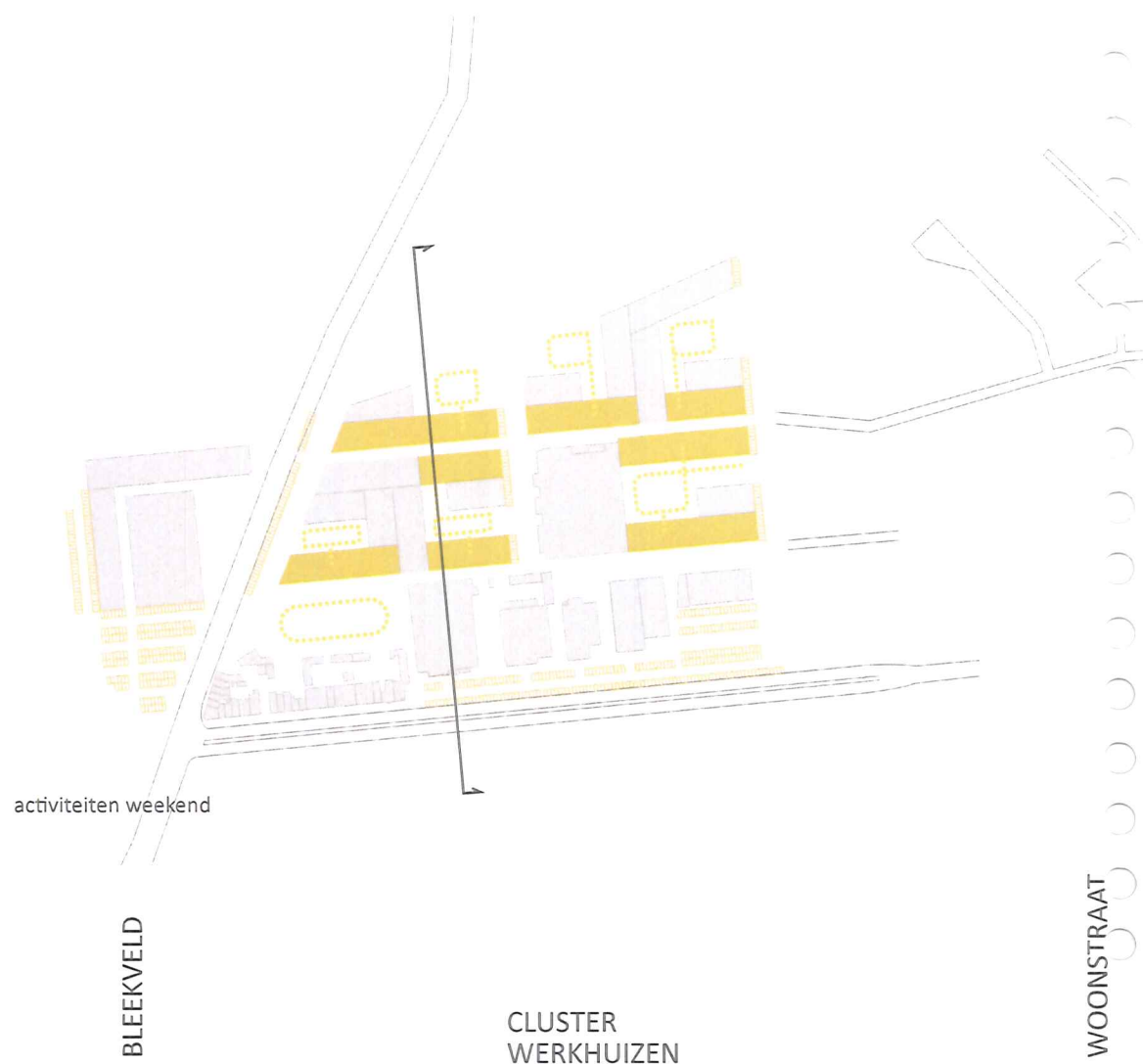
- rationalisering van in- en uitritten naar de parkings door het voorzien van een gemeenschappelijke ontsluiting met slechts 1 inrit en slechts 1 uitrit.

Hierdoor doet de **gemeenschappelijk parking** dienst als in de projectdefinitie gesuggereerde ventweg.

De twee auto-dealers ten noorden van de Molenbeek zijn zonevreemd (*BPA Bergemeersen*)

maar aangezien het recente gebouwen betreft, is een afbraak niet realistisch. Wel is een publieke passage over de parking nodig, als verbinding met de te verlengen Appelstraat.

- **verdwijnen van het tankstation vlak naast de Molenbeek**, omwille van de incompatibiliteit tussen dergelijke functie met vervuilingsrisico's en de nabijheid van een zeer waardevol natuurgebied. Een alternatieve inplanting kan in de woon- en werkzone.





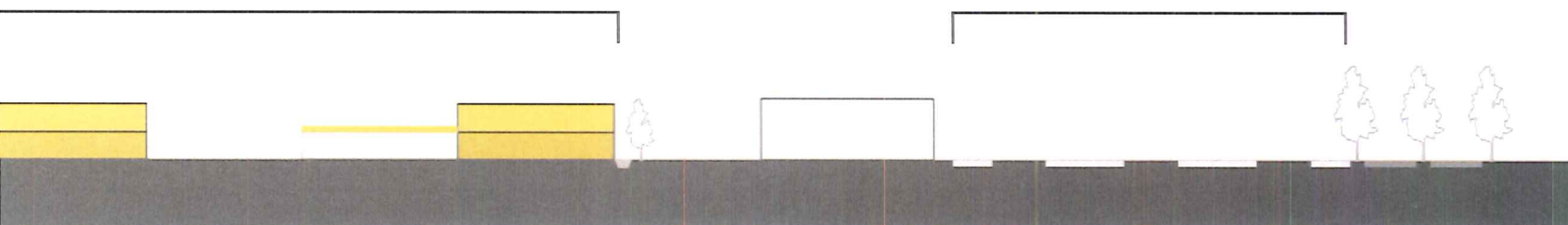
CLUSTER
WERKHUIZEN

WOONSTRAAT

BAANWINKEL

GEDEELDE PARKING
EN VENTWEG

ALBRECHTLAAN



6.3 DE ZORGWOONWIJK MIJLBEEK

De wijk rond de Onze-Lieve-Vrouwekerk is gekenmerkt door verschillende publieke voorzieningen in de zorgsector. Het ziekenhuis heeft wereldfaam en het bejaardentehuis is gelegen in een parkomgeving. Er zijn recreatieve voorzieningen zoals het zwembad, de sporthal en het park. De parvis van de kerk geeft de plek een echte dorps sfeer.

De grootschalige container die de Florahal functioneert echter als een stop op een wijkontwikkeling. De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de site van Florahallen gaat echter uit van een koppeling aan het ringconcept en baanwinkels in plaats van de versterking van de wijk.

Het ontwerpteam stelt een ontwikkeling voor die de wijk uitbouwt als sterke wijk:

- **met gebouwen en functies die het woonzorgconcept versterken.**

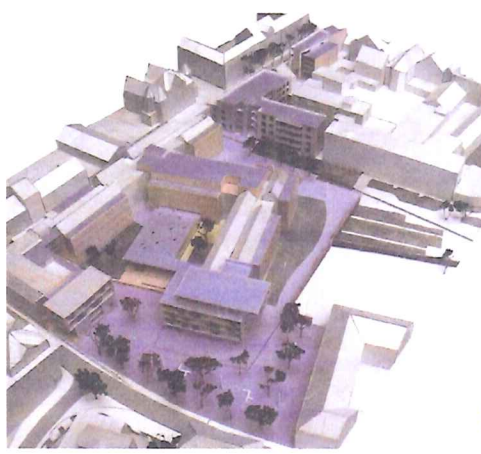
- Een **woonzorgcomplex** op site Florahallen
GV 5 handelszaken 650 m²
 - 1 handelszaak 2000 m² (voorbeeld supermarkt)
 - **cafetaria** zorgcampus, publiek café/restaurant
 - **twee zorgposten** voor verpleging
 - **Groepspraktijk** (kinesist, dokters, ...)
 - Woningen met gemeenschappelijke tuin op gelijkvloers +1, +2, +3

- Het **zwembad** (30% uitbreidbaar en beter te verbinden richting vallei) en de transformeerbaarheid van de Forumhal als **kinésithérapie-oefenzaal** maakt van het park een onderdeel van het zorgcampusconcept, als onderdeel van de verzorgingscyclus voor ouderen en zieken

- **met betere verbindingen met bestaande functies en de andere wijken**

- de Forumhal en het zwembad wordt beter bereikbaar door het vergroten van de **parvis van de Onze-Lieve-Vrouwekerk** en betere voetgangersoversteken naar beide kanten van de Ring
- een **betere voetgangersverbinding tussen ziekenhuis/bejaardentehuis/Forum en zwembad** door de aanleg van een wandelpad en een nieuwe brug ter hoogte van de Forumhal. Het parkeren aan de sporthal wordt wel beperkt tot leveringen en VIP-parking. De bezoekersparking wordt gecombineerd met de zwembadparking.
- **Verbinding met Hoveniersplein** langs de autoluwe Appelstraat en Doolhofstraat





6.4 EVENEMENTENPARK

Het spoorwegemplacement kent vandaag een laagintensief gebruik dat is gekoppeld aan de Tragel-site.

De openheid en langgerektheid van het gebied is uniek. De lijnvormige structuur wordt versterkt door de bomenrij en het Dendertracé langs de Leo Geeraerdtlaan, de verschillende spoortracés en het spoorwegtalud.

Aangezien verondersteld wordt dat de Tragel-site ooit vrij wordt en dat deze in het Masterplan Stationsomgeving ontwikkeld wordt voor stedelijk wonen, kan het spoorwegemplacement een rol spelen als stedelijk park, voor de directe woonomgeving (centrum Aalst en faubourg) maar ook voor een bredere omgeving. Het park is complementair aan het stadspark, dat zich meer ontwikkelt als een natuurpark (Osbroek-Gerstjens) en ook minder toegankelijk is vanuit de stad, door de kruising met de ring en de verkeersknoop die het Burgemeestersplein momenteel is.

Er wordt ingezet op volgende kwaliteiten:

- Behoud van de unieke zicht- en beeldwaarde

- de bestaande silo als landmark
- Het uitspelen van de **zichtlocaties** aan de brug van de Brusselsteenweg (zuidelijke kop) en de knoop aan de faubourg (noordelijke kop)
- Behoud van de **openheid van het emplacement**
 - Eenvoudige, goedkope velden met minerale en groen invulling
 - Functionele relaties vanuit het Masterplan Stationsomgeving
 - Dwarsverbindingen naar het westen door de onderdoorgang van het spoorwegtalud ter hoogte van het Hoveniersplein. Een extra verbinding onder de spoorweg ter hoogte van de provinciale fietsroute is interessant en meer functioneel dan de voetgangersbrug die in het Masterplan Stationsomgeving werd voorgesteld.

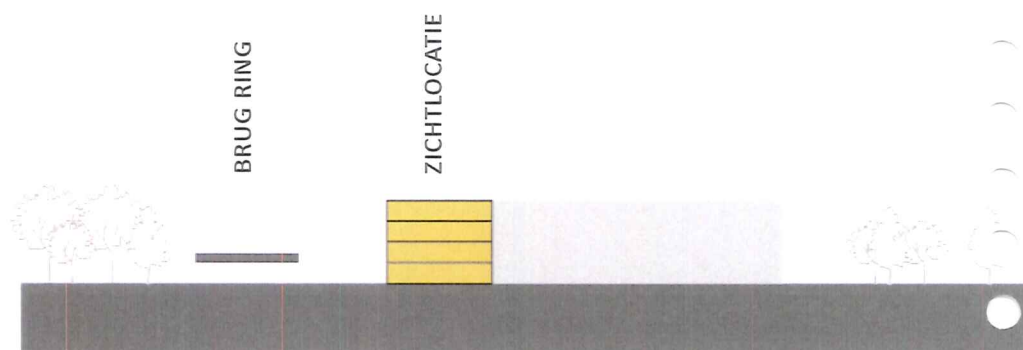
- Mobiliteit

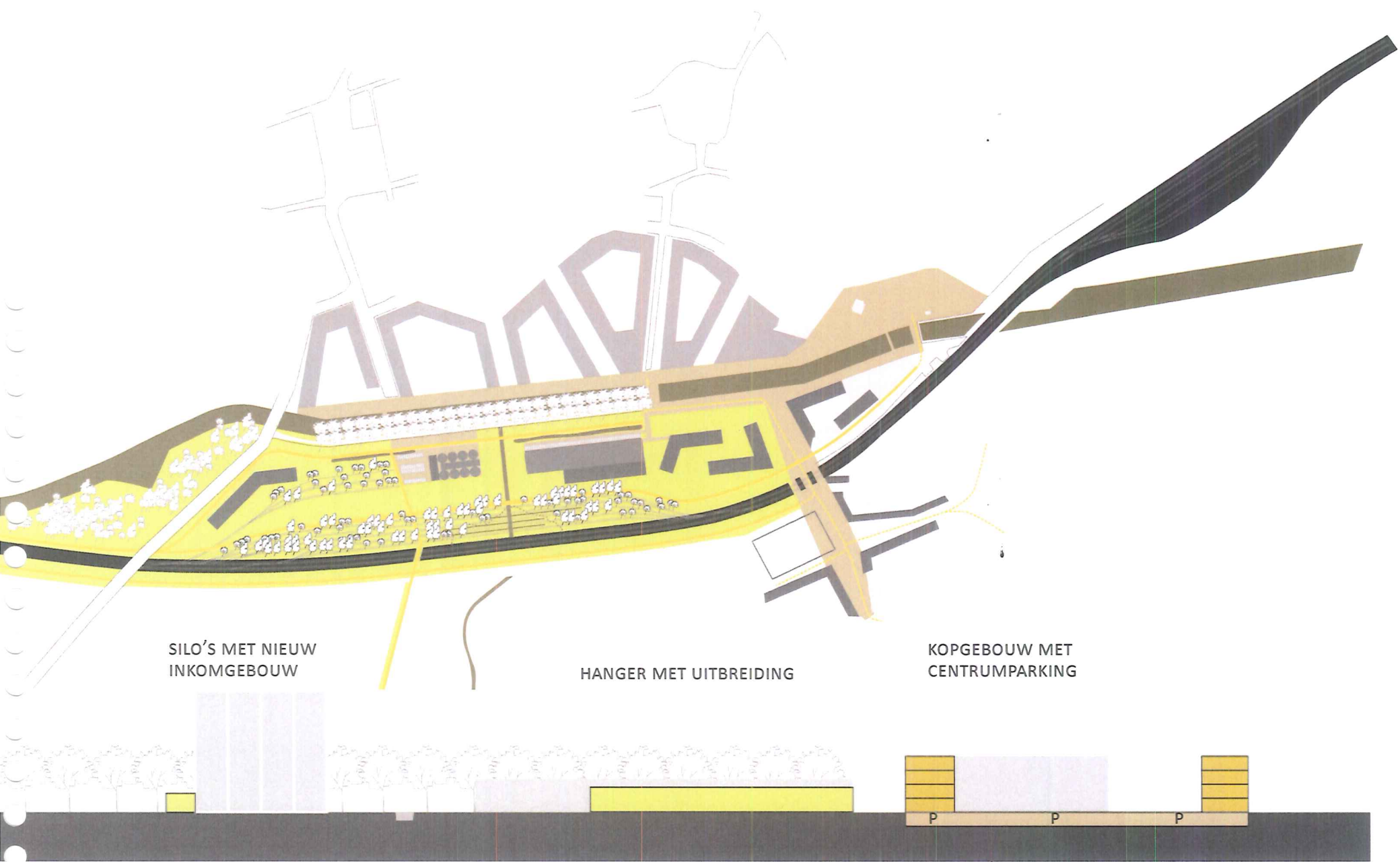
- **Leo Geeraerdtlaan als onderdeel van de parkeerbediening van de ondergrondse centrumparking** (400 parkeerplaatsen, gedeeld met de kantoorparking) onder de ontwikkelingslocatie aan de noordelijke kop en als **onderdeel van de ontsluitingslus** onder het spoorwegviaduct, langs het Hoveniersplein en naar Bleekveld/werkhuizen.
- Voor elke functie in het park is een **parkeerpocket** voorzien, gekoppeld aan elk van de gebouwen, toegankelijk vanuit de Leo Geeraerdtlaan
- De Leo Geeraerdtlaan wordt geknipt ter hoogte van de Frits de Wolfkaai om noordzuid autoverkeer onmogelijk te maken

- Ontwikkelbaarheid

- Vermoedelijk zware vervuiling van de grond maakt de ontwikkeling als park meer realistisch dan een ontwikkeling voor wonen (saneringskost). De inrichting als park kan goedkoop en snel.
- Nieuwe bouwzones voor woningen, kantoren en diensten worden beperkt op de **zichtlocaties** die waarschijnlijk niet vervuild zijn:
 - Noordelijke kop 25 000 m²
 - Zuidelijke kop 15xv 000 m²

- De bestaande gebouwen worden maximaal behouden. Nieuwe annexen kunnen om een nieuw programma mogelijk te maken. De silo's kunnen ontwikkeld worden als culturele functie of wonen. De bestaande lange hangar kan gebruikt worden als carnavalshal. Het park kan dan ook gebruikt worden voor carnavalsactiviteiten, wat nu niet kan op de bestaande locatie. Het carnavalsgebeuren wordt dan ook meer zichtbaar (in opbouw en afbouw).







6.5 MOLENBEEKVALLEI

De Molenbeekvallei wordt erkend als waardevol ecologisch netwerk met een recreatieve functie. Deze waarde wordt versterkt door volgende principes:

- Beschermen en verhogen ecologische waarde

- Verzamelen regenwater uit de werkhuiszone en de faubourg
- Maximaal uitdoven van niet-publieke programma's: tankstation aan Molenbeek/Albrechtlaan
- Vermijden harde oppervlaktes nabij de Molenbeekvallei. De parking van de Forum sporthal wordt afgebouwd tot een VIP-parking, met eventueel een terras en cafetaria aan de Molenbeek. De parking wordt gekoppeld aan de zwembadparking.
- Lokale versmalling van de Albrechtlaan tot een minimaal profiel van 2x1 rijweg, fietspaden (geen voetpaden maar omleiding voetgangers via parkroutes en Appelstraat, geen middenberm, geen in- of uitritten)

- Versterken herkenbaarheid

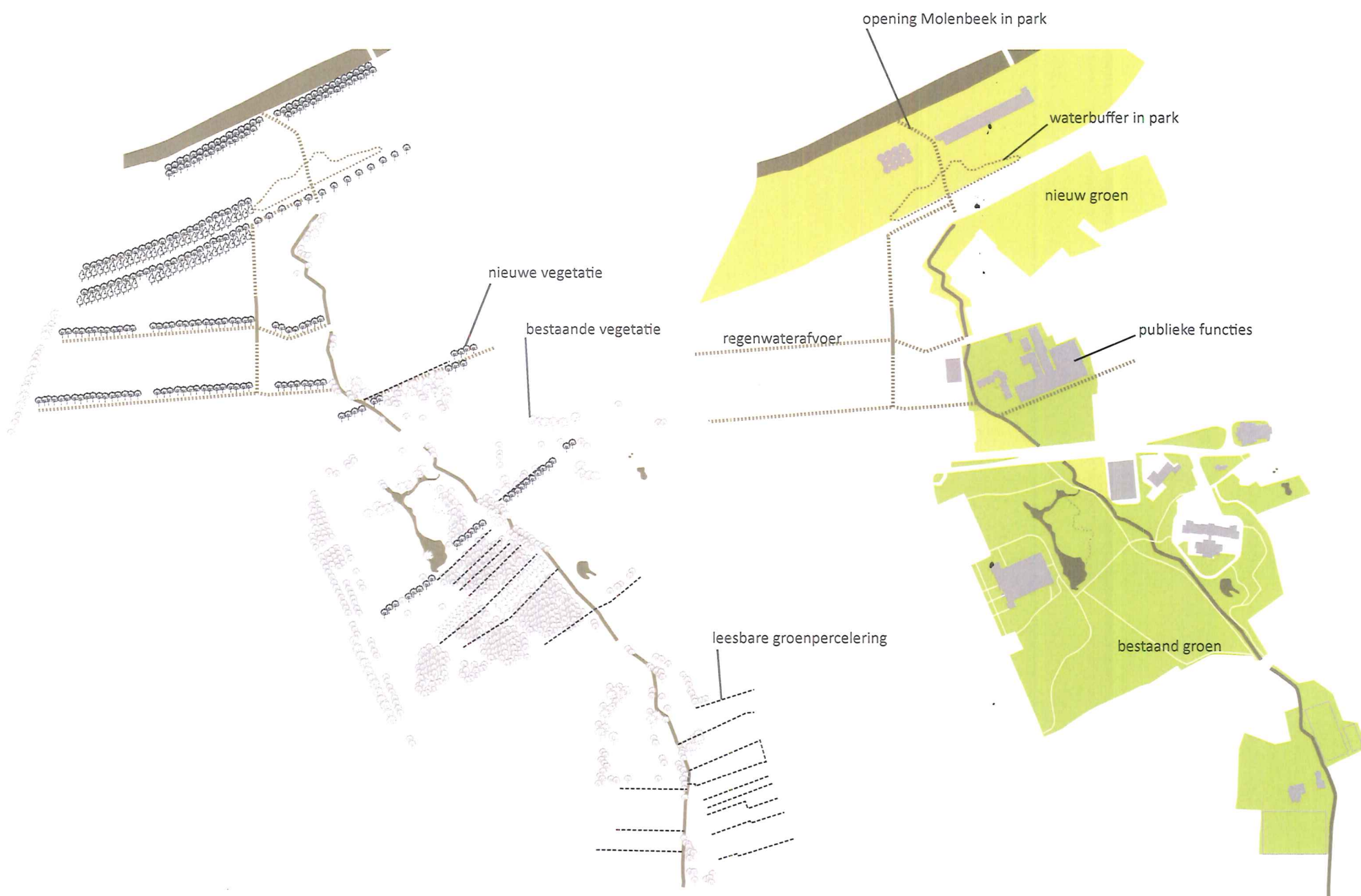
▪ de verlenging tot in het spoorwegemplacement en de Dender

De bundeling met de provinciale fietsroute creëert een belangrijke fiets- en wandelverbinding langs de Molenbeek vanaf het Beukenhof, onder de spoorweg en over de Dender naar het centrum van Aalst

▪ de landmarks rond het traject, bestaande uit publieke en/of bijzondere gebouwen, oude en nieuwe: zwembad, kerktoren Albrechtlaan, zwembad, school Don Bosco, silo's, ...

de uitbreiding van het zwembad en parking wordt naar de vallei georiënteerd. De parking wordt uitgebreid tot randparking en parking voor de Forumhallen. De parking wordt ingegroend in landschapskamers met groenstructuren die dwars op de vallei staan en de natuurlijkheid van de vallei en het reliëf benadrukken.

de oriëntatie van gebouwen en groenzones volgt waar mogelijk de bestaande perceling dwars op de Molenbeek (school Don Bosco en crèche Bergemeersenstraat)



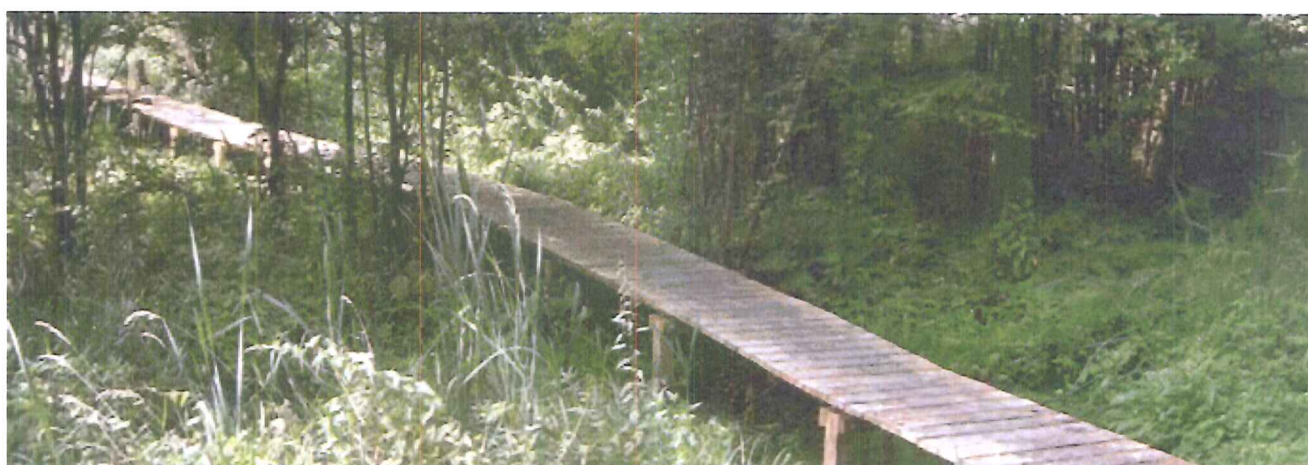
6.6 DE KASTELENROUTE

De Bergemeersen is een waardevol natuurgebied. Het is niet zichtbaar en dus weinig apprecieerbaar, omdat het ontoegankelijk is, verscholen achter muren en private domeinen van de kastelen en villa's. Door de fysische afsluiting, vormt het geen structuur met andere aangrenzende en kruisende landschapsstructuren.

Het deelproject richt zich op minimale ingrepen en vooral op een beheersplan.

- **Het natuurgebied moet behouden, maar wel beter gekoppeld worden aan andere natuurlijke gebieden.**
 - De zonevreemde woningen aan de noordzijde van de Beukendreef worden bestendig, maar verdere uitbreiding is verboden.
 - Het parkgebied van de Bergermeersen wordt groengebied

- **De appreciatie van het gebied wordt verhoogd door een betere toegankelijkheid voor het publiek, maar wel onder voorwaarden**
 - beveiligde paden, beperkte bezoekersuren.
 - wandelverbinding tussen Osbroek-Gerstjens, Kastelenpark De Vis en het zwembadpark
 - toegankelijkheid vanaf de Baron Romain Moyersoen geeft die straat ook meer een structurerend karakter in de villawijk ten opzichte van de Albrechtlaan en de Bergekouter.





publieke en private eigendom

7 operationalisering masterplan

De uitwerking van de deelprojecten heeft het voordeel dat gedetailleerde uitspraken over de gewenste structuren en texturen kunnen gedaan worden. Bovendien geeft de opdeling in deelprojecten aan dat er op verschillende fronten tegelijkertijd kan ingezet worden, zonder dat deze deelprojecten noodzakelijk van elkaar afhankelijk zijn.

De opdracht van het masterplan leidt dus wel tot één grote visie, maar niet tot één aaneenhangend dwingend gebaar. Het is alsof de verschillende deelprojecten steunpalen zijn waarop de wijk zich kan ontwikkelen tot een duurzame, volwaardig stadsdeel.

Elke deelproject heeft een eigen logica van uitwerking omdat in elk gebied er aparte condities zijn, inzake grondregie door de overheid, ontwikkelingstermijn, betrokkenheid van private partners en nodige planningsinstrumenten. **In dit hoofdstuk wordt voor 4 deelprojecten schematisch aangegeven hoe ze kunnen ontwikkeld worden.**

1. de Faubourg aan het Hoveniersplein

- Situatie

Stad Aalst en OCMW bezitten over strategische gronden. Stad Aalst beschikt over de wegenis. Stad Aalst is eigenaar van de carnavalshallen.

Er zijn vele diepe in onbruik geraakte tuinen, in eigendom behorend bij de arbeiderswoningen van de Doolhofstraat. De driehoek tussen de Walstraat, Hoge Vesten is onbebouwd en gebruikt als parking, vermoedelijk in eigendom van NMBS. Aan de Walstraat is er ook een onafgewerkt bouwblok.

- Fases

1. Autovrij Hoveniersplein en afbouw achterkanten. Invoeren van nieuw verkeersplan (Treinstraat/Hoge Vesten). Voetgangersgebied van Hoveniersplein tot aan Werfplein.

Parkeren gebeurt voortaan op de plaats van de kleine hal in het westen, die wordt afgebroken.

2. Aanleg plein onder talud spoorweg, koppeling lus L Geeraerdt slaan en Bleekveld.

Afbouw achterkanten deel Doolhofstraat. Parkeren gebeurt voortaan ten zuiden en zijdelings van de carnavalshallen.

De ontwikkeling van de noordelijke kop van het evenementenpark wordt gestart. De esplanade van het Hoveniersplein wordt doorgetrokken.

3. De carnavalshallen verhuizen naar de hangar op het spoorwegemplacement. Een akkoord met de Lijn is ook nodig inzake verhuis naar de werk- en woonzone (of elders in Aalst). Het voordeel van het huidig scenario is de mogelijke grondruil tussen twee overheden. Het plein wordt uitgebreid en de bouwblokken van de Doolhofstraat worden afgebouwd.

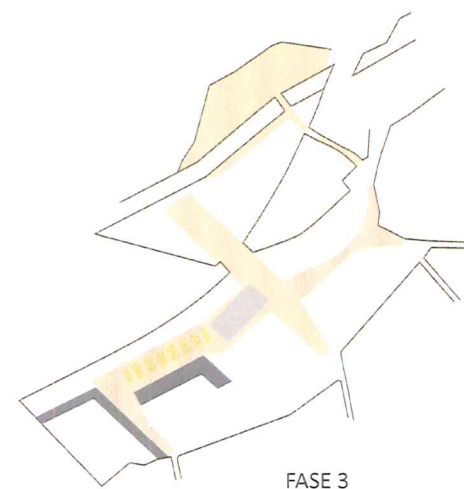
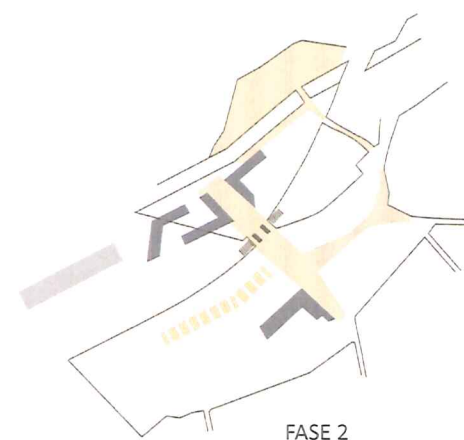
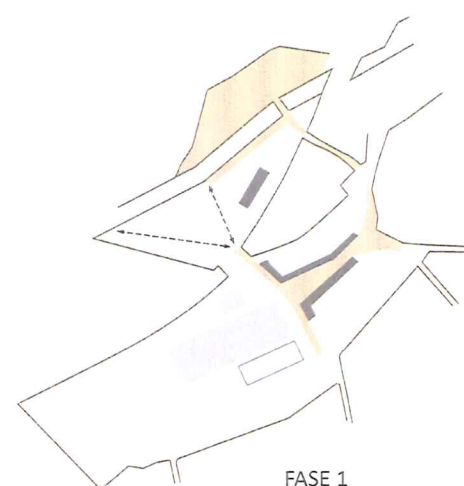
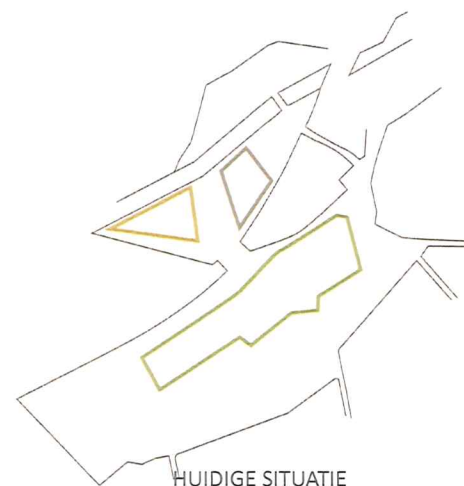
4. De bouw van de halstructuur als centrale interventie en oriëntatiepunt.

- Actoren

- Stad als belangrijkste grondbezitter
- De Lijn
- NMBS
- Te zoeken ontwikkelaar wonen en kleinhandel

- Planologische acties

- RUP
- Onteigeningsplan voor de tuinen in functie van de bouwblokkoperaties



2. de werkhuizen tussen Albrechtlaan en spoor

- Situatie

Stad Aalst bezit over strategische gronden en een groot, functioneel gebouw (Stadsmagazijnen). Aannemer De Jonge is een grote eigenaar, met intentie om te verhuizen.

Beide grootgrondbezitters kunnen zich verenigen en de volledige geplande woon- en werkzone ontwikkelen.

Colruyt is een derde grote speler, die zeker positief zal staan betreffende een betere ontsluiting en valorisatie van de eigen site.

- Fases

1. Na een akkoord tussen De Jonge en stad Aalst wordt het project in een PPS ontwikkeld.

2. De Bleekveld wordt rechtgetrokken. Een deel van de terreinen van de stad kan gevaloriseerd worden. De zigeunerwijk wordt verplaatst.

De doorgangen vanuit de faubourg, via de Appelstraat en Bergemeersenstraat worden gemaakt. Voor de verbinding met de Appelstraat wordt tussen stad Aalst en de eigenaars van de autodealers een recht van doorgang over de parking onderhandeld.

3. Vanuit een akkoord tussen stad Aalst en Colruyt, wordt een nieuwe weg aangelegd, wat de ontwikkeling van het bedrijvencentrum rond Colruyt mogelijk maakt.

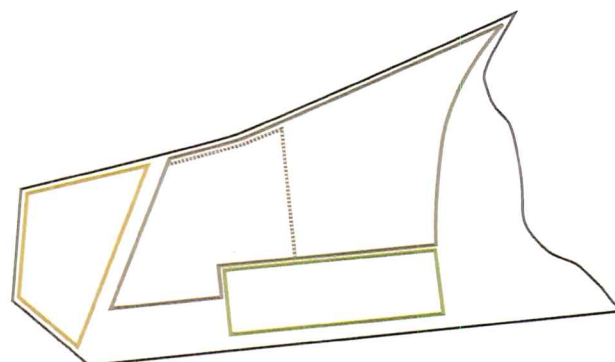
Stad Aalst medieert tussen het Vlaams Gewest en de baanwinkels om een gezamenlijke parking en ventweg te voorzien. De Provincie legt een fietspad langs de westkant van de spoorweg.

- Actoren

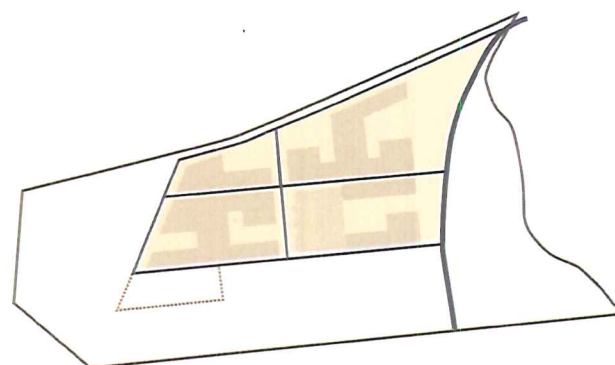
- Stad Aalst, De Jonge, Colruyt als eigenaars
- Te vinden ontwikkelaar in PPS-constructie
- de provincie voor fietsinfrastructuur

- Planologische acties

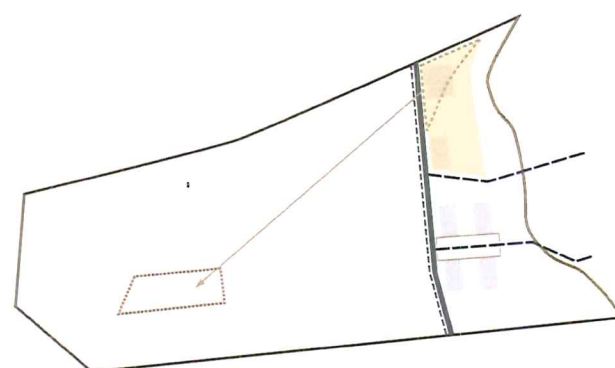
- RUP
- PPS



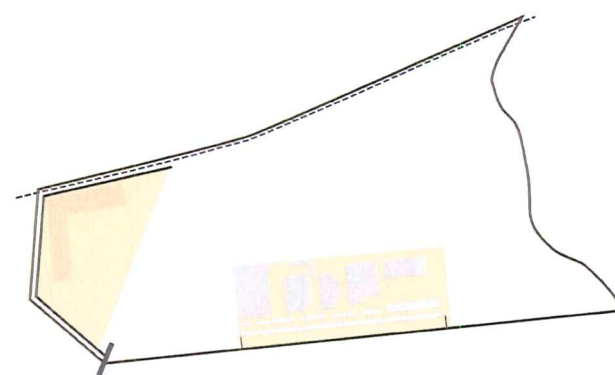
HUIDIGE SITUATIE



FASE 1



FASE 2



FASE 3

3. de zorgwoonwijk Mijlbeek

- Situatie

Zowel het OCMW en stad Aalst beschikken over gebouwen en groene zones. Samen met het ziekenhuis en de kerkfabriek kan een sterke woonzorgagenda opgesteld worden.

Stad Aalst heeft interesse voor aanpassingen aan het zwembad en de Forumhal, alsook een betere toegankelijkheid tot het park.

De Florahallen zijn in handen van een private ontwikkelaar, die sowieso de afbraak en herontwikkeling vooropstelt (richtcijfer 22 000 m²).

- Fasering

1. Opstellen woonzorgconcept tussen stad-OCMW-Ziekenhuis, met rendabel scenario voor ontwikkeling site Florahallen als woonzorgcampus (bvb. min. 60 wooneenheden, 10% begeleidende functies, gemeenschappelijke ondergrondse parking)

2. Indien er een akkoord is met de eigenaar van de Florahallen, worden afspraken gemaakt over de bouwvolumes, de functionele assen door de bouwontwikkeling, het publieke programma en een timing. Het groengebied aan de zuidkant, vlakbij de Molenbeek wordt afgestaan aan de stad voor verder beheer als groengebied.

Stad Aalst engageert zich inzake de verbetering van verbindingen met het park (brug Molenbeek). Stad Aalst maakt uitbreiding van het zwembad.

3. Voor een verbeterde oversteekbaarheid van de Albrechtstraat, voert Aalst overleg met het Vlaams Gewest om de Albrechtlaan enkel aan de westzijde van de parvis te behouden. Stad Aalst verlengt de Appelstraat tot in de woon-en werkzone.

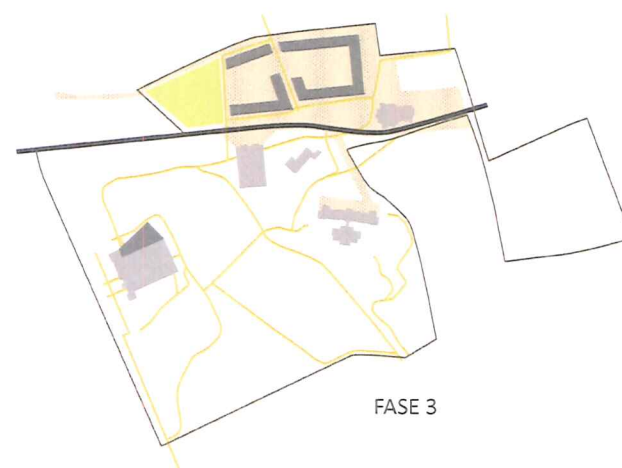
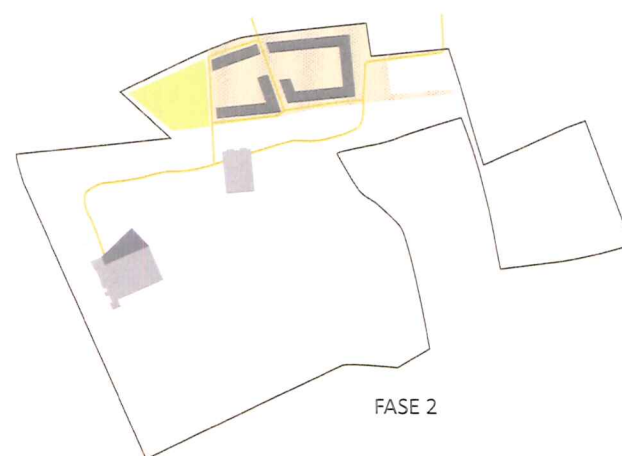
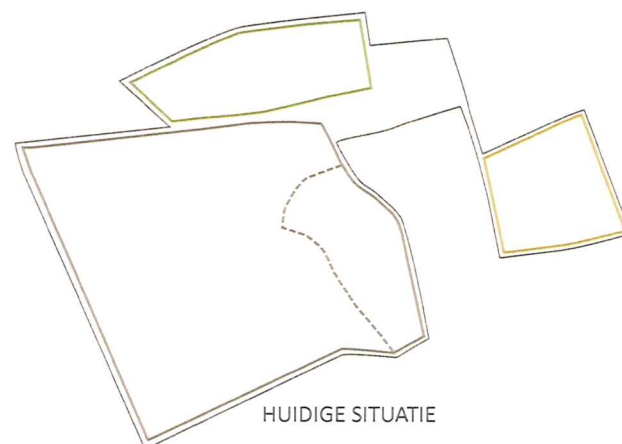
Bij verdwijnen sporthal functie, wordt Forum omgebouwd tot revalidatiezaal voor het ziekenhuis. De parking aan Forum wordt verminderd. Het saldo wordt bijgevoegd bij de zwembadparking.

- Actoren

- Stad als mediator (weinig eigen ontwikkelbare eigendommen)
- Eigenaar Florahallen, OLV Ziekenhuis, kerkfabriek
- Vlaams Gewest voor de aanpassing parvis OLV kerk en subsidies woonzorg

- Planologische acties

- Indien er een akkoord is met de ontwikkelaar van de Florahallen, kan de woonzorgontwikkeling starten zonder RUP. Het opmaken van een RUP is eerder een stok achter de deur. Er is wel een RUP nodig voor het parkgebied (zwembad).



4. Het evenementenpark

- Situatie

Het spoorwegemplacement is nog in gebruik, vermoedelijk door Tragel als concessiehouder van een NMBS-terrein. NMBS is de grootste eigenaar, maar stad Aalst is eigenaar van een kleiner maar strategisch perceel.

- Fases

1. Een akkoord tussen stad en NMBS over alle ontwikkelingsaspecten is nodig, met voordeel voor alle partijen:

Voor stad: eigendom parkgebied (sanering te bespreken) en gebouwen (silo en hangar), onderdoorgang aan Hoveniersplein en in verlengde provinciale fietsroute

Voor NMBS: 2 ontwikkelingszones max. 60 000 m², publieke parking richtgetal 400 pp ondergronds (aantal te verfijnen), respecteren van een bouwlijn

2. NMBS ontwikkelt de zichtlocaties op eigen ritme. Stad Aalst voorziet voorlopige en definitieve parkaanleg zodat het park als geheel toegankelijk wordt. Stad Aalst richt de nieuwe carnavalshal in.

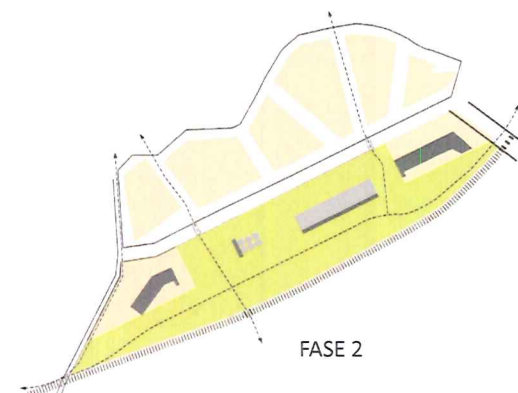
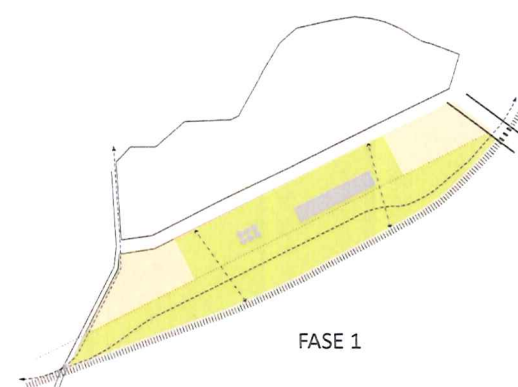
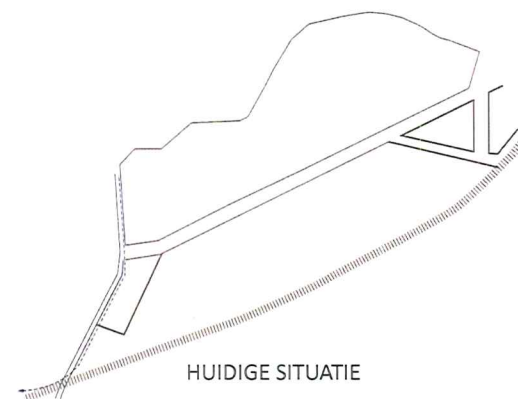
De Provincie legt de fietspaden aan naar de Molenbeekvallei en langs de Dender.

- Actoren

- Publieke overheden: stad, NMBS, provincie

- Planologische acties

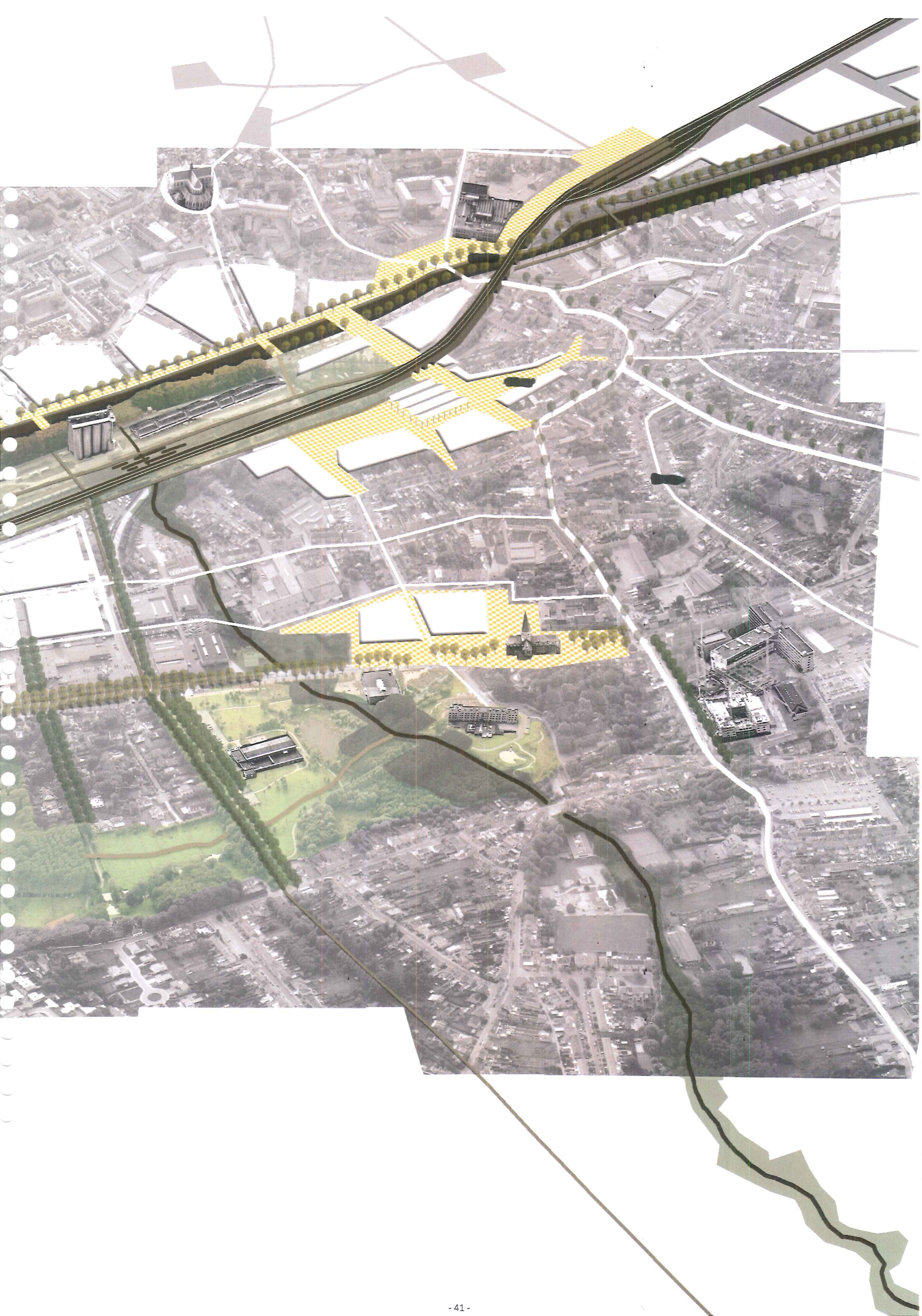
- RUP voor ontwikkelingsmogelijkheden
- zichtlocaties en hergebruik silo en hangar
- Inrichtingsplan park



8 structuurvisie

WEVEN VAN TEXTUREN EN STRUCTUREN





9 duurzaamheidsprincipes

Het schema in bijlage synthetiseert alle vereisten waaraan een **duurzame stadsontwikkeling** moet voldoen. Als stedenbouwkundig bureau werkt **Stadsontwikkeling** continu op het thema stedenbouw als core-business. De doelstelling van het masterplan kan zich niet louter beperken tot het toepassen van duurzaamheidsprincipes op stedenbouwkundige vlak, maar moet alle duurzaamheidsprincipes nastreven. In het kader van deze specifieke opdracht van het masterplan, is een geïntegreerde strategie voor **duurzaamheid op het gebied van stedenbouw, mobiliteit en biodiversiteit** essentieel. **Stadsontwikkeling** is een teamspeler en gekend voor samenwerking met andere experts om tot die geïntegreerde aanpak te komen.

Tijdens de opmaak van het masterplan, zal het belang duidelijk worden om in latere fases in te zetten op de duurzaamheidsprincipes rond **de gebouwde ruimte en beleid**. **Stadsontwikkeling** heeft vanuit de ervaring in andere projecten voeling met deze aspecten.

DUURZAME STEDENBOUW

De stad als duurzame omgeving voor menselijke activiteiten en verblijf staat permanent onder druk, getuige

- de steeds nieuwe cycli van versnelde verstedelijking in de periferie en de wettelijke deregulatie. Deze verstedelijking is veelal louter gekoppeld aan het gemotoriseerd transport en veroorzaakt congestie en vervuiling;
- de vereenvoudiging en verarming van de stedelijke organisatie door mono-functionaliteit, lage ruimteverslindende densiteit, het gebrek aan structuren en concepten in een driedimensionale ruimte;
- de 'vereïlanding' van natuurlijke systemen, de verstoring van de hydraulische cyclus, de ondoordringbaarheid en verzegeling van de bodem;
- de massieve consumptie van energie, water en materialen en de productie van afval (vloeibaar, gasachtig en vaste stoffen);
- de voortdurende verstedelijking, gekoppeld aan het gemotoriseerd transport en de congestie die ermee samengaat;
- de sociale segregatie door gebrek aan menging van functies en woon- en werktypes;
- de aftakeling van de publieke ruimte als ontmoetingsplaats of ruimte voor voetgangers en fietsers.

Het projectgebied vraagt om een aantal beslissende keuzes, waardoor dit stadsdeel een voorbeeld kan worden voor duurzame stadsontwikkeling. Volgende principes worden gehanteerd:

- de compacte stad

De stad kan worden verdicht met programma's die de concurrentie aankunnen met andere, meer perifere locaties in de omgeving. Door de minimum dichtheid van nieuwe bebouwing, blijft er een maximum aan groene of verharde publieke ruimtes over, die vormgegeven wordt in functie van een

goede sociale samenhang en in functie van de schaal van de voetganger/bewoner. Voetgangersrelaties worden verbeterd tussen de verschillende wijken, zodat de mobiliteit per auto niet noodzakelijk is en zelfs wordt ontraden.

*Het principe van de compacte stad is geïllustreerd in de interventie voor de **bouwblokoperaties rond het Hoveniersplein**, die op wandelafstand van het wijkcentrum maar ook van het centrum van Aalst is gelegen, vlot bereikbaar te voet, mits een comfortabele publieke ruimte onder het spoorwegtalud en langs de Dender.*

- maximale hergebruik gedegrademd weefsel

Het **hergebruik van gedegrademd weefsel** staat voorop. Prioritair wordt nagedacht over hergebruik van sites, in plaats van over te gaan naar nieuwe bebouwing en het aansnijden van open ruimte. *Indien een nieuwe ontwikkeling gefundeerd is, zoals het ontwikkelen van een **zorgwoningcomplex** kiest het masterplan voor de recuperatie van ongebruikte terreinen. Er wordt daarbij een verbinding tussen het oude, bestaande weefsel en het nieuwe gezocht.*

Dit geldt ook voor het **maximaal hergebruik van gebouwen**, vanuit het besef dat er een enorme energetische kost is gedaan om te bouwen (vooral ruwbouw) en te ontwikkelen.

*Het masterplan maakt een afweging tussen de kwaliteit van het gebouw qua stabiliteit, omvormbaarheid en de inplanting. Zo lijkt het zinvol om uit te gaan van het **behoud van de stadsmagazijnen en de hangars en silo's op het spoorwegemplacement**. De **Forumhal** is door zijn bouwfysische staat en inzetbaarheid binnen het woonzorgconcept en dus de moeite om te behouden.*

*De Florahallen lijken moeilijk te hergebruiken en kan afgebroken worden, wat ook al als vertrekpunt in de projectdefinitie werd aangegeven. Ook de **carnavalshallen** zijn door hun laagkwalitatieve opbouw weinig interessant om uitdrukkelijk te behouden. Het materiaal van beiden hallen is wel als bouwafval eenvoudig te verwerken.*

- publieke ruimte

In de stad wordt geïnvesteerd in de publieke ruimte voor de burger, als ontmoetingsplaats, als plaats om zich uit te drukken, als ruimte om de stad aangenaam te vinden en de vlucht naar de buitenwijken te vermijden. De auto kan er maar is niet overheersend. De publieke ruimte wordt in eerste instantie ingericht voor de voetganger.

*Zowel op het nieuwe Hoveniersplein, als in het **evenementenpark, de gemengde werk- en woonzone en de woonzorgkern** is er plaats voor de auto, maar beperkt. Er is een uitnodiging tot ontmoeting, op banken, onder bomen, onder een halstructuur, in het groen. **In elk deelplan zijn er trajecten enkel of overwegend voor voetgangers.***

- de waardering van monumenten en historische tracés en landschappen

De historische tracés worden maximaal hersteld, niet uit een pure hersteldrang, maar vanuit de structurerende logica, van het landschap dat dan herkenbaar wordt, maar ook ecologisch sterker.

In het projectgebied worden de vallei van de Molenbeek tot aan de Dender, de oude spoorlijn als provinciale fietsroute tot aan de Dender, de Denderesplanade en de kastelenroute ingezet als structurerend landschap.

*Patrimonium wordt maximaal ingezet als beeld (imago, referentie, collectief geheugen) en functie (hergebruik). In het masterplan wordt patrimonium als de **Onze Lieve Vrouwekerk** herkend, maar ook het industrieel erfgoed zoals de drie bestaande **arcades onder de spoorweg, de hangar en silo** op het spoorwegemplacement.*

- Het verhogen van complexiteit & (sociale) vermenging is nodig zodat een stedelijke omgeving met middellange termijnevoluties kan opvangen: veranderende demografie, economische evoluties, ...

*De uitbouw van een **zorgwooncomplex** is een voorbeeld van stedenbouwkundige interventie die inspeelt op de veranderende demografie, maar ook*

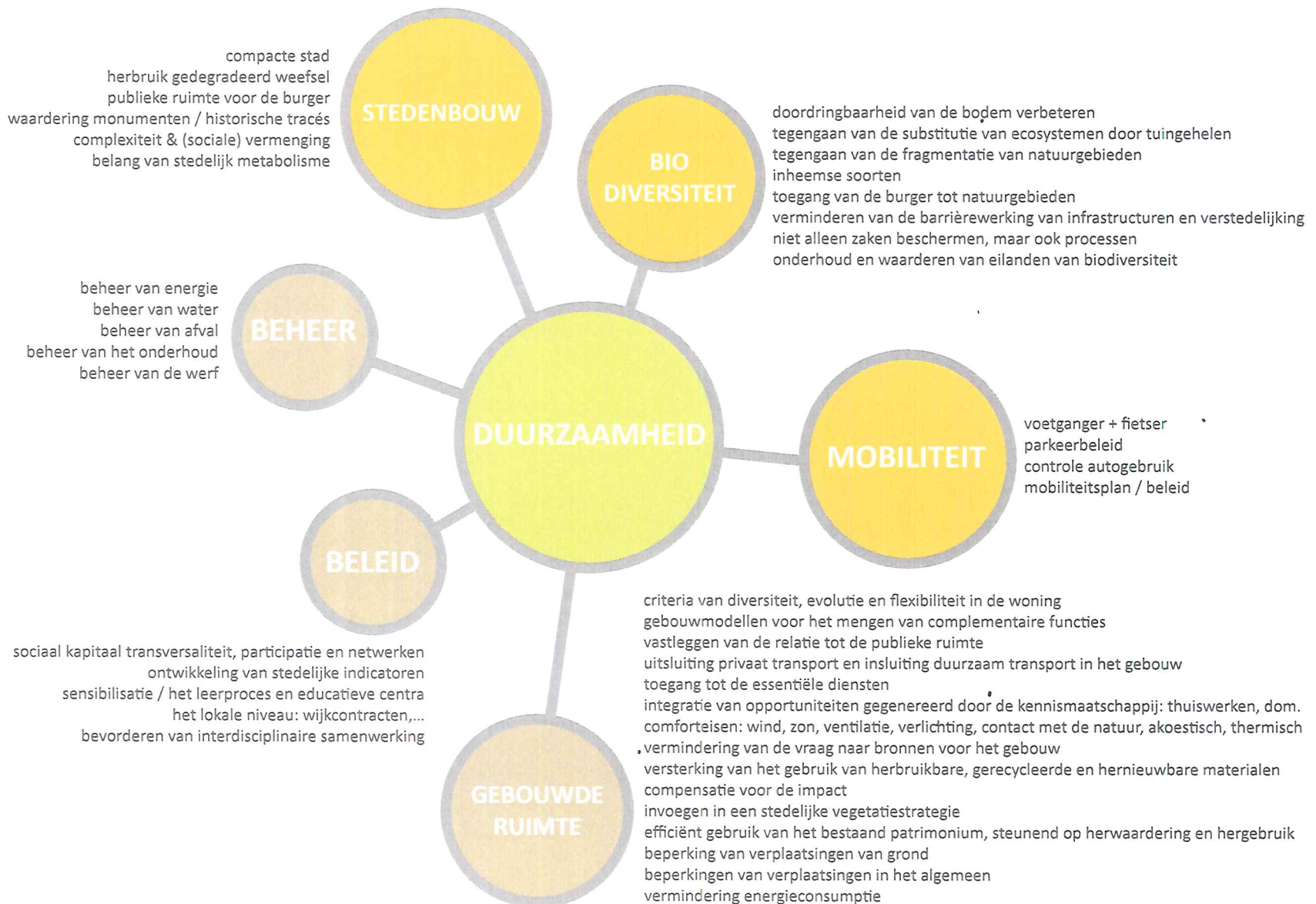
*de wijk rond de **Onze Lieve Vrouwekerk** versterkt als dorp voor sociale menging.*

*Er wordt ingezet op nieuwe centraliteiten in bestaande (nieuwe) gebieden, waar de inplanting van 'dichte' activiteiten van kennis worden bevorderd. De nabijheid tussen wonen en werken wordt nagestreefd, in het bijzonder in de **werkhuiszone tussen Albrechtlaan en spoor.***

- belang van stedelijk metabolisme herkennen

Voor nieuwe ontwikkelingen worden de capaciteit (draagkracht) van het terrein bepaald, alsook de limieten voor de stedelijke ontwikkeling. Stedelijke ontwikkeling wordt maximaal gebonden aan lokale hernieuwbare energiebronnen om de afhankelijkheid van fossiele en nucleaire bronnen radicaal te doen afnemen.

*In het projectgebied kan in eerste instantie ingezet worden op een stedelijke ontwikkeling die rekening houdt met de watercyclus op lokaal gebied (regenwater opvangen, hergebruik van gebruikt water, afvoer naar de **Molenbeek** ...). Courante toepassingen van groendaken, zonnepanelen, ... kunnen gestimuleerd worden binnen een algemeen energie- en waterbeleid van de stad aan de hand van premies, advies en voorwaarden bij stedenbouwkundige vergunningen.*



DUURZAME MOBILITEIT

De stedelijke mobiliteit is voor een groot deel de oorzaak van de slechte leefkwaliteit en de grote ecologische *footprint* van steden:

- verbruik van energie en materialen en dus emissies en afval (vloeibaar, gas en vaste stoffen);
- de ruimtevraag voor auto's, ten koste van openbaar domein en van performant openbaar vervoer;
- de slechte gezondheid en vele ongevallen;
- de barrièrewerking van de grote infrastructuren;
- de economische kost van het beheer en onderhoud van het verkeerssysteem;
- verlies van autonomie van bepaalde bevolkingsgroepen.

Daarom moeten volgende principes gehanteerd worden.

- het verminderen van de afhankelijkheid met betrekking tot de auto

Dit vergt een stedenbouw van nabijheid, die het gebruik van alternatief transport faciliteert ten opzichte van de auto. Het vergt ook duurzame verkeersnetwerken, die de controle van het autogebruik bevorderen in plaats van de stimulering ervan. Die stedenbouw van nabijheid is sociaal want de autonomie van sociale groepen zonder toegang tot de automobiel verhoogd.

In het masterplan wordt concreet ingezet op een voetgangersgebied rond de handelskern aan het Hoveniersplein zodat de centrumstad te voet bereikbaar wordt. Ook in de woonzorgkern aan de OLV-kerk wordt bevorderd door een voetgangersgebied.

Er wordt ook voorgesteld om de Moorselsebaan en de binnenstraat als eenrichtingstraat gezet, eventueel wel met een dubbelrichting voor openbaar vervoer. Zo krijgen deze smalle, grijze invalswegen meer ademruimte voor bredere voetpaden en zelfs bomen en is er minder verkeer door het ontradend effect ten opzichte van doorgaand verkeer vanuit de buitenwijken naar de binnenstad.

- de stad wordt opgebouwd rond de fietser en de voetganger

De gezelligheid van de publieke ruimte wordt gerecupereerd en fietsnetwerken vervolledigd zodat snelle verplaatsingen in een omgeving van 5 à 10 km mogelijk zijn. De stad wordt beleefd aan wandel- of fietsnelheid, met meer sociaal contact en minder ongevallen tot gevolg.

In het masterplan wordt het fietsnetwerk vervolledigd: meer noordzuid-verbindingen langs de Dender of langs het kanaal, onder de brug van de Brusselsesteenweg door; volledige oost-westverbindingen door het doortrekken van de provinciale fietsroute langs de oude spoorweg tot de Houtmarkt.

De barrièrewerking van het spoorwegtalud wordt weggewerkt door het openen van de drie traveeën, zodat het Hoveniersplein, het evenementenpark, het Werfplein en de hele historische stad beter samenhangen.

- een duurzaam parkeerbeleid wordt aangehouden

Dit gebeurt door middel van het detailleren van het soort van parkeernoodzaken, bijvoorbeeld bestemmingsparkeren en randparkings. Bij het analyseren van de noodzaak en de beheersmethode, wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten parkeren: bewoners, bezoekers, mindervaliden,... Het parkeerbeleid is niet enkel een zaak van het openbaar domein, maar doet ook uitspraken over parkeren ook op privédomein.

Een lussysteem van de Brusselsesteenweg/Leo Gheeraerdtstraat/Bleekveld maakt een nieuwe centumparking op rechteroever bereikbaar, maar verhindert de instroom van auto's doorheen de stad.

Uitgangspunt is het behoud of zelfs afbouw van parkeren, zeker bovengronds. Bestaande parkings kunnen multifunctioneel in de tijd worden. De bestaande parking aan het zwembad wordt beter verbonden met wandelpaden tot aan het Forum zodat deze beter dienst doet als randparking en parking voor het zwembad en de sportzaal. De parkings voor de baanwinkels aan de Albrechtlaan worden gecombineerd.

De smalle woonstraten in de wijk kunnen ontlast worden, door het voorzien van ondergrondse bewonersparkeerplaatsen onder de nieuwe bouwzones ten voordele van woonerven waar kinderen spelen en ouderen in de voordeur op uitkijk zitten.

- mobiliteitsplan / beleid

Het mobiliteitsplan zet in op het verminderen van autoverkeer in het historisch centrum. De handelsstraten worden meer aangenaam voor voetgangers en fietsers en bevordert de modal-shift.

Vanuit het masterplan kan een deel van dezelfde beleidsdoelstelling toegepast worden op het gebied van het evenementenpark en het Hoveniersplein. De auto kan meer afgeremd worden vanuit de buitenwijken, zowel oostwest door het hanteren van de eenrichting op de Moorselsebaan en de binnenstraat, maar ook noordzuid door het knippen van de kade aan rechteroever inzake autoverkeer.

DUURZAME BIODIVERSITEIT

De biodiversiteit in stedelijke omgeving is bijna volledig verdwenen.

- de bezetting van de bodem en de bedekking ervan met artificiële elementen die haar ondoordringbaar maken
- de wijziging van de fysische omgeving
- de substitutie van ecosystemen door gehelen van tuinen en de fragmentatie van de gebieden van natuur
- de creatie van een menselijk collectief met een nood aan 'natuur' die beantwoordt aan een massief toeristisch recreatieve vraag
- Het gebrek aan aanbod en een beperkte mogelijkheid van transport van soorten dieren.

Voor een duurzame biodiversiteit moet ingezet worden op:

- doordringbaarheid van de bodem verbeteren

De footprint van gebouwen wordt door compactheid beperkt. Door het gebruik van wadi's in straten en pleinen en langs groenzones wordt de doordringbaarheid van de bodem verbeterd en de buffercapaciteit verhoogd.

De zone voor werkhuisen kan een pilootproject zijn door de toepassing van wadi's in de woonstraten en een regenwaterafvoer naar de Molenbeek.

- onderhoud en waarden van eilanden van biodiversiteit

Door het versterken van groenstructuren wordt de biodiversiteit versterkt.

De bermen langs de spoorweg, langs de Molenbeekvallei en de Dender worden aandachtig beheerd (bomen, grassen, vijvers, ...).

Aangezien de site van de Lijn erkend is als een interessant groengebied, is het verkiesbaar dat de Lijn ergens anders wordt ingepland en dat het terrein maximaal als ecologische tuin of park in een binnengebied, verbonden met de Molenbeekstructuur, wordt ontwikkeld.

- tegengaan van de substitutie van ecosystemen door tuingehelen en de fragmentatie van natuurgebieden

Het gebruik van inheemse soorten en het verbinden van ecosystemen bevordert de variatie van inheemse fauna en flora.

De Molenbeekvallei wordt als ecologisch systeem versterkt, door een uitbouw van de oevers tot aan de spoorweg en door een versmalling van de Albrechtlaan.

- beperken door voorwaarden te stellen inzake de toegang van de burger tot natuurgebieden

Toegang voor mensen is mogelijk in de kasteel-

parken, maar op beveiligde paden en onder strikte voorwaarden.

- verminderen van de barrièrewerking van infrastructuren en verstedelijking zodat transport van dieren mogelijk is

De Albrechtlaan wordt versmald ter hoogte van de Molenbeek. De muren rond de kastelenparken worden geopend voor transport van fauna en flora.

- niet alleen zaken beschermen, maar ook processen

Door beheersplannen en de opstelling van een groenplan kan een vegetatie-matrix worden opgesteld die een stimulans is voor de stedelijke biodiversiteit in het omringende gebied.