

# Aalst Tragelsite

*Nieuwe kansen voor binnenstedelijke periferie*

# Aalst Tragelsite

## *Raamwerk voor herontwikkeling van de Tragelsite en uitwerking van de Noordelijke Retailzone*

### Raamwerk en kavelstructuur

Aalst is een stad van twee werelden: het gave Vlaamse stadje op de heuvel, en de industriestad achter het spoor, in het dal van de Dender.

De Tragelsite ligt strategisch tussen het station, de Dender en de ringweg, maar oogt slechts een periferie. De verkaveling is complex en moeilijk doordringbaar. Golfplaten loodsen, een watertoren en enkele robuuste bakstenen bouwwerken bepalen het beeld. De lintstructuur van de Dendermondsesteenweg loopt door het gebied, maar is in de loop van de tijd sterk gefragmenteerd geraakt. Hoe kan dit gebied opnieuw tot ontwikkeling worden gebracht? De 'startmotor' is de aanleg van de Nieuwe Tragelweg, die de beoogde pendelparking achter het station moet gaan ontsluiten. In voorgaande plannen werd deze nieuwe route over de Dendermondsestraatweg gelegd en om de verkaveling heen gevouwen. De cul-de-sac wereld bleef bestaan. Wij stellen voor om de weg door de verkaveling te leiden en in te weven in een nieuw stelsel van dwarsverbindingen. Microscopisch onderzoek naar de kadastrale structuur van de site levert vier posities op voor potentiële oost-westverbindingen, en een bandbreedte voor de inpassing van de Nieuwe Tragelweg zelf. Op deze basis zijn 2 varianten voor het stedelijk raamwerk ontworpen, die de Dendermondsesteenweg ontzien en de bestaande industriecomplexen van een stedelijk adres voorzien.

Locatie: Tragel-site, gemeente Aalst

Ontwerper(s): Jeroen Ruitenbeek, Sabien Thomaes, Leonie Rupert

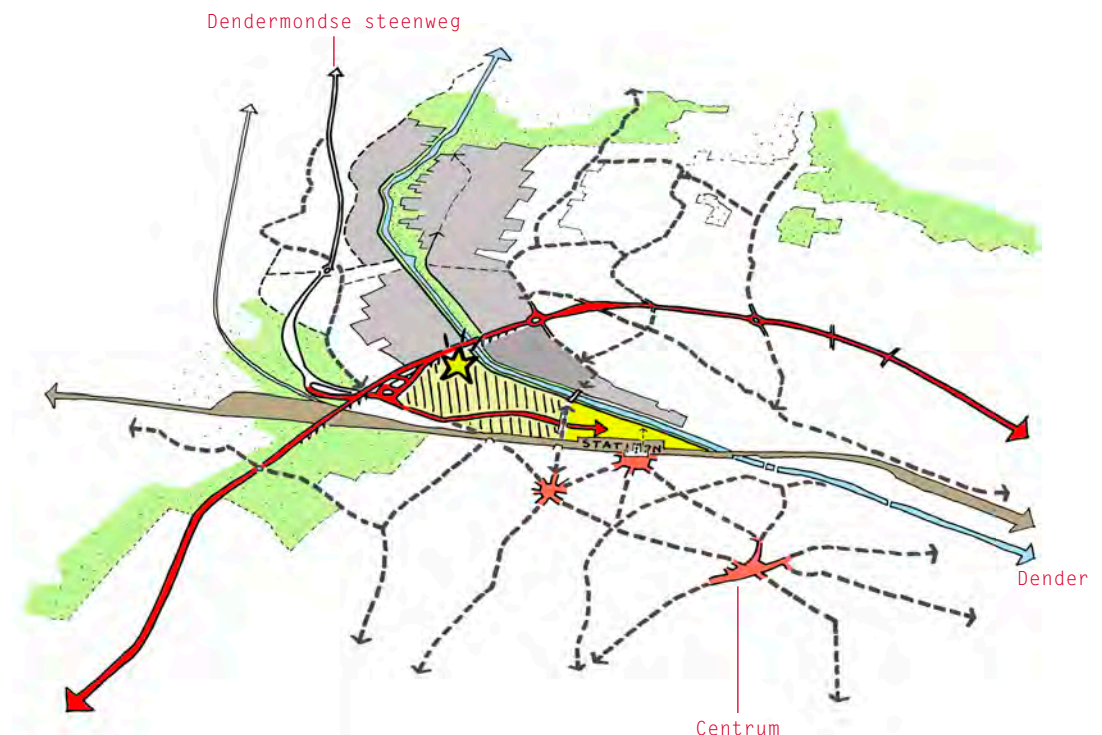
Opdrachtgever(s): Dienst Planning van de gemeente Aalst, in het kader van Conceptsubsidie van de Vlaamse Overheid

Omvang in ha: ca. 16 ha.

Programma: inpassing en herordening bestaande functies (bedrijvigheid, ateliers, woningen, retail, cultuur) en ruimte creëren voor nieuwe woonmilieus, hotel, groot retailcomplex, evenementen/topsportthal, parkeren; omvang en aard grotendeels nog onvoorspelbaar.

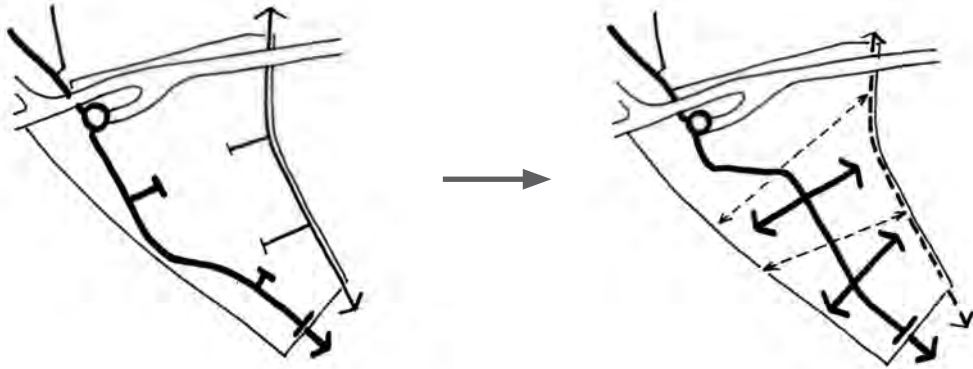
Jaar van ontwerp: 2012 - 2013

Jaar van uitvoering: 2013 - verre toekomst



1. Tragel site
2. Nieuwe Tragelweg

3. Onderzoek kadastrale structuur

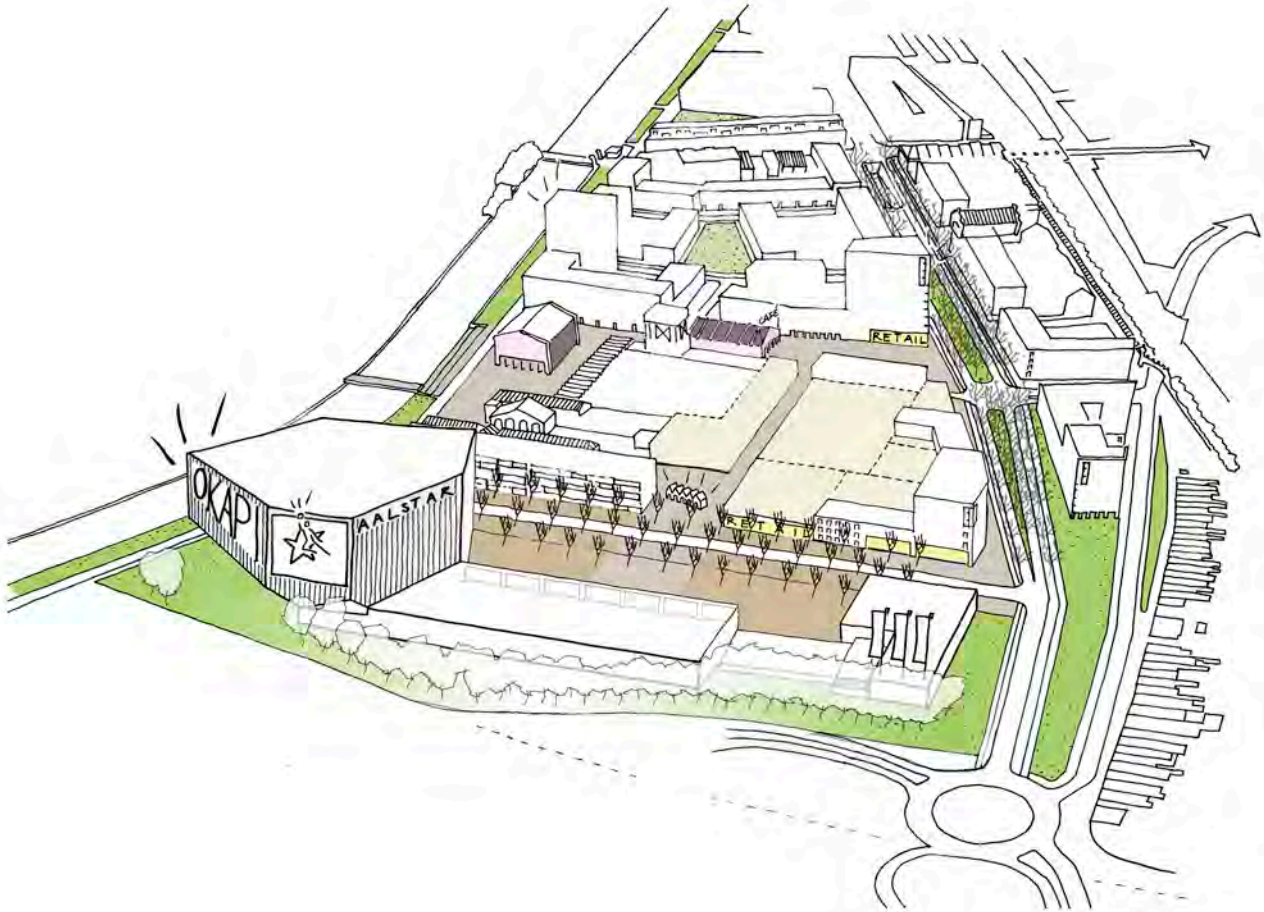


2.



3.



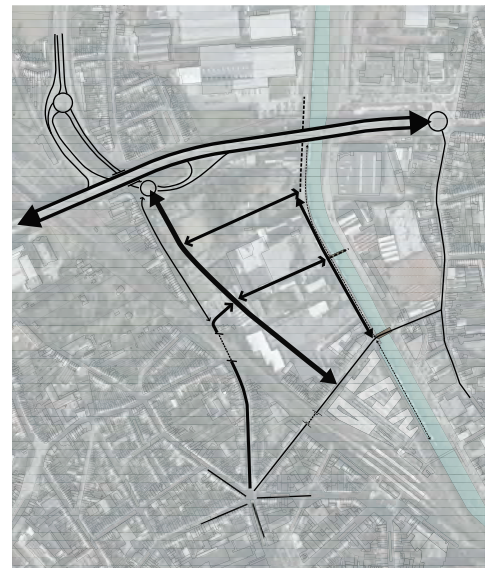


1.

## 2 varianten

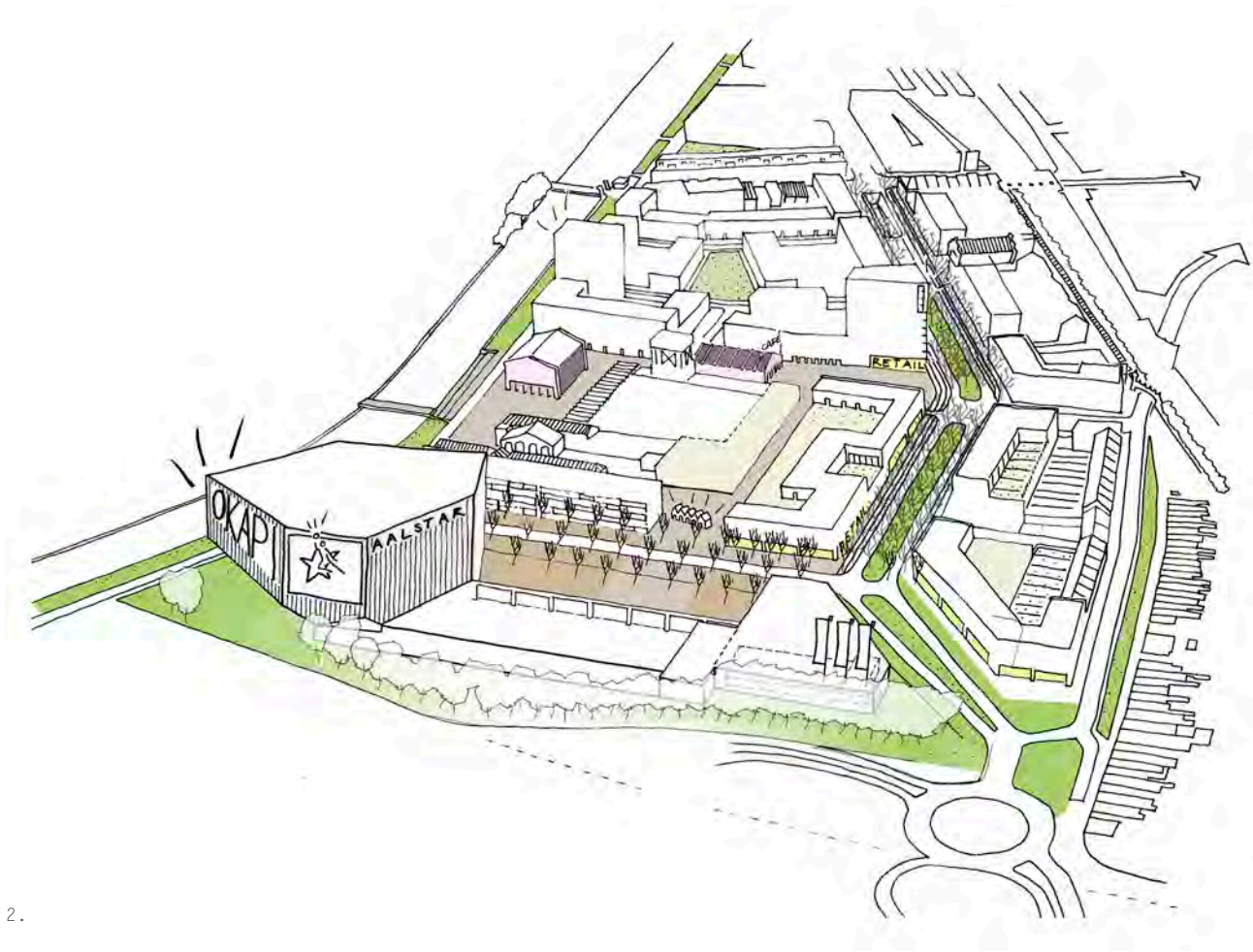
Vanwege de interferentie van het nieuwe raamwerk met de kavel- en eigendomsstructuur zijn in het ontwerpproces de twee varianten tot het eind toe als gelijkwaardig meegenomen. Het doel was niet om een eindbeeld vast te leggen, maar om speelruimte te bieden aan proces van private herschikking van functies, in onderhandeling met de stad. De parallelle ontwerpen moesten garanderen dat in alle gevallen een kwalitatief stadsbeeld tot stand kon komen.

De Nieuwe Tragelweg is verkeersruimte en stadssruimte tegelijkertijd, met een symmetrisch profiel, een 9 meter brede middenberm en aan weerszijden laanbeplanting. Zij geven allure aan de stadsentree. Erlangs wordt stedelijke bebouwing ontwikkeld die coherente straatwanden gaat vormen.



3.



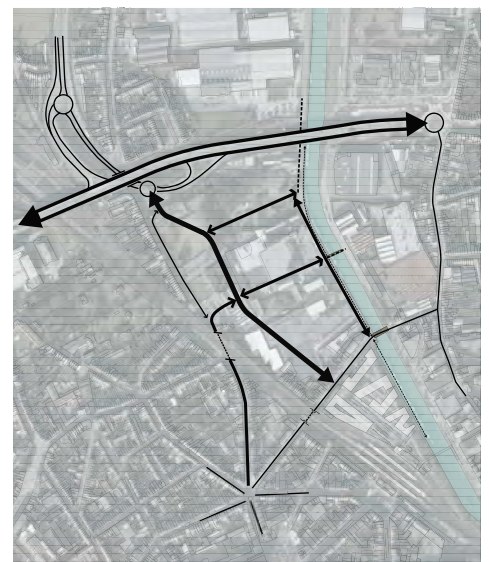


2.

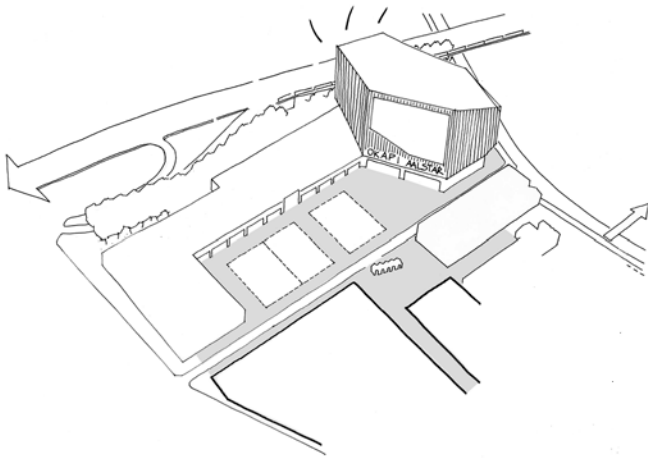
In de eerste variant wordt de nieuwe weg op enige afstand parallel aan de Dendermondsesteenweg getraceerd. Het biedt ruimte aan een fraaie inplanting van de verkeersruimte tot een waardige stadsentree. De leefbaarheid van de Dendermondsesteenweg als oude stadsstraat wordt verbeterd.

In de tweede variant is de weg zoveel als mogelijk centraal door de locatie getrokken.

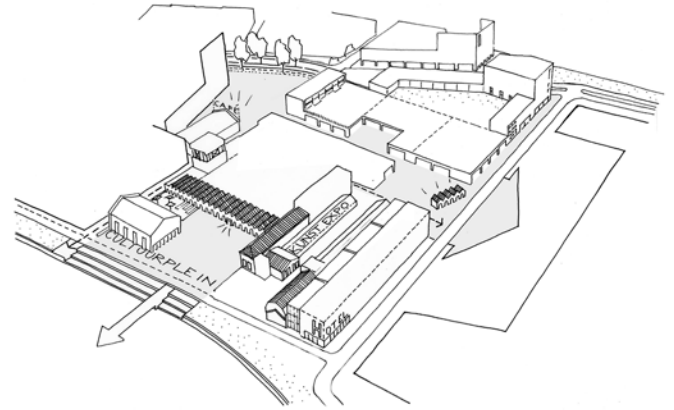
Hierdoor ontstaat er tussen de Dendermondsesteenweg en de Nieuwe Tragelweg een zone van voldoende breedte om een bouwblok in te ontwikkelen. De Dendermondsesteenweg wordt daarmee als tweezijdig bebouwde stadsstraat in ere hersteld.



4.



Noordzone: icoon



Middenzone: hergebruik

## Programmatische zonerings

Het raamwerk is een conditionerend stelsel van openbare ruimtes waar aan de stedelijke bebouwing zich moet hechten.

Tegelijkertijd biedt het de basis voor een logische programmatische zonerings, zonder dat er monofunctionele stadsfragmenten mogen ontstaan.

De geambieerde stedelijkheid is gebaat bij terloopse overgangen en uitwisseling tussen de planonderdelen. Daarom wordt de wegenstructuur aangevuld met een fijnmazig stelsel van routes en pleinen die de verschillende plandelen verbinden en de Tragel-site omvormen tot één samenhangend stadswefsel.

Het meest noordelijk deel van het plangebied ligt direct aan de ringweg en biedt ruimte aan grootschalig programma, bijvoorbeeld een

topsporthal voor Okapi Aalst en een retailcomplex. Het sportcomplex toont zich als een groot stadsicoon in de bocht van de Dender en vanaf het hoog gelegen ringwegviaduct.

In het middendeel is het oude industrie-complex deels al in gebruik met culturele programma's en winkels. Het nieuwe raamwerk van routes maakt het mogelijk vanaf alle zijden toegangen te maken.

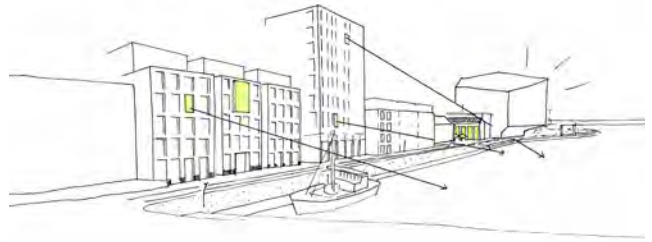
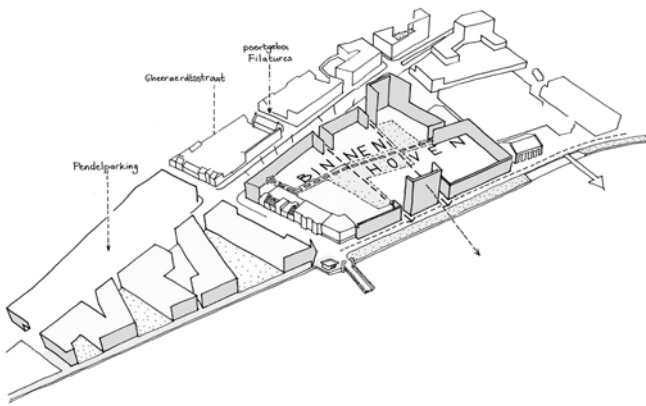
In het zuidelijk deel van de site zien we kansen voor een stedelijke woongebied, aansluitend op de woningbouwplannen achter het station, mooi gelegen aan de Dender. Binnen dit superblok ligt een meer verstillend autoluw binnengebied en zijn diverse stedelijke woonvormen denkbaar.

De methode van 'parallel ontwerpen' aan twee varianten heeft zijn vruchten afgeworpen. Het ontwerp voor het raamwerk was wel sturend maar niet hermetisch. Het verschaftte het gemeentebestuur manoeuvreerruimte in de korte termijn onderhandelingen met de markt over grondposities en programma's. Tegelijkertijd bood het zekerheid omtrent het gewenste kwalitatieve perspectief op de lange termijn.

Uiteindelijk is na een ingewikkeld besluitvormingsproces de keuze gevallen op de eerste variant.

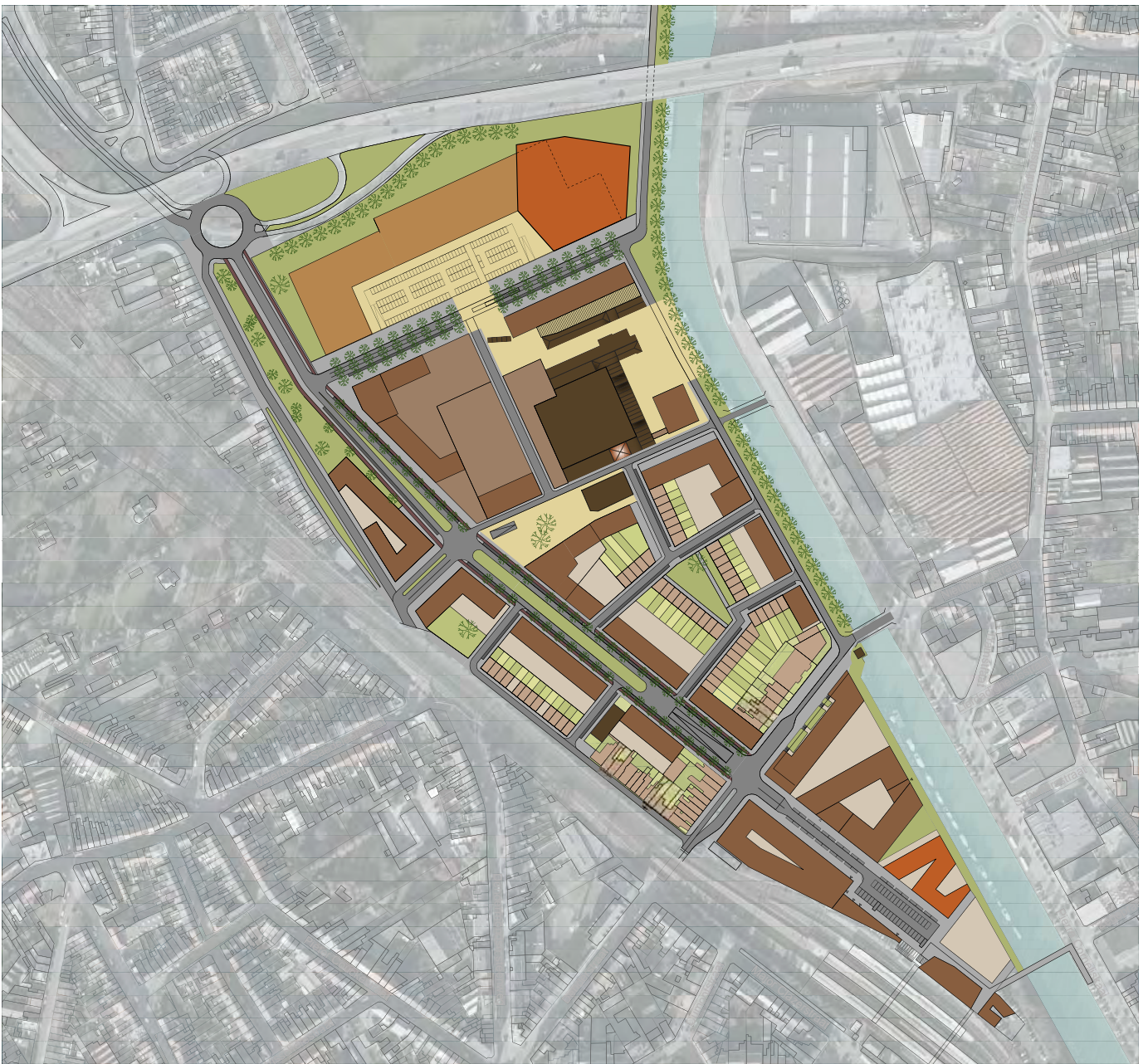


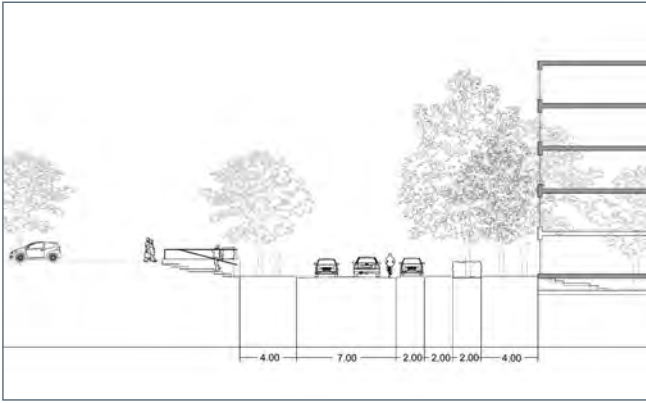
1. Gekozen voorkeursvariant



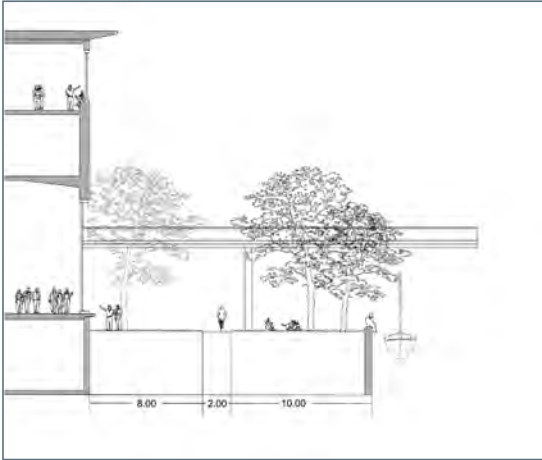
Zuidzone: stedelijk wonen

Wonen aan de Dender





profiel van de verbindingsweg tussen Nieuwe Tragelweg en Dender



profiel van de Denderoever

## Noordelijke Retailzone

In de noordelijke zone van de Tragelsite is met voorrang een uitwerking gemaakt ten behoeve van (onder meer) de herhuisvesting van enkele bestaande handelszaken. Het faciliteren van een nieuwe locatie voor deze zittende partijen vormt een belangrijke startmotor van ontwikkeling van de Tragelsite, omdat hiermee de aanleg van de Nieuwe Tragelweg mogelijk wordt gemaakt en zodoende de verbinding tussen stadsring, Tragelsite en de pendelparking van het stationsgebied tot stand komt. Naast herhuisvesting voor de zittende handelszaken biedt de noordelijke zone ruimte aan extra retailoppervlak en wat grootschaliger evenementenprogramma's. Deze programma's zijn ondergebracht in één geïntegreerd complex, dat aan de noordzijde op

landschappelijke wijze met grondtaluuds aansluit op de ring, en aan zuidzijde zich naar de stad presenteert met een winkelfront en een groot toegangsplein.

Het buitenruimteontwerp voorziet in de aansluiting van dit retailplein op de naastgelegen gebieden van de Tragelsite. Het bestaande hoogteverschil is in subtiele overgangen opgedeeld, waardoor enerzijds de fysieke relatie tussen de verschillende gebieden blijft bestaan. Anderzijds accentueren de trappartijen belangrijke entree's: bijvoorbeeld de centrale doorgang naar het industrieel erfgoed van de Filatures en de entree naar het icoon aan de Dender. Het parkeerprogramma is voorzien deels op het plein, en deels onder het plein/ onder een deel van het gebouwcomplex.

