



CHIPKA  
HET  
PRODUCTIEVE  
STADSEILAND  
BINNEN  
EIGENTIJDSE  
TRANSITIES

Tom  
De Koninck

© Jo De Coninck



*CHIPKA*  
HET  
PRODUCTIEVE  
STADSEILAND  
BINNEN  
EIGENTIJDSE  
TRANSITIE

Chipka: het productieve  
stadseiland binnen eigentijdse  
transities

Tom De Koninck  
Studentennummer: 01706696

Promotor: prof. Joachim Declerck  
Begeleider: Bert Gellynck

Masterproef voorgelegd voor het behalen  
van de graad Master of Science in de  
ingenieurswetenschappen: architectuur

Academiejaar: 2021 - 2022



“De auteur geeft de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de bepalingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.”

“The author gives permission to make this master’s dissertation available for consultation and to copy parts of this master’s dissertation for personal use. In all cases of other use, the copyright terms have to be respected, in particular with regard to the obligation to state explicitly the source when quoting results from this master’s dissertation.” Tom De Koninck, Gent, 15 augustus 2022

# VOORWOORD

Het idee voor deze masterproef is ontstaan uit een fascinatie voor de concrete case van de Fabriekssite Tereos Syral. Als scholier passeerde ik er dagelijks en was ik geïntrigeerd door de absurditeit van haar aanwezigheid. Het is een case die bij vele Aalstenaars speelt. Ook vrienden van buiten Aalst die de stad bezoeken staan vaak zeer sceptisch tegenover deze situatie. Ik begon mijn onderzoek dan ook met het uitkammen van het stadsarchief en het internet. Het debat over de fabriek is op dat laatste medium prominent aanwezig. Mede daarom verviel deze fascinatie tijdens het schrijfproces vaak in een obsessie. Terwijl het initiële idee een herbestemming van de fabrieksgebouwen was, ging er veel aandacht naar specifieke meningen, de complexiteit van het huidige bedrijf en van het debat, de drang naar een allesomvattend geschiedkundig onderzoek,... Vanaf het begin had ik al een bepaalde vooringenomenheid wat het objectief schrijven vaak bemoeilijkte. Het onderzoeksproces heeft mij hier niet alleen inhoudelijk iets bijgeleerd, maar ook methodologisch.

Daarnaast was het soms vernauwend om deze afgebakende case te gebruiken als startpunt. Het kiezen voor dit eigen onderwerp/ vertrekpunt maakte de gerichtheid en het doel van het onderzoek onbestemd. Het bredere theoretisch kader afbakenen was daarbij een moeilijke taak. De structuur (en zelfs de onderzoeksvraag) van deze thesis werd dan ook enkele keren radicaal omgegooid. Van zeer specifiek en praktisch («Wat is de toekomst van deze industriële site?») naar zeer breed en theoretisch («Hoe kunnen we urgente noden in maatschappelijke transitie koppelen aan de hedendaagse 'trage stedenbouw' en wat is de rol van het ontwerp hierin?»). Het uiteindelijke eindproduct ligt hier ergens tussen en is dan ook moeilijk in een hokje te steken.

Dit proefstuk dient als inspiratie voor studenten, stedenbouwkundigen of architecten en als verbeelding en wekroep voor de Aalstenaar, het bedrijf en de beleidsmakers.

Bij deze bedank ik graag:

Joachim Declerck en Bert Gellinck om mij te begeleiden en te motiveren bij het schrijven van dit proefwerk.

Het bestuur van Tereos om mij te ontvangen en om mee te werken aan dit onderzoek. In het bijzonder Gerdi De Kimpe, Stefaan Bossut en Hilde Van Herreweghe.

Dieter Janssen, die bereidwillig zijn blik op mijn werk wierp en mee de richting van deze proef aangaf.

Sarah Van Gysegem en Amber Blommaert voor de puntjes op de i.

Mijn vrienden, familie en vriendin voor hun steun en geduld. Het is dankzij hen dat ik deze periode goed ben doorgesparteld.

# ABSTRACT (NL)

*Deze masterproef werd opgesteld als afstudeerproject binnen de Master of Science in de ingenieurswetenschappen: architectuur, afstudeerrichting architectuurontwerp en bouwtechniek, aan de Universiteit Gent. Toch is deze proef eerder stedenbouwkundig gericht. De thesis zoekt mogelijkheden, opportuniteiten en gevaren van een stadsvernieuwing binnen eigentijdse maatschappelijke transities, specifiek voor de case 'Tereos Syral', het industriegebied in het stadscentrum van Aalst. Dit, gestaafd aan een grondige analyse van het hedendaags debat en historisch kader van deze case..*

Wie ooit de stad Aalst bezocht zal zich de aanwezigheid van de glucosefabriek ongetwijfeld herinneren vanwege haar geur of visuele impact. Bezoekers, inwoners en passanten stellen zich vragen: Hoe is deze fabriekscluster hier terechtgekomen? Wat is vandaag haar impact, in confrontatie met de stad? Hoe zal de site evolueren in de toekomst? In dit zeer specifiek maar tegelijkertijd breedgaand onderzoek worden deze vragen afzonderlijk omgespit.

Het eerste deel behandelt de historische ontwikkeling van het stadsdeel binnen verschillende stromingen. We starten bij de eerste nederzettingen van de middeleeuwse stad die zich situeren in de nabijheid van deze site. Aan de kruising van handelswegen ontstaat de stad Aalst. Het eerste stedenbouwkundige gedachtegoed ontwikkelt zich in het Ancien Regime. De eigenheid van de industriestad vindt haar wortels echter in de 19e en 20e eeuw. In 1883, kort na het rechtekken van de Dender, wordt de glucosefabriek opgericht op het gecreëerde eiland Chipka. Tot het dempen van de oude Dender in 1960 is het eiland een divers stadsdeel met wonen, textielbedrijven, brouwerijen, stokerijen en zelfs een publiek openluchtzwembad. De volgende decennia zal het glucosebedrijf stelselmatig het hele gebied in handen krijgen en overwoekeren met haar fabrieksinfrastructuur met alle hinderlijke gevolgen vandien.

Deel twee neemt de hedendaagse problematieken onder de loep, startend bij de lokale hinderpalen die gevolg zijn van voorgaande historische ontwikkelingen.

De verschillende rollen in het stadsdebat worden besproken (de media, het bedrijf, de actievoerders, de Aalstenaar, de architectuur(student)). Die laatste rol vormt de basis voor het scheppen van een ontwerp kader voor deze specifieke case. Dit kader omvat stedelijke knelpunten zoals mobiliteit, tewerkstelling, waardering van erfgoed,... naast globale transities zoals circulariteit, klimaatadaptatie en energie. Hoe kan een architect ontwerpen binnen dit kader zonder te vervallen in een puur 'probleemoplossend denken'...?

Hierop wordt ingegaan in deel 3. Aan de hand van 3 scenario's worden de mogelijkheden, opportuniteiten en gevaren voor de toekomst van het industriegebied onderzocht en afgetoetst aan het vooropgestelde ontwerp kader. Scenario 1 zoekt radicale remedies voor de hedendaagse situatie in de veronderstelling dat de huidige productie blijft. Een gedeeltelijke herorganisatie creëert ruimte voor water, groen, recreatie en energie. Een superstructuur zorgt voor een afscheiding van de verkeerslast en een zachte buffer naar de woongebieden.



Scenario 2 transformeert de site in een nieuwe pool van diversiteit, productiviteit en wonen met al haar voorzieningen. De bereikbaarheid van de huidige site wordt hier optimaal benut. In het laatste scenario krijgt de natuur de overhand. Nagenoeg heel de site wordt onthard en de Dender en Molenbeek krijgen opnieuw hun meanderend karakter.

Geen van deze ontwerpen is bedoeld als finaal masterplan. Ze proberen de snel evolverende maatschappelijke transitie in confrontatie met de traagheid van de stedenbouw te vertalen naar de ontwerppraktijk. Het radicaal denken is geen wekroep tot radicaal uitvoeren, maar de scenario's tonen aan dat een soort extreem en utopisch denken onontbeerlijk is voor het blootleggen van mogelijkheden en opportuniteiten.

# INHOUD

VOORWOORD.....	6
ABSTRACT (NL).....	8
INHOUD.....	10
I. INLEIDING.....	14
1. EEN EXEMPLARISCH EN EXCEPTIONELE CASE.....	15
2. STADSVERNIEUWING IN EEN TRAGE STAD.....	21
3. OPBOUW VAN DE THESIS.....	23
II. MOTIEVEN& IMPACT VAN HISTORISCHE STADSVERNIEUWING IN AALST.....	24
1. EEN CHRONOLOGISCH OVERZICHT.....	25
A. Middeleeuwse stadswording.....	26
B. Economische bloei in het ancien régime.....	28
C. Begin van de industriestad Aalst (1800 - 1870).....	30
D. Industriële bloei (1870-1910).....	32
E. Modernisering industrie (1910-1945).....	34
F. Van industrie naar handel en zorg (1945 - 2000).....	36
G. Herbestedingen van de industriële leegstand (2000 - 2023).....	38
2. RUIMTELIJKE TRANSFORMATIE CHIPKA.....	40
3. CONCLUSIE.....	46

III. HEDENDAAGSE MOTIEVEN VOOR STADSVERNIEUWING IN AALST .....	48
0. ROLLEN IN HET HEDENDAAGS DEBAT .....	49
1. ECONOMIE.....	56
A. Tewerkstelling.....	57
B. Financieel rendement .....	58
C. 'A Good City Has .....	59
Industry' .....	59
D. Modal split/Modal Shift.....	60
2. VEILIGHEID.....	62
A. EXPLOESIE-.....	63
gevaar .....	63
B. Verkeersveiligheid.....	64
3. LEEFBAARHEID.....	68
A. Lokale hinder.....	69
B. Historische/Culturele .....	73
waard.....	73
C. Contact met water .....	76
D. Imago van de stad.....	77
E. Meer groen in de stad.....	78
4. ECOLOGIE.....	79
A. Energietransitie.....	80
B. Klimaatadaptatie.....	82
C. CIRCULARITEIT.....	86

IV. EXPLORATIEF ONTWERP: 3 SCENARIO'S.....	88
SCENARIO 1: TEREOS, DE LAATSTE INDUSTRIEGIGANT AAN DE DENDER.....	91
REFLECTIE.....	102
REFERENTIES.....	106
SCENARIO 2: NIEUWE POOL VOOR AALST.....	109
REFLECTIE.....	120
REFERENTIES.....	124
SCENARIO 3: KLIMAATADAPTIEVE DENDERBEKKEN.....	127
REFLECTIE.....	136
REFERENTIES.....	140
V. CONCLUSIE.....	142
EPILOOG.....	150
BRONNEN.....	152
FIGUREN.....	156





INLEIDING

# 1. EEN EXEMPLARISCH EN EXCEPTIONELE CASE

Alle betrokken partijen zijn het erover eens. Een fabriek van deze grootte op deze plaats is niet meer van deze tijd. Het is een situatie die we erfden van de geschiedenis. Het bedrijf vestigde zich 150 jaar geleden aan de rand van de stad waarna de stad rond het bedrijf groeide. In die zin is deze case exemplarisch te noemen voor een historische tendens.

De 20e eeuw wordt gekenmerkt door de enorme expansie van de centrumsteden. De stad groeit rondom de industriële complexen die zich aan de toenmalige rand van de stad vestigden, wat zorgt voor een nefaste confrontatie tussen woon- en industriegebieden. Grootschalige industrie brengt verschillende soorten hinder met zich mee: luchtvervuiling, onveiligheid, zichtbelemmering, geluidshinder, geurhinder... Deze zaken zorgden vaak voor slecht leefbare omstandigheden en veel protest van de omwonenden.

De laatste decennia zien we dat die confrontatie haar grens bereikt waardoor grote bedrijven verdwijnen uit de centra. Deze productie verhuist naar de rand van de stad of naar lageloonlanden.\* Wat

overblijft zijn veelal historisch waardevolle industriegebouwen midden in de stad. De ideale plek voor ontwikkelaars die de gebouwen vullen met woningen, kantoren en recreatie. De meeste Vlaamse centrumsteden zijn dan ook al 'opgekuist'. We zien projecten als de Van Marcke site in Kortrijk, waarin gigantische industriegebieden herbestemd worden tot nieuwe stadsdelen.

Ook in Aalst zien we een dergelijke tendens. De oude industriegebouwen op de Tragelsite worden momenteel herbestemd. Een nieuwe feestzaal, een woontoren en een retailcomplex vervangen de oude gebouwen van de textielindustrie.

Toch zijn er in Vlaanderen nog enkele cases waar deze tendensen wat achterophinken. De fabrieken van UMICORE bijvoorbeeld zijn vandaag de kop van Jut. Het metaalverwerkende bedrijf in Hoboken (Antwerpen) staat onder druk door onder andere te hoge uitstoot van lood naar de buurt. Dit haalde afgelopen jaren enkele malen het nieuws. De woonwijk die naast de fabriek ligt wordt nu opgekocht door het meer dan 100

jaar oude bedrijf om plaats te maken voor een groene bufferzone.

Ook Aalst heeft één van de weinige gelijkaardige, nog bestaande cases op haar grondgebied. Hier is de situatie nog meer uitgesproken. De fabriekssite van Tereos Syral zit ingesloten tussen de spoorweg, de Dender, de ring en het stadswaefsel. De druk op het bedrijf is de laatste decennia sterk gestegen. In september organiseert de stad Aalst een verenigde commissie om te bekijken hoe het verder kan.



Figuur 1: OMGEVING, (2019), Nieuwe stadsdeel op oude site Van Marcke, <https://omgeving.be/en/blog/projecten/van-marcke-site/#>

\* BOZAR & Architecture Workroom Brussels. (2018). A Good City Has Industrie. <https://www.architectureworkroom.eu/en/narratives/2756/a-good-city-has-industry>



Figuur 2: Islamaj, D. (2021), Fabriekscomplex UMICORE te Hoboken in confrontatie met woonweefsel, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/03/12/de-kinderen-van-de-rekening/>



Figuur 3: De Smedt Leen, (2022), Zicht op beginjohof en torens van Tereos Syral, <https://www.nieuwsbladbelant/dmf/2022/04/25/97092907>

Wat maakt deze case nu zo exceptioneel? De Dender was vroeger de ruggengraat van de productiviteit en diversiteit in het stadscentrum. Vandaag zien we echter dat deze kleinschalige, lokale en productieve economie haar protagonistenrol heeft overgedragen aan één bedrijf. Tereos Syral ('Den Amylum'), dat volgend jaar (2023) haar 150e verjaardag viert. Het bedrijf bezet ongeveer 80% van de kaai langs het historisch stadscentrum. De glucose- en bio-ethanolfabriek van tien hectare groot bevindt zich op 270 meter van de grote markt. Haar geur-, verkeer- en milieuhinder is en blijft een lastig punt voor vele inwoners. Ook het imago van Aalst en het stadsbeeld lijdt onder de fabriekstorens en haar rookpluimen. Er duiken vandaag actiegroepen op, waaronder 'Terexit', die de fabriek proberen weg te duwen uit de stad.

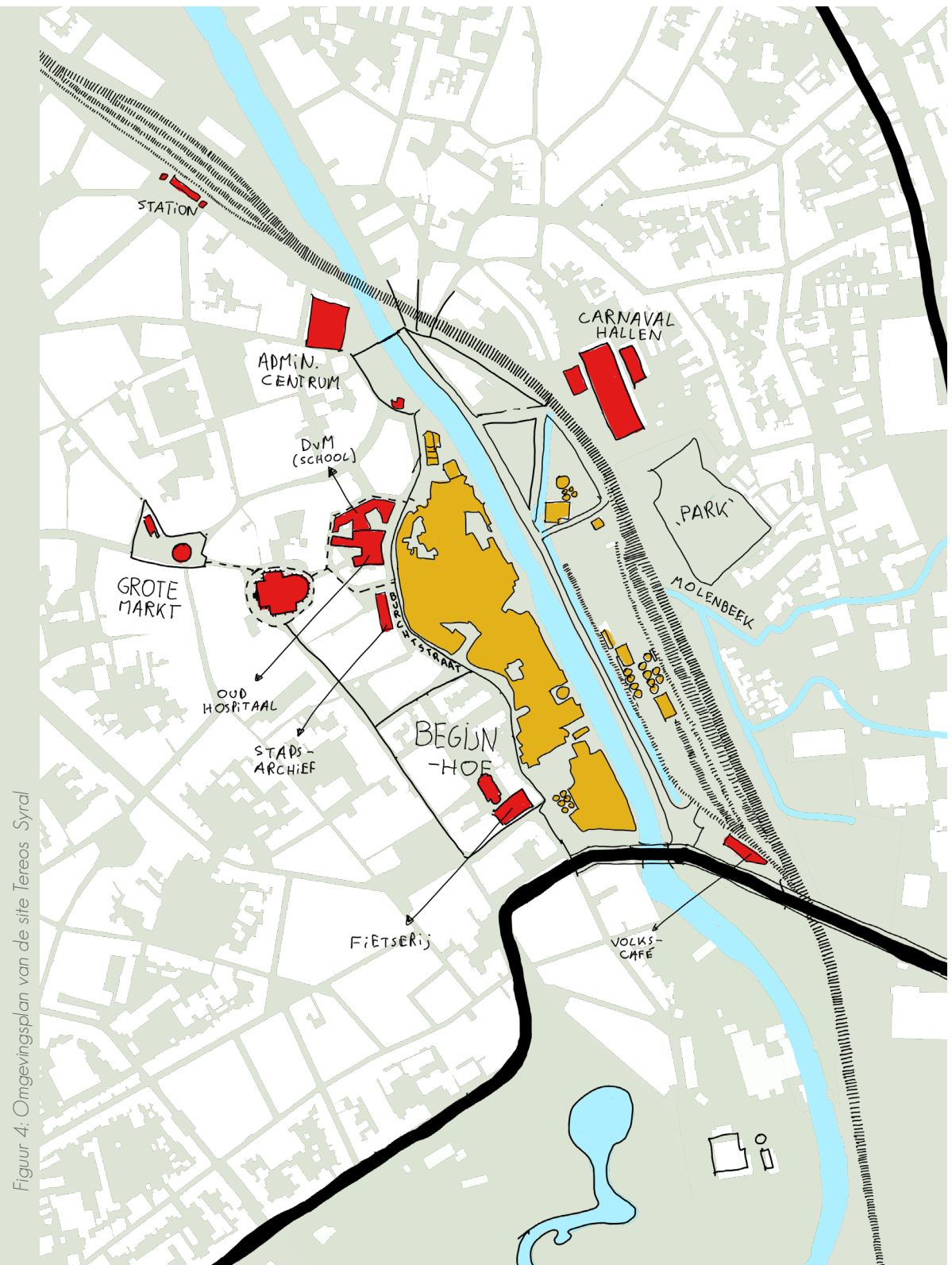
De fabriek is gelegen op 'Chipka', het voormalige kunstmatige eiland dat ontstond na het rechtekken van de rivier 'de Dender'. Chipka verloor haar statuut als eiland na ongeveer een eeuw, door de demping van de oude Dender. De fabriek vestigt zich er in 1873. Op dat moment is het eiland nog niet volledig bezet door industrie. Er bevinden zich twee straten, de 'Eilandstraat' en de 'Iweinstraat'. Het is de plaats van de gekende drukkerij van Pieter Daens en later de woonplaats van Louis Paul Boon. Verder ontstaan hier ook enkele brouwerijen. De gebroeders Callebaut zullen de daarop volgende eeuw beetje bij beetje de site innemen met hun glucosefabriek.



De site is gelegen tussen het historische stadscentrum en de spoorlijn Gent-Brussel. De Dender snijdt de site middendoor. Neem hierbij nog de aangrenzende ring rond Aalst en het is duidelijk dat de site een uiterst bereikbare plek is. Schepen, treinen en vrachtwagens vinden makkelijk hun weg.

De meeste bedrijven van Aalst zijn gevestigd op het grote industrieterrein in het zuiden, net buiten de stad. Er is nog een klein stuk industrieterrein gevestigd langs de andere kant van de spoorweg. We spreken hier over garages, doe-het-zelfzaken, winkels en stedelijke werkhuizen. Enkele honderden meters ten noorden van de site vinden we het stadspark 'Osbroeck'. Tussen park en spoorlijn liggen enkele oude industriële sites zoals de Electrabelsite of 'Schotte'. Dit patrimonium kreeg een stedelijke herbestemming de laatste twee decennia.

100 meter ten westen van de sitegrens ligt de Grote Markt van Aalst. Op de wandeling daar naartoe passeer je onder andere de Sint Martinuskerk, het stadsarchief en het historisch museum van Aalst: 'Het Oude Hospitaal'. Nabij de site in het noordoosten bevinden zich de Carnavalshallen, voor de Aalstenaars een belangrijke plek. Hieraan grenst een stuk natuurgebied van ongeveer anderhalve hectare. Het nieuwe administratief centrum bevindt zich aan de overkant van het werfplein ten noorden van de site. Iets verderop vinden we het station van Aalst.

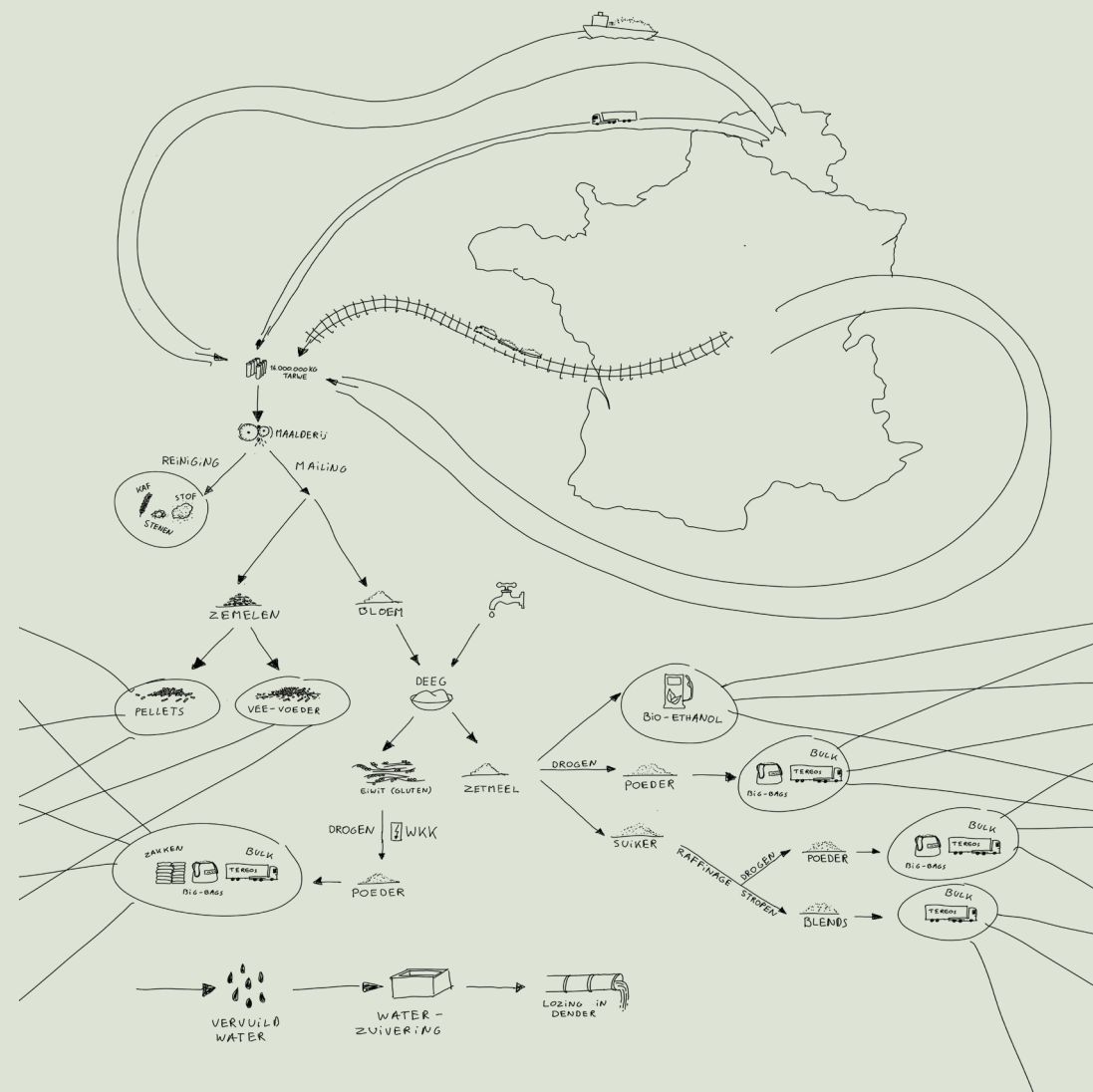


Figuur 4: Omgevingsplan van de site Tereos. Syrd

Het bedrijf dat hier bijna 150 jaar gevestigd is, is Tereos Syral. Deel van het moederbedrijf Tereos, in de volksmond vooral bekend als 'Den Amylum'. Het bedrijf is al sinds het begin gespecialiseerd in de productie van suiker en zetmeel. Het speelt in op de behoeften van de voedsel-, dierenvoedsel-, papier- en golfkartonindustrie. Tarwe wordt er verwerkt tot een divers aanbod aan producten: zetmeel, zoetstoffen, vezels, eiwitten,... en sinds kort ook bio-ethanol. Het bedrijf behoort tot de wereldtop van de zetmeelnijverheid.

In onderstaande schematische voorstelling van het productieproces zien we hoe 16.000 ton tarwe afkomstig uit Frankrijk en België opgeslagen wordt in de grote silo's op de site. Deze worden in een chronologisch proces verwerkt tot verschillende industriële producten. De tarwe wordt eerst gereinigd en vermalen. Nadien worden bloem en zemelen van elkaar gescheiden. Van de bloem wordt deeg gemaakt, waarna het gesplitst wordt in gluten en zetmeel. Het zetmeel wordt gezuiverd en verwerkt tot voedingswaren, zetmelen voor industrie, glucose, fructose... Zetmeel van lage kwaliteit wordt verwerkt tot bio-ethanol dat gebruikt wordt voor vermenging met benzine. De zemelen worden verwerkt tot veevoeder. Dit is een sterk vereenvoudigde beschrijving van het proces. Het eigenlijke proces bestaat uit een 30-tal stappen. Tussen de stappen door moeten de stoffen getransporteerd worden naar andere machines. Dit gebeurt via buizen, wat het uitzicht van de fabriek langs het water verklaart (zie verder). Finaal wordt er getransporteerd naar alle

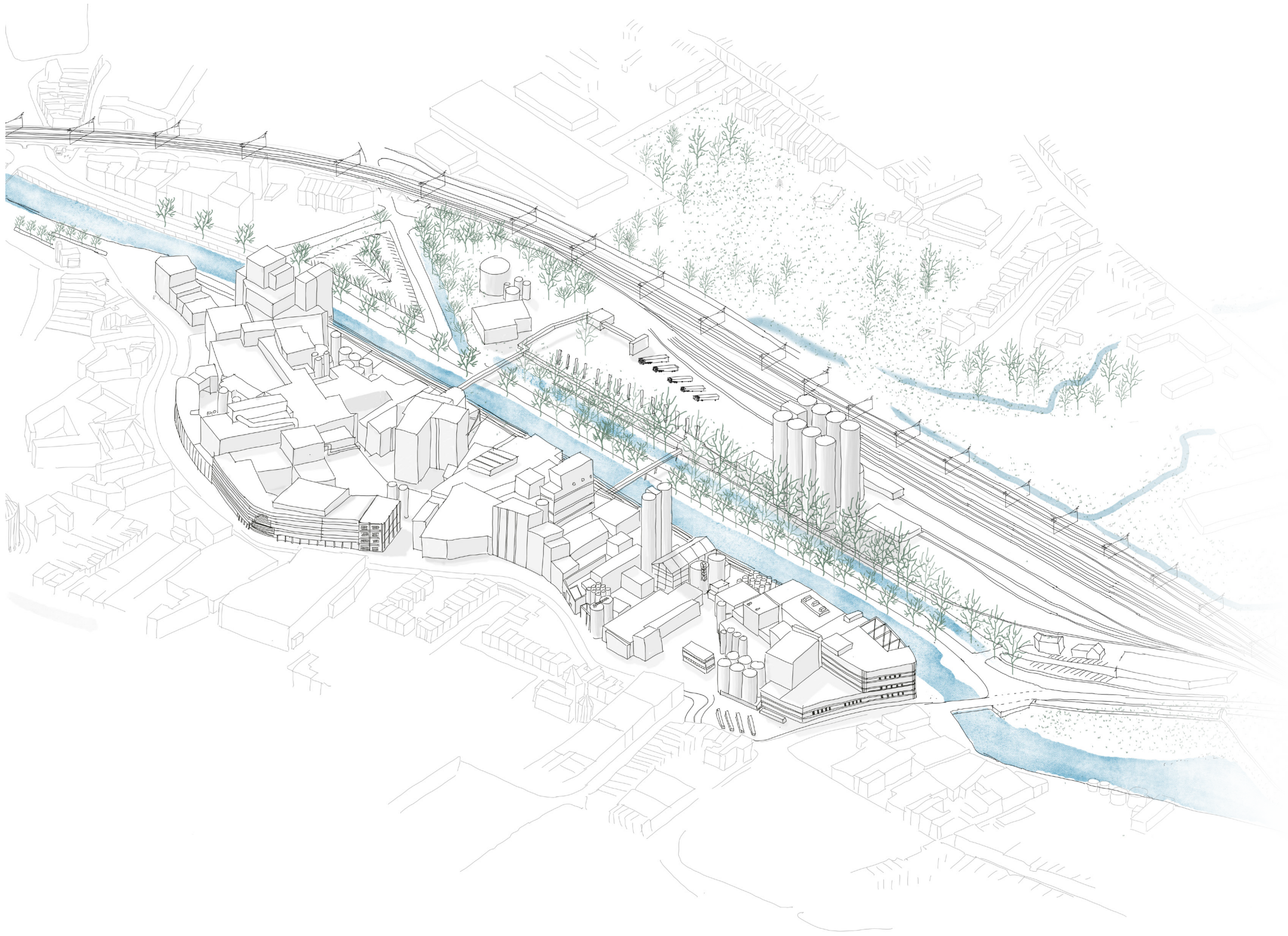
uithoeken van de wereld.



Figuur 5: Schematische voorstelling productieproces Tereos Syral, gebaseerd op 'Ik werkte bij den Amylum, Jos Depryck.

Vandaag wordt de druk op het bedrijf groter en groter. De actiegroep 'Terexit' post wekelijks argumenten op Facebook waarom ze de fabriek niet meer van deze tijd vinden. Toch lijkt een herlokalisatie nog veraf. Het bedrijf investeerde in 2018 nog twaalf miljoen euro in een nieuwe fabriekstoren van 30 meter hoog. Dit jaar diende Tereos een aanvraag in voor het zetten van een gebouw van 300 vierkante meter voor waterzuivering en de productie van biogas.

Toch lijkt de nood aan perspectief zich op te dringen. Wat de reden ook moge zijn (het bedrijf dat beslist het filiaal in Aalst te sluiten, de omgevingshinder die uit haar voegen barst, beslissing van de stad,...), er bestaat een kans dat de fabriek vroeg of laat haar deuren zal sluiten. Dan belanden niet alleen 300 arbeiders op straat, ook zal een site van tien hectare groot in het centrum van de stad in onbruik geraken. Deze situatie zorgt voor enorm veel mogelijkheden en opportuniteiten. Tegelijkertijd schuilen er gevaren in deze gecreëerde vrijheid. Het scheppen van een gepast kader is hier prioriteit.



Figuur 6: Axonometrie van de huidige toestand

## 2. STADSVERNIEUWING IN EEN TRAGE STAD

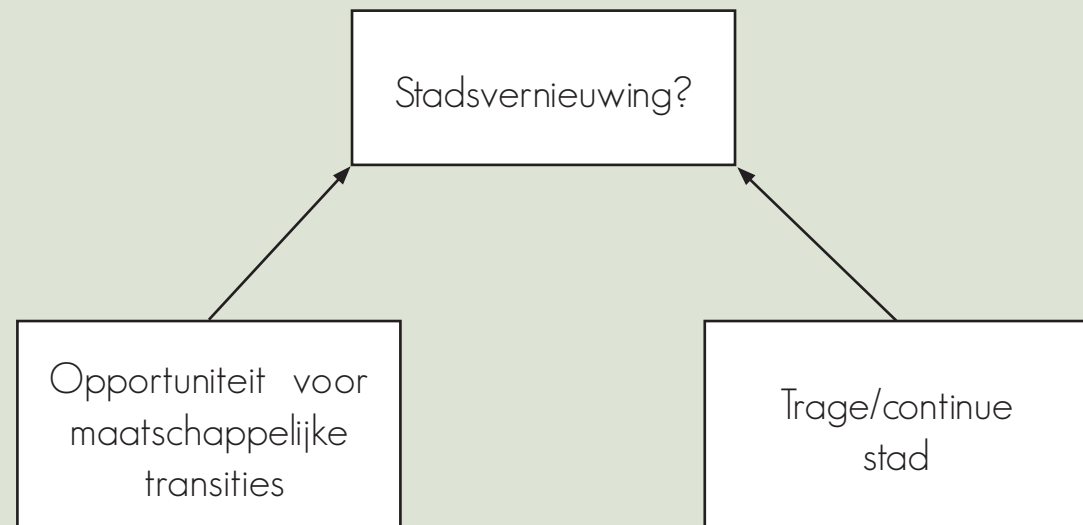
De toekomstmogelijkheden voor het 'stadseiland' zijn eindeloos. Gezien de ligging en omvang kan deze plek betekenis hebben op verschillende schalen. Lokale woongebieden kunnen aantakken op het nieuwe stadsdeel, de site kan een nieuwe wind blazen door de Aalsterse stedenbouw en bovendien kan nagedacht worden over globale transitie.

Want wie vandaag ontwerpt kan er niet omheen. De snelle ontwikkeling dwingt ons tot anders denken (zelfrijdende auto's, hernieuwbare energie, circulaire economie) en de klimaatdruk is hoog. Hieromtrent worden vandaag hoge doelen gesteld. De ambitieuze doelstelling om klimaatneutraal te zijn tegen 2050 is een goede zaak maar mist vaak haar vertalingen naar de praktijk.

*“De transitie die op ons afkomt, lijken vandaag zo complex, zo onoverzichtelijk, zo alomvattend, zo overweldigend, dat het gevaar dreigt dat ze ons met verstomming slaan. Wat ontbreekt is een methode, een werkwijze of een actieplan om effectief en daadkrachtig aan de slag te kunnen gaan.”*  
(Lage Landen 2020 - 2100)

De moeilijkheid van ontwerpen vandaag zit hem (ten dele) in de contradictie tussen de

snelheid van deze transitie en de traagheid van de stad. Een project moet altijd passen in een bestaand stadslandschap. Daardoor vervallen veel projecten in een soort 'business as usual' en komen globale thema's vaak als een bijkomstigheid in het ontwerp dossier. Deze continuïteit is ook één van de redenen waarom het industriecomplex Tereos Syral vandaag nog gevestigd is in het stadscentrum. «De fabriek is er altijd al geweest, het is deel van de stad».



De vraag of de fabriek al dan niet moet verdwijnen uit de stad is zeer actueel en gevoelig. Uit een bevraging van Het Laatste Nieuws en een aantal posts van de actiegroep Terexit blijkt dat een groot deel van de Aalstenaars tegen een herlokalisatie is\*. Argumenten die gebruikt worden zijn de tewerkstelling, de winst voor de stad en de toevoeging aan de Aalsterse economie die het bedrijf biedt. Het is echter gevaarlijk om de burger te betrekken bij deze case enkel en alleen aan de hand van een poll in een commerciële krant. Vele participanten reageren vanuit hun gevoel bij de situatie zoals die nu is. Ze geven bedenkingen over de huidige omgeving en over wat er momenteel aanwezig is. Bij een stadsvernieuwingsproject dient er echter rekening gehouden te worden met de langdurige realiteit en nog langere aanwezigheid in de stad.\*\* Bovendien heeft niet elke Aalstenaar de mogelijkheid om te zien hoe het anders kan.

Toch is het ook gevaarlijk om radicaal mee te gaan in de nieuwe transitie. We dreigen dan te vervallen in een soort 'maakbare stad'-gedachte. Uit de 20e eeuw leren we dat dit stuit op limieten. Daarbij heeft de 'trage stad' ook voordelen. Logischerwijs is een snelle en grootschalige ontwikkeling veel kwetsbaarder

voor de gevolgen van de huidige economische crisis.\*\*\* Bij een trage aanpak is er tijd voor een correctie, tijd om te leren uit je fouten. De «trage stedenbouw» lijkt in contrast te staan met de urgentie van maatschappelijke transitie. Het ontwerp dient hierin een evenwicht te vinden. We moeten op zoek gaan naar strategieën om vooruitstrevende ideeën te vertalen naar concrete uitwerkingen zonder daarbij te vervallen in een «maakbare stad»-gedachte.

---

\* Lievens, R., (21-11-25). 'Moet het stadsbestuur praten met Tereos over een exit?' *Het Laatste Nieuws*. <https://www.hln.be/aalst/poll-moet-het-stadsbestuur-praten-met-tereos-over-een-exit-aa89f70aa/>

\*\* Heynen, H., & Loecx, A. (2019). De 'tijd van de participant' stemt niet overeen met deze van het project. In H. Heynen, A. Kuhk, L. Huybrechts, J. Schreurs, & F. Moulaert (Eds.), *Participatiegolven: Dialogen over ruimte, planning en ontwerp in Vlaanderen en Brussel* (pp. 283-304). Leuven University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctvrs8xrk.19>

\*\*\* Borret, K. (2014). *Slow urbanism*. *BAUWELT*, 201, 38-47.

# 3. OPBOUW VAN DE THESIS

Het ontwerpkader voor deze case wordt aan de hand van verschillende thematieken bekeken. Welke globale transities zijn er aan de gang, welke stedelijke noden komen daarbij kijken en welke thema's spelen op lokaal niveau?

Het eerste deel doet onderzoek naar de impact en motieven van historische transities op de stad Aalst. Per tijdsblok worden kenmerkende tendensen gedestilleerd. Wat was de invloed van deze tendensen op de urbanisatie(politiek) van de stad Aalst?

In het tweede deel wordt dieper ingegaan op de hedendaagse thematieken die spelen. Welke transities vinden vandaag de dag plaats? Vragen die, net als onderzocht voor de historische transities, een nieuwe urbanisatie (politiek)? Deze thematieken zijn zeker niet allesomvattend. Maar ze werden afgebakend om het werkbaar te houden. Dit kader omvat stedelijke knelpunten zoals mobiliteit, tewerkstelling, waardering van erfgoed,... naast globale transities zoals circulariteit, klimaatadaptatie en energie.

In deel drie worden drie scenario's uitgewerkt voor deze case. Mogelijkheden, opportuniteiten en gevaren voor de toekomst van het industriegebied worden onderzocht

en afgetoetst aan het vooropgestelde ontwerpkader. Geen van deze ontwerpen is bedoeld als finaal masterplan. Ze proberen de snel evoluerende maatschappelijke transities in confrontatie met de traagheid van de stedenbouw te vertalen naar de ontwerptaktijk.



MOTIEVEN  
& IMPACT VAN HISTORISCHE  
STADSVERNIEUWING  
IN AALST



# 1. EEN CHRONOLOGISCH OVERZICHT

Welke motieven zaten in het verleden achter het al dan niet uitvoeren van stadsvernieuwingen en welke impact hadden deze vernieuwingen op de stad?

De eerder besproken 'stedenbouwkundige traagheid' is er altijd al geweest. Dit omdat stedenbouw geen onafhankelijke discipline is. Ze zit verweven tussen economie, cultuur, het sociale, ... Dit maakt dat elke stedenbouwkundige beslissing ook een politieke beslissing is. De snelheid van stedenbouwkundige ontwikkeling is dan ook onlosmakelijk van de snelheid van de eigentijdse maatschappelijke transitie.

Aan de hand van het historisch onderzoek van de stad Aalst kijken we hoe de morfologische en ruimtelijke evoluties verbonden zijn aan maatschappelijke tendensen. We zoeken motieven voor grote stadsvernieuwingen. De meest evidente motieven die we terugvinden zijn: gezondheid, economie, openbare veiligheid, mobiliteit, werkloosheid. Het is moeilijk om voor bepaalde stadsvernieuwingen één hoofdmotief te destilleren, aangezien er altijd meerdere redenen aan de grond liggen van

deze projecten.\*

Voor elke stadsvernieuwing één motief destilleren zou een sterke vereenvoudiging zijn van de werkelijkheid. Om de complexiteit te vatten, worden in wat volgt de transformaties in de stad gelinkt aan tendensen, gebeurtenissen, noden en gevolgen. Het gevolg hiervan is een gecompliceerde tijdlijn die een web van invloeden voor de specifieke stadsvernieuwing weergeeft. Het is onmogelijk om in dit onderzoek alomvattend te zijn. De tijdlijn doet toch een poging.

In een historisch onderzoek als dit is het moeilijk om hoofdzaak van bijzaak te onderscheiden. De tekst doet hier per tijdsblok een worp naar. De opdeling in tijdsblokken is gebeurd aan de hand van de geraadpleegde bronnen. Vaak zijn deze niet af te bakenen tussen specifieke data. De precieze jaartallen zijn dan ook minder van belang. Het zijn de tendensen en transitie die gelinkt worden aan de transformaties van de stad.

---

\* Lommers, R. (2004). 'Historische en morfologische studie van de stad Aalst', UGent. Faculteit Toegepaste Wetenschappen (TW) Vakgroep Architectuur en stedenbouw. Gent.

## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

- Kruising van Romeinse heirbanen aan Dender
- (7e eeuw) Stichting 'Zelhof' Aalst ter hoogte van het huidige oud klooster
- (11e eeuw) Burcht met gracht in binnenarm van Dendermeander.
- (11e eeuw) Woonkern ontwikkelt zich op linkeroever
- (12e eeuw) Bouw eerste stadswallen
- (12e eeuw) Ontstaan grote markt
- Eerste aanleg Denderkaaien
- (14e en 15e eeuw) Eerste molens aan Dender

## MOTIEVEN/ IMPACT

- Groei van de 'stad'
- Aalst krijgt officiële term 'stad'
- (Macht-)uitstraling
- Meer veiligheid
- Demografische groei van de stad
- (11e eeuw) Ontstaan handelsweg Brugge - Keulen langs Aalst

## A. MIDDELEEUWSE STADS- WORDING

In de middeleeuwen is er nog weinig sprake van stedelijke ontwikkeling. We zien dat de middeleeuwse stad (waarvan Aalst een voorbeeld is) groeit aan kruispunten van belangrijke (water-)wegen. De straten zijn er ongeplaveid en hebben enkel een toegangsfunctie voor de gebouwen en pleinen. Stadsomwallingen worden gebouwd om de stad te beschermen. Niet iedereen mag de stad nog zomaar binnen.

De eerste gekende nederzettingen op het grondgebied van de huidige stad Aalst ontwikkelen zich zeer dicht bij het huidige eiland Chipka. Er is sprake van Romeinse heirbanen die kruisen op de grote markt op 100 meter van het eiland. Ook van een Zelhof op de plaats waar we vandaag het oud hospitaal vinden (naast het eiland chipka). Er zou ook een burcht gevestigd zijn op de plek waar er vandaag fabrieksinfrastructuur gevestigd is.

De late middeleeuwen worden bestempeld als de "stadswording" van Aalst. Hierbij kwamen grote infrastructuurwerken kijken zoals het bouwen van kademuren langs de Dender ten gevolge van de bloeiende scheepvaart, het optrekken van een stadswal ter verdediging maar ook als symbolische waarde voor de stad. Ook werd een nieuwe Denderarm gegraven waardoor een kunstmatig eiland ontstond. Dit eiland werd gebruikt om de nijverheid

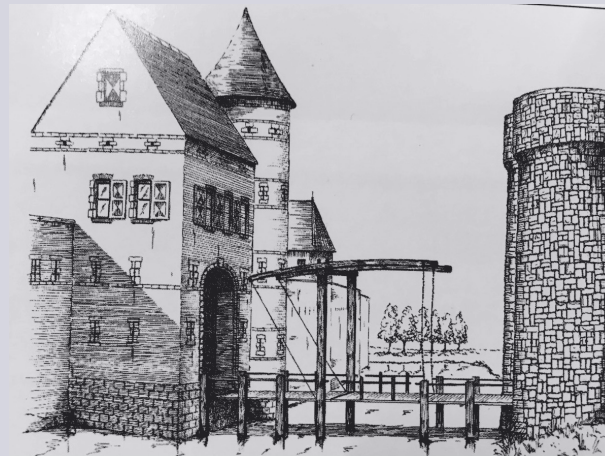
te lokaliseren aangezien dit elders hinder veroorzaakte voor woongebieden.

Ondanks dat K. De Groot bepleit dat er in de middeleeuwen al een zekere vorm van planning was, kunnen we nog niet echt spreken van een urbanisatiepolitiek. Wat we wel weten is dat al deze infrastructuurwerken gerealiseerd werden in minder dan 150 jaar. De stad kent in de late middeleeuwen een bloeiperiode. De hophandel is in de 16e eeuw de basis van de economie in de stad. De belangrijkste nijverheid vinden we in de vorm van weefnijverheid, voeding- en drankbereiding, kleding en leder. Deze vestigen zich vooral aan de Denderoevers. Dit zal gedurende een aantal eeuwen zo blijven. Dankzij de bloeiende scheepvaart zien we verschillende molens verschijnen langs de Dender.

*In deze periode zijn het vooral economische en veiligheidsmotieven die leiden tot stadsvernieuwingen (omwalling, werken aan Dender). De stad heeft haar bestaan te danken aan het economisch knooppunt van handelswegen.*

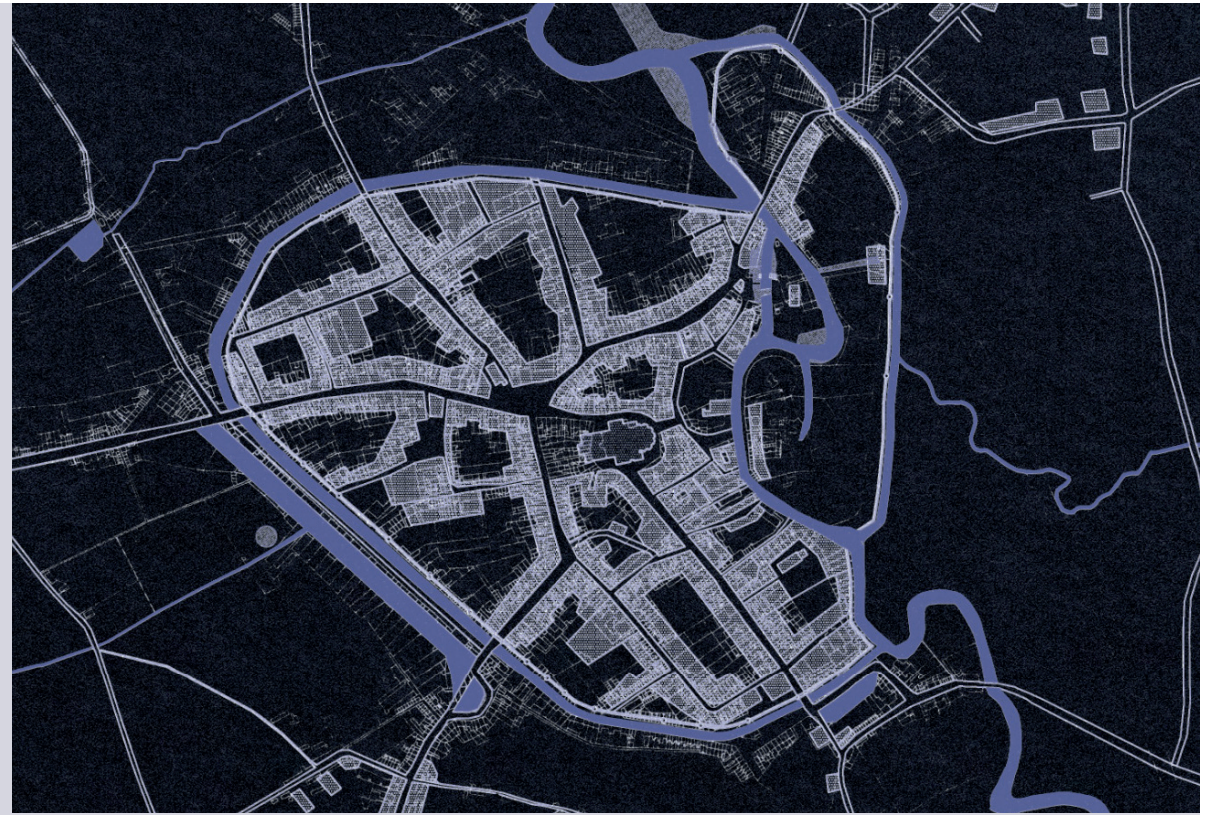


Figuur 7: Van Buscam (1835), Zicht op de Malenstraat, Stadsarchief Aalst.



Figuur 8: Potter & Broeckaert, (1873-1876), Oude stadspoorten van Aalst.

Figuur 9: Bewerking van kaart Lommers R., (2004), Historische en morfologische studie van de stad Aalst.



## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

(16e eeuw) Bouw van bolwerken  
aan de stadswal

(1740) Eerste kanalisatie van  
Dender

(1746) Bouw van een  
scheepswerf (huidige werfplein)

Bouw eerste katoenspinnerijen

(1667-1820) Afbraak stadswallen

## MOTIEVEN/ IMPACT

Opkomst artillerie

Handel krijgt een plaats naast  
landbouw

Crisis door godsdienstoorlogen

Verovering van Aalst door de  
Hollanders

Economische bloei

Meer gebruik van Dender

Industrie vestigt zich langs  
Dender ('zoning')

Start industriële revolutie

## B. ECONOMISCHE BLOEI IN HET ANCIEN RÉGIME

Vanaf het ancien régime worden activiteiten en ambachten meer en meer georganiseerd in de stad. Op het einde van de zestiende eeuw vonden de godsdienstoorlogen plaats door de opkomst van het protestantisme in Europa. Dit ging gepaard met een modernisering van de artillerie. De stadswallen moesten aangepast worden aan het kanon. Er verschijnen terrassen op de ommuring en bolwerken om de kanonnen ook buiten de stadsmuren verhoogd te kunnen opstellen. In de zeventiende eeuw start men, dankzij de verovering van Aalst door de Hollanders, met de afbraak van deze omwalling. Het zal echter meer dan 150 jaar duren vooraleer heel de muur is afgebroken dankzij voortdurende politieke onenigheid. In deze periode wordt ook het eerste deel van de Dender gekanaliseerd van Dendermonde tot Aalst. Dit zorgde voor een economische bloei voor onder andere de eerste wol- en katoenspinnerijen die de komende eeuw zullen uitbloeien tot de dominante textielindustrie in de stad. Ook de scheepvaart profiteert hiervan, waardoor Aalst een scheepswerf krijgt (huidige werfplein). Vele bedrijven schikken zich langs het water voor zowel het gebruik van transport als van molens. Dit zorgde er ook voor dat de productieplaatsen almaar meer gescheiden werden van de woongebieden.

Figuur 10: Bewerking van kaart Lommers R. (2004), Historische en morfologische studie van de stad Aalst.



## URBANISATIE/ STADVERNIJEUWING

Bouw Denderbruggen

Uitbaggeren, kanaliseren en stabiliseren van de Dender. Watering voorzien in Osbroek

Vernieuwing van de kaaien

(1837) Bouw spoorweg Mechelen-Gent (langs Dendermonde)

(1856) Bouw spoorweg Gent-Brussel (langs Aalst)

(1852) Gasverlichting in de stad

(1863) Aanleg openluchtzwembad aan kazerne

(1860) Aanleg geplande stationswijk

Niet-gereguleerde groei industrie aan Dender

## MOTIEVEN/ IMPACT

Landbouwcrisis

Ontstaan klassenmaatschappij

(1819) Eerste stoommachine in Aalst

(1860) Afschaffing octrooirecht + vrijhandel

(1840-1850) Economische crisis

Hygiëne

Intrede staal, elektriciteit, auto, gloeilamp,...

Nood aan verbinding stad - platteland

Industriële boost

Aantrekking stad  
Demografische groei

Stad barst uit middeleeuwse voegen

Stad in 2 gesplitst

Verkeersproblemen

Nog steeds Cavaleriekazerne

10% van Aalsterse bevolking is arbeider in 1846

tweede industriële revolutie

## C. BEGIN VAN DE INDUS- TRIESTAD AALST (1800 - 1870)

Na de nederlaag van Napoleon te Waterloo krijgt Aalst een Nederlandse bezetting. Aalst belandt in een zware landbouwcrisis. Dit resulteert in een aantal infrastructuurwerken: een grondige aanpak van de Denderbruggen, het uitbaggeren van de Dender en een nieuwe kaaimuur langs het werfplein. Ook na de onafhankelijkheid van België in 1830 volgt een economische crisis. De opkomst van enkele grote bedrijven zal daar verandering in brengen. Op dit moment leeft nog steeds twee derde van de gezinnen van landbouw of handel. In de stadsverslagen is te lezen: 'De afzondering van Aalst is de grootste oorzaak van deze crisis. Alleen te verhelpen door een verbetering van het land- en waterwegennet en dan vooral door de aanleg van een spoorweg.' Dat laatste zal in deze periode een enorme impact hebben. In 1852 wordt de spoorlijn Dendermonde-Aalst aangelegd. Dit kan gezien worden als de definitieve overgang van landbouw naar industrie in de stad. Om de steengroeve-industrie van Ath te verbinden met de rest van het land wordt de Dender verder gekanaliseerd. Hierdoor krijgt de Aalsterse industrie een boost. In het specifiek de textiel-, voedings- en genotsindustrie (tabak, brouwerijen, jeneverstokerijen, ...).

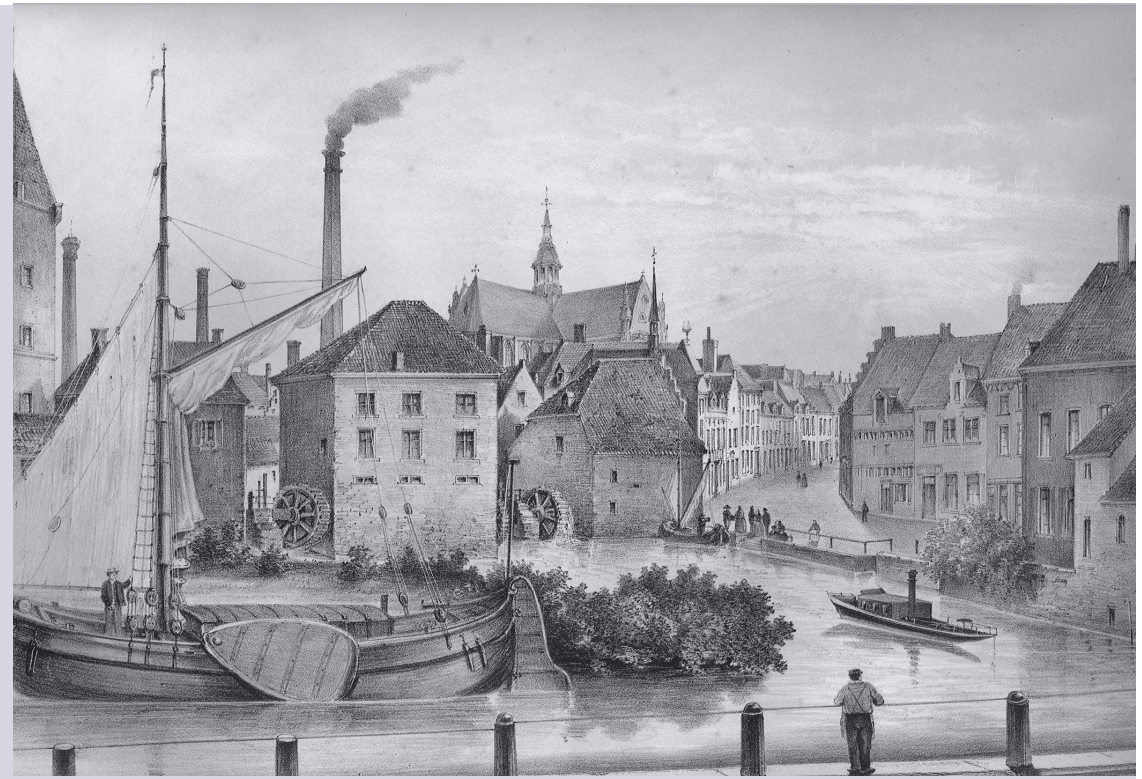
De stadsomwalling verdwijnt volledig. De

stoommachine wordt in Aalst geïntroduceerd en dit zorgt voor een boost in de productie. De eerste industrie vestigt zich op en rond het eiland Chipka. Kleine spinnerijen worden vervangen door grote textiel fabrieken, brouwerijen en stokerijen vestigen zich op linkeroever (veel water nodig) naast Chipka.

De Franse Revolutie en de start van de industriële revolutie zorgen voor grote maatschappelijke, sociale en economische veranderingen die de moderne tijd aankondigden. De standenmaatschappij werd in West-Europa afgeschaft, waardoor deze plaats kon maken voor een klassenmaatschappij met als extra motor de industrialisering. De onafhankelijkheid van België zorgt voor een economische crisis doordat Nederland de economische handelswegen afsnijdt.

*De belangrijkste motivering voor grote stedenbouwkundige vernieuwingen is nog steeds de economie. Al wordt er af en toe al rekening gehouden met leefbaarheid (aanleg zwembad).*

Figuur 11: Zicht op de Molenstraat, stadsarchief Aalst.



Figuur 12: Eerste spoorwegbrug over de Dender



## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

- Bouw van arbeiderswijken
- Volkstuinjes volgebouwd
- Ophoging spoorweg
- Bouw tramlijn
- Kasseiering buurtwegen
- Aanleg goederenstation (Chipka)
- Afbraak oude vismijn
- Molens, leerlooierijen, lakenvelden en kleine ambachtbedrijven worden vervangen door grote industrieën
- Meer groen (bomen op pleinen)
- Begin aanleg ringweg
- (1905) Aantal waterwegen overweld
- (1905) Introductie waternet

## MOTIEVEN/ IMPACT

- Grote hygiënische problemen
- Criminaliteit
- Slechte werkomstandigheden in de fabrieken
- Lage levensverwachting
- Sociale crisis (klassenmaatschappij)
- Hospitaal verhuist naar Hertsage
- Stijgende industrialisatie
- Protest kleine handelaars in centrum
- 31 Aalstenaars bezitten een auto (1906)
- 70% van de Aalsterse bevolking behoort tot arbeidersklasse (1910)
- Woningnood
- Sanering van Arbeiderswijken

## D. INDUSTRIËLE BLOEI (1870-1910)

Een enorme boost van de industrialisatie is een feit. Mede door de intrede van staal, elektriciteit, de auto, de gloeilamp,... De industriële groei veroorzaakt zo een grote aantrekkingskracht voor mensen naar de stad dat vele steden uit hun voegen barsten. Elk stukje vrije ruimte wordt gebruikt om mensen een woonplaats te geven. Er ontstaan nieuwe wijktypologieën zoals de arbeiderswijk waar arbeidersgezinnen met zeer velen kort op elkaar leefden. Waterinfrastructuur en riolering stond nog niet op punt. Dit zorgde voor grote hygiënische problemen. Samen met de slechte werkomstandigheden in de fabrieken zorgde dit voor een lage levensverwachting bij de stedelingen. Deze stedelijke knelpunten waren te wijten aan gebrekkige stadsplanning. In de vroegmoderne tijd was er plaats in de stad voor kleine tuintjes en moestuintjes. Vaak werden deze in de 19e eeuw volgebouwd tot een gebied met donkere kronkelende straatjes met weinig lucht.

*'Het is er zo vuil en stinkend om te versmachten. Zulke vuilnis heb ik nog nooit gezien. De drek ligt te midden van den vloer en de kinderen lopen er blootvoets in. Ik vraag me af hoe het mogelijk is 24 uren in dergelijke stinkende woonst te leven. De zoogezegde bedsteden zijn rot van den vuilnis' (L. P. Boon)*

### CHIPKA

- (1873) Start glucosefabriek
- (1889) Zwembad verhuist naar Chipka
- ontstaan Eilandstraat (1887) en Iweinstraat (1895)



Aalst gaat in deze periode door een sociale crisis. De werkomstandigheden zijn schrijnend en de salarissen belachelijk laag (zie interventie Daens). Toch zien we hier opnieuw grote investeringen in de stad. Er komt een tramlijn langs rechteroever en de spoorweg wordt verhoogd omwille van de vele verkeersproblemen.

Binnen deze stedelijke context richten de gebroeders Callebaut een glucosebedrijf op. Hun eerste vestiging bevindt zich op de tegenover elkaar liggende hoeken van de Iweinstraat. Het eiland Chipka dat ontstaat door het rechte trekken van de Dender wordt een diverse/chaotische arbeiderswijk met arbeiderswoningen, kleine industriële bedrijven (brouwerijen, stokerijen, textielbedrijf, verfbedrijf) en een openluchtzwembad met water vanuit de Dender.

Men begint zich stilaan bezig te houden met de inplanting van de nijverheid. Zeker met stadsinstellingen als de vismijn. Maar de meeste klachten van buurtbewoners worden nog genegeerd. Industrie blijft koning in Aalst. Er worden wel enkele werken voor landbouwers uitgevoerd, maar dit is ook verbonden aan de industrie (vb: hopkweek => mouterijen). Niet de Sint-Martinuskerk, maar de rokende fabrieksschouwen bepalen vanaf nu de skyline van Aalst. Na Brussel, Antwerpen, Gent en Luik is Aalst de

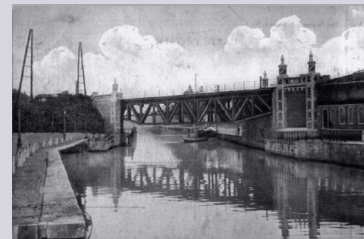
grootste nijverheidsstad van België. De sociale gevolgen van de industrie worden duidelijk



Figuur 13: Ghysens, J, *Het goederenstation*, (1972), Aalst in oude kaarten, Europese bibliotheek, Zaltbommel.



Figuur 14: Aanplanting bomen op Keizerlijke Plaats, (1913), Stadsarchief Aalst



Figuur 15: Opgehoogde spoorwegbrug, Stadsarchief Aalst

Figuur 16: Bewerking van kaart Lommers R., (2004), *Historische en morfologische studie van de stad Aalst*.



## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

- Bouw ringweg
- Aanleg stadspark Osbroek
- Verbreding van straten
- Bouw goedkope woonhuizen
- Bouw eerste kantoorgebouwen
- Verschijsing garagebedrijven en benzinepompen
- Verschijsen warenhuizen en bioscopen
- Bouw elektriciteitscentrale Electrabel
- Zware oorlogschade aan Denderoever
- (1937) Verbreden en verdiepen van de Dender

## MOTIEVEN/ IMPACT

- Oorlogen
- Woningnood groeit
- Werkloosheid
- Hygiënische problemen
- Nood aan wandelplekken
- Introductie van de auto Klachten ivm asregen Electrabel
- Economische crisis jaren 30
- Weinig groen in de stad

## E. MODERNISERING INDUSTRIE (1910-1945)

In de 20e eeuw kent de Europese stad een heel andere transitie. Waar er voorgaande eeuw een was van industrialisering en urbanisatie was dit de eeuw van de modernisering, suburbanisatie en de verdringing van industrie in de stad door de tertiaire sector. In het centrum verschijnen de eerste kantoorgebouwen, garagebedrijven, benzinepompen, grootwarenhuizen en bioscopen.

Het idee dat de industrie zich moet inperken in het stadscentrum krijgt ook haar intrede in Aalst. Toch had deze transitie hier een minder prominente doorbraak, vooral op de oostelijke industrie. Grote delen van de oevers aan de Dender in de binnenstad zijn lang bedrijventerrein gebleven (en zijn dat vandaag nog).

De oorlogen zorgen voor grote schade aan de Denderoever, een urgente woningnood en een grote werkloosheid. De woningnood en de hygiënische problemen uit de vorige periode zijn nog niet opgelost. Een gevolg hiervan is dat men een bredere standaardbreedte gaat voorschrijven voor straten. Smalle straatjes stonden immers gekend voor hun slechte hygiëne. De auto doet duidelijk haar intrede en men bouwt verder aan de ringweg rond de stad.

Men begint in deze periode aan de uitbouw

van stedelijke ontspanningsfaciliteiten. Parken en volkstuintjes moeten het gebrek aan groen in de arbeiderswijken compenseren. De 'tuintwijkgedachte' blijft uit in Aalst omdat de bewoners zich zulke woningen gewoonweg niet kunnen veroorloven.

Figuur 17: Nieuw stadspark Osbroeck, (1922),  
Stadsarchief Aalst



## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

Demping oude Dender

Aanleg van industrieterrein ten noorden langs de Dender en in Hofstade

(Jaren 70) Autosnelweg Brussel - Oostende

(1977) Bouw viaduct over spoorweg en rangeerstation

(1962) Tramlijn verdwijnt

Marktplaatsen transformeren tot parkings voor winkels (Hopmarkt, Esplanadeplein, Vredeplein, Houtmarkt,...)

Zuivering Dender

(1975) Bouw cultureel centrum 'De Werf'

Bouw van vele woningen op het platteland

Vele bedrijven verdwijnen of verhuizen naar industrieterrein

### CHIPKA

Callebaut broers beginnen eiland geleidelijk aan over te nemen

Demping van oude Dender (1961)

(1960) 'Glucoserie Reunie' telt 350 werknemers

(1976: Eilandstraat en Iweinstraat worden aangekocht door Amylum. Het gehele eiland is nu in handen van het bedrijf

## MOTIEVEN/ IMPACT

Woningnood

Wet De Taeye wordt ingevoerd

Hinder van industrie bereikt limiet

Terugval van de nijverheid  
Tewerkstelling daalt van 63% in 1947 naar 24% in 1975

Auto wordt belangrijkste transportmiddel

Ontstaan van de 'nevelstad'

Klachten over vervuild Denderwater

Aalst wordt residentie- en slaapstad van Brussel

Aalst wordt meer en meer zorg- en handelstad

Meer detailhandel, banken, horeca, kantoren en culturele instellingen in centrum

Tereos koopt gebouwen en straten op Chipka

## F. VAN INDUSTRIE NAAR HANDEL EN ZORG (1945 - 2000)

Na de tweede wereldoorlog is de woningnood opnieuw een groot probleem. Als gevolg hierop wordt de wet De Taeye ingevoerd. De wet moest zorgen voor de bouw van 50.000 goedkope woningen in België. Hierdoor gaan meer en meer mensen wonen aan de rand van de stad en op het platteland. Dit zorgt voor een spreiding van de bebouwing, de zogenaamde 'nevelstad'.

Ondertussen wordt de auto het belangrijkste vervoersmiddel in de stad. Dit veroorzaakt de aanleg van autosnelwegen en het verdwijnen van de lokale tramlijnen. De Aalsterse ring wordt vervolledigd tot haar huidige vorm door de aanleg van de viaduct over de spoorweg en het rangeerstation.

Ook verliest de stad Aalst haar industriële allure. Handel, recreatie en zorg worden de nieuwe hoofdbezigheden. Motiveringen voor interventies in de stad zijn vaker ook sociaal gericht. Leefbaarheid en veiligheid krijgen meer belang. Dit zorgt onder andere voor de demping van de oude Dender en later de bouw van een nieuw cultureel centrum in de Molenstraat, de zuivering van het Denderwater en de aanleg van de industrieterreinen buiten de stad.

Maar terwijl in vele Europese steden industrie integraal verbannen wordt uit het stadscentrum blijft ze in Aalst een belangrijke rol vervullen. In 1947 was nog meer dan 60% van de bevolking werkzaam in de industrie.

In de daaropvolgende decennia zullen geleidelijk aan meer bedrijven uit de binnenstad verdwijnen. Aalst zette zich nu meer in als handels- en verzorgingsmiddelpunt. Toch zal in 1975 nog steeds 24% van de bevolking actief zijn in de textielindustrie. Vele bedrijven zullen in deze periode verhuizen naar de voorziene industriegebieden in het noorden van de stad.

Alle voormalige bedrijventerreinen op het eiland komen nu in handen van het bedrijf van de gebroeders (nu GR Amylum). Ook de Iweinstraat, de Van Wambekekaai en de Eilandstraat worden onteigend en aangekocht door Amylum. Het bedrijf heeft een monopolie op het eiland. Er volgen protesten tegen onder andere geluids- en geurhinder.

#### **«T EILAND SJIEPKA» WORDT OPGEKOCHT**

In de loop van de jaren werden praktisch alle bedrijven, gebouwen, privé-woningen en zelfs straten, tussen de vroegere oude Dender (Burchtstraat) en de gekanalizeerde Dender (Van Wambeke kaai) verworven door de «Glucose-ries Réunies». Volgende bedrijven verdwenen aldus in de loop der jaren of gingen zich elders vestigen: Brouwerij Burny, Mouterij Camu, Wolwasserij Kelders, Scheuremans - Sasa en de bouwbedrijven Rombout en Peynsaert. Ook het oude openluchtwembad van de Stad Aalst, aan de Denderkaai, werd aangekocht voor het oprichten van magazijnruimte. Net even vooraleer de «S.A. Glucoseries Réunies» zijn 50-jarig bestaan zou gaan vieren wordt het bedrijf opnieuw omgevormd tot N.V. G.R. AMYLUM. Dit gebeurde gelijktijdig met nog verdere gebiedsuitbreiding toen de gebouwen van de brouwerij ZEEBERG vrij kwamen in 1975-76.

Figuur 18: Artikel uit De Voorpost, 2 december 1977, p15

## URBANISATIE/ STADSVERNIEUWING

Vernieuwing stationsbuurt  
(2001) Aanleg Pieter Van  
Aelstgalerij

Bouw van nieuw administratief  
centrum, heraanleg Werfplein  
en renovatie Sint- Annabrug

Vernieuwing van de sluizen op de  
Dender

Aanleg parking Hopmarkt

Herbestemming  
industriezone 'Schotte'

Herbestemming  
elektriciteitscentrale  
Electrabel

Centrumstraten worden autovrij

## MOTIEVEN/ IMPACT

Auto geweerd uit de stad

Aandacht voor klimaat

Grootschalige studie 'Nieuwe  
impuls voor Aalst (Christian  
Kieckens

Ontwerpatelier KU-Leuven  
o.l.v. Dieter Janssens

Waterbomstudie na  
overstromingen in Wallonië

studie: 'Ruimte voor water in  
de Dendervallei'

Nood aan connectie met  
Dender => 'project de  
kaaien' (2018)

Veel leegstaande  
industriegebouwen

Weinig groen in de stad

Imagoprobleem Stad Aalst

Verkeers- en  
parkeerproblemen

Investerings in publieke  
ruimte en recreatie

Demografische groei (van  
76.470 in 2001 naar 87.332 in  
2021)

Nieuw circulatieplan. Hele  
stad krijgt maximumsnelheid  
van 30km/u

## G. HERBESTEMMINGEN VAN DE INDUSTRIËLE LEEG- STAND (2000 - 2023)

Na de laatste eeuwwisseling zien we duidelijk een overgang naar motieven als recreatie en publieke ruimte. De Pieter Van Aelstgalerij wordt aangelegd in 2001, wat de stad als winkelcentrum laat profileren. Hoewel vele Europese en Vlaamse steden de auto proberen te bannen uit het centrum, slaat dit maar moeizaam door in Aalst. De drukke winkelstraten aan de Grote Markt worden autovrij, maar er worden nog steeds grote parkings gebouwd midden in het centrum (Hopmarkt, plannen voor Esplanadeplein).

De overblijfselen van de industriële periode raken in verval door leegstand. Net zoals andere steden in Europa worden ook in Aalst plannen gemaakt voor de herbestemming ervan. Het industriecomplex 'Schotte' wordt in deze periode omgebouwd tot jeugdverblijf en sport- en recreatiecentrum. Er worden ook plannen gesmeed voor de herbestemming van de gehele Tragelsite, waar onder andere plaats is voor wonen, retail, werken en een nieuw complex voor de Aalsterse basketbalclub. Daarnaast worden de leegstaande gebouwen van de elektriciteitscentrale van Electrabel op dit moment herbestemd tot een residentieel complex met ruimte voor 230 luxueuze woonunits. Dat laatste project wordt verwarmd met de restruimte van de site Tereos Syral.

Er gaat de laatste jaren veel aandacht naar het herwaarderen van de Denderkaaien. Hieruit volgt onder andere de studie 'Ruimte voor water in de Dendervallei' en het overkoepelend stadsproject 'De Kaaien' (waar de Electrabelsite, de Tragelsite en de Tereossite deel van zijn). De stad heeft hierbij vier grote doelen voor ogen: een veelzijdig en levendig stadsdeel ontwikkelen, kwalitatieve stadsinbreiding en -verdichting, integratie van het historisch patrimonium en duurzame ontwikkeling.

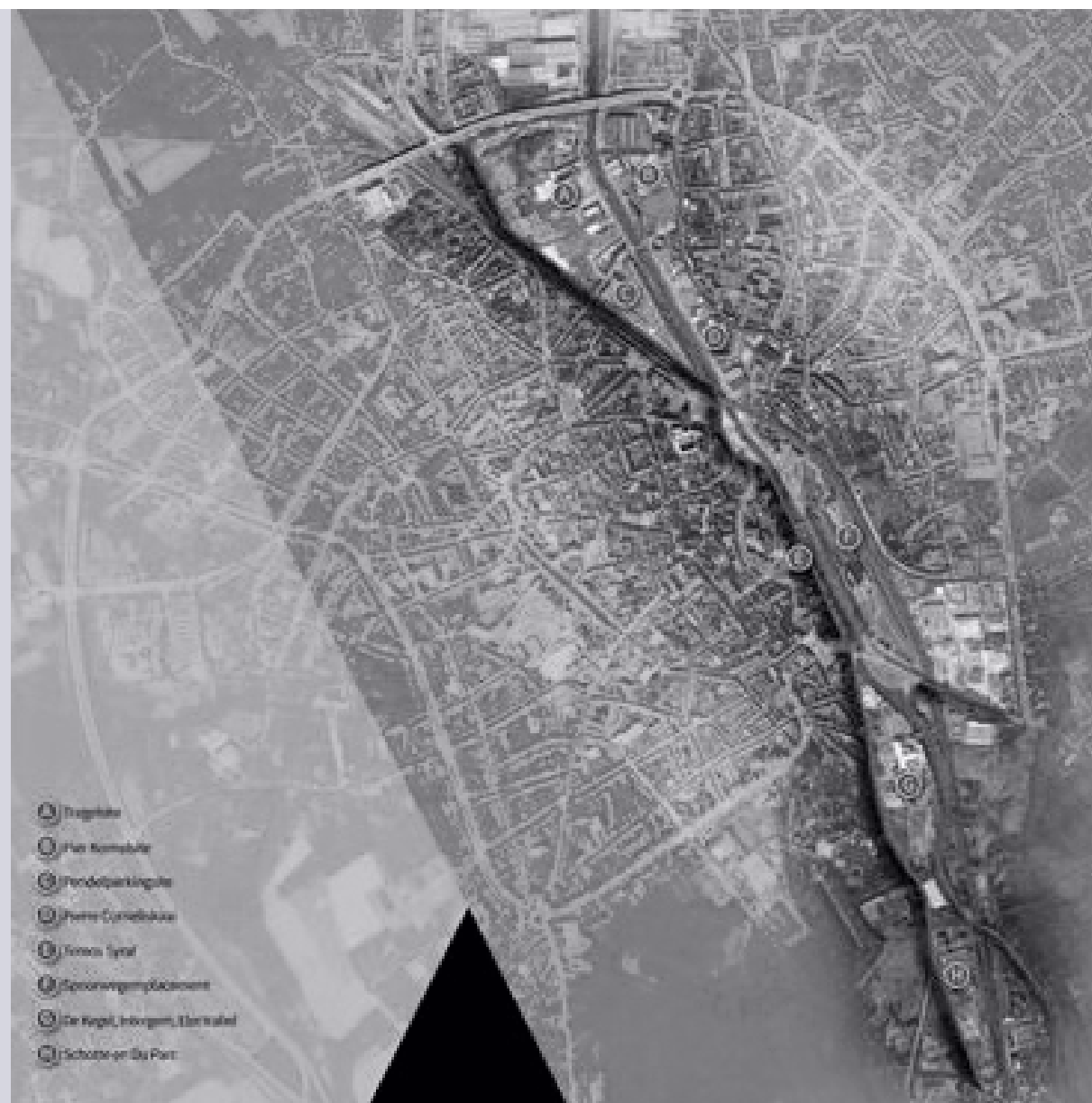
Figuur 19: Plannen voor de Tragel-site, (2018), Jasper-Eyers Architects



Figuur 20: (2019), Plannen voor Electrabelsite, KRAS-architecten



Figuur 21: Project De Kaaien (2020), Aalst.be



## 2. RUIMTELIJKE TRANSFORMATIE CHIPKA

Zeker even belangrijk als het narratief van de historische transformatie van de stad zijn de afbeeldingen ervan. Om een beeld te krijgen van de evolutie van Aalst, in het bijzonder van het eiland Chipka, worden foto's van het verleden naast de huidige toestand geplaatst. De ingrepen op specifieke plekken worden duidelijk doorheen de tijd door in te zoomen op specifieke plekken. Het chronologisch naast elkaar leggen van historische beelden waarbij de camera eenzelfde standpunt innam maakt het voorstellen van hoe de stad eruit zag in het verleden makkelijker.

Het stadsbeeld van Chipka en de omliggende zone is enorm veranderd de laatste 150 jaar. Veel gebouwen zijn vernietigd door de oorlogen of onteigend en afgebroken voor nieuwbouw en nieuwe industrie. 100 jaar na de rechtekking van de Dender werd de Oude Dender gedempt, en ook dit zorgde voor een belangrijke shift in het stadsbeeld. Er is sindsdien zeer weinig betrekking van het water in de stad. Ook zijn er nog zeer weinig authentieke gebouwen bewaard gebleven uit de industriële revolutie. Dit komt deels doordat de meest centraal gelegen oevers in de stad eigendom zijn van de zetmeelfabriek. Deze oevers zijn vandaag niet meer publiek toegankelijk.

De historische beelden zijn allemaal gehaald uit het Stadsarchief van Aalst. De hedendaagse beelden komen van Google streetview of eveneens uit het archief.

ZICHT OP FABRIEKSTOREN & VAN WAMBEKEKAAI



Figuur 26: (1910) Postkaart van de Dender met in de verte zicht op de sluis te Aalst. Foto genomen vanop Sint-Annabrug. We zien links de oude Vismarkt en de Van Wambekekaai met woningen en bomen.



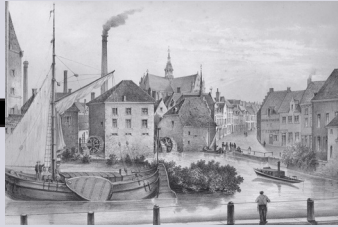
Figuur 27: (2021) De Van Wambeke overwoerd met recent heraangetrokken gebouwen waar vroeger de fabriekstoren stonden.



## ZICHT OP DE MOLENSTRAAT



Figuur 22: (1823) Zicht vanop de splitsing van de Dender richting de 3 molens op de Oude Dender (die vandaag niet meer bestaat). Rechts zien we de Molenstraat die leidt naar de Grote Markt. Rechts een schip aan de scheepswerf.



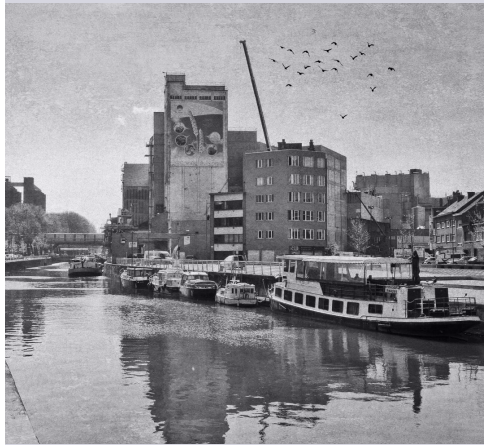
Figuur 23: (eind 19e eeuw) Op de achtergrond zien we niet alleen de Sint-Martinuskerk, maar ook de fabriekstorens die het zicht bepalen. Achter de molens zien we het torentje van de Werfkapel.



Figuur 24: (1900-1920) Zelfde beeld enkele jaren later. We zien dat ook de molen omgebouwd wordt in woningen om de woningnood tegen te gaan.



Figuur 25: (2021) Hetzelfde zicht op de Molenstraat rechts. Links zien we de kapel die na WOII verplaatste. Op de achtergrond de fabriek Tereos. De straat die we zien is de Burchtstraat die ontstaat na het dempen van de oude Dender.



In de verte zien we nog steeds de sluis. De kaai is eigendom van Tereos en Chipka is moderne fabriekstorens. Rechts zien we de oude kaai en het Werfplein (ter hoogte van de Dender splitste).

## ZICHT OP VAN WAMBEKEKAAI



Figuur 28: (1910) Postkaart van de Dender met in de verte zicht op de sluis te Aalst. Foto genomen vanop Sint-Annabrug. We zien links de oude Vismarkt en de Van Wambekekaai met woningen en bomen.



Figuur 29: (2021) In de verte zien we nog steeds de sluis. De van Wambekekaai is eigendom van Tereos en Chipka is overwoekerd met moderne fabriekstorens. Rechts zien we de recent heraanlegde kaai en het Werfplein (ter hoogte van waar vroeger de Dender splitste).

#### ZICHT OP VOORMALIGE IWEINSTRAAT



Figuur 30: (1902) Postkaart van de Iweinstraat op het eiland Chipka te Aalst. In de achtergrond is de Sint-Martinuskerk en het Belfort te zien.



Figuur 31: (vermoedelijk jaren 60) Van Wambekekaai met gebouw van Amylum. Dit gebouw werd afgebroken en vervangen.



Figuur 32: (2021) Van de Iweinstraat is geen spoor meer.

#### ZICHT OP DE SLUIS



Figuur 36: (vermoedelijk begin 20e eeuw) Postkaart van de sluis op de Dender te Aalst. Rechts zien we het zwembad aan de Van Wambekekaai. Dit openluchtzwembad was gevuld met water afkomstig uit de naastgelegen Dender. Tussen 1886 en 1935 werd hier gezwommen.

#### ZICHT OP VOORMALIGE IWEINSTRAAT



Figuur 33: (1940) We zien links de Van Wambekekaai met waardevolle industriële architectuur. De Industrie is aanwezig maar staat naast woningen en zit verscholen achter geornamenteerde bakstenen gevels. (Hoogste deel van Glucoserie Réunion)



Figuur 34: (1970) Het bakstenen gebouw van GR is nog zichtbaar maar zit reeds verborgen achter silo's en buizenwerk. Rechts zien we de fabriekstoren die vandaag nog steeds in werking is. Centraal merken we de toen al niet meer toegankelijke eilandstraat op.



Figuur 35: (2021) We zien links de sluis. Rechts staat nog steeds het gebouw 'De Wolf - Cornelis'. Dit gebouw is zichtbaar op de foto uit 1940.

#### ZICHT OP DE OUDE DENDER



Figuur 38: (1964) Op deze foto zien we de pas gedempte Dender met op de achtergrond de vieringtoren van de Sint-Martinuskerk.



Figuur 37: (2021) Het zwembad is verdwenen. We zien de brug die dient voor het graantransport van de silo's langs de linkerkant naar de fabriek langs de rechterkant. De rechterkaai is niet meer publiek toegankelijk.

#### ZICHT OP DE OUDE DENDER



Figuur 40: (vermoedelijk begin 20e eeuw) We zien de Oude Dender met rechts het eiland Chipka met haar bakstenen schouwen en industriële architectuur. links zien we een glimp van de Sint-Martinuskerk.



Figuur 41: (2021) Bijna alle gebouwen zijn verdwenen/vervagen. We kijken weldegelijk naar dezelfde plek. In de achtergrond zien we opnieuw de Sint-Martinuskerk.



Figuur 39: (2021) De industriële architectuur is verdwenen. Rechts zien we het hoofdkantoorcomplex van Tereos. De geornamenteerde bakstenen gevels zijn vervangen door banale gebouwen met weinig architecturale waarde. De vieringtoren van de Sint-Martinuskerk is nog steeds zichtbaar.

#### ZICHT OP VAN WAMBEKEKAAI



Figuur 42: (1940) We zien links de Van Wambekekai met waardevolle industriële architectuur. De industrie is aanwezig maar staat naast woningen en zit verscholen achter geornamenteerde bakstenen gevels. (Hoogste deel van Glucoserie Réunion).



Figuur 43: (1970) Het bakstenen gebouw van GR is nog zichtbaar maar zit reeds verborgen achter silo's en buizenwerk. Rechts zien we de fabriekstoren die vandaag nog steeds in werking is. Centraal merken we de toen al niet meer toegankelijke eilandstraat op.



Figuur 44: (2021) We zien links de sluis. Rechts staat nog steeds het gebouw 'De Wolf - Cornelis'. Dit gebouw is zichtbaar is op de foto uit 1940.

#### ZICHT OP DE OUDE DENDER



Figuur 45: (1937) We zien de Oude Dender met haar kaaien. Links merken we een vandaag verdwenen industrieel pand op, op de achtergrond de Sint-Martinuskerk.

#### ZICHT OP 'SASA'-GEBOUWEN



Figuur 47: (1961) De Oude Dender met haar kaaien en de gevel van het verfbedrijf 'SASA'. We zien enkele schoorstenen van achterliggende industrie. Twee wandelaars wandelen langs de kaai. Er is groen langs de kaaien en een pitoresk brugje.



Figuur 46: (2021) We zien links nog een overblijfsel van het industriële gebouw van SASA ondertussen overgenomen door Amylum.



Figuur 48: (2021) Het authentieke 'SASA'-gebouw hoort bij het industrieelcomplex van Tereos. Het is overwoekerd door moderne industriegebouwen. Er is veel autoverkeer en parking langs beide kanten van de straat.

#### ZICHT OP DE EILANDSTRAAT



Figuur 49: (1937) Zicht op de voormalige Eilandstraat. van de straat is reeds in handen van het bedrijf, maar nog steeds publiek toegankelijk. Er bevinden zich nog

#### LUCHTFOTO



Figuur 51: (jaren 50) Luchtfoto Chipka. We merken voor industrie op het eiland. Daarnaast zijn er nog 2 bewo en ook langs de kaai is er nog plaats voor wonen. He toegankelijk met enkele bruggetjes over de Oude De gebouwen die we vandaag nog herkennen, zijn het f de punt van het eiland en het Sasa-gebouw vooraan afgeronde inkompoort.



Het uiteinde  
de straat is  
woningen.



Figuur 50: (2021) We zien links nog één van de weinige historisch  
waardevolle gebouwen. De woningen zijn vervangen door het  
inkomgebouw van Tereos Syral.

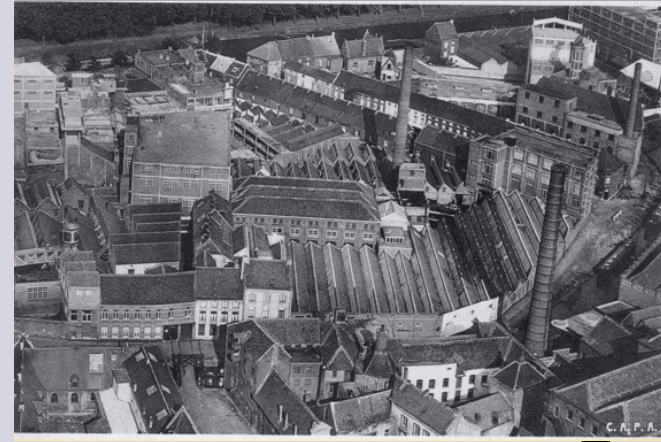


namelijk  
onde straten  
et eiland is  
nder. Enkele  
latgebouw in  
rechts met de



Figuur 52: (2013) De Dender is gedempt, de straten en kaaien  
ontoegankelijk en het eiland overwoerd met moderne industrie. De  
dichtheid van de cluster is absurd. Het stadsdeel sluit zich af van de  
rest van de stad.

## LUCHTFOTO



Figuur 53: (jaren 40/50) We herkennen opnieuw de  
Eilandstraat met haar arbeidershuizen. Op het einde zien  
we het kantoorgebouw dat er vandaag (2022) nog  
staat. We zien de Oude Dender en op het eiland de  
zadeldaken die typisch zijn voor deze periode.



Figuur 54: (2013) Eilandstraat is onherkenbaar. Heel het eiland is  
overwoerd door industrie-infrastructuur.

# 3. CONCLUSIE

Elke periode heeft haar duidelijke impulsen en motieven voor grootschalige stadsvernieuwingen. De middeleeuwse stad heeft haar omwalling te danken aan een nood aan politieke uitstraling en bescherming van de stad. De afbraak hiervan is dan weer een gevolg van demografische en industriële groei. Deze industriële revolutie zorgt voor de groei van economische belangen. Dit resulteert in grote opwaarderingswerken aan de Dender en haar oevers in de negentiende eeuw. De daarop volgende eeuw worden de hygiënische problemen, slechte werkomstandigheden, en woningnood duidelijk. De stad gaat meer investeren in stadsvernieuwingen die de leefbaarheid in de stad moeten verbeteren. Het gaat hier over de ophoging van de spoorweg om de tweedeling van de stad te verhelpen, het aanleggen van meer groen met onder andere bomen op de pleinen en de aanleg van het park, de afbraak van de oude vismijn... Toch blijft economie een drijfveer voor interventies als de aanleg van een ringweg, de bouw van een tramlijn, het verbreden en verdiepen van de Dender en de aanleg van een goederenstation. In de tweede helft van de twintigste eeuw verschuift de industrie naar de rand, om de leefbaarheid en veiligheid van de binnenstad te bevorderen. We zien na de laatste eeuwwisseling verschillende vernieuwingen zoals

de herbestemming van de industriezone Schotte, de aanleg van de Pieter Van Aelstgalerij en de vernieuwing van de stationsbuurt.

We kunnen enkele algemene tendensen definiëren binnen deze geschiedenis. De geschiedenis van Aalst is er een van economie, politieke onenigheid en achternalooop op andere steden. De afbraak van de middeleeuwse stadswallen duurt 150 jaar door de wisselende macht. De bouw van de spoorweg komt er hoofdzakelijk als reactie op de crisis die veroorzaakt werd door de spoorweg langs Dendermonde. De herbestemmingen van de grote industriegebieden schieten pas de laatste jaren uit de startblokken terwijl deze in vele andere steden al veel langer aan de gang zijn.

Zo is de case Chipka het ultieme en extreme voorbeeld van deze tendensen. In tegenstelling tot gelijksoortige cases is hier (nog) geen sprake van een herlokalisatie naar de stedelijke rand, noch van een herbestemming tot residentiële of recreatieve wijk. Het is het gevolg van een vooruitstrevende glucosefabriek die uitgroeide tot wereldleider in haar sector, gepaard met industriële overwoekering, politiek spel en de ruimtelijke, sociale en ecologische gevolgen vandien.





HEDEENDAAGSE MOTIEVEN VOOR  
STADSVERNIEUWING  
IN AALST



# ROLLEN IN HET HEDENDAAGS DEBAT

Vooraleer we dieper ingaan op de hedendaagse motieven is het belangrijk alle betrokken partijen te relateren aan dit werkstuk. Het is noodzakelijk om zo objectief mogelijk te werk te gaan, hoewel de keuze voor dit onderwerp al een bepaalde subjectiviteit in zich draagt. Op basis van de verschillende rollen in het debat komen thematieken en waarden naar boven die belangrijk zijn voor de inwoners, het bedrijf zelf, de stad en actievoerders. De motieven en invloeden die in wat volgt zullen besproken worden, zijn niet gevormd vanuit een eigen standpunt, maar vanuit de ogen van deze verschillende rollen.

De laatste jaren hebben er veel incidenten plaatsgevonden in verband met deze case die de regionale media haalden. Meningeën zijn hierover verdeeld. De fabriek ziet geen reden tot vertrek. Actievoerders pleiten volop voor een zo snel mogelijke herlokalisatie. Op de gemeenteraad is de situatie een soort olifant in de kamer. De architect droomt van een nieuw stadsdeel. We gaan dieper in op elke rol in deze discussie en bekijken waar de conflicten zitten. Dit werkstuk kan pas betekenisvol zijn voor alle partijen als ze allemaal aanhoord worden.

## A. DE MEDIA

De media-aandacht is nogal fluctuerend. Maar het laatste jaar kwam het bedrijf zeker maandelijks in het regionale nieuws. Bepaalde periodes zelfs dagelijks. Ook in het nationale nieuws verschijnt Tereos af en toe. Om een inzicht te krijgen in het hedendaags debat en de actuele aandachtspunten werden enkele controversiële artikels van de afgelopen decennia verzameld.

De media hebben een zeer belangrijke rol in dit debat. Ze werken niet alleen informerend, maar ook persuasief. Controversiële krantenkoppen duwen hun mening door en stellen zaken in vraag. Ze gaan vaak in tegen de 'traagheid' die in de inleiding besproken werd, en kunnen zo ook mede motief zijn voor een bepaalde interventie in de stad. Media-aandacht hangt samen met politiek debat. Dit debat bepaalt wat er verandert of hoort te veranderen in de stad.

### **“Den Amylum blijft deel van Aalsterse skyline”**

Dossier Chipka nu toch naar Verenigde Commissie: “Uitdoofscenario en herbestemming tegen 2030”, zegt schepen

### **Tereos Syral wil fabriekstoren aan Werfplein**

Reactie Tereos op dodelijk ongeval: “Wij zijn in shock”

### **Fabriek stinkt van Arend tot Sint-Job**

**AALST** De Aalstenaar wist het al, maar metingen wijzen uit dat zetmeelproducent Tereos Syral in Aalst een geur verspreidt die op een slechte dag te ruiken is van het Sint-Job tot de Arendwijk. Het bedrijf nv Olfascan registreerde met meettoestellen de reukhinder.

Industriezone in het stadscentrum: Hoe Aalstenaars beetje bij beetje hun Eiland Chipka verloren aan de grote fabriek

♦ Binnenland

### **Aalst wil af van Amylumfabriek, maar zet er eerst nog een toren bij**

### **Tereos Syral gedoemd tot verhuizen**

Aalst mag dan volgens burgemeester D'Haese (N-VA) de meest charmante stad van Vlaanderen zijn, op honderd meter van de Grote Markt bevindt zich een industriezone met een fabriek die de skyline bepaalt: Tereos Syral. Het Eiland Chipka wordt ingenomen door één groot fabrieksgebouw en dat is volgens steeds meer mensen niet meer van deze tijd.

**‘Terexit’-groep blijft zeer kritisch en bepleit vertrek van bedrijf uit centrum Aalst**

### **Tereos opnieuw kop van jut: derde van koolstofdioxide-uitstoot komt van suikerfabriek**

### **Geen aparte gemeenteraadscommissie over voortbestaan Tereos in Aalsters centrum**

### **Burgemeester Aalst: 'Je kan fabriek niet zomaar verplaatsen'**

**Burgerplatform start meldpunt om klachten over “stinkfabriek” te bundelen**

### **Buurtbewoners lanceren actie voor ‘Terexit’: “Houdbaarheidsdatum Tereos is al lang voorbij”**

**NIJUEWS** 22/11/2021 - 18:30

**Burgercollectief 'Terexit' noemt Tereos-fabriek tikkende tijdbom**

Lander Wantens (Groen): “Jaren weggekeken van het probleem, goed dat discussie over Chipka er nu komt”

Nieuwe geurbron gedetecteerd bij Tereos Aalst: “Omgevingsinspectie vraagt sanering van de geuremissies van de koeltorens”

## B. TEREOS SYRAL

De positie van het bedrijf Tereos Syral zelf is hierin zeer duidelijk. Zij tonen zich zeer defensief ten opzichte van alle alternatieve gedachten omtrent de fabriekssite. Ze bepleit haar voortbestaan op de site aan de hand van verschillende argumenten.

«Voor onze productie is er een specifieke infrastructuur nodig. Transport gebeurt via trein, vrachtwagens en scheepvaart... Tereos Syral moet beschouwd worden als een inwoner van de stad Aalst. Het bedrijf staat er al 150 jaar. ... Het bedrijf biedt werk aan 340 mensen. ... Tereos deed zelf in het verleden al veel moeite om de milieu-impact te verminderen, met de nodige kosten van dien.»\*

«Gegronde klachten worden door de onderneming niet alleen aanhoord, maar ze heeft steeds haar bereidheid getoond om mee te werken aan het verbeteren van het leefmilieu in de stad Aalst en het verbeteren van de co-existentie met de burens en omwonenden van de Molenstraat, Burchtstraat, Begijnhof en de Van Wambekekaai.»

## C. TEREXIT

De actiegroep Terexit bestaat al ongeveer zeven jaar en legt het vuur aan de schenen van het bedrijf. Op hun website en op sociale media volgen ze de evoluties op de voet. Ze komen geregeld op de proppen met nieuwsfeiten, cijfermateriaal, 'droomschetsen' of cartoons. Hun standpunten staan duidelijk vermeld op de site [www.terexit.be](http://www.terexit.be):

«We spreken ons als actiegroep ook niet uit voor of tegen de fabriek. Alhoewel alle leden van de actiegroep en de ondertekenaars van het bezwaarschrift ongetwijfeld een uitgesproken mening hebben, gaande van een status quo tot een complete ontmanteling. En dat respecteren we. We staan open voor discussie.

We willen wel duidelijkheid. Omwonenden, stadsgenoten en werknemers van de fabriek hebben daar recht op.

Daarom willen, vragen en eisen we van de directie, en het huidige en volgende stadsbestuur duidelijkheid omtrent 'stadsplanning' en meer bepaald de toekomst van de industriële site middenin het centrum. Wil de directie nog meer investeren in automatisering? Wil de directie nog meer mensen ontslaan? Of zal

ze investeren in jobcreatie evenredig met de investering in stenen en machines? Hoe ziet het stadsbestuur dit? Zal ze de fabriek (financieel en fiscaal) blijven ondersteunen? Of wil ze in de lijn van andere projecten (Utopia, De Kaaien,...) de herbestemming van Chipka bespreekbaar maken?»\*\*

---

\* De Kimpe, G., Bossut, S., Van Herreweghe, H. (18-11-2021). Interview met Tereos.

\*\* Terexit. (2018, 22 maart). *Is de actiegroep tegen de fabriek? De toekomst van ons Chipka. Geraadpleegd op 10 augustus 2022*, van <https://onschipka.wordpress.com/2018/03/22/is-de-actiegroep-tegen-de-fabriek/>

## D. STAD AALST

Bij het stadsbestuur van Aalst is er lang gezweven over de zaak Amylum. In een artikel uit Het Laatste Nieuws van 1 december 2021 stond dat burgemeester D'Haese de vurigste verdediger is van Tereos. Natuurlijk heeft de stad veel baat bij de aanwezigheid van de fabriek. Ze biedt namelijk tewerkstelling aan ongeveer 340 mensen (waarvan ongeveer 70% uit groot Aalst) en het bedrijf betaalt jaarlijks 1,3 miljoen euro belastingen aan de stad, wat goed is voor 1% van al haar inkomsten. Eind vorig jaar bestempelde gemeenteraadslid Iwein De Koninck van CD&V de zaak als een 'olifant in de kamer'.\*

Toch zien we de laatste maanden (mei 2022) een verschuiving in de andere richting. Groen startte eind 2021 met het pleidooi voor een Tereos-commissie die de impact van het bedrijf onderzoekt en een exitstrategie voorbereidt (zowel sociaal als stedenbouwkundig). De andere oppositiepartijen volgden snel. Het stadsbestuur besliste om de Tereos-commissie te organiseren in september.\*\*

## E. DE ARCHITECT

Hoewel het ontwerpvragestuk nog niet officieel open staat, heeft de architect een niet te vergeten rol in dit debat. De architect beschikt namelijk over een voorstellingsvermogen voor de toekomst. Hij maakt de mogelijkheden voor de toekomst van een bepaald gebied zichtbaar en bespreekbaar.

De lange aanwezigheid van deze fabriek in het stadscentrum zorgde er inmiddels voor dat verschillende architecten zich al mengden in het debat. Christian Kieckens deed een studie op de case aan de hand van een tentoonstelling en een publicatie. Aan de faculteit ingenieurswetenschappen Architectuur van de KULeuven werd een masterstudio georganiseerd in verband met een stadsproject ter hoogte van de site.

Zoals Kieckens zelf schreef\*\*\*, zal Amylum het centrum van Aalst meer dan waarschijnlijk ooit verlaten. «Urbanisatie en industrie volgen niet altijd dezelfde logica, en daarom is het noodzakelijk dat hierover ideeën geformuleerd

worden. De vorm van deze industriële site bepaalt de contour van de historische stad.» Enkele jaren later was hij dan ook curator van een tentoonstelling over deze case. Ook hier bevestigde hij dat de groei van de fabriek geen perspectief meer heeft.

*«Het idee tot 'bekering' wordt meer en meer vanzelfsprekend. Maar het risico op een gefaalde mutatie is even realistisch als de constructie die er vandaag is. Als er ooit de beslissing wordt gemaakt om de gehele site te ontmantelen is er het risico dat een heel deel stadsgeschiedenis van de kaart wordt geveegd. Dit onderzoek is in geen geval een kort antwoord op een vraagstelling. Want daarvoor moet er eerst en vooral een vraagstelling zijn. Het openen van de kwestie naar andere logica's is wenselijk of zelfs onmisbaar. De 'genius loci' van deze site is onmogelijk te begrijpen zonder het in acht nemen van de tijdelijke en ruimtelijke dichtheden: Aalst is zowel de historische stad uit de boeken van Louis Paul Boon, als een stad van*

\* Lievens, R. (2021, 1 december). Burgemeester D'Haese (N-VA) is vurigste verdediger van Tereos: "Hij maakt historische fout". Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/burgemeester-dhaese-n-va-is-vurigste-verdediger-van-tereos-hij-maakt-historische-fout-aa5eb814/>

\*\* Lievens, R. (2022, 19 juni). In september komt Tereos-commissie eindelijk samen: "Is een industriezone op die plek nog altijd een goede zaak?" Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/in-september-komt-tereos-commissie-eindelijk-samen-is-een-industriezone-op-die-plek-nog-altijd-een-goede-zaak-a2ea61ba/>

\*\*\* Kieckens, C. (1997). De plaats van het gebouw. DeSingel, Antwerpen.

moderne industrie. Het is belangrijk om deze argumenten te ontcijferen alvorens een positie in te nemen.»\*

Dat laatste is precies waar deze masterproef een worp naar doet.

Ook in een Master studio aan de faculteit Architectuur & Stedenbouw van de KU Leuven kwam de case Tereos naar boven als één van de meest problematische van de stad. De studenten werkten een jaar lang op de stad Aalst. Ze onderzochten de pijnpunten en opportuniteiten in de stad en gingen nadien dieper in op een site naar keuze. Voor de meerderheid van de studenten was de Tereos-site een evidente keuze. De studenten deden veldwerk waarin interessante vaststellingen naar voren kwamen. Aalst als verdeelde stad met weinig groen, dominantie van de auto, vergrijzing, klimaatuitdagingen en een onproportionele industriële cluster in het centrum. De focus lag er op circulariteit, stadsbrede netwerken, meer groen, energiestad...

Figuur 58: Schema bevraging noden voor Aalst, (2020), K. Gaeremyndk, J. van Daele, J. Lippens, O. Van Biervliet, Aalst Ontpopt, Masterstudio Dieter Janssens



Figuur 56: collage toekomst Tereos site, (2020), Commission Veerkrachtig Aalst, E.Matthys, M. Oosterkamp, P. Dethmingboun, R. Veulemans, Masterstudio Dieter Janssens



Figuur 57: collage toekomst Tereos site, (2020), Accu Aalst, Masterstudio Dieter Janssens



\* Kieckens, C. (1995). Densities (Downtown Aalst) (Imaginaire project voor de site van de Amylum-fabriek ed.).

Deze vijf actoren in het debat pleiten voor verschillende belangen. Deze belangen kunnen motief zijn voor een interventie op deze specifieke plek. Aangezien een concreet ontworpen toekomstscenario voor deze site altijd een bepaalde subjectiviteit in zich heeft, wordt er vooraf een 'ontwerpmeter' gemaakt. Deze eenheidsloze en schaalloze meter probeert de belangen en thematieken telkens een ander gewicht te geven.

We onderscheiden vier types motieven die kunnen leiden tot een bepaalde stadsvernieuwing: economie, ecologie, veiligheid en leefbaarheid. In de loop van de geschiedenis verlegde de aandacht zich steeds naar andere motieven. Ook vandaag wordt er voor elke stadsvernieuwing een afweging gemaakt van deze motieven. Ecologie komt vandaag bijvoorbeeld meer naar de voorgrond dan ooit. Toch moet altijd, en zeker bij grootschalige projecten, rekening gehouden worden met een zo breed mogelijke kijk op de thematieken die spelen in de stad.

De afbakening in vier types is in een bepaalde mate relatief en kan zeker ook op andere manieren gemaakt worden. Toch schept het een houvast en een manier om verschillende historische periodes, of toekomstige scenario's te vergelijken. Ze zijn zeer breed, maar zeker niet allesomvattend. Het is onmogelijk om in dit onderzoek alle noden, impulsen en impacten

van een stad te onderzoeken.

In de hieropvolgende hoofdstukken kijken we naar hoe de stad, in het specifiek het eiland Chipka, zou kunnen evolueren in de toekomst. We gaan eerst dieper in op de vier types motieven en passen deze toe op de hedendaagse stad Aalst. Wat zijn de hedendaagse noden en problemen in de stad? Hoe kunnen we hierop reageren? Vervolgens worden drie toekomstscenario's uitgewerkt.

# 1. Economische motieven

TEWERKSTELLING  
INKOMSTEN  
MODAL SHIFT  
A GOOD CITY HAS INDUSTRY

# 2. Veiligheidsmotieven

EXPLOSIEGEVAAR  
MOBILITEIT

# 3. Leefbaarheidsmotieven

LOKALE HINDER (geurhinder, geluidshinder, esthetiek)  
HISTORISCHE/CULTURELE WAARDE  
CONTACT MET WATER  
IMAGO  
MEER GROEN

# 4. Ecologische motieven

ENERGIE  
KLIMAATADAPTATIE  
CIRCULARITEIT

# 1. ECONOMIE

In Aalst is economie in het verleden vaak de doorslaggevende factor geweest voor grote vernieuwingsprojecten in de stad. Het gaf de aanleiding tot het bouwen van de spoorwegen, het uitbaggeren van de Dender, het kanaliseren van de Dender, enz. Ook vandaag zien we dat economie een belangrijke aanleiding kan zijn om in te grijpen in de stad. Zo zien we dat er plannen zijn om de Dender opnieuw te verbreden en te verdiepen zodat schepen tot 1350 ton tot in Aalst kunnen varen.\* Ook zijn de inkomsten voor en uitgaven door de stad een doorslaggevende economische factor voor het al dan niet doorvoeren van grote stadsvernieuwingen.

We zien vandaag dat in ons land de aandacht verschuift naar andere economische aspecten. De afgelopen decennia werden veel oude industriële sites omgebouwd tot recreatie- en woongebieden. We zagen ook een enorme groei van de kennis- en diensteneconomie. Hierdoor verdween zo goed als alle productie uit het stadscentrum. «De stad wordt een plek van consumptie zonder productie. Dat is problematisch.»\*\* (AWB, *A Good City Has Industry*). Daarom werd in een tentoonstelling

in Brussel gepleit voor meer integratie van kleinschalige en lokale industrie in de stad. Het is een tendens die we ook terugvinden in het Aalsters stadscentrum.

Op vlak van transport zien we dat vandaag de vrachtwagens nog steeds onze snelwegen doen verzadigen. De economische verliestijd neemt jaar na jaar toe. Scheepvaart en treinvervoer zijn slechts verantwoordelijk voor 26% van het goederentransport in Vlaanderen.\*\*\* Men verwacht dat de komende 20 jaar het totale goederentransport in Vlaanderen met 25% zal toenemen. Dit wordt onhoudbaar voor ons wegennet. We moeten op zoek naar alternatieven. Daarom pleit adviespunt Multimodaal Vlaanderen voor een 'modal shift' naar meer gebruik van de binnenvaart en het spoorwegennet.

We gaan in wat volgt dieper in op vier economische motieven die een invloed (kunnen) hebben op het investeren in stadsvernieuwingen in Aalst. We bekijken achtereenvolgens tewerkstelling, financieel rendement, 'A Good City Has Industry' en de 'modal shift'. Het is belangrijk om te benadrukken dat de

afbakening van economische motieven niet rechtlijnig is. Economische motieven worden beïnvloed door andere sociale en ecologische motieven. Ook zijn de hier besproken motieven slechts een bloemlezing van alle economische aspecten die een invloed hebben op een stadsvernieuwing.

\* *Milieuboot*. (2016). *De Dender, een veelzijdige rivier (De Dender tussen Aalst en Dendermonde ed)*. Vlaamse overheid.

\*\* BOZAR & Architecture Workroom Brussels. (2018). *A Good City Has Industry*. <https://www.architectureworkroom.eu/en/narratives/2756/a-good-city-has-industry>

\*\*\* Aerts, M. (2020, 13 februari). *Modal shift vs. modal split. Multimodaal Vlaanderen*. <https://multimodaal.vlaanderen/2020/02/modal-shift-vs-modal-split/>



# A. TEWERKSTELLING

Tewerkstelling beïnvloedt een stadsvernieuwingsproject op verschillende manieren. In het historisch onderzoek zagen we dat de werkloosheid zelfs de grootste aanleiding was voor de aanleg van het stadspark tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ook vandaag is dit het geval. Tegenwoordig staat de werkloosheid in Aalst historisch laag.\*

Momenteel is 6,5% van de Aalsterse beroepsbevolking op zoek naar een job, terwijl dit in de jaren 90 nog dubbel zo veel was. Door de sluiting van de vele fabrieken eind de 20e eeuw vonden vele mensen moeilijk werk (zie deel I). Daarnaast zien we dat het aantal openstaande vacatures de laatste jaren enorm toenam.

In totaal zijn 2682 Aalstenaars op zoek naar een job. Dat is 17,6% minder dan vorig jaar (2021). Het grootste deel van de werkzoekenden is laaggeschoold. Taal lijkt hierbij geen probleem te zijn aangezien 2077 van de werkzoekenden

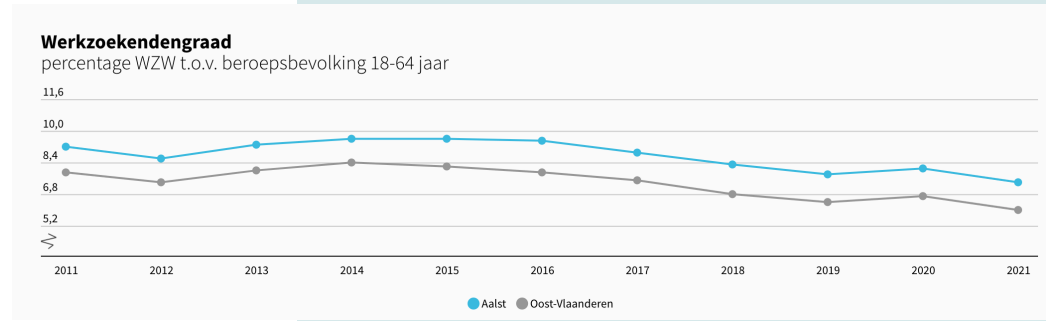
Nederlandstalig is. Het aantal openstaande vacatures daarentegen is historisch hoog. Dit jaar ontving de VDAB 3773 vacatures uit Aalst alleen, in vergelijking met 2183 in 2007.

Dit werkt enorm op de Aalsterse bedrijven. Jan Van Gyseghem van VOKA Aalst deed een onderzoek bij 50 ondernemers in Aalst naar de grootste problemen binnen het bedrijfsleven. Op één staat de zoektocht naar talent en personeel, na de stijgende prijzen van grondstoffen. VOKA pleit daarom voor een betere integratie en activering van de werkzoekenden. Met andere woorden: meer aandacht voor arbeidsbemiddling en beroepsopleiding.

## CASE TEREOS

Het bedrijf biedt vandaag nog tewerkstelling aan meer dan 300 mensen waarvan 70% woonachtig in groot Aalst. Bovendien kondigde het bedrijf in juni 2022 aan dat er acht jobs voor hooggeschoolden zullen bijkomen door een uitbreiding van het R&D gedeelte van het bedrijf. De actiegroep Terexit beschuldigt het bedrijf ervan dit als een strategische zet door te voeren om zo de voortzetting van de productie te garanderen.

Figuur 59:  
Werkzoekendengraad Aalst,  
(2021), stadsmonitor



\* Lievens, R. (2022a, januari 12). Werkloosheid in Aalst staat historisch laag en nooit waren er meer vacatures: "Er is meer immigratie nodig", zegt Voka. Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/werkloosheid-in-aalst-staat-historisch-laag-en-nooit-waren-er-meer-vacatures-er-is-meer-immigratie-nodig-zegt-voka-afc53462/>

## B. FINANCIIEEL RENDEMENT

Het wordt vaak onder stoelen en banken gestoken, maar een economische rendabiliteit van een stadsproject is vaak doorslaggevend voor haar uitvoering, of beter gezegd haar niet-uitvoering. Om een stadsvernieuwing te realiseren is natuurlijk (vaak veel) geld nodig. Het creëren van een draagvlak is hierbij noodzakelijk. Investeerders zijn pas happig indien ze zelf voordeel halen uit het project. Dit geldt ook zo voor steunmaatregelen van de overheid. Zo is de economische rendabiliteit onlosmakelijk van andere aspecten. Er moet steeds de afweging gemaakt worden of een bepaalde verbetering op vlak van veiligheid, leefbaarheid,... het geïnvesteerde bedrag waard is.

Vandaag zijn overheden zich steeds meer bewust van het 'levenscyclus-denken' (Life Cycle Cost - benadering). Hierbij is niet enkel investeringskost van belang, maar ook de economische duurzaamheid van het project. Zo worden toekomstige winsten en kosten in rekening gebracht. Het vermijden van deze kosten kan een motief zijn voor een overheid om te

investeren in duurzame projecten.\* Zo kan je bijvoorbeeld stellen dat het investeren in projecten die inzetten op de modal shift, alternatieve bouwtechnieken, het gebruik van openbaar vervoer, elektrisch rijden,... op lange termijn de ziektekosten als gevolg van fijn stof in de toekomst kunnen voorkomen.

### CASE TEREOS

Eén van de belangrijkste argumenten van de stad voor het behoud van de Tereosfabriek is het financiële rendement van het bedrijf. Uit het MER van Tereos Syral (2018) blijkt dat 1% van alle inkomsten van de stad Aalst afkomstig is van de belastingen die Tereos betaalt. Dit vormt een drijfveer voor het voortbestaan van de industriesite.

De (gedeeltelijke) herlokalisatie van de fabriek lijkt volgens het bedrijf economisch onhaalbaar: «Dat dat nu niet meer zou getolereerd worden om een dergelijke fabriek te plaatsen in het stadscentrum, dat weet je. Je kan een bestaande fabriek van onze grootte niet opnemen en in een industrieterrein gaan plaatsen. Dat is economisch niet haalbaar. Een nieuwe fabriek bouwen op verplaatsing is waanzinnig.»

---

\* OVAM. (2019, mei). *Haal meer uit je Brownfield. Vlaamse overheid.* <https://ovam.vlaanderen.be/documents/177281/274749/Haal+meer+uit+je+Brownfield.pdf/d6b95658-0d63-aef0-b555-727328253f2a?version=1.0&t=1620819462506&download=true>

# C. 'A GOOD CITY HAS INDUSTRY'

Dankzij de historische evolutie van het herlokalisieren van de industrieterreinen naar de stadsrand en naar ontwikkelingslanden, en het investeren in woningen en retail in het centrum, zitten we met een problematische erfenis. De stad wordt een plek van consumptie zonder productie.\* Ook in Aalst is dit het geval. De stad heeft er de laatste decennia alles aan gedaan om haar imago als 'industriestad' in te wisselen voor die van een 'zorgstad'. We zien dat er vandaag nog weinig productiviteit aanwezig is. Mede daardoor worden er tijdens spitsuren lange files gevormd. Door kleine lokale productie opnieuw in de binnenstad te integreren vermindert niet alleen de verkeersdruk in Aalst, maar wordt de stad ook meer divers en levendig.

Het project 'Walstream' neemt binnen deze transitie een stap in de goede richting. Als onderdeel van het herwaarderingproject 'De Kaaien' is Walstream een tijdelijke

invulling van de oude fabrieksgebouwen op de Tragelsite. In afwachting van de permanente herbestemming wordt de site omgevormd tot 'makersdistrict voor startende lokale ondernemers en creatievelingen'.

«We kampen met een tegenstelling: in Aalst heerst een grote vraag naar semi-industriële ruimtes en ateliers voor creatieve of ambachtelijke activiteiten, maar het aanbod is echter schaars. De panden op Tragel Zuid bieden een oplossing, aangezien de aard en de ligging zich uitstekend lenen tot deze functies. We kunnen Tragel Zuid als een strategische site voor het ontwikkelen van bedrijvigheid aanschouwen. De ligging langs verschillende mobiliteitsassen (spoornet, Dender en hoofdwegen) en aan de rand van de stad en industrieterreinen, maakt het dé ideale locatie voor een circulaire en logistieke draaischijf» (Katrien Beulens, Schepen van Economie).

## CASE TEREOS

De site van Tereos is een plek met enorm veel potentieel voor lokale ondernemers en creatievelingen. De centrale ligging, uitermate vlotte bereikbaarheid en haar bestemming als industrieterrein maken deze plek enorm gunstig.

---

\* BOZAR & Architecture Workroom Brussels. (2018). *A Good City Has Industrie*. <https://www.architectureworkroom.eu/en/narratives/2756/a-good-city-has-industry>

# D. MODAL SPLIT/MODAL SHIFT

Het vierde economisch motief in deze thesis is dat van de 'modal shift'. Met deze term wordt de verschuiving bedoeld van de manier waarop we mensen en goederen transporteren. Hoewel de term vrij recent, is het verschijnsel historisch vaak doorslaggevend geweest voor interventies in de stad. Het gaat hier vooral over grote infrastructuurwerken. In de 19e eeuw zien we een modal shift van paarden, karren en schepen naar de eerste buurtspoorwegen. Mensen en goederen gaan zich meer en meer verplaatsen en dit zorgt voor drastische ingrepen in de stad Aalst (aanleg van een spoorwegbrug, harde lijn door de stad,...). In de 20e eeuw verschoof de nadruk van spoorwegen naar de automobiel en de vrachtwagen. Deze manier van transporteren was flexibeler en vaak sneller en dus efficiënter. Vandaag zien we een omgekeerde beweging.

De Vlaamse wegen raken steeds meer verzadigd. Dit resulteert in economische verliezen door de lange files. Het Federaal Planbureau voorspelt de komende 20 jaar een stijging van 25% van het goederentransport.\* Deze groei is onmogelijk op te vangen op onze snelwegen. Vandaag gebeurt slechts 26% van het goederenverkeer in ons land per spoor of

via binnenscheepvaart. Hier ligt veel potentieel.

*In het regeerakkoord 2019-2024 schuift de Vlaamse Regering ambitieuze doelstellingen voor de modal split naar voor: 40% duurzame vervoermiddelen voor heel Vlaanderen. In de grootstedelijke vervoerregio's (Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand rond Brussel) is de ambitie om 50% duurzame vervoermiddelen te realiseren. In de andere vervoerregio's wil Vlaanderen minimaal 40% duurzame vervoermiddelen.\*\**

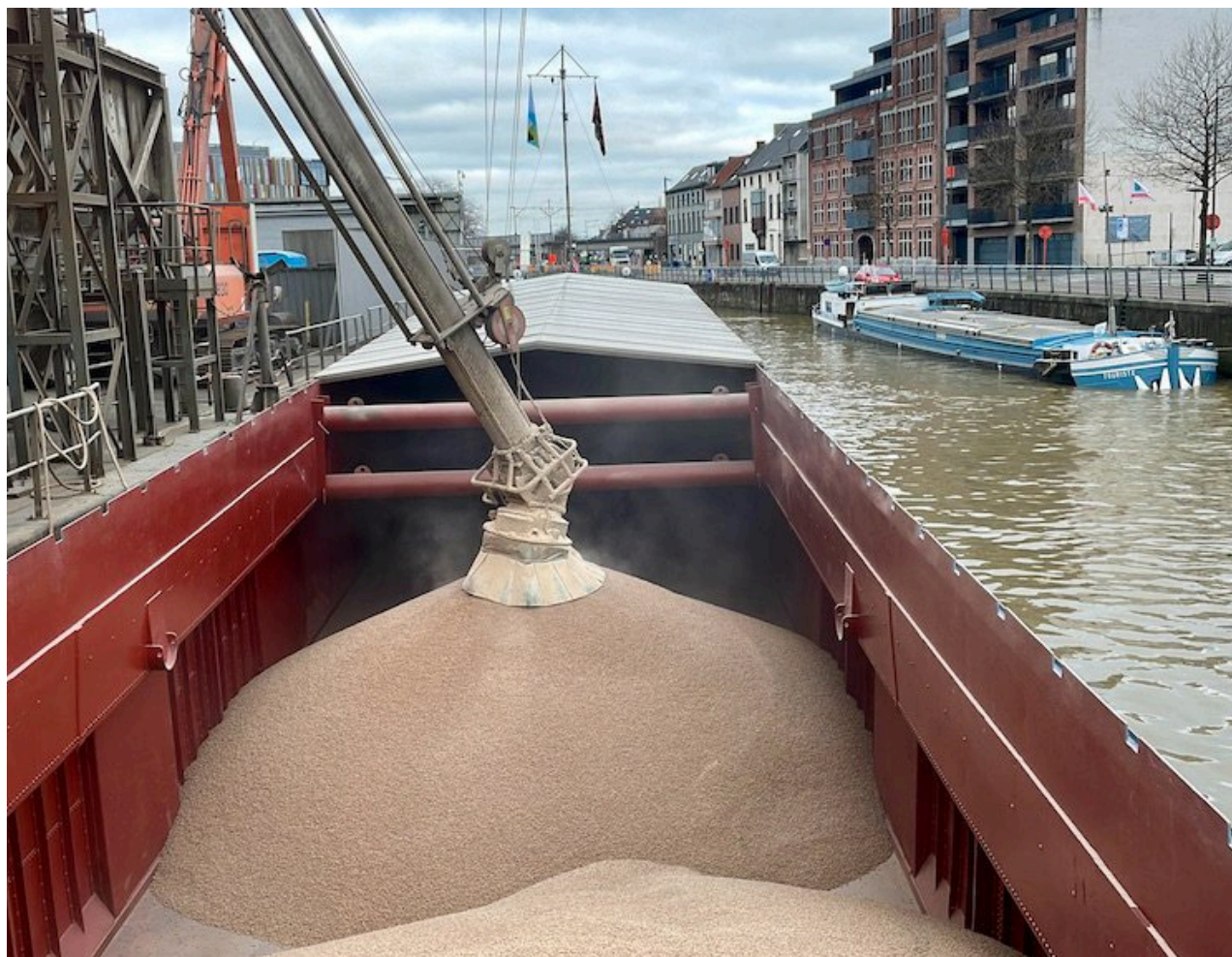
Er worden vandaag al inspanningen gedaan om het spoor- en binnenvaartverkeer te stimuleren. Vlaanderen investeerde de laatste jaren in infrastructuur aan haar waterwegen. Vooral het treintransport komt maar moeizaam op gang. Dit is mede door het versnipperde spoorwegennet in Europa.

De transitie van vrachtwagentransport naar meer trein- en binnenvaartverkeer biedt vele voordelen. Zo bestrijdt het de logistieke problemen die we vandaag merken in het vrachtwagenverkeer. De kosten lopen op door

de lange files, er is een chauffeurstekort en de druk op de economische sector om minder CO<sub>2</sub> te produceren wordt als maar hoger.



\* Aerts, M. (2020, 13 februari). Modal shift vs. modal split. Multimodaal Vlaanderen. <https://multimodaal.vlaanderen/2020/02/modal-shift-vs-modal-split/>  
\*\* Verschuiven: modal shift. (2022, 13 mei). duurzame-mobiliteit.be. <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/verschuiven-modal-shift>



Figuur 60: Het laden van een vrachtschip door Tereos Syral aan de Van Wambekakaai, de vliegende vaart, kustvaarforum.com

#### CASE TEREOS:

Uit een interview met drie vaste werknemers die al meer dan 30 jaar actief zijn bij Tereos bleek dat ook het zij kun steentje bijdragen aan deze transitie. 'We zetten wel echt in op duurzaamheid. We kijken hoe ook wij ons steentje kunnen bijdragen. Daarom kiezen we ook vaker voor schepen. Zo sparen we telkens 54 vrachtwagens per week uit. We zijn bezig met continuous improvement.' Toch zien we dat nog steeds merendeel van het transport per vrachtwagen gebeurt. Ca. 28% van de getransporteerde tonnages gaat per trein, 14% gaat per boot en de overige 58% gaat over de weg.' Vele eindproducten hebben een beperkte houdbaarheidsdatum (het zijn voedingsproducten). Voor stropen gelden strikte temperatuurvoorwaarden (te koud - niet vloeibaar genoeg, te warm - onstabiel naar kleur toe). De meeste klanten liggen bovendien niet langs spoor of rivier waardoor snelle aanvoer niet gerealiseerd kan worden.

\* De Kimpe, G., Bossut, S., Van Herreweghe, H. (18-11-2021). Interview met Tereos.

\*\* Tereos Syral. (2017, februari). MER Hervergunning zetmeelfabriek (PR2322). <https://www.milieuinfo.be/dms/d/d/workspace/SpacesStore/ecef65df-15d0-41ed-8c09-9b7525248507/PR2322%20MER%20Tereos%20-%20DefMer%20-%20ev.pdf>

## 2. VEILIGHEID

Veiligheid is al sinds de aanleg van de stadswallen een motief voor interventies in de stad. Ze lagen mee aan de basis van de stadswording van Aalst en andere steden. Ook vandaag is veiligheid in de stad een belangrijk issue. De focus ligt hier vooral op verkeer, maar specifiek voor de Tereossite zijn er nog andere factoren die een rol spelen, zoals ontploffingsgevaar of gezondheid.

# A. EXPLOESIE- GEVAAR



Figuur 61: Affiche van de actiegroep Terexit, (2021)

## CASE TEREOS

Brand- en explosiegevaar vormen de belangrijkste factoren in verband met de veiligheid binnen Syral Belgium NV. Er zijn immers een aantal brandbare en explosieve producten aanwezig. Bij de explosieve producten zijn zowel explosieve gassen/dampen zoals ethanol, biogas en aardgas als explosieve poeders zoals tarwestof, zetmeelstof, glutenstof aanwezig. Deze producten maken deel uit van het proces en zijn onvermijdelijk.

De actiegroep Terexit noemde het bedrijf in 2021 nog 'een tikkende tijdbom'.<sup>\*</sup> In een post op hun pagina komen ze op de proppen met verschillende spectaculaire cijfers. Zo zouden de aanwezige explosieve stoffen equivalent zijn aan meer dan 14.000 ton TNT, het tienvoudige van het equivalent van de ontploffing in Beirut in 2020. Of deze cijfers effectief een realistisch beeld geven valt in twijfel te trekken. Het feit dat er een bepaald risico is, valt echter niet te betwisten. De berekeningen worden gemaakt op basis van brandvermogen. Dit geeft echter een vertekend beeld t.o.v. de ontvlambaarheid.

«De explosierisico's worden tot een aanvaardbaar risico gereduceerd door een uitgebreide risicoanalyse van de installatie met het betreffende explosieve product», zegt het bedrijf. «In een eerste fase worden alle zones

geïdentificeerd waarbinnen een explosief gas/ poeder-lucht mengsel kan aanwezig zijn. In een tweede fase wordt binnen elke zone nagegaan welke ontstekingsbronnen mogelijk zijn en welke maatregelen dienen getroffen te worden om elke ontstekingsbron te voorkomen in de betreffende zone.»

<sup>\*</sup> TV-Oost. (2021, 22 november). Burgercollectief "Terexit" noemt Tereos-fabriek tikkende tijdbom [Persbericht]. <https://www.tvooost.be/nieuws/burgercollectief-terexit-noemt-tereos-fabriek-tikkende-tijdbom-129503>

## B. VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is een groot motief voor interventies in de stedelijke infrastructuur, zeker op basis van de politieke agendapunten. De stad zet de laatste jaren op verschillende vlakken in op mobiliteit. Een nieuw mobiliteitsplan, grote infrastructuurwerken aan de ring, geen vrachtverkeer in de binnenstad,... We onderzoeken vijf netwerken: autoverkeer, vrachtwagenverkeer, fietsverkeer, binnenvaart en treinspoor.

### AUTOVERKEER

In Aalst werd in augustus 2021 het nieuwe circulatieplan ingevoerd met als doel het stadscentrum leefbaarder en bereikbaarder te maken. Onder andere volgende zaken werden doorgevoerd: éénrichtingsverkeer op de historische ring, meer fietsstraten, zone 30 in het volledige binnengebied en een uitbreiding van de autovrije zone.

Toch is er nog plaats voor verbetering. Verschillende steden zetten in op een autoloos stadscentrum. In Aalst is de auto nog meer dan welkom. Midden in het centrum worden nieuwe parkings gebouwd (zie Hopmarkt en Esplanadeplein). Om de stad veiliger te maken is het belangrijk in

te zetten op park & ride parkings langs de grenzen van de stad. Nog meer inzetten op fietsinfrastructuur en openbaar vervoer is hierbij een must.

### CASE TEREOS

Voor de case Tereos is verkeersveiligheid één van de hot topics in het stadsdebat. Het bedrijf was in 2019 kop van Jut door een verkeersongeval op haar terrein. Een naar school gaande jongen werd meegesleurd door een vrachtwagen met zijn dood tot gevolg. De politierechter stelde echter dat dit ongeval de schuld was van de vrachtwagenchauffeur in kwestie.

Het bedrijf heeft verschillende projecten lopen om haar werknemers aan te moedigen meer met de fiets en het openbaar vervoer te komen.\* Toch komt de meerderheid van de werknemers nog steeds met de auto naar het centrum. De personeelsparking bevindt zich op rechteroever en wordt ook gedeeltelijk opengesteld voor buitenstaanders.

---

\* De Kimpe, G., Bossut, S., Van Herreweghe, H. (18-11-2021). Interview met Tereos.



## VRACHTWAGENVERKEER

Sinds 4 januari 2021 heerst in Aalst een tonnagebeperking voor vrachtwagens tijdens de spitsuren in het hele centrum.

*«Aalst is een belangrijke scholenstad waar elke ochtend en namiddag heel veel kinderen en ouders zich te voet en met de fiets door het verkeer begeven. De combinatie met zwaar verkeer zorgt voor verkeersonveiligheid. Zo zijn fietsers en voetgangers niet zichtbaar in de dode hoek van een vrachtwagen. Met de tonnagebeperking wil de stad het risico indijken dat grote vrachtwagens een ongeval veroorzaken op momenten waarop heel veel voetgangers en fietsers aanwezig zijn», aldus de stad Aalst.*

---

\* *Lievens, R. (2020, 29 december). Tonnagebeperking vrachtwagens vanaf nu maandag 4 januari. Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/tonnagebeperking-vrachtwagens-vanaf-nu-maandag-4-januari-a7096d71/>*

## CASE TEREOS

Dagelijks rijden er zo'n 100 vrachtwagens met eindproducten weg van de Tereosite. Dit komt op een totaal van 156 vrachtwagens per dag.

Syral Belgium NV is per voertuig bereikbaar via de N9, de Alfred Nichelstraat en de Burchtstraat. De site aan de overzijde van de Dender is bereikbaar via de N9 en de Leo Gheeraerdtlaan. De N9 biedt aansluiting op de R41, de ring rond Aalst en de E40.

In de actuele situatie zorgt het verkeer van en naar Syral Belgium NV bijgevolg voor een maximale verkeersgeneratie van 294 PAE per uur (tijdens het spitsuur). Als we er vanuit gaan (worst case) dat al het verkeer langs de N9 (segment tussen R41 en stadspark) rijdt, dan neemt dit verkeer ca. 12% (294/2400) in van de capaciteit (beide rijrichtingen) van de N9. Voor de Burchtstraat bedraagt dit 15% (294/2000) van de capaciteit.

Er worden zoveel mogelijk transporten uitgevoerd per boot en trein. Het betreft voornamelijk aanvoer van tarwe, basisstropen (Sirodex) en afvoer van pellets. De meeste afgewerkte producten worden afgevoerd per vrachtwagens naar de verschillende klanten.

Ca. 28% van de getransporteerde tonnages gaat per trein, 14% gaat per boot en de overige 58% gaat over de weg. De eindproducten hebben een beperkte houdbaarheidsdatum (het zijn voedingsproducten). Voor stropen gelden strikte

temperatuursvoorwaarden (te koud - niet vloeibaar genoeg, te warm - onstabiel naar kleur toe). De meeste klanten liggen bovendien niet langs spoor of rivier waardoor snelle aanvoer niet gerealiseerd kan worden.

## WATERWEGEN

Zoals eerder aangehaald strijdt Vlaanderen voor een modal shift. We moeten meer gebruik maken van duurzame vervoersmiddelen. Zowel voor personen als voor vracht. De waterwegen bieden voor dat laatste een oplossing. De boosdoener voor de vele verkeersproblemen, hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot en luchtvervuiling zijn vooral de auto en de vrachtwagen. Als je weet dat een vrachtschip op de Dender (voorlopig maximaal 600 ton, maar men plant een uitbaggering voor schepen tot 1300 ton) een even grote vervoerscapaciteit heeft als 60 vrachtwagens is deze verschuiving een goede zaak.\*

De laatste jaren zijn er al plannen gemaakt voor een regionaal overslagcentrum op het grondgebied van Aalst om het transport via binnenvaart te bevorderen.\*\* De nieuwe haven in combinatie met een grote vrachtwagenparking en het

uitbaggeren van de Dender moeten de binnenvaart in de hand werken en het aantal auto's en vrachtwagens in de stad beperken. De plannen voor het uitdiepen en verbreden van de Dender lopen tot aan de Tereossite. Dit is het laatste bedrijf stroomopwaarts dat de Dender gebruikt voor industrieel transport.

---

\* Vervoerregio Aalst. (2021, 16 maart). [www.vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be). <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-aalst>

\*\* Van Meer, A. (2020, 23 november). Aalst plant een grote overslaghaven voor binnenvaart: "Zo zijn er minder vrachtwagens op de baan". [vrtnews.be](https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/11/23/aalst-wil-een-binnenhaven-aanleggen-voor-vrachtverkeer-zo-zijn/). <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/11/23/aalst-wil-een-binnenhaven-aanleggen-voor-vrachtverkeer-zo-zijn/>

## CASE TEREOS

Bij Tereos komen wekelijks gemiddeld 4 schepen aan. Hoofdzakelijk met graan uit Frankrijk en België. Ook wordt de binnenvaart gebruikt voor de export van pellets. Dit gaat over drie schepen per week.\* Men kan stellen dat Tereos één van de weinige Aalsterse bedrijven is die de modal shift in de hand werkt. De vraag is alleen of dit opweegt tegen de nog steeds vele vrachtwagens die dagelijks door het centrum van Aalst rijden. Het bedrijf bevestigt in een interview dat het voortdurend bezig is met het inzetten van zo veel mogelijk trein- en waterverkeer.

---

\* Tereos Syral. (2017, februari). MER Hervergunning zetmeelfabriek (PR2322). <https://www.milieuinfo.be/dms/d/d/workspace/SpacesStore/ecef65df-15d0-41ed-8c09-9b7525248507/PR2322%20MER%20Tereos%20-%20DefMer%20-%20ev.pdf>

## TREINVERKEER

Naast de binnenvaart heeft ook transport via trein een groot potentieel voor de modal shift. Zowel goederen als personen worden aangespoord meer de trein te nemen. Mede daarvoor investeerde de stad Aalst samen met De Lijn en de NMBS 40 miljoen euro in de verfraaiing van de stationsbuurt.\* Maar op vlak van goederen mist Aalst al haar opportuniteiten. Het vroegere rangeerstation naast het eiland Chipka is geprivatiseerd door het bedrijf Tereos Syral. Daardoor is dit het enige Aalsterse bedrijf dat geniet van goederentransport over het spoor.

---

\* *Pendelparking Station Aalst.* (2022, 17 januari). CDM Stravitec. <https://cdm-stravitec.com/nl/realisaties/pendelparking-station-aalst#:~:text=De%20stad%20Aalst%2C%20de%20NMBS,voor%20zo%C3%ADn%20800%20tweewielers>.

## CASE TEREOS

De site kan een grote rol spelen in deze transitie voor de rest van de stad. De ligging tussen ring, spoor en Dender biedt veel potentieel voor een overslagcentrum van goederen. Ook in het verleden was deze plek ooit rangeerstation waar goederen werden overgezet van trein naar kleinere transportmiddelen zoals kleine camionetten of zelfs bakfietsen en koeriers.

# 3. LEEFBAARHEID

Een eerder recent motief voor stadsvernieuwing is leefbaarheid. In Aalst werden in de negentiende eeuw verschillende ingrepen gerealiseerd ten voordele van de leefbaarheid van de stad. Vaak was dit echter een schuilnaam om de werkelijke motieven zoals eigenbelang van politici of economie te verbergen. Ook vandaag wordt de term maar al te vaak in de mond genomen. De laatste eeuw is de term geëvolueerd tot een waar containerbegrip.

Het begrip leefbaarheid wordt door velen begrepen maar is vrij voor interpretatie. Het kan worden omschreven als de aantrekkelijkheid en geschiktheid van een bepaald gebied om te wonen en te werken. De Van Daele omschrijft het als 'geschikt om erin of ermee te kunnen leven'. Deze definitie bevestigt meteen ook de subjectiviteit van het begrip.

Leefbaarheid kan te maken hebben met de omgeving. Zijn er voldoende voorzieningen in de buurt? Hoe hoog is de bezettingsgraad? Wat is de marktwaarde? Zijn er voldoende recreatiemogelijkheden en groenruimtes? Ook culturele en historische waarde kan de leefbaarheid van een gebied bepalen. Ecologie en veiligheid (twee begrippen die afzonderlijk als motief besproken worden in dit proefwerk) zouden enigszins ook onder de noemer leefbaarheid passen. Een leefbaar gebied impliceert immers een minimum aan veiligheid.

Een plek met veel inbraak, drugsgebruik, vandalisme en verkeer zal niet als zeer leefbaar bestempeld worden. Ook ecologie, gedefinieerd als 'wetenschap die de betrekkingen tussen de organismen en hun omgeving bestudeert', loopt in lijn met het begrip leefbaarheid. Zo kunnen milieu-aspecten als vervuiling, zwerfvuil, bodemverontreiniging, luchtkwaliteit en geluidsoverlast in beide categorieën worden ingedeeld. Ook de sociale omgeving is een belangrijk aspect als men spreekt over leefbaarheid. Dit kan gaan over dingen als bevolkingssamenstelling, integratie en sociale interactie tussen bewoners.

Om het begrip af te bakenen werd ervoor gekozen dieper in te gaan op vijf subthema's. In deze masterproef worden volgende thematieken besproken: lokale hinder, culturele en historische waarde, contact met water en meer groen in de stad.

# A. LOKALE HINDER

De belangrijkste motiveringen voor het herlokaliseren van de fabriek komen hoofdzakelijk door hinder die wordt veroorzaakt door de productie. Al decennia lang komen vanuit de buurt klachten omtrent geurhinder, lawaaihinder, watervervuiling en esthetisch uitzicht. Het bedrijf benadrukt dat het zich altijd in een wettelijk kader begeeft en zich steeds zonder enige discussie onderwerpt aan wettelijke controles door officiële organen.\* Bovendien worden gegronde klachten door de onderneming aanhoord. Zo wordt de buurt ook één maal per jaar uitgenodigd voor een gesprek.\*\* Tijdens dat gesprek geeft het bedrijf ook een presentatie over de realisaties van de milieuprojecten van het laatste jaar. Tereos investeerde doorheen de geschiedenis al enorme bedragen in het dempen van verschillende vormen van milieuhinder. Er was vroeger zelfs een comité met de directieleden, de schepenen van Volksgezondheid en Leefmilieu van de stad Aalst en afgevaardigden van de naaste burens.

Uit een artikel uit De Voorpost van 2 december 1977 blijkt dat de situatie de laatste 45 jaar niet veel is veranderd. Men erkende toen ook al dat deze erfenis van het verleden een hinderlijke situatie is. Ook toen werd de situatie bestempeld als onbetwistbaar. «Feiten zijn nu eenmaal feiten. Men kan inderdaad betreuren dat het oude stadscentrum op deze wijze werd getransformeerd tot één groot industrieel kompleks, maar dit verandert niets aan de huidige toestand.»

---

\* Depryck, J. (2015). 'Ik werkte bij "den AMYLUM", Van familiebedrijf tot wereldleider'.

\*\* De Kimpe, G., Bossut, S., Van Herreweghe, H. (18-11-2021). Interview met Tereos.

## GEURHINDER

Het valt meteen op bij een bezoek aan de stad Aalst: de permanente geur verspreid over het gehele stadscentrum. Deze geur is afkomstig van een licht verzuurde waterdamp van de drogers. Vroeger was de geurhinder nog een pak erger. Toen naast graan ook maïs gebruikt werd als hoofdbestanddeel voor de productie van zetmeel werd de meeste geurhinder veroorzaakt door het losweken van de pellen van deze maïskorrels. Deze pellen dienen gedroogd te worden en dit gebeurde in het gebouw het dichtst bij het stadscentrum. Deze stoffen waren wel totaal ongevaarlijk.

In 1977-78 werd tegemoet gekomen aan de wensen van de stadsbewoners. Er werd onderzocht hoe de geurhinder kon worden beperkt tot 20% van de toenmalige hinder. Men slaagde erin de geureenheden te verminderen met 97%! Aan deze investering hing een prijskaartje van 20.500.000 frank. Later dook een nieuw geurprobleem op door het oprichten van de waterzuiveringsinstallatie. Deze geurbron was te zoeken in het 'schouweffect' van een 20 meter hoge toren. Hierdoor wordt een groot luchtdebiet door de torens gezogen, waar ook verdamping plaatsgrijpt. Dit verschijnsel valt

dan ook vooral voor op warme zomerdagen. Er werd hiervoor een koeling geïnstalleerd met een gelijkaardig prijskaartje als vorige investering. Ook accidentieel kan er nog bijkomende geurhinder zijn door het verstoppelen van cyclonen of filters. Dit is een accidenteel verschijnsel dat maar zelden optreedt.

In mei 2022 werd een nieuwe geurbron gedetecteerd. Het gaat om een uitstoot ter hoogte van de koeltorens. Tereos moet tegen oktober 2022 aantonen hoe het deze geurbron wil aanpakken.\*

---

Lievens, R. (2022b, mei 12). Nieuwe geurbron gedetecteerd bij Tereos Aalst: "Omgevingsinspectie vraagt sanering van de geuremissies van de koeltorens". *Het Laatste Nieuws*. <https://www.hln.be/aalst/nieuwe-geurbron-gedetecteerd-bij-tereos-aalst-omgevingsinspectie-vraagt-sanering-van-de-geuremissies-van-de-koeltorens-ae5dee3/>

Figuur 62: Collage gevel langs de Dender



## LAWAAIHINDER

Ook voor lawaaihinder werden in het verleden al vele maatregelen genomen. Toen in 1978 nieuwe restrictieve normen naar voren kwamen was er wel een probleem. Het provinciale bestuur schreef voor dat de norm van 50dB 's nachts niet overschreden mocht worden. Deze norm werd nog herleid naar 0 voor zon- en feestdagen. Dit was voor het bedrijf een onmogelijke opgave en zou het einde betekenen van de productie. De firma tekende beroep aan tegen deze normen. Amylum was bereid om zo milieuvriendelijk mogelijk te werken, maar dat zonder overdreven onhaalbare eisen.

## WATERVERONTREINIGING

De Dender was in de vorige eeuw geëvolueerd van een volledig heldere rivier waar men in kon zwemmen tot een 'open riool'. Dit was vooral te wijten aan de industrialisatie van Ath tot Aalst, de landbouw (overbemesting), de vroegere afwezigheid van een fatsoenlijke riolering en het, puur om economische redenen, rechttrekken van de Dender (dit resulteerde in het inperken van de natuurlijke zuivering van de meanderende Dender). Pas in 1947 krijgt de problematiek voldoende aandacht, terwijl de eerste klachten al dateerden uit 1860. Doorslaggevende factoren waren onder andere de massale vissterfte en de daarbij horende niet te harden stank, de gele schuimlaag. In de jaren 60-70 werd de oude Dender gedempt en

werd een afvalwatercollector geïnstalleerd in de stad.

Actiegroepen en politici merkten ook op dat Amylum zelf verantwoordelijk was voor een deel van deze vervuiling en bovendien ook voor een grote temperatuursverhoging van het Denderwater. Hiervoor installeerde het bedrijf een eigen waterzuivering en koeltoerens. De temperatuursstijging werd hierdoor beperkt tot een minimum. De efficiëntie van deze installatie is in de loop van de jaren enkel beter geworden.



## ESTHETIEK

Door klachten omtrent het hinderlijke uitzicht van de fabrieksinfrastructuur nam het bedrijf al vele maatregelen. Vele installaties langs de straatkant zijn bekleed met kunststof panelen. Maar nog meer dan geur, is uitzicht een subjectieve factor. Men kan niet bewijzen dat de esthetiek van de fabrieksinstallaties 'lelijk' zijn. In tegendeel. Er zijn zelfs mensen die de infrastructuur gebruiken als decor voor fotoshoots.

*«Dat de beplating 'mooier' is dan het oorspronkelijke is perceptie natuurlijk. Sommigen zijn blij dat ze het niet meer zien. Anderen vinden dat zeer saai. We hebben zelfs veel mensen die hun trouwfoto's komen nemen aan de fabriek. En dat is dan niet aan de kant van de kunststof panelen. Ik heb dat ook altijd al raar gevonden. Het heeft voor sommige mensen ook echt een aantrekkingskracht.»*

Er kwamen ook al voorstellen voor het verfraaien van de fabriek vanuit andere hoeken. Zo stelde Atelier Jeol in 2018 voor om de gehele fabriek 's nachts te verlichten.\* John

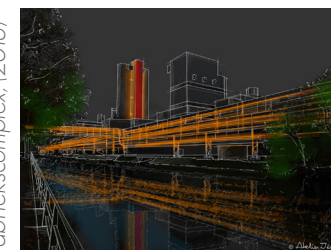
Hendrickx van Vooruit stelde dan weer voor om de fabriek te laten opgaan als kunstwerk in het stadsbeeld.\*\* Groen Aalst pleitte om de volledige gevel te bekleden met groen. Niet al deze ideeën zijn even haalbaar vertelt Gerdi De Kimpe in het interview:

*«We hebben al voorstellen gehad om de gevels te bekleden, of kleurstof in de rookpluimen te doen. Er zijn al voorstellen geweest om er een graffiti kunstwerk op te maken. Maar dit zal natuurlijk ook nooit voor iedereen goed zijn. Ik zeg niet dat dat er nooit zal komen. Maar dat is ook niet altijd praktisch. Er had op een buurtvergadering ook iemand voorgesteld om van de grote gevel een groene gevel te maken. Maar in het productieproces moeten insecten zo veel mogelijk vermeden worden. Dit maakt zo een groene muur natuurlijk onmogelijk. De ideeën zijn er altijd snel, maar meestal zijn ze niet praktisch haalbaar.»*

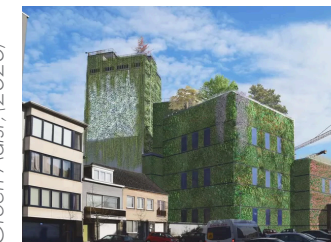
Op de site staan nog enkele historisch

waardevolle gebouwen. Langs de waterkant is hiervan enkel de oude fabriekshal van 'Glucoserie Réunion' te zien en een nauwelijks zichtbare bakstenen hoekgevel van de lang verdwenen Eilandstraat en Van Wambekekaai. Verder zien we langs de straatkant veel stalen buizen, vuile kunststof panelen, torens waar rookpluimen uitkomen, twee stalen bruggen die de oversteek maken naar de graanopslag aan de overkant. é

Figuur 63: Voorstel Atelier Jeol voor de verlichting van het fabriekscomplex, (2018)



Figuur 64: Voorstel voor inkleeding van fabriekscomplex door Groen Aalst, (2020)



\* Usine Tereos. (2018). Atelier Jeol. <https://www.atelier-jeol.com/reference/8116/>

\*\* Lievens, R. (2021, 15 april). Vooruit 'omarmt' Tereos: "Laat de fabriek opgaan als kunstproject in stadsbeeld". hln.be. <https://www.hln.be/aalst/vooruit-omarmt-tereos-laet-de-fabriek-opgaan-als-kunstproject-in-stadsbeeld-a48827aa/>



# B. HISTORISCHE/CULTURELE WAARD

Door oorlog en modernisering zijn er ook in Aalst vele historische gebouwen verdwenen. De toeristische aantrekkingskracht van de stad is dan ook eerder laag. Het is daarom uiterst belangrijk om wat nog overblijft te koesteren, te bewaren en uit te spelen als troef. Met het project de Kaaien zet de stad hierbij een stap in de goede richting. De oude industriegebouwen van onder andere de Tragelsite, de Electrabelsite en het domein Schotte krijgen een nieuwe residentiële en recreatieve functie die de historisch/culturele waarde van de stad moeten opwaarderen. Ook op vlak van cultuur is het aanbod in Aalst eerder beperkt. De stad beschikt over één cultureel centrum (De Werf) en over één stedelijk museum ('t Gasthuys). Dit laatste verwierf onlangs wel het kwaliteitslabel van erkend Vlaams museum.

Toch miste de stad de laatste jaren enkele opportuniteiten op vlak van cultuur. Zo werd het idee om van de site 'Schotte' een textielmuseum te maken afgekeurd doordat er geen winkels mochten komen volgens het ruimtelijk uitvoeringsplan.\* In het bestuursakkoord van 2018 kwam ook de vestiging van een museum over de Vlaamse geschiedenis in de Pupillensite naar voor als speerpunt.\*\* Ook hiervan kwam niets in huis omdat de Vlaamse regering koos voor een virtueel museum.

\* De Smedt, L. (2022, 14 juni). Ontwikkelaar du Parc moet uitbaatster textielmuseum forse schadevergoeding betalen: "Dit is pure Kafka". Het Nieuwsblad. [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220614\\_93934923](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220614_93934923)

\*\* Lievens, R. (2021a, januari 24). Geen museum van de Vlaamse geschiedenis in De Pupillen: "Vlaamse regering kiest voor virtueel museum". Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/geen-museum-van-de-vlaamse-geschiedenis-in-de-pupillen-vlaamse-regering-kiest-voor-virtueel-museum-a74fb5fb/>

## CASE TEREOS

Op de site van Tereos vinden we nog enkele overblijfselen van de Aalsterse industriegeschiedenis terug. Al zitten deze artefacten vandaag vaak verborgen achter silo's, buizenwerk en moderne industriële infrastructuur. Om een zicht te krijgen op de waarde van het patrimonium werden de historische gebouwen op de site geïnventariseerd met een beschrijving en analyse. Deze gebouwen werden ook naar voren geschoven als historisch waardevol in het project 'De Kaaien'. We vinden volgende gebouwen:

Figuur 65: Kaart met waardevol patrimonium op de site.)



1: De Onze-Lieve-Vrouw ter  
DruivenKapel

Figuur 66



Deze witgepleisterde kapel is gevestigd op het Werfplein. De oudste vermelding van deze kapel dateert uit 1363. In 1774 werd een aanvraag ingediend om de bidplaats te slopen en her op te bouwen. In 1782 werd deze bouw gerealiseerd. Het is een sober en classicistisch gebouw in baksteen en zandsteen. Tijdens de Tweede Oorlog was er zeer veel schade rondom de Molenstraat dankzij bombardementen door Duitse troepen. Ook de Werfkapel moest er aan geloven. Na de oorlog werd de heropbouw (meer naar de Dender toe) ontworpen door Stani De Neef en Alfons Singelij. In 1956 werd de kapel ingehuldigd. De oorspronkelijke reden van de bouw van de kapel was een 'bedanking' voor de Dender dat ze zich altijd terugtrekt. Vandaar ook haar positie langs de oevers.

2: Poortgebouw S.A.S.A.

Figuur 67



Zoals beschreven in het historisch vooronderzoek in deel 1 is het huidig gevestigde bedrijf gegroeid door onder andere gebouwen van andere bedrijven op de site over te nemen. Één van deze gebouwen is het portaalgebouw van Société Anonyme des Soiseries Alostaises (S.A.S.A.). Dit bedrijf, opgericht door Auguste Schuermans, was gespecialiseerd in het produceren van textiel en het verven ervan. Het gebouw is ontworpen in een modernistische 'pakketboot' stijl. We vinden vijf traveeën terug met 2 bouwlagen. De inkompoort is opgebouwd uit twee afgeronde gevelsegmenten die perfect symmetrisch zijn uitgevoerd. De horizontaliteit wordt benadrukt door de doorlopende gecementeerde band en lange smalle bakstenen. Links van het poortgebouw loopt het bouwwerk nog één travee door. Rechts nog 24 traveeën. We zien ook een natuurstenen plint over de hele lengte van het gebouw.

3: Fabriekstoren Amylum

Figuur 68



De fabriekstoren dateert van eind de jaren 60. Hij is volledig opgetrokken uit beton. De toren heeft een vierkant als grondplan. Elke zijde bestaat uit vier traveeën. Het bouwwerk is te zien vanuit elke hoek van het stadscentrum. Het is het hoogste bouwwerk op de Tereos-Syral site, samen met de acht graansilo's aan de andere oever van de Dender. Niet alleen bepaalt het de skyline van Aalst. Het heeft ook een, voor de Aalstenaar zeer belangrijke, publiciteitsfunctie. Ieder jaar wordt hierop een gigantische affiche gehangen voor Aalst carnaval. In 2018 werd er een tweede toren voor gebouwd. Er ontstond toen veel commotie bij de inwoners van de stad. De toren wordt nog altijd gebruikt voor de droge tarwevermaling.

4: Oude kantoren Amylum

Figuur 69



In 1923 is dit gebouw geconstrueerd met één bouwlaag. Vermoedelijk werden in 1935 de drie bovenste bouwlagen toegevoegd. Na de Tweede Wereldoorlog was ook dit bouwwerk volledig gebombardeerd. Het werd heropgebouwd met vier bouwlagen, zeven traveeën langs de toenmalige Eilandstraat en twee langs de burchtstraat. Het werd ontworpen door René Rombaut. Het geraamte is van gewapend beton waarvoor een bakstenen façade met ornamenten geplaatst is. Deze ornamentatie zit momenteel jammer genoeg verscholen achter een witte verflaag. Op de eerste verdieping en het gelijkvloers bevonden zich de productieruimtes. Het magazijn was te vinden op de tweede verdieping. Het gebouw is zeer bepalend voor het straatbeeld van de Burchtstraat. Het is één van de weinige originele industriegebouwen in de buurt. Het behoud ervan is dus uiterst belangrijk.

5: Fabriekshal G.R.

Figuur 70



De vroegere Van Wambekekaai zag er helemaal anders uit dan vandaag. Er is altijd al industrie geweest, maar in mindere mate chaotisch en overwoekerend. Een voorbeeld hiervan is de fabriekshal van 'Glucoserie Réunie' (G.R.). Het bedrijf dat later zal evolueren tot Thereos Syral. De bakstenen hal met zadeldak is langs de kopse gevel verdeeld in twee traveeën. De gaten die hierin waren voorzien om schepen te laden en te lossen zijn ondertussen dichtgemaakt. De langse gevels die ondertussen nog nauwelijks zichtbaar zijn door ernaast gebouwde fabrieksinfrastructuur, zijn opgedeeld in zeven traveeën. Deze gevel heeft, ondanks haar verstopte karakter, een beeldbepalende waarde voor de kaaien langs de Dender.

6: Graansilo's

Figuur 71



Tegen het private goederenstation van de fabriek staan acht gigantische betonnen graansilo's. Het gebouw is zuiver functioneel ontworpen voor het stockeren van de grondstoffen. De silo's zijn nog steeds in gebruik. De logische positie tussen het water en de spoorweg resulteert in een mogelijke toevoer van grondstoffen langs vele wegen. Samen met de eerder besproken fabriekstoren zijn deze silo's zeer beeldbepalend voor de skyline van Aalst.

7. Redt u zelve gebouw

Figuur 72



Deze maalderij werd gebouwd in 1924 door de 'Maatschappij Redt U Zelve'. Het was een apolitieke vereniging die opkwam voor de belangen van de boeren na WO1, waarin deze boeren verplicht werden grondstoffen te leveren aan de Duitsers. De art nouveau elementen en de ornamenten in de gevel maken dit gebouw architecturaal waardevol. Het gebouw bestaat uit drie traveeën en vier bouwlagen. Maar het gebouw heeft ook een historisch en sociale waarde. De vereniging kon haar macht verspreiden in de stad door deze imposante architectuur. Het is één van de weinige relictten van de Daensistische en Christendemocratische boerenbond. Het is het enige overblijvende relict van de Vlaams-nationalistische zuil van Aalst tussen de twee wereldoorlogen.

8. Gebouw Van Gucht

Figuur 73



De gebouwen hebben een historische waarde voor de stad Aalst om dat ze deel zijn van een industriële geschiedenis. Het was oorspronkelijk een breigoedfabriek, genaamd 'De Veylder - Hendricks'. Ze zijn ook architecturaal en industrieel-archeologisch waardevol. Zowel omwille van de typerende gevelelementen voor de art-decostijl, als voor het algemene straatbeeld. De gevel vertoont veel gelijkenissen met het 'Redt U Zelve' gebouw hierboven besproken. De gevel zit jammer genoeg grotendeels verborgen achter later toegevoegde stalen golfplaten en reclamepanelen.

# C. CONTACT MET WATER

Een van de grote motieven voor de interventies die vandaag aan de gang zijn in Aalst is het weinige contact met het water. De gehele kaai doorheen de stad wordt vandaag gekenmerkt door leegstaande industriegebouwen, parking, autowegen en de fabriek Tereos. Het is de missie van de stad om daar de komende jaren verandering in te brengen. Met haar project De Kaaien probeert de stad haar verbinding met het water terug te vinden. Dit aan de hand van onder andere een nieuwe voetgangersbrug, een Denderplein, meer wonen aan het water, een herbestemming van de leegstaande fabrieksgebouwen, enz. Het bureau OMGEVING zal ons door middel van ontwerpend onderzoekproces een open ruimtevisie voor het projectgebied 'De Kaaien' uitwerken.

Figuur 74: Concepttekeningen voor de inrichting van de kaaien van Aalst (OMGEVING, 2020)



## CASE TEREOS

Gezien de oevers van de Tereosite meer dan de helft van het historisch centrum bezetten, en deze oevers niet toegankelijk zijn voor publiek, speelt de aanwezigheid van het bedrijf een grote rol in het gebrek aan contact met het water. Het opnieuw toegankelijk maken en herinrichten van deze oevers zou het stadsbeeld van Aalst volledig transformeren.

# D. IMAGO VAN DE STAD

Hoewel de stad de laatste jaren enorm veel energie stopt in het opkrikken van haar imago, staat ze bij niet-Aalstenaars, naast 'Carnavalsstad' nog vaak bekend als industriestad. Dit is uiteraard te wijten aan haar industriële verleden, maar ongetwijfeld ook aan de lokale hinderpunten van de Tereossite.

*«Ondanks het feit dat er in Aalst heel wat beweegt, zit de perceptie in de rest van Vlaanderen nog lang niet goed. Aalst is de stad van carnaval, alcoholmisbruik, sociale wantoestanden en De Helaasheid Der Dingen.»\**

Volgens het burgercollectief 'Over.morgen' is dit te wijten aan het feit dat Aalst zich niet onderscheidt in één aspect. Steden met een sterk imago zetten vaak in op één ding.

*«Niemand kende Bilbao tot wanneer er een prachtig museum gebouwd werd. Wie zou er naar het midden van de Nevadawoestijn willen trekken als er*

*geen stad was waar je dag en nacht kon gokken? Wat valt er in Cannes te beleven buiten het filmfestival? Elke stad heeft vele troeven maar het is belangrijk om op één facet in te zetten en dat maximaal te exploiteren.»*

Ook Voka erkent in haar onderzoek dat er iets mis is met het imago van Aalst. Met de slogan 'Een streek met heel wat eigenzinnig talent, maar verbazend weinig identiteit' zoekt de organisatie naar hefboomen voor een bruisende Denderstreek.

De stad Aalst deed in het verleden al heel wat moeite om dit imago op te krikken. Zo werd in 2011 een imagostudie uitgevoerd door het marketingbureau BRO en maakte het een citymarketingsplan op.\*\* In 2014 zette de stad dertien nieuwe gidsen in voor rondleidingen in de stad.\*\*\* In 2018 organiseerde het hierboven genoemde burgercollectief een avond waarin nagedacht en gediscussieerd werd over de stad 'Marginaalst of Geniaalst?'

---

\* Van Herreweghe, S. (2018, 14 oktober). Aalst: hoofdstad van de humor. SamPol, Mijn Gemeente VK. <https://www.sampol.be/2018/07/aalst-hoofdstad-van-de-humor>

\*\* G. A., V. (2011, 22 april). Aalst plant campagne om imago op te krikken. Het Nieuwsblad. <https://www.nieuwsblad.be/cnt/rh3984sp>

\*\*\* De Smedt, L. (2014, 18 maart). Aalst wil toeristisch imago oppoetsen. De Standaard. <https://www.standaard.be/cnt/dmf201403171029414>

## CASE TEREOS

De Tereossite heeft veel potentieel voor het omgooien van dit imago. Vandaag ligt de fabriek aan de basis van de imagoschade waaronder de stad lijdt. Een juiste toekomstvisie kan zo allesbepalend zijn voor deze imagoverschuiving.

# E. MEER GROEN IN DE STAD

Aalst telt een erg beperkt aantal groenruimtes in de binnenstad. Open plekken zijn veelal verharde pleinen en koeren en worden vaak dan nog ingenomen door auto's en parkeerplaatsen. De Graanmarkt is de enige echt groene ruimte in de stadskern. Groen is beperkt tot de randen, ook het aantrekkelijke stadspark bevindt zich op een eindje lopen van de historische kern.

Figuur 75: Kaart met (potentiële) groengebieden in Aalst (Lieven Achtergael Architecten, LOOF, 2016)



## CASE TEREOS

Gezien haar ligging kan de site een verbinding vormen tussen het centrum en het stadspark. De site doorboort het stadscentrum en is zo de ideale locatie om groen binnen te brengen in de binnenstad.

# 4. ECOLOGIE

Wie vandaag ontwerpt, kan er niet omheen. Ecologie is deel geworden van onze ontwerpcultuur. De mens in de 21ste eeuw beseft meer en meer dat we niet alleen verantwoordelijk zijn voor onze eigen omgeving vandaag, maar ook voor onze planeet en voor toekomstige generaties. De ambities in verband met klimaat en milieu zijn groot. Toch blijft het moeilijk om deze ambities te vertalen naar de praktijk. Zelden is ecologie een rechtstreeks motief voor grote stadsprojecten. Economische belangen wegen vaker door dan de ecologische. Toch vindt daar vandaag, stap voor stap, een verschuiving plaats... Het motief 'ecologie' wordt onderverdeeld in drie subthema's: energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit. Hoewel er nog vele andere aspecten zijn worden deze omgespit in wat hierna volgt.

# A. ENERGIETRANSITIE

Één van de grootste wereldproblematieken waar we vandaag mee te maken krijgen, is het stabiliseren en het terugdringen van de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer. Ook vandaag nog stijgt het wereldwijde energieverbruik aanzienlijk. Deze wordt nog steeds hoofdzakelijk gewonnen uit fossiele brandstoffen (gas, kolen en olie). We staan op een kantelpunt waarop we volop inzetten op hernieuwbare energie. Niet enkel zonne- en windenergie, maar ook waterstof en biomassa zullen hierbij een belangrijke rol spelen. Een doordachte inplanting van deze hernieuwbare bronnen is van cruciaal belang.

Voor dit gemeenschappelijke doel werden verschillende zogenaamde klimaateisen opgesteld. Volgens de Europese klimaatdoelstellingen moet de uitstoot van broeikasgassen dalen met 40 procent tegen 2030, en met 80 tot 95 procent tegen 2050 (i.v.m. 1990). Oost-Vlaanderen doet hier zelf nog een schepje bovenop. De provincie wil tegen 2050 volledig klimaatneutraal zijn. Deze ambitieuze doelstelling kan enkel gerealiseerd worden indien alle deelgebieden samenwerken met eenzelfde gedachtegoed.

Hoewel dit nog maar weinig gebeurt, kan ecologie een direct motief zijn in de stad. Welke interventie kan zorgen voor een meer klimaatneutrale en biodiverse stad?

In het kader van deze ambities ontstond het project 'Energie landschap Denderland'. In dit onderzoek ging men na op welke hernieuwbare bronnen we kunnen inzetten, rekening houdende met de landschappelijke en ruimtelijke draagkracht van de Denderland. De ruimtelijke plaatsing van hernieuwbare energie (HE) installaties wordt vandaag steeds moeilijker aangezien er een exponentiële groei gepland staat in combinatie met een gebrek aan plaats (de meest voor de hand liggende locaties zijn reeds ingenomen).\*

De energieopwekkingstransitie die men plant zal een grote impact hebben op ons landschap. Vandaag is de landschappelijke impact van de energieopwekking voor ons zeer beperkt. De meeste energie wordt opgewekt door olie, kolen en gas, die ontgonnen en verwerkt worden ver buiten onze landsgrenzen. De energie wordt zo discreet naar onze huizen

en bedrijven getransporteerd, maar heeft ter plaatse weldegelijk een grote landschappelijke impact. Door lokaal in te zetten op hernieuwbare energiebronnen pakken we het probleem aan van de voor ons onzichtbare, maar desastreuze gevolgen van onze energiehonger.

Er wordt ingezet op verschillende vormen van hernieuwbare energieopwekking. In een stedelijke context zijn biomassa en windenergie minder efficiënt en niet aan de orde. Grote windturbines zouden voor te veel overlast zorgen (geluidsoverlast, zichtbelemmering, schaduw) en biomassa is moeilijk te vinden en te verwerken in een stad. Wel liggen er mogelijkheden in de zon- en waterenergie.

## ZON

Men is vandaag steeds op zoek naar restoppervlakte om zonnecellen te plaatsen voor lokale energiewinning. Daken, rotondes, verkeersknopen en autostrades lijken hiervoor een gepaste locatie. Op plaatsen met een hoge warmtevraag (zoals bijvoorbeeld midden in de stad) is het aangewezen om

---

\* Buur, SWECO, & Common Ground. (2018, september). *Energie landschap Denderland - een ruimtelijke gebiedsgerichte visie*. Vlaamse overheid. <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/4f3b6edc-2f76-466d-a2cb-74687be09a87/Energie%20landschap%20Denderland%20-%20een%20ruimtelijke%20gebiedsgerichte%20visie.pdf>



zonnecollectoren en zonnespiegels te plaatsen die warmte opwekken in plaats van elektriciteit.

## WATER

Watercentrales worden ook aanzien als een hernieuwbare energiebron. Al moeten we wel rekening houden met enkele neveneffecten. Het debiet van het water moet hoog genoeg zijn en de installatie mag geen barrière vormen voor vissen. Hiervoor kan op de juiste manier een bypass geplaatst worden om de vissen om te leiden langs de installatie.

## VERBRUIK

Niet alleen bij het opwekken van energie moet nagedacht worden over mitigatie. Ook het verbruik kan drastisch verminderd worden. We kunnen gebouwen meer gaan isoleren en duurzamer gaan verwarmen. Dit laatste kan aan de hand van energiewijken of stedelijk warmtenet. Door collectief te gaan verwarmen kunnen we tot 80% minder energie gaan verbruiken.

## CASE TEREOS

Stel, we zetten de totale oppervlakte van het eiland Chipka vol met zonnepanelen: 12 Ha = 0,12 km<sup>2</sup>. Grootschalige fotovoltaïsche installaties hebben een vermogensdichtheid van ongeveer 0,7-1 MW per hectare (70-100 MW/km<sup>2</sup>). Bij ons komt dat neer op een productiedichtheid van ongeveer 0,5 tot 1 GWh per jaar per hectare (50-100 GWh/jaar/km<sup>2</sup>), in het beste geval genoeg voor ongeveer 300 huishoudens (per hectare, 30.000 huishoudens per km<sup>2</sup>). Dit wil zeggen dat we 3.000 gezinnen zouden kunnen voorzien van hernieuwbare stroom. Dit is goed voor 1/10 van groot Aalst. Deze berekeningen zijn een snelle schatting en dienen verder te worden geverifieerd.

De voorwaarde om energie te halen uit waterkracht is een hoog genoeg verval. Om de potentiële energie, die uit de Dender te verkrijgen is, te berekenen, maken we gebruik van het waterdebiet. Het verval van de sluis aan de Burchtstraat bedraagt 2,3m. Het gemiddelde debiet van de Dender is 10m<sup>3</sup>/s. Dit is goed voor het opwekken 140kW of 1,2 GWh/jaar, waarmee 500 gezinnen kunnen worden voorzien van energie. De oude Dender openleggen zou een bypass kunnen vormen voor vissen.

Vandaag zien we dat de sluis een kilometer verder (stroomopwaarts) volledig wordt vervangen. Hierbij is geen sprake van integratie van waterkracht turbines voor hernieuwbare energieopwekking. Ook andere sluisen langs de Dender worden op dit moment vervangen/ vernieuwd zonder deze toepassing. We kunnen

hier spreken van een gemiste kans voor een stap dichterbij een klimaatneutraal Denderland.

Op de Tereossite wordt vandaag enorm veel warmte geproduceerd voor de droging van de tarwe en de waterzuivering. Wat als we deze warmte kunnen recupereren in de stad?

De site gebruikt vandaag een enorme hoeveelheid stoom en elektriciteit. Hier liggen veel mogelijkheden voor de lokale energieproductie aan de hand van zonnepanelen en waterturbines.

(Amylum werkte in het verleden al mee aan een grootschalig warmtenetproject in Aalst. De fabriek was gekoppeld aan de Electrabelsite waar aardgas werd omgezet in stoom. Amylum was veruit de grootste afnemer van deze stoom. Wanneer de fabriek door een eigen installatie stopte met de afname raakte de Electrabelsite in onbruik.)

# B. KLIMAATADAPTATIE

We kunnen vandaag de klimaatopwarming zo veel mogelijk proberen te beperken door onze CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. Toch is het een realiteit dat we vandaag ook moeten omgaan met het reeds veranderende klimaat. Periodes van droogte en hitte afgewisseld met periodes van wateroverlast zijn de realiteit. Waar op bepaalde momenten het water de weg niet vindt naar de bodem is op andere momenten dit water broodnodig voor verkoeling en biodiversiteit. Wat staat ons te wachten in de toekomst? Hoe kunnen we vandaag omgaan met deze effecten? Welke ruimtelijke vertaling heeft een dergelijke transitie?

Dergelijke brede transities zijn moeilijk toe te passen op een bepaalde case. Er is nood aan een mentaliteits- en ontwerpverandering. Een concrete case kan hier een zeer belangrijke rol in spelen als voorbeeld voor de gehele ontwerppraktijk.

De grootste klimaateffecten kunnen afgelijnd worden in drie specifieke effecten: hittestress, wateroverlast en droogte.

## HITTESTRESS

We zien de laatste jaren een duidelijke stijging van de temperaturen in de zomer. Ook hittegolven zijn geen uitzonderingen meer. Dit resulteert in een stijging van het hitte-eilandeffect ('s nachts) en een hittestress overdag. Dit kan verschillende gevolgen hebben voor de stad:

- de volksgezondheid, bv. slapeloze nachten, een toename in allergieklachten en luchtwegeninfecties;
- de biodiversiteit;
- de waterkwaliteit;
- de vervoersinfrastructuur in stedelijke gebieden, bv. de aantasting en vervorming van bruggen en viaducten, slijtage en spoorvorming op asfaltwegen en de vervorming van spoor- en tramrails;
- het energieverbruik, bv. om gebouwen te koelen.

## DROOGTE

We spreken van droogte als er meer water potentiëel verdampt dan dat er valt. Indien dit het geval is zal er minder water de kans krijgen om in de bodem te sijpelen en zal het grondwaterpeil dalen. De watervoorraden zullen in deze situatie ook slinken, wat problematisch is in periodes met meestal meer watergebruik door de temperatuurstijging. Ook dit effect kan drastische gevolgen hebben:\*\*

- schade aan de vegetatie;
- toename van de hittestress (zie hierboven);
- bodemdaling en paalrot, met uiteindelijk schade aan funderingen en de infrastructuur;
- temperatuurstijging van het oppervlaktewater, waardoor de kwaliteit ervan vermindert.

\* *Minder wateroverlast en meer ruimte voor water. (2022, 10 januari). Departement Omgeving - Vlaamse overheid. <https://omgeving.vlaanderen.be/minder-wateroverlast-en-meer-ruimte-voor-water>*

\*\* *Minder wateroverlast en meer ruimte voor water. (2022, 10 januari). Departement Omgeving - Vlaamse overheid. <https://omgeving.vlaanderen.be/minder-wateroverlast-en-meer-ruimte-voor-water>*

## WATEROVERLAST

De klimaatveranderingen gaan gepaard met duidelijk waarneembare neerslagpieken. Indien er in een gebied veel verharde oppervlakte is, zal het water moeilijk in de bodem trekken en doorstromen naar rivieren en rioleringen. Dit zorgt hier logischerwijs voor grotere debieten. Onze afwateringssystemen zijn hier niet op berekend en er is een risico dat de capaciteit van dit systeem overschreden wordt.

De overstromingen in Wallonië in juli 2021 waren een schrijnende wake-upcall voor de Vlaamse watermaatschappij. De schade werd geraamd op 2,2 miljard euro, en dan hebben we het nog niet over de morele impact gehad.\* Wat als er dergelijke rampen gebeuren in Vlaanderen, waar er meer mensen dicht op elkaar wonen, meer verharding is, meer zorginfrastructuur,... De Vlaamse watermaatschappij deed daarom afgelopen jaar een 'Wat als?'-studie. Ze maakten een simulatie van wat de impact zou zijn op Vlaanderen indien hier

eenzelfde neerslaghoeveelheid zou vallen. De uitkomsten waren frappant. Men sprak van 8 miljard euro schade bij eenzelfde neerslag als in Wallonië in de zomer van 2021. Waarvan 1 miljard euro specifiek voor de Denderbekken.

Aan de Dender werd vorig jaar de waakdrempel verschillende keren overschreden. Dit resulteerde in Aalst voor verschillende incidenten van wateroverlast. Ook in de deelgemeentes van Aalst en in andere gemeentes langs de Dender zijn er verschillende overstromingsgevoelige gebieden. Er wordt vandaag in Aalst gewerkt aan een nieuwe sluis en een plan om de Dender dieper en breder uit te baggeren. Dit zal zeker een invloed hebben op het overstromingsgedrag stroomafwaarts, maar dit zal niet voldoende zijn. Een zoektocht naar alternatieven dringt zich op.

---

\* *De Vlaamse Waterweg. (2022, februari). Wat-als-simulatie Vlaanderen met neerslag juli 2021.*

Welke ruimtelijke strategieën zijn er beschikbaar voor deze problemen en hoe krijgen deze hun plaats in de ruimte? Klimaat en Omgeving Vlaanderen definieert volgende zes strategieën:

#### RUIMTE VOOR WATER

Ruimte voor water betekent niet alleen ruimte geven aan rivieren, maar ook op kleinere schaal water zichtbaar maken in de straat en infiltratie-/bufferbekkens onderdeel van de publieke ruimte laten zijn. Dat gaat gepaard met het beheer van de watercyclus.

#### ONTHARDEN

Ontharden betekent de bodemafsluiting verminderen door verharding weg te nemen, in functie van meer groene ruimte (van één vierkante meter tot een park), of door de verharding waterdoorlatend te maken.

#### BEBOSSEN

Bebossen is het aanplanten van bomen, struiken, houtkanten... in straten, parken, pleinen en private tuinen. Bebossen heeft vooral een impact op het temperatuurregime maar kan ook bijdragen tot een beter waterbeheer.

#### VENTILEREN

Ventileren is het faciliteren van gerichte windstromen voor verkoeling.

#### WARMTEOPNAME BEHEERSEN

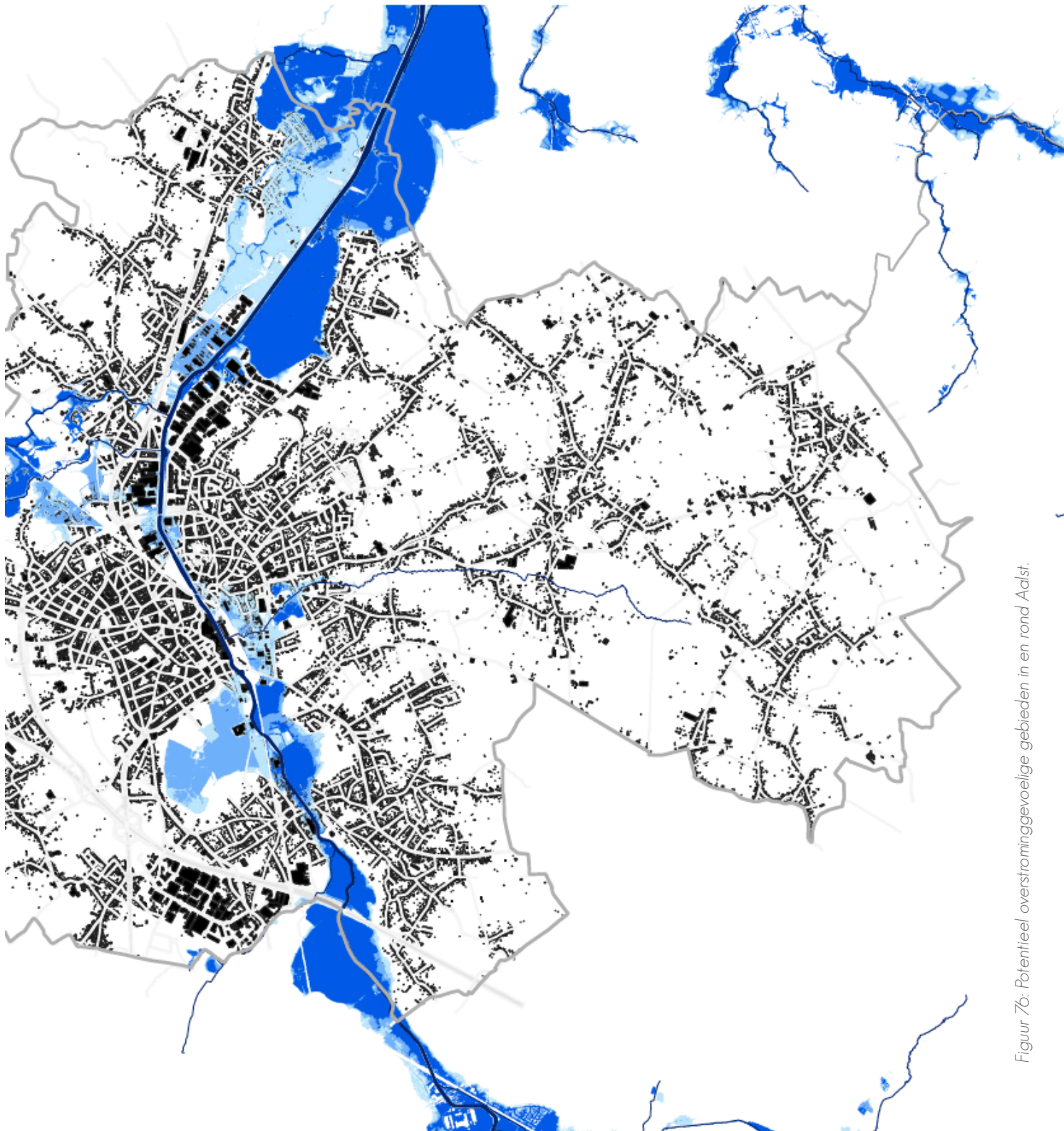
De warmteopname kan worden beheerst door harde materialen die de zonnestraling reflecteren en warmteabsorptie verhinderen. Daardoor kan de temperatuur in de stad positief beïnvloed worden.

#### AFSCHERMEN

Afschermen betekent dat klimaateffecten worden geblokkeerd door middel van harde infrastructuur.

Deze eerste twee strategieën kunnen gebruikt worden voor onze site. Zowel voor de Dender als voor de Molenbeek.

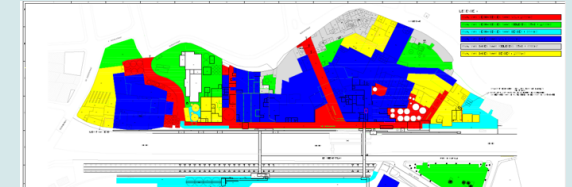




Figuur 76: Potentieel overstromingsgevoelige gebieden in en rond Aalst.

## CASE TEREOS

De tereossite is een gebied van 10 hectare dat nagenoeg volledig is verhard. In de zomer van 2021 werd ook Aalst getroffen door wateroverlast.\* Nabij de site zien we dat verschillende gebieden gevoelig zijn voor overstromingen. Het betonnen bouwblok is nefast voor de overstromingsproblematiek. Ontharden lijkt een evidentie. De hele linkeroever van de site, goed voor 7 hectare, is verhard met beton. Ongeveer een derde van het hierop vallende regewater loopt rechtstreeks naar de riolering. Een ander derde loopt dan weer de Dender in.



Figuur 77: Overzichtsplan van de verharde en niet-verharde oppervlakken en bestemming opgevangen hemelwater (MER, Tereos Syral, 2018)

\* Segers, F. (2021, 4 juli). Urenlang hinder op E40 in Aalst door ondergelopen snelweg, ook woningen en kelders lopen onder. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/07/04/werchter-onweer/#:%7E:text=Op%20de%20E40%20in%20Aalst,zijn%20wegen%20en%20woningen%20ondergelopen.>

# C. CIRCULARITEIT

Om de overproductie en haar milieu-impact te bestrijden wordt de circulariteitstransitie vandaag volop gepromoot. Het woord 'circulariteit' is een breed begrip. Zowel materiële circulariteit (het hergebruiken van (bouw-)materialen) als een circulaire economie zijn belangrijke schakelstukken in onze duurzaamheidstransitie.

## CIRCULAIRE ECONOMIE

Een circulaire economie betekent ook het verkleinen van de productiekring. Door de 20e-eeuwse vernieuwingsprojecten in onze Vlaamse steden hebben we de industrie verdrongen uit het stadscentrum en zo ook de kleinschalige maakindustrie. Industriële productie wordt vandaag vaak uitbesteed aan andere lageloonlanden. Dit resulteert in een lagere tewerkstelling, hogere transport- en milieukost. Ook botst dit rechtlijnig model op de eindigheid van onze grondstoffen.

Circulaire economie betekent enerzijds het sluiten van stedelijke stromen zoals water,

riolering, mobiliteit, bouwmaterialen, afval, voedsel, energie,... We moeten zoeken naar strategieën om hergebruik, en circulaire economie plaats te geven in de stad. Hoe kan deze ruimtelijk vorm krijgen?

Enkele concrete voorbeelden...

Materiaalstromen optimaliseren: bedrijven laten werken met elkaars afval als grondstof. Innoveren met materiaalstromen: kledingbibliotheken of autodelen, circulaire markten,... Contextualiseren van materiaalstromen: kijken welke stromen er in de buurt lopen.\*

## CASE TEREOS

Tereos is een multinational die produceert voor alle uithoeken van de wereld. Voor een meer circulaire economie dient ingezet te worden op lokale productie. Toch probeert het bedrijf de laatste jaren in te zetten op circulariteit. Door een groot deel van haar afvalwater zelf te zuiveren en te hergebruiken en door de gecreëerde restwarmte te delen met de buurt probeert het bedrijf de cirkel te sluiten. Toch kan het altijd beter.

Indien het bedrijf ooit zou verdwijnen dreigt het gehele complex in onbruik te geraken. De vraag is dan wat er zou gebeuren met alle infrastructuur. Vele gebouwen en machines zijn sitespecifiek gebouwd. Dit maakt het hergebruiken een moeilijke zaak. De complexiteit van de toekomst van de fabrieksinfrastructuur wordt aangetoond met verschillende redenen. Ten eerste is de site een onoverzichtelijke chaos. Een cluster van silo's, fabriekstorens, buizen, machinerie, enz. Het is zeer moeilijk te inventariseren en te onderzoeken welke structuren herbruikbaar zijn en welke niet. Ten tweede is de site specifiek 'ontworpen' en vooral gegroeid naar het productieproces van het huidige bedrijf. Vele ruimtes en infrastructuur zijn daarom van weinig nut in een andere context. We onderzoeken hoe we bepaalde elementen toch kunnen hergebruiken. Ten slotte zijn er nauwelijks uitgewerkte plannen/3D-modellen van de huidige fabrieksinfrastructuur beschikbaar. Dit maakt de analyse van de site nog complexer.

---

\* Marin, J. (2018) "Circulariteit ontwerpen: Vier agenda's", AGORA Magazine. 34(4). doi: <https://doi.org/10.21825/agora.v34i4.11671>



# IV

EXPLORATIEF ONTWERP:  
3 SCENARIO'S



De hedendaagse indicatoren en motieven voor een stedenbouwkundige interventie werden in vorig hoofdstuk uitvoerig besproken voor Aalst en in het specifiek voor de Tereossite. In de praktijk zullen bepaalde factoren meer dominant zijn dan andere. Dit kan bepaalde opportuniteiten negeren of verbergen. Deze afweging wordt vaak gemaakt door de stedenbouwkundige, maar is eigenlijk een zaak voor de praktijk. Het is afhankelijk van de waarden en noden van de stad en de maatschappij. Alle betrokken partijen hebben een inspraak bij deze afweging.

Hoe kunnen we dan als ontwerper deelnemen aan dit proces? Door exploratief in plaats van uitvoerend te ontwerpen kunnen we nieuwe opportuniteiten blootleggen die vooraf onzichtbaar waren. De troef en taak van de ontwerper zit in het verbeelden, prikkelen, ontdekken. Daarom zijn drie scenario's uitgewerkt die vertrekken vanuit verschillende motiveringen.

Net als bij het historisch onderzoek is er bij elk scenario één 'hoofdmotief' te destilleren. Dit is een aanleiding en vertrekpunt voor een bepaalde ingreep. Daarbij worden vervolgens alle andere aspecten besproken.

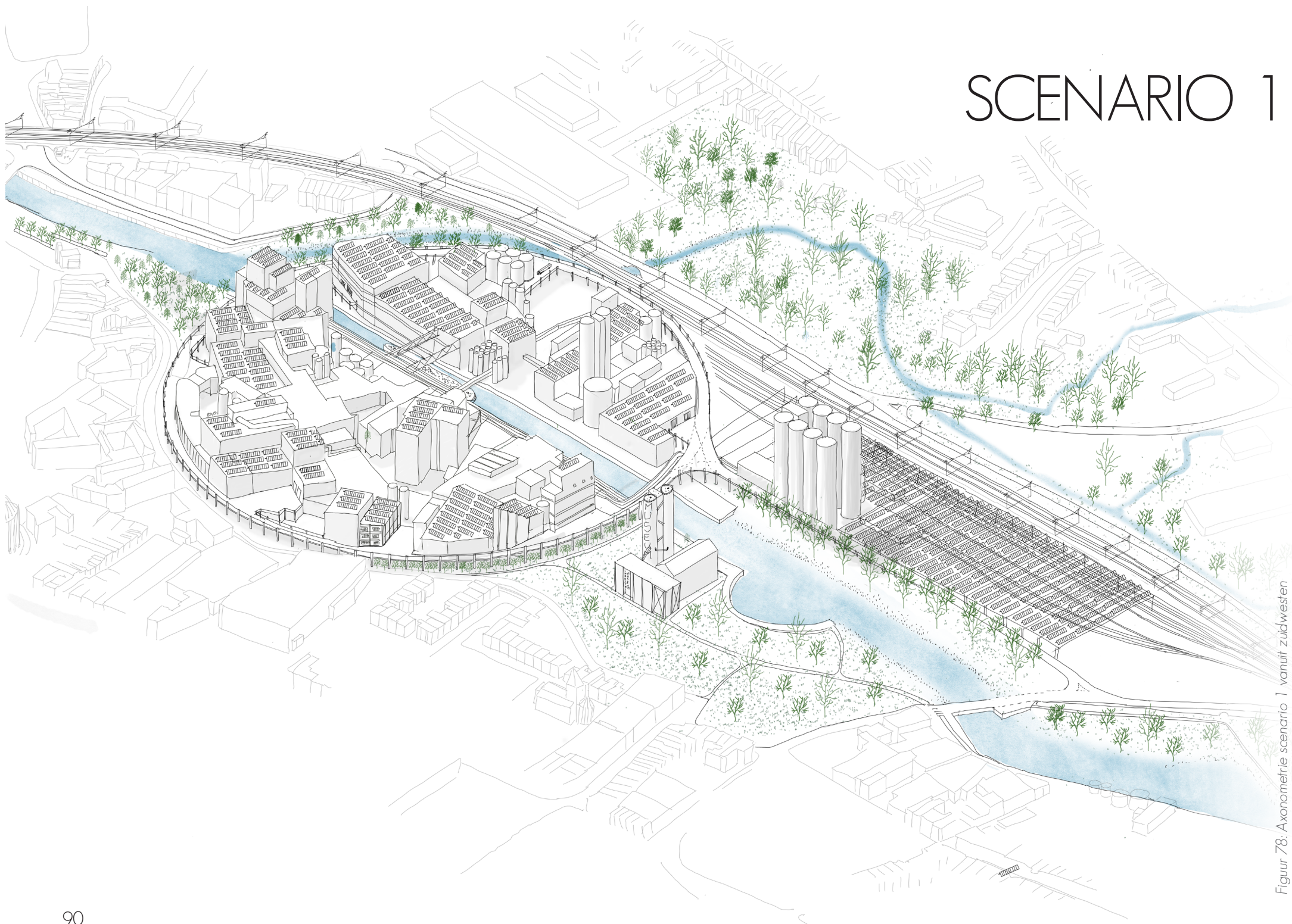
Het is in geen geval de bedoeling om realistische masterplannen voor te leggen met deze drie scenario's. Ze zijn bedoeld om mogelijkheden te visualiseren en te evalueren. Ze openen discussies. We gaan na wat de impact zou zijn op de rest van de stad naargelang de mogelijke evolutie van de site. Het is een experiment waarbij we extreem 'wensdenken'. We gaan na hoe maatschappelijke, stedelijke en lokale visies kunnen verruimtelykt worden in de stad.

Als eerste bekijken we de situatie waarbij het huidige productieproces gevestigd blijft op deze plek. Hoe kan de stad zich schikken naar dit industriële proces dat zichzelf steeds efficiënter maakt. Op welke manier kan deze machine geherstructureerd worden en zo de lokale hinder beperken? Als tweede onderzoeken we het eiland Chipka als een nieuw woon- en werkgebied met al haar voorzieningen. We brengen de 20e-eeuwse productiviteit en diversiteit terug in de stad. Welke implicaties heeft dit voor de andere voorzieningen? Wat kan de site betekenen als uitbreiding van het groen-blauwe netwerk, met in ons achterhoofd de milieu- en overstromingsproblematiek.

Deze drie heldere maar radicale scenario's zullen worden getoetst aan de vooropgestelde

criteria en transities die in een vorig hoofdstuk besproken werden. Verschillende aandachtspunten worden geëvalueerd per scenario om zo de sterktes en zwaktes van de extreme scenario's aan het licht te brengen.

# SCENARIO 1



Figuur 78: Axonometrie scenario 1 vanuit zuidwesten

# TEREOS, DE LAATSTE INDUSTRIEGIGANT AAN DE DENDER

Het eerste scenario vertrekt hoofdzakelijk vanuit een economisch motief. Terwijl de druk van de actievoerders groeit, wil Tereos koste wat het kost haar productie voortzetten op de site.

«Een verhuis is niet praktisch realiseerbaar. Er staan dure machines die hier gebouwd zijn en niet zomaar verplaatst kunnen worden. Bovendien, als je de schepen en de treinen niet hebt, dan heb je veel meer vrachtwagens. Dit willen we ook niet. We hebben het spoor en de waterweg nodig.»

*«De fabriek staat hier al jaar en dag. Volgens mij gaat ze hier ook blijven staan. Dat is alleszins onze bedoeling. Maar uitbreiden... Als je eens een luchtfoto bekijkt van eiland Chipka, merk je meteen dat dit heel moeilijk wordt. Je zou in de hoogte misschien nog iets kunnen doen, maar daar is de stad niet happig op. In de breedte gaat niet. De huidige oppervlakte is volledig besteed. De enige optie is gedeelten van het productieproces die niet meer gebruikt worden, uitbreken en daar een nieuwe zaak*

*opzetten. Daarin zijn we dus wel beperkt.»\**

We gaan er in dit scenario vanuit dat het bedrijf gevestigd blijft op de site. Toch sluit dit niet uit dat er radicaal kan worden nagedacht over oplossingen. We bekijken in dit scenario hoe er kan ingegrepen worden door het bedrijf te omarmen.

---

\* De Kimpe, G., Bossut, S., Van Herreweghe, H. (18-11-2021). Interview met Tereos.

## LOKALE HINDER

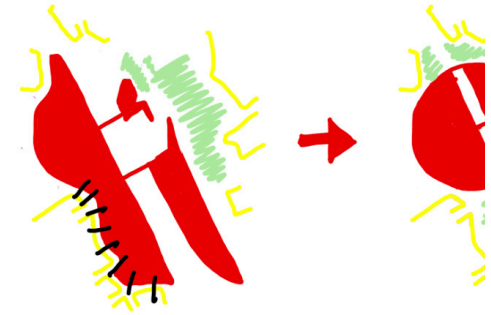
Om de hinder van de fabriek te beperken, zijn drastische maatregelen nodig. Een mogelijkheid is het centraliseren van de productie, maar dit is een moeilijke opgave. Bij het bekijken van een luchtfoto wordt meteen duidelijk dat ongeveer elke vierkante meter benut is. Er is zeer weinig info te verkrijgen over de interne werking van het bedrijf. Toch proberen we een fictieve herorganisatie te simuleren. De site wordt gecompriëerd tot een afgelijnde productieve machine, als object in de stad. Hoe kan de stad hiermee omgaan?

Het grootste deel van de productie bevindt zich vandaag op linkeroever. Het deel van de site langs de andere kant is veelal braakliggend, parking, goederenstation of opslag. Toch lijkt rechteroever meer geschikt voor deze industrie. De meest cruciale lijn (Burchtstraat), waar wonen en industrie botsen, moet aangepakt worden. Een deel van het proces overbrengen naar de andere zijde maakt ruimte vrij voor andere infrastructuur. De ruimte langs de rechterzijde zit ingesloten tussen een spoorweg, een waterweg en de ring van Aalst. De confrontatie met wonen wordt hier automatisch vermeden.

Figuur 79: Luchtfoto Tereos Syral,  
Jo De Coninck



Figuur 80: Schema herstructurering

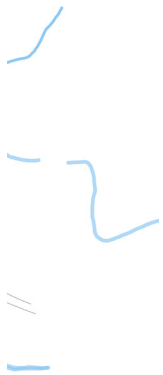




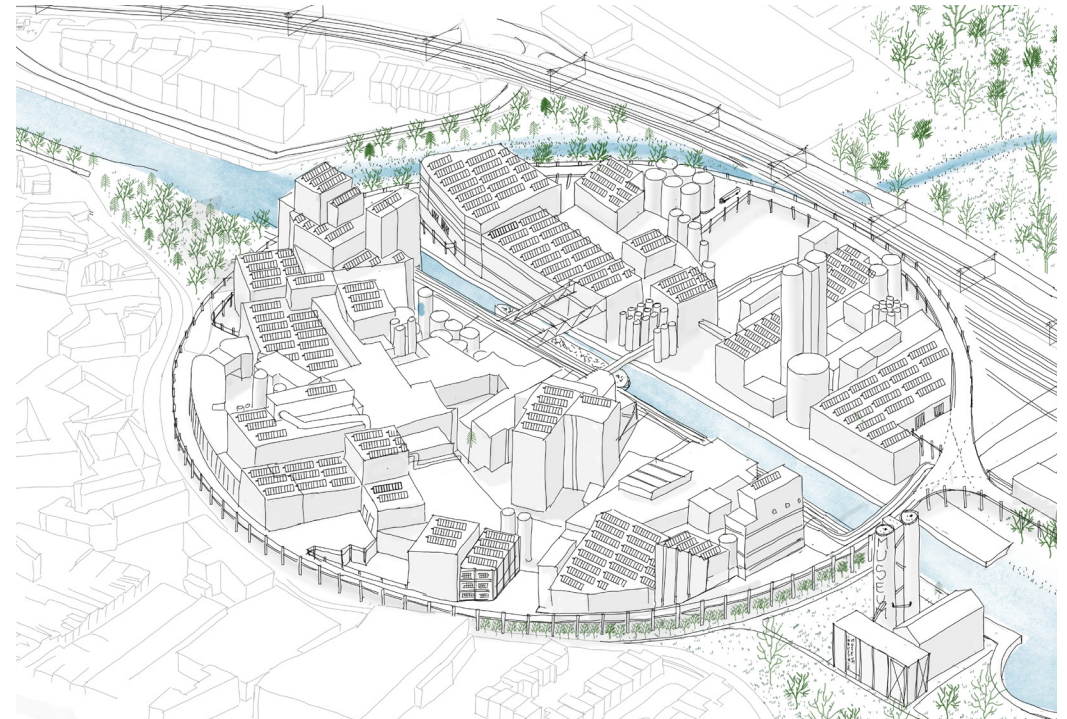
De huidige vorm van het industriegebied zijn twee halve cirkels die elkaar raken. In dit fictieve scenario wordt één van de twee halve cirkels 180 graden gedraaid en naar de overkant van de Dender gebracht. Concreet houdt dit in: een herlokalisatie van de glucose- en dextroseproductie, de waterzuivering, de 'blends' en het onthaal. Door deze verplaatsing verschijnt er een cirkelvormige figuur die een helder afgebakend productiegebied weergeeft. De graanopslag en het goederenstation behouden hun locatie. Dit is op het eerste zicht een radicale en naïeve beslissing, maar dit is de opportuniteit van de masterproef. Naïeve ideeën kunnen dieper worden doordacht waardoor nieuwe opties en vragen naar boven komen. Deze ingreep zorgt ervoor dat de meerderheid van de burens minder geluid- en geurhinder ervaren.

Ten zuiden van de gecompacteerde infrastructuur komt plaats voor een zwaikom voor grotere schepen. De Dender wordt namelijk uitgebaggerd en verbreed, waardoor de gewichtslimiet van de vrachtschepen stijgt van 600 ton naar 1300 ton. Aangezien er verder stroomopwaarts geen andere industrie gevestigd is langs de Dender, is een zwaikom hier op z'n plaats. Zo hoeven vrachtschepen niet verder te varen in het onderliggende industriegebied en wordt de pleziervaart minder verstoord.

Figuur 81: Schets huidige toestand en schetsontwerp



Figuur 82: Zoom op superstructuur (axonomie vanuit zuidwesten)



## SUPER-(INFRA-)STRUCTUUR

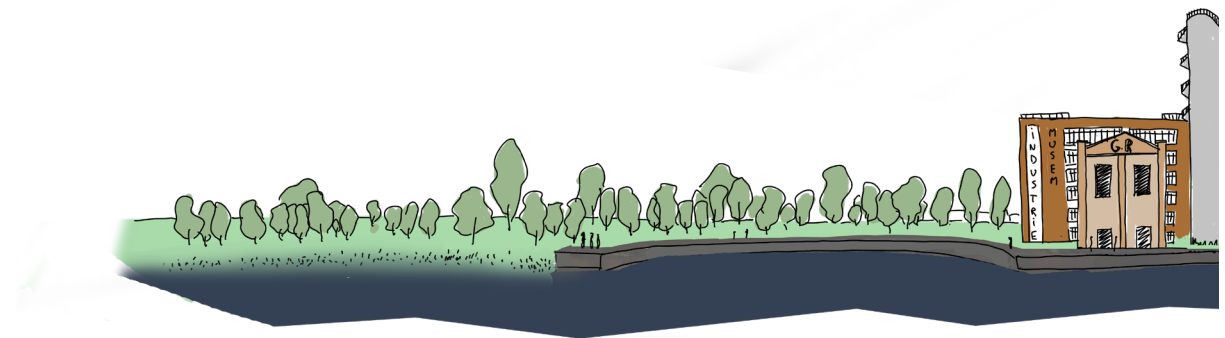
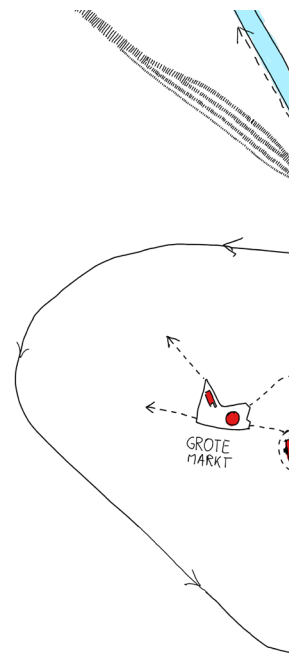
Hoe kunnen we de lokale mobiliteitsproblemen radicaal gaan aanpakken zonder het gehele complex van tafel te vegen? We proberen het gehele vrachtwagennetwerk los te koppelen van de site. De eenheid van de site wordt gevormd door een superstructuur die de cirkelvorm volgt. Op de eerste verdieping bevindt zich de vrachtwagencirculatie. Op de huidige site zijn er verschillende in- en uitritten voor vrachtwagens langs de Burchtstraat. Dit zorgt voor een problematische verkeerssituatie langsheen de site. Door het vrachtwagenverkeer te reduceren tot een verhoogde cirkelvormige rijbaan, garanderen we niet enkel een verkeersveiliger stadscentrum, de interne bereikbaarheid verhoogt ook aangezien vrachtwagens nu op eender welke plek op de grenzen van de site kunnen laden en lossen. De opgehoogde rijbaan is toegankelijk langs de Zeebergbrug.

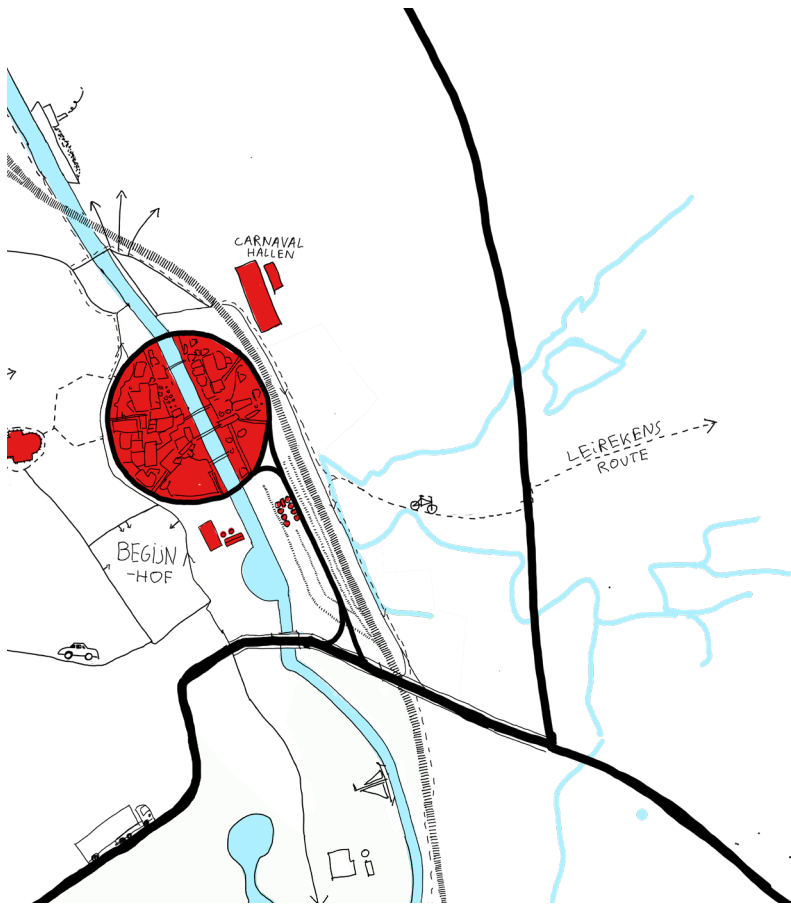
De auto- en fietsinfrastructuur wordt niet meer doorheen de site geleid. Om de interne en externe veiligheid te garanderen wordt autoverkeer omgeleid tot achter de spoorweg en vindt zo aansluiting aan de Aalsterse ring. In de Burchtstraat volledig enkelrichting instellen, moet ook zorgen voor een vlotter verkeer.

De superstructuur loopt in een cirkelvorm rondom de volledige industriële kern. Om het doorvaargabarit te respecteren bevindt het rijvak zich op negen meter hoogte ten opzichte

van het rivierniveau. Momenteel wordt in Aalst gewerkt aan een nieuwe sluis één kilometer stroomopwaarts. Dit zal resulteren in een daling van het water van 1,6 meter. De structuur zal dus ongeveer zeven meter boven het maaiveld liggen. Vrachtwagens rijden zo tot aan de verschillende fabrieksgebouwen. Een grondige interne herorganisatie is nodig om al het laden en lossen op +1 te krijgen.

Onder het noordoostelijke deel van de structuur komt een overdekte fiets- en voetgangersweg. Deze weg is gescheiden van het autoverkeer met een groene buffer. De structuur werkt als een ecologische en visuele buffer naar de historische gebouwen aan de overkant van de Burchtstraat.

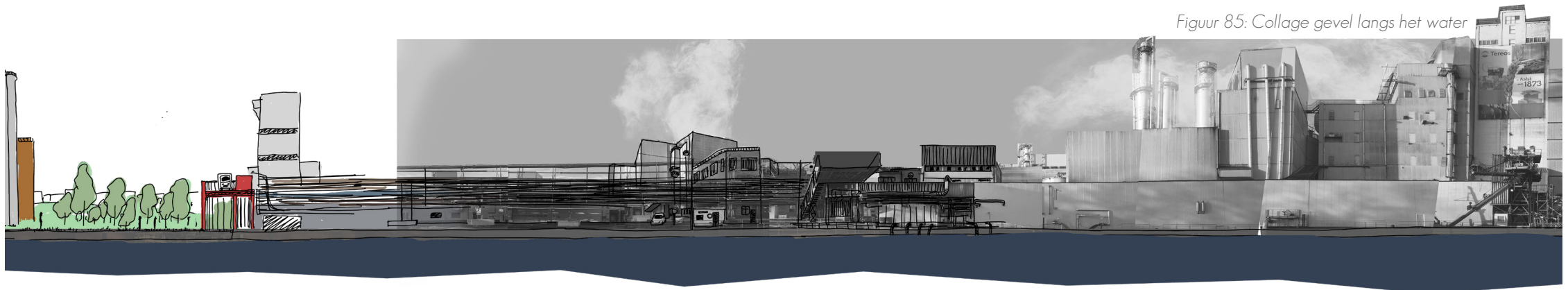




Figuur 83: Mobiliteitschema



Figuur 84: Beeld superstructuur



Figuur 85: Collage gevel langs het water

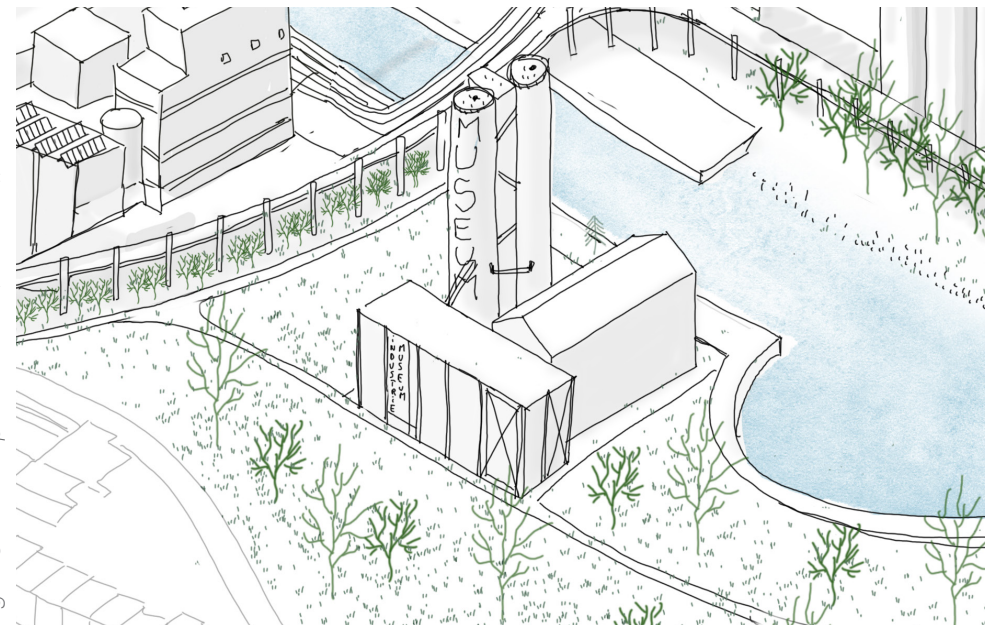
## CULTUUR/HISTORISCH

Het blijven van de industriële productie op de site zal nog steeds botsen op groots protest bij de buurtbewoners en activisten. In plaats van de stad tegen de fabriek te keren, probeert men in dit scenario de industrie te omarmen en zelfs in de verf te zetten. Amylum als oudste Aalstenaar en overblijfsel van een industriële geschiedenis krijgt een belangrijke toeristische rol in de stad. Daar waar delen van de fabriek werden geherlokalisied komt nu plaats voor een museum- en belevingszone. De oude G.R.-hal wordt omgetoverd tot industriemuseum die de rijke historie van de stad en het eiland Chipka weergeeft. Vanop de grote silo's heeft men een overzicht op de productieve kern en het energetisch landschap.

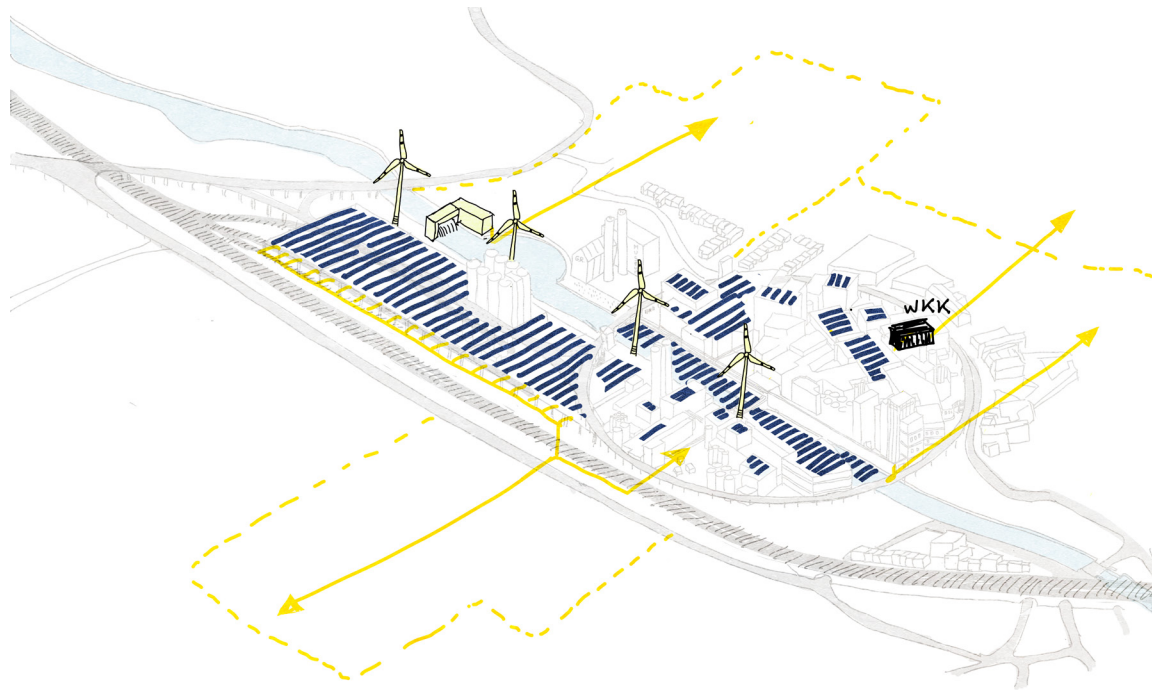
Figuur 86: Zoom op beeld van linkeroever



Figuur 87: Zoom op axonometrie vanuit zuidwesten







Figuur 88: Schema groene energie

## RUIMTE VOOR GROENE ENERGIE

De superstructuur bakent een duidelijke oppervlakte af. Een oppervlakte die kan ingezet worden voor hernieuwbare energie. Het bakent een volume af dat een eenheid maakt van de huidige chaos. Op plaatsen die niet vaak beschaduwd zijn is plaats voor zonnepanelen. Zij voorzien niet alleen de fabriek (die enorm veel elektriciteit verbruikt (zie II)), maar ook een deel van de rest van de stad van energie. In combinatie met een waterturbine die dankzij de gedeeltelijke herorganisatie nu iets verderop plaats kan vinden (zie II), en een E-hub (bouwvolume dat instaat voor het opslaan van overdag opgewekte hernieuwbare energie) vormt dit het energetische hart van de stad. Ook het goederenstation wordt volledig overdekt met zonnepanelen.

Op de Tereossite wordt vandaag enorm veel warmte geproduceerd voor de droging van de tarwe en de waterzuivering. We kunnen deze warmte recupereren in een warmtenet. Deze warmte kan op wijkniveau of op stadsniveau worden verdeeld in combinatie met een aquathermiesysteem. Zo wordt Chipka het energetische hart van de stad.



Figuur 89: Zoom op beeld van linkeroever

## BUFFEREN MET GROEN

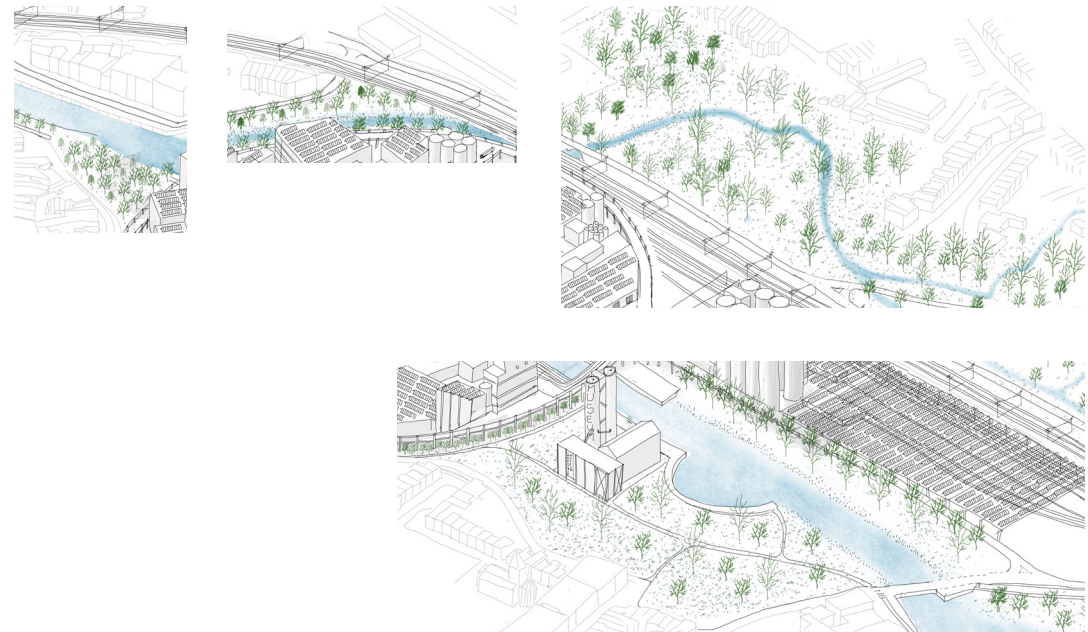
Door de fabriek compacter te maken, ontstaan bufferruimtes die kunnen aangeplant worden met groen. Ze vormen een grens tussen de omliggende publieke gebieden en woongebieden. Door de herorganisatie komen plekken vrij die teruggegeven worden aan de buurt in de vorm van publieke groenruimte.

## RUIMTE VOOR WATER

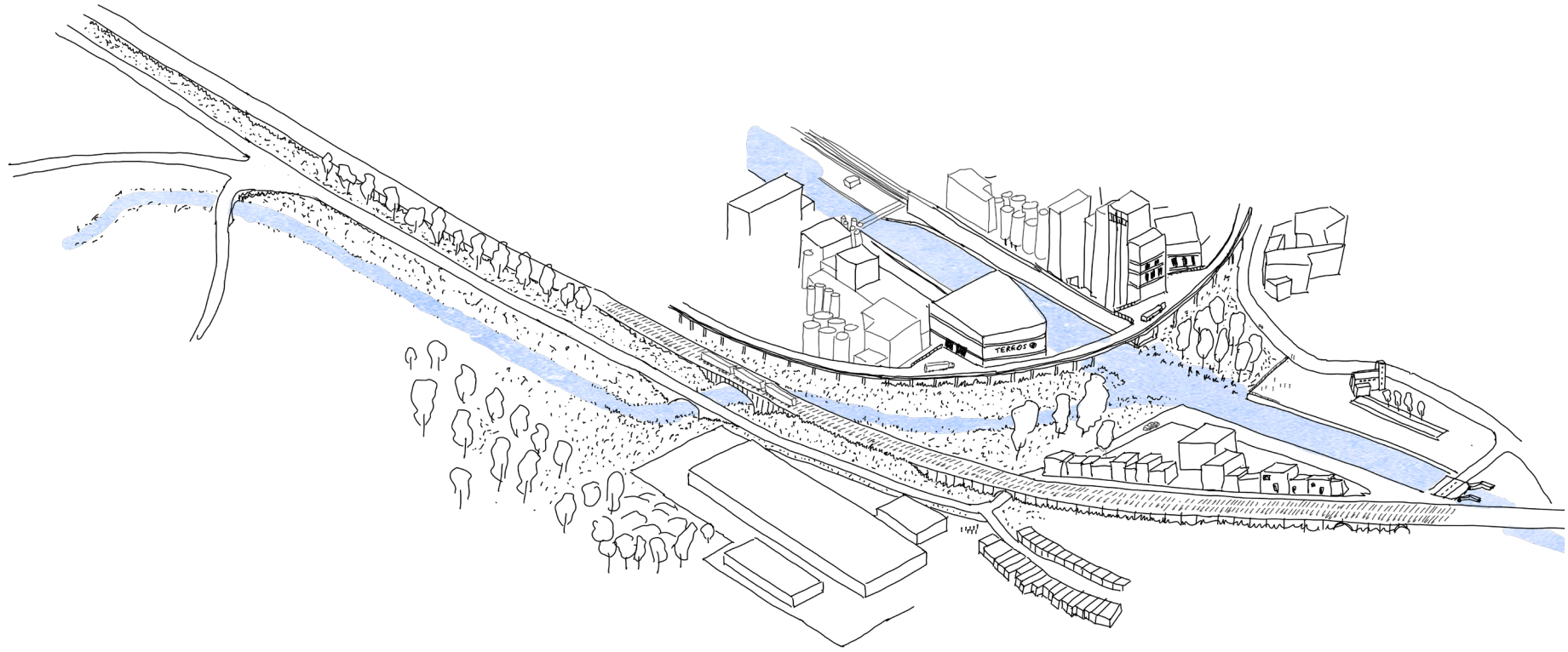
De Molenbeek mondt ter hoogte van de site uit in de Dender. Dit gebeuren is echter volledig verstopt. Van in het noordoosten van de stad loopt de beek gedeeltelijk ingebuisd naar het centrum. Door de infrastructuur op de site te centreren, maken we niet alleen ruimte voor een groene buffer. We herstellen ook het nieuwe tracé van de Molenbeek. De beek maakt een kleine afbuiging rond de industriekern en mondt dan uit in de Dender. Deze monding is te zien vanop het Werfplein.



Figuur 90: Zoom op beeld van Inkerover



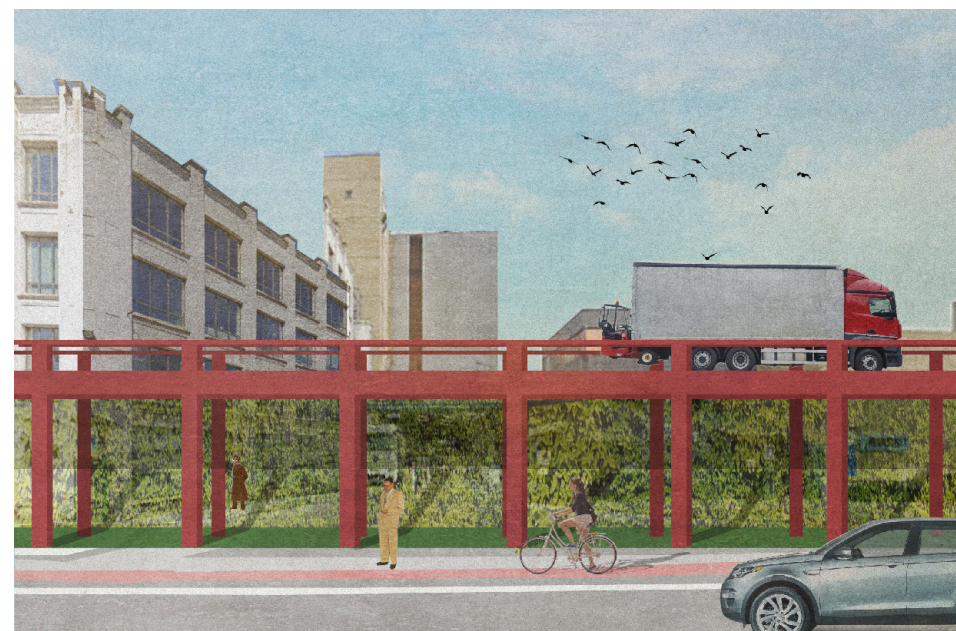
Figuur 91: Uitsnijing van axonometrie vanuit zuidwesten



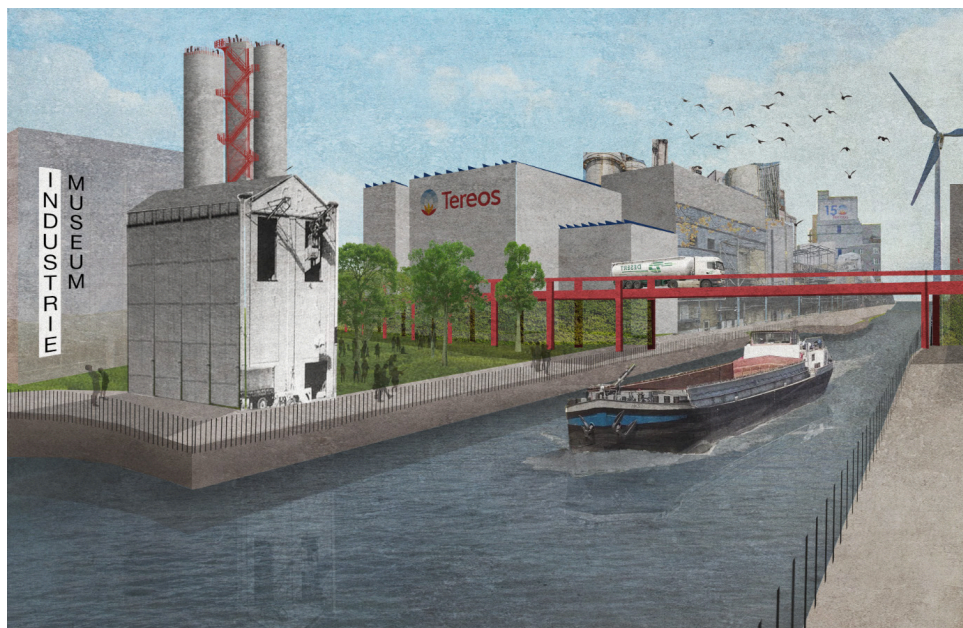
Figuur 92: Monding van de Molenbeek, axonometrie vanuit noordoosten



*Figuur 93: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'. Van de poort is nog weinig te zien. We zien de superstructuur die met haar rode kleur sterk aanwezig is in de stad. Onder de structuur is ruimte voor groen. De Burchtstraat is een straat met eenrichtingsverkeer en is hier heraangelegd met kasseien.*



*Figuur 94: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'. Ook dit gebouw wordt nog meer geabsorbeerd door de fabriek. Op het gelijkvloers zien we de groene bufferstrook. Hoog daarboven rijden de vrachtwagens in en uit de fabriek.*



Figuur 95: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réunies'. Deze hal is omgebouwd tot industriemuseum, samen met de 2 naastliggende graansilo's. Rond het museum is er ruimte voor groen. Ook de kaai is opnieuw gedeeltelijk toegankelijk. Achter de rode staalstructuur zien we de fabriekscluster met haar zonnepanelen en windmolens.



Figuur 96: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos. De gebouwen, aanwezig bij het schrijven van deze masterproef, zijn nog steeds in gebruik. Links is de fabriek nog uitgebreid tot een dicht bezette, compacte structuur. De fabriek pronkt met haar groene energie achter de groene buffer.

# REFLECTIE

## ECONOMIE

### Opportunities

Dit eerste scenario reageert initieel op de economische motieven die vooropgesteld werden. Het voortzetten van de productie impliceert een blijvende tewerkstelling van meer dan 200 Aalstenaars en een blijvende belastingenstroom naar de stad. Door in te zetten op infrastructuur voor de binnenvaart begunstigen we de 'modal shift' die zorgt voor minder vrachtverkeer over onze oververzadigde wegen. Door het blijven van de fabriek in het stadscentrum houden we productiviteit in de stad (en in ons land) wat goed is voor de lokale economie en tewerkstelling. De aanleg van het zonneveld en de windmolens bieden dan weer een reactie op de hedendaagse energietransitie. Ook voor het imagoprobleem van de stad wordt beperkte vooruitgang geboekt. Zo omarmt dit scenario de aanwezigheid van het fabriekscomplex en zet het haar zelfs in de verf. De fabriek wordt een industrieel en architecturaal object in de stad. Een unicum in ons land waar zelfs mogelijk toeristen op kunnen afkomen.

### Bedreigingen

Bovenstaande lofzang moet echter met een korrel zout genomen worden. We kiezen dan wel radicaal voor het behoud van de productie, maar door interne problemen bij de multinational bestaat de kans dat het Aalsters filiaal alsnog haar deuren moet sluiten, met de gevolgen vandien. Ook draagt dit bedrijf maar in beperkte mate bij aan de lokale economie aangezien het gaat over een multinational. Hoewel het aantal tewerkgestelden theoretisch gezien gelijk blijft is het waarschijnlijk dat dankzij automatiseringen nog meer jobs zullen verdwijnen. Ook ligt er nog veel meer potentieel in de 'modal shift' aangezien in dit scenario ook nog veel wordt geïnvesteerd in vrachtwageninfrastructuur. Het imagoprobleem mag dan wel licht geremedieerd zijn, Aalst zal een industriestad blijven met haar wit rokende kolos op enkele honderden meters van de Grote Markt. Bovendien zou het voorgestelde scenario een immense investering vergen en is het daardoor financieel weinig haalbaar.

## LEEFBAARHEID

### Opportunities

In dit scenario wordt intensief nagedacht hoe we de harde grens tussen het industriegebied en het woon- en leefgebied kunnen verzachten en hoe we wonen naast 'Den Amylum' meer leefbaar kunnen maken. Door het herlokalisieren van een deel van de productie naar de overkant wordt de harde confrontatie tussen het Begijnhof en de fabriek verbroken. Factoren als geluids-, geur- en verkeerhinder worden gematigd. Ook de visuele grens verzacht door middel van een groene strook onder de superstructuur. Er komt ruimte vrij voor meer groen en een plek om te flaneren langs de Denderoever. De monding van de Molenbeek in de Dender wordt weer volledig zichtbaar gemaakt, wat ten voordele is van het stedelijke karakter van het Werfplein. Ook komt de oude fabriekshal van Glucoserie Réunion vrij waardoor deze herbestemd kan worden tot industriemuseum. De site krijgt een bepaalde culturele waarde door haar industriële activiteit te omarmen en tentoon te stellen aan de hand van de superstructuur en de zwaikom. Zo komt er een commercieel aspect bij het bedrijf dat bijgevolg ook economische voordelen kan bieden.

### Bedreigingen

Door het plaatsen van de superstructuur kan eigenlijk ook gezegd worden dat een extra grens wordt toegevoegd aan de site. Waar de fabriek vandaag al een gesloten eiland is, wordt dit in dit scenario tot het extreme gedreven. Ook zullen alle hinderproblemen, hoewel gematigd, nog steeds aanwezig zijn op de site. De woningen op rechteroever zullen in het slechtste geval zelfs wat groeien. Ook moet door het compacteren van de site het fietspad omgeleid worden waardoor een stuk 'fietsen aan het water' verdwijnt. De zonnepanelen en de windmolens kunnen, indien ondoordacht geplaatst, een extra hinderlijke factor zijn van het industriegebied. Ook kan het vrachtverkeer extra geluidshinder veroorzaken door het rijden over de opgehoogde rijbaan.

## VEILIGHEID

### Opportunities

Het afsplitsen van het vrachtwagenverkeer in de Burchtstraat en de Leo Gheraertslaan zorgt voor een veiliger fiets- en voetgangersverkeer. Waar vandaag de vrachtwagens langs verschillende ingangen de site inrijden is dit bij het eerste scenario niet het geval. Alle vrachtwagens rijden rechtsteeks vanaf de Aalsterse ring de superstructuur op.

### Bedreigingen

Het gevaar voor ontploffingen wordt niet gereduceerd aangezien het explosieve bio-ethanol steeds op haar huidige plaats blijft staan. Bovendien kan gesteld worden dat het opgehoogde rijvak voor de vrachtwagens een bepaald onveiligheidsgevoel geeft.



## ECOLOGIE

### Opportunities

Door een deel van de fabriek te herstructureren, komt ruimte vrij voor groen. Dit komt niet alleen de bevolking ten goede, maar ook ons ecosysteem. De Molenbeek wordt volledig opengelegd en krijgt haar oorspronkelijk meanderend karakter terug. Dit heeft een beperkte bufferende werking voor wateroverlast, waar het voorliggende gebied regelmatig mee te kampen krijgt. Ook zet dit scenario stappen in de energietransitie. Door groene wind- en zonne-energie op te wekken in het stadscentrum creëren we een kleinere 'energiekring', wat de verliezen enorm kan beperken. De overige warmte dat het bedrijf produceert, kan gebruikt worden om de omliggende buurten te verwarmen.

### Bedreigingen

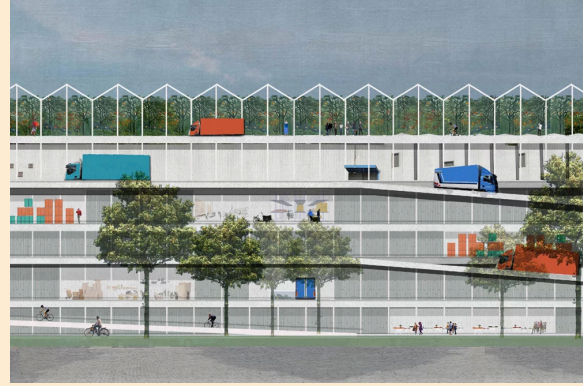
De fabriek middenin het stadscentrum heeft nog steeds een grote ecologische impact. Zo zorgt de fabriek nog steeds voor opwarming van het Denderwater, de grootste CO<sub>2</sub>-uitstoot van Aalst... Al kan beargumenteerd worden dat men dezelfde problemen zou ervaren op andere locaties. Deze problemen kunnen enkel intern opgelost worden door de duurzame optimalisatie van de technische installaties. Iets waar het bedrijf enorm in investeert. Hoewel hierboven gesproken werd over een beperkte 'klimaatadaptatie' is de site in dit scenario nog steeds grotendeels gebetonneerd, wat problematisch is voor de doorsijpeling van regenwater.

# REFERENTIES

Figuur 97: kantoor- en parkeergebouw voor reinigingsdienst NET, Brussel, (Terwecoren - Verdickt), <https://www.architectuurplatform.com/kantoor-en-parkeergebouw>



Figuur 98: Industry in the city (Terwecoren - Verdickt), Brussel



Figuur 99: gevel als buffer naar de straat, Vitra Campus, Sanaa



Figuur 100: Work models for the Productive City, research by design, Plusoffice + WRKSHIPS



Figuur 101: Fiat Lingotto, Renzo Piano

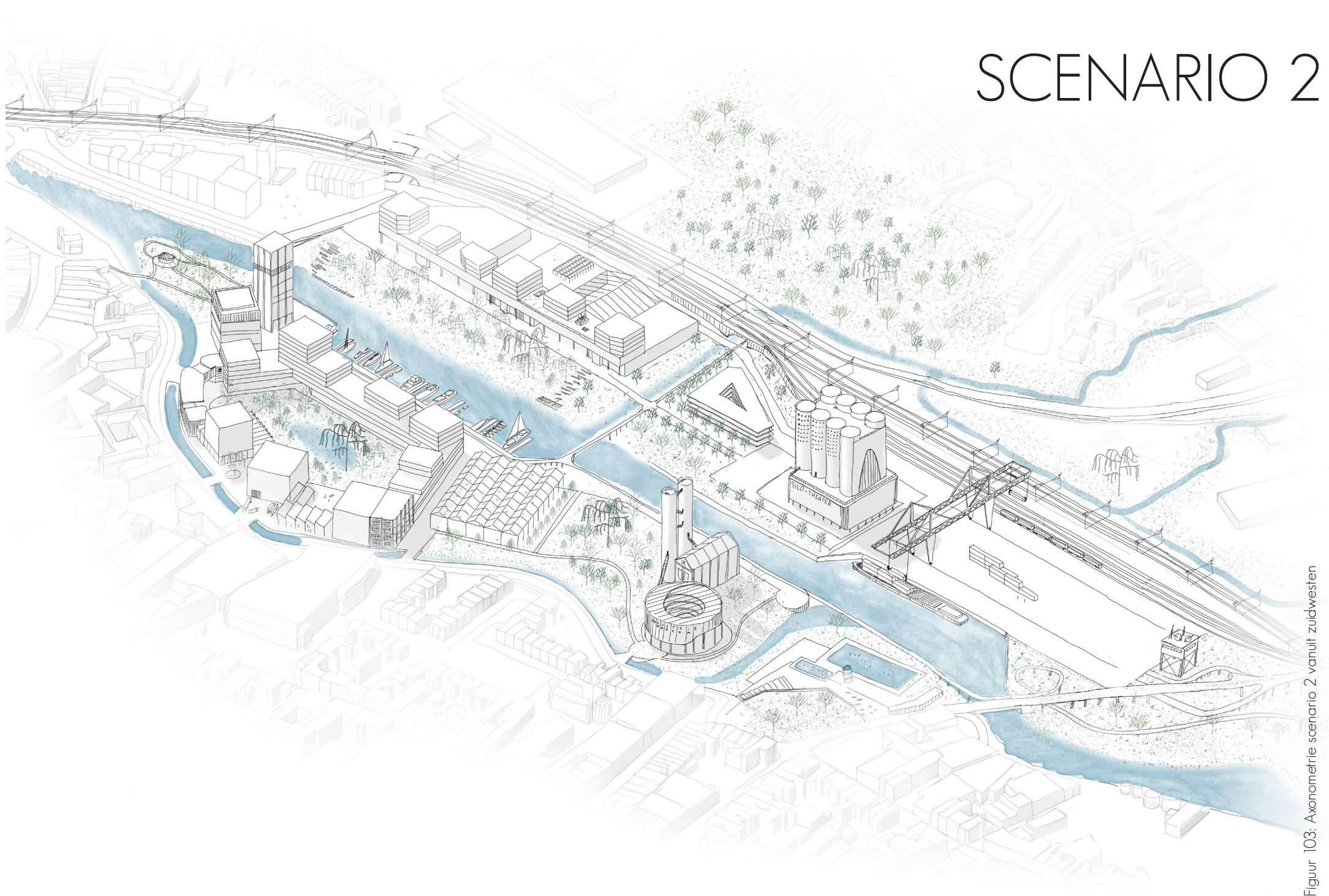


Figuur 102: TIR logistics centre Brussels





# SCENARIO 2



Figur 103: Axonometrie scenario 2 vanuit zuidwesten

# NIEUWE POOL VOOR AALST

In het tweede scenario gaan we ervan uit dat het bedrijf Tereos vroeg of laat zal vertrekken uit Aalst. Deze site komt dan braak te liggen. Een enorme hoeveelheid aan mogelijkheden komt dan vrij. Dit is een grote opportuniteit om Aalst op de kaart te zetten, maar daarin schuilt ook het gevaar. Een grondige evaluatie van de mogelijkheden is daarom cruciaal.

We onderzoeken wat de site als hyperbereikbare pool kan betekenen als plek van wonen, leren, leven en productiviteit. Ooit was het eiland Chipka een plek van diversiteit waar kleine nieuwe industrieën werkten naast woningen. Hoe kunnen we deze productiviteit en diversiteit terugbrengen en omgaan met de gevolgen die dit alles zal teweegbrengen. Hoe kan de aansluiting aan de spoor-, water- en ringweg een rol krijgen in de werking van de stad?

## (HISTORISCHE) DIVERSITEIT: WONEN, WERKEN, LEREN, LEVEN

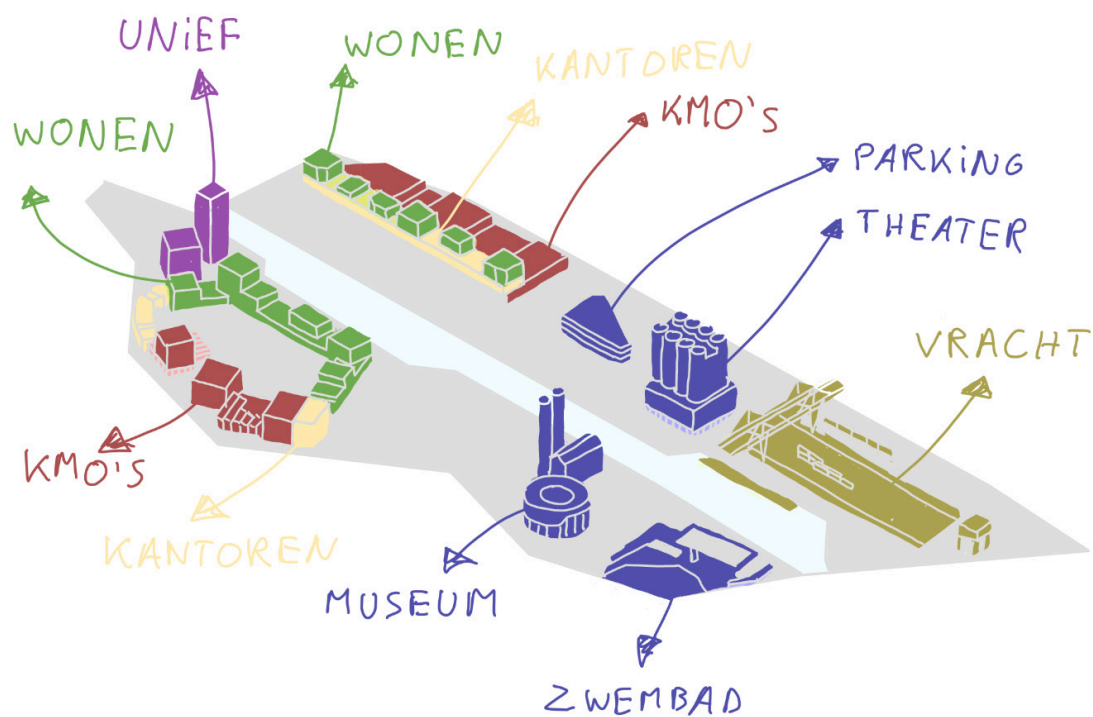
Het nieuwe stadsdeel wil een allesomvattend woon-, werk- en leefgebied vormen voor Aalst. De Oude Dender wordt opnieuw opengelegd waardoor er opnieuw een 'stadseiland' ontstaat. Ter hoogte van de oude Vismarkt wordt een plezierhaven voorzien. Het is een uitbreiding op het commerciële centrum van de stad, in het verlengde van de Molenstraat. Langs de kade vinden we een diversiteit aan winkels en kleinschalige workshopruimtes en reparatiebedrijven met daarboven woningen met zicht op water.

De fabriekstorens aan de kop van het eiland, die momenteel zichtbaar zijn van op vele plaatsen in het centrum, worden omgebouwd tot 'experimententorens'. In de torens is er ruimte voor ateliers, studieruimtes, lezingen, technische workshops,... 's Avonds kunnen deze ruimtes gebruikt worden door lokale verenigingen.

Aan de overkant wordt een gelijksoortige woon-werktopologie toegepast. Hier is plaats voor kleine KMO's die zorgen voor weinig geluidsoverlast (magazijnen, fietsenmakerij, meubelatelier, naaiateliers voor carnavalskostuums,...). Dit wordt gecombineerd met een stapeling van kantoren en wonen daarbovenop (zie verder).

Aan dezelfde rechteroever wordt een grote pendelparking voorzien, een theater als herbestemming voor de grote silo's die dienden

als graanopslag en een vrachtzone voor scheeps- en treinverkeer. Over een groot deel van de rechteroever is een groene strook van 30 meter breed voorzien.



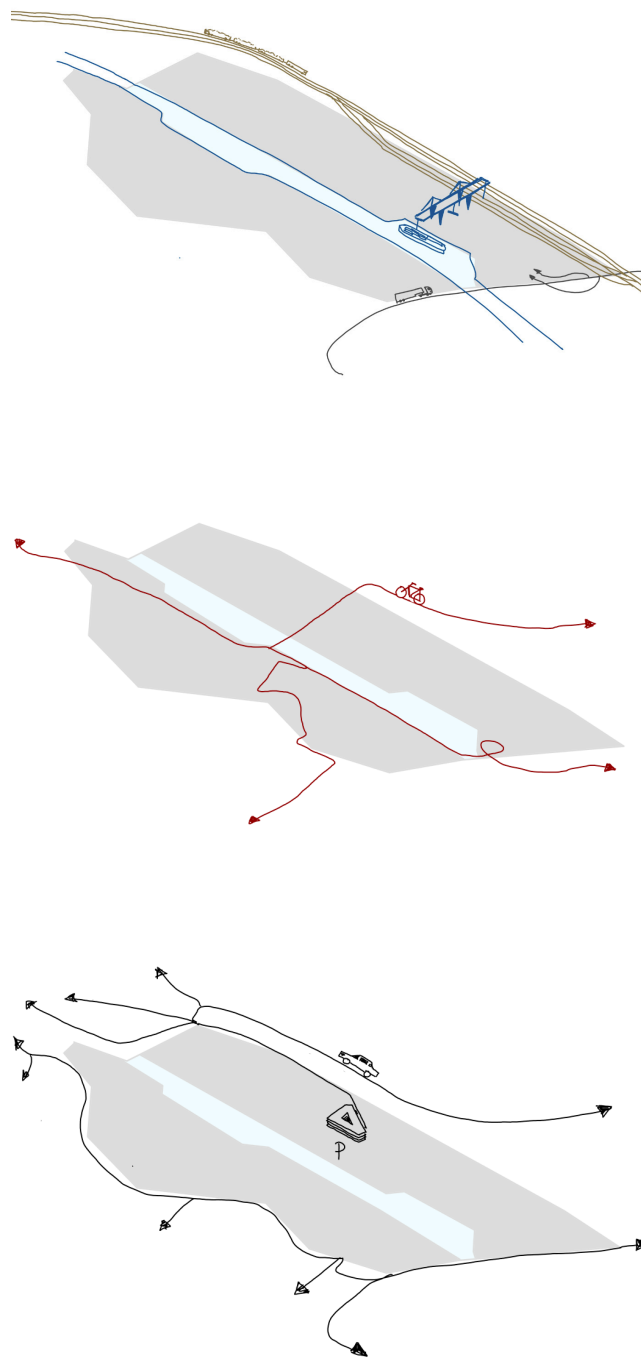
Figuur 104: Schema van de programmatische indeling van de site

## MODAL SHIFT (BEREIKBAARHEID/MOBILITEIT)

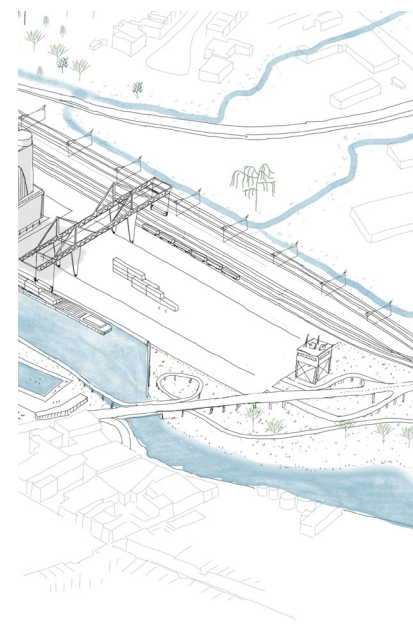
Het verdwijnen van het bedrijf Tereos resulteert in een leegstaande, maar hyperbereikbare site. Hoe kunnen we deze transportmogelijkheden optimaal gaan benutten? Hoe kunnen we de site gebruiken als schakel in de huidige mobiliteitstransities?

Tereos maakte gebruik van zowel trein-, scheeps- als vrachtwagentransport. Vandaag zien we een mondiale transitie van vrachtwagenvervoer naar meer trein- en scheepvaart ('modal shift', zie vooronderzoek). Hoe kunnen we deze transportinfrastructuur optimaal gaan benutten in de stad?

Het vroegere publieke rangeerstation op rechteroever krijgt opnieuw haar openbare functie. Aalsterse bedrijven kunnen het station gebruiken voor het im- en exporteren van goederen. Een deel van de kaai wordt dan weer getransformeerd tot lokale vrachthaven. De directe aansluiting van het 'station' met de Aalsterse ring maakt van dit knooppunt de ideale plek voor een grootschalige transitie naar meer duurzame transportmiddelen voor vracht vanuit en naar de stad.



Figuur 105: Mobiliteitschema's: vrachtverkeer; fietser en voetgangers; auto's



Figuur 106: Zoom op overslagcentrum rechteroever (axonomie vanuit zuidwesten)

## WONEN 'VS' PRODUCTIVITEIT

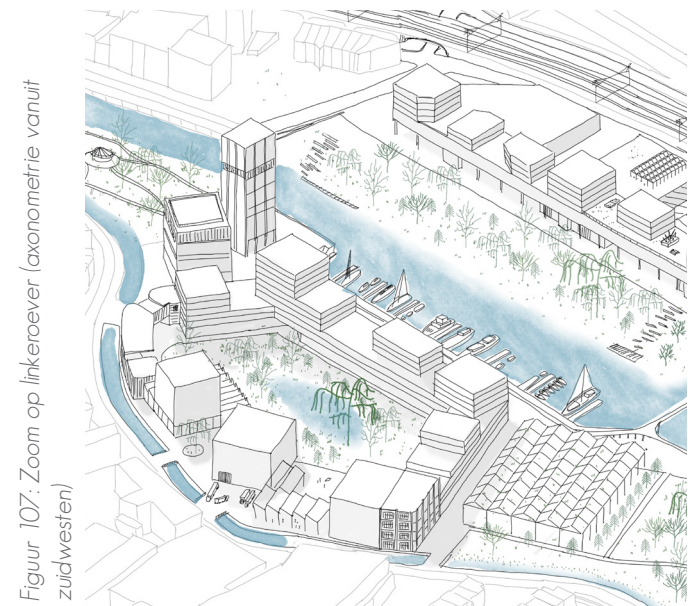
Industrie in een stad heeft een cruciale rol. Terwijl we enkele decennia geleden nog zo veel mogelijk industrie uit de stad probeerden te duwen om plaats te maken voor een aantrekkelijk woon- en werkgebied, zien we vandaag een shift naar het herwaarderen van kleine industriële bedrijven in het stadscentrum. Deze zijn essentieel voor de duurzaamheid en de economie van de stad, want zo wordt de productieconsumptiekring zo klein mogelijk gehouden. Kleine bedrijven die lokaal te consumeren zaken produceren, zijn hierbij essentieel. Een bedrijf als Tereos heeft weinig baat bij haar positie als vreemde eend in het stadscentrum, gezien haar aanvoer van graan uit heel België en Frankrijk en haar export naar de rest van de wereld. In een vorige eeuw was dit anders. Een diversiteit aan bedrijven gecombineerd met wonen karakteriseerden het eiland Chipka. Hoe kunnen we in onze huidige en toekomstige samenleving het gebied transformeren tot een levendige woon- en werkbuilt voor de Aalstenaar?

De eerste ingreep op rechteroever voorziet ruimte voor lokale industrie. Kleine bedrijven zullen zich kunnen vestigen op het gelijkvloers van dit complex. De bedrijven zijn bereikbaar met camionettes en kleine vrachtwagens via een weg langs de spoorlijn. Semi-verharde binnenplaatsen tussen de bouwblokken zijn het productieve centrum van het project waar veel bedrijvigheid is van de omliggende

bedrijven. De twee verdiepingen hierboven zijn ingericht voor kantoren. Daarboven staan verschillende woontorens die de daken van de kantoren gebruiken als buitenruimte. Ook de daken van de kleine industrie kunnen gebruikt worden als gemeenschappelijke tuinen voor de woningen. De woningen zijn bereikbaar via een voetgangers- en fietsverbinding langs de waterkant.

Aan de overkant van het water wordt een gelijksoortige woon-werktypologie toegepast. Aan de kaai worden op het gelijkvloers ruimtes voorzien voor winkels en horeca. De plezierhaven wordt een plek van levendigheid en amusement. Daarbovenop worden diverse soorten woningen ontworpen met buitenruimte op de tussenliggende daken van de winkels en cafés.

De andere zijde van het bouwblok wordt ingericht als zone voor KMO's die weinig hinder veroorzaken in het stadscentrum (magazijnen, fietsenmakerij, meubelatelier, naaiateliers voor carnavalskostuums,...) hierbovenop zijn ruimtes voorzien voor workshops en bureaus. Middenin het bouwblok wordt een grote collectieve tuin aangelegd. De tuin biedt een publieke doorsteek van het nieuwe commerciële centrum met het huidige (Molenstraat). Door haar verschillende doorgangen creëert de tuin een groene schakel tussen het nieuwe en historische centrum.



Figuur 107: Zoom op linker- en rechteroever (axonometrie vanuit zuidwesten)



Figuur 108: Beeld op wadi en binnentuin van het woon- en werkbouwblok



## RUIMTE VOOR WATER/GROEN

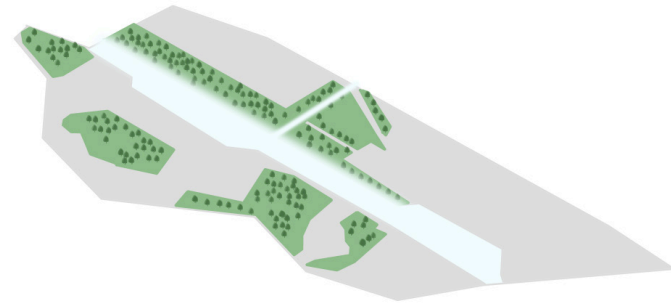
Op het rangeerstation na wordt de hele rechteroever onthard. Er wordt ruimte gemaakt voor een lange strook groen van 30 meter breed dat dient als groen-blauwe ader doorheen de stad. Het water van de Dender is voor 90% afhankelijk van regen. Dit zorgt ervoor dat er aanzienlijke schommelingen zijn in het waterpeil. Door een brede groene oever aan te leggen met een zeer zachte helling kan het land sporadisch bevoeid worden met water, wat ideaal is voor moerasplanten, natte kruidige planten, amfibieën en een heleboel andere organismen.

Ook de monding van de Molenbeek in de Dender wordt opnieuw volledig blootgelegd en is te aanschouwen vanop beide kaaien. Ook hier worden brede groene kaaien voorzien ten voordele van de biodiversiteit.

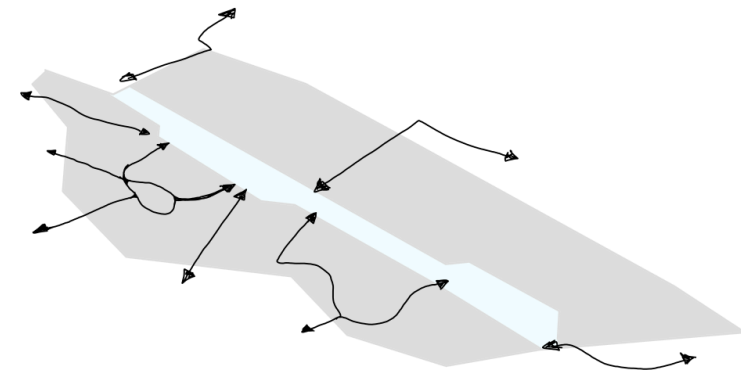
De eerder besproken binnentuin van het westelijke bouwblok wordt ook voorzien van een waterput, aangesloten aan een wadi om infiltratie van water te garanderen.

Ook op toegankelijkheid van de Denderkaaien wordt sterk ingezet door middel van de publieke binnentuin en verschillende doorsteken.

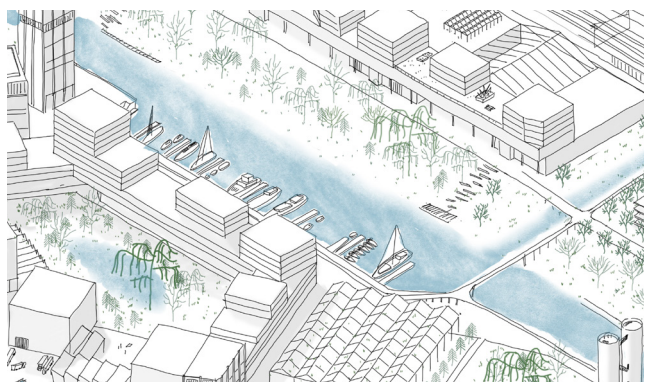
Op linkeroever wordt tussen het woonblok en de groenruimte met museum een grote publieke serre geplaatst. De serre biedt de mogelijkheid voor de lokale bewoners die weinig buitenruimte bezitten, om toch groenten en fruit te kweken. Daarnaast is het ook een attractieve factor om de stad te bezoeken.



Figuur 109: Schema groenruimte



Figuur 110: Schema toegangswegen tot de Dender



Figuur 111: Zoom op plezierhaven  
(axonomie vanuit zuidwesten)

Figuur 112: Beeld op oude kantoorgebouw van 'SASA', publieke serre, heropende  
oude Dender en nieuw woonweefsel



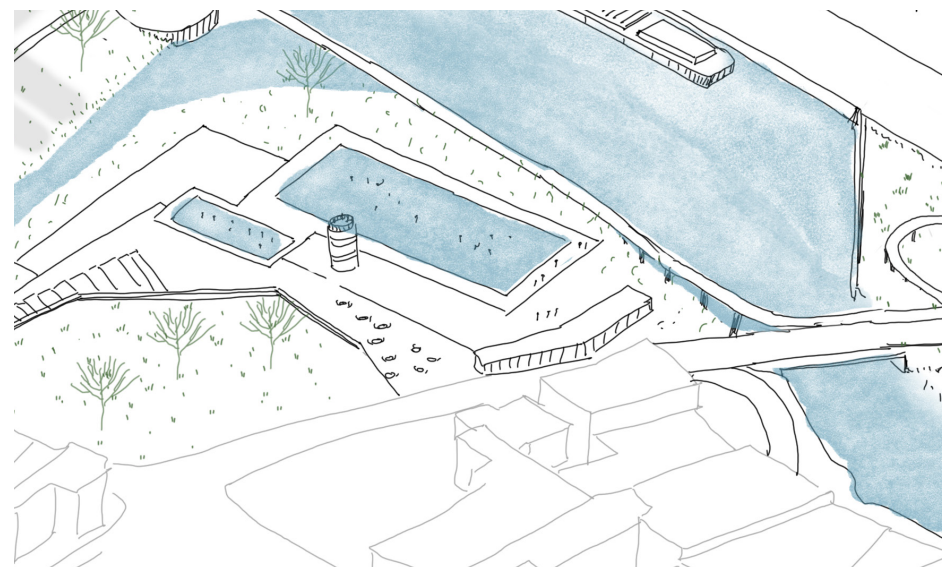
## RECREATIE

In Aalst is er relatief weinig toerisme en recreatie. Inwoners en buitenstaanders gaan vaak naar andere centrumsteden voor shopping. Toch zet de stad hard in om deze sector aantrekkelijker te maken. Het eiland Chipka kan hierin een verschil maken. We zetten in op recreatie gekoppeld aan de rijke geschiedenis van de site en de actuele noden van de stad.

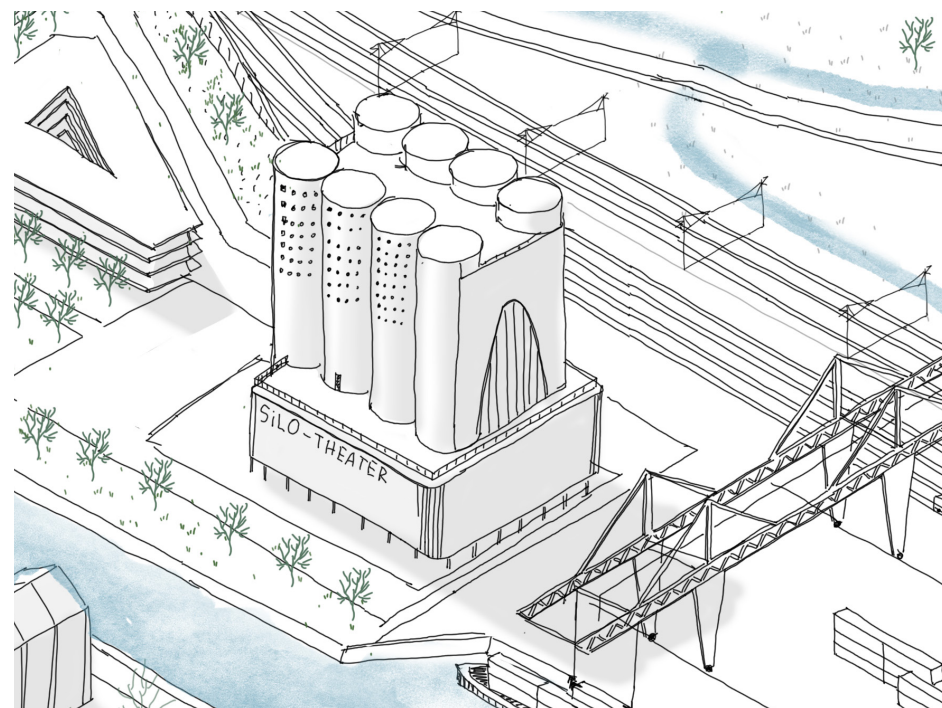
Op linkeroever keert het publieke openluchtzwembad dat ooit sloot door een slechte waterkwaliteit terug naar haar oorspronkelijke plek. Het is een plek waar zowel Aalstenaars als externen naar kunnen afzakken aangezien er vandaag slechts zes plaatsen zijn in heel Oost-Vlaanderen waar men in open lucht kan zwemmen.\* Het centrum van een stad is hiervoor de ideale plaats, omdat vele mensen niet beschikken over een tuin, laat staan een zwembad. Bovendien heeft ook Aalst meer en meer te kampen met het 'hitte-effect' besproken in het vooronderzoek en zijn mensen steeds meer op zoek naar verkoeling op warme zomerdagen. Men zet vandaag zeer hard in op het zuiveren van het water van binnenwateren. Een zwembad met natuurlijk gezuiverd Denderwater zou zo ook een ferm gebaar zijn naar meer zuivere rivieren.

\* Van Heuverzwyn, E. (2020, 12 augustus). Oost-Vlaanderen heeft maar zes plekken om in open lucht te zwemmen. [vrtnws.be. https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/08/12/oost-vlaanderen-heeft-maar-zes-plekken-om-in-open-lucht-te-zwemm/](https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/08/12/oost-vlaanderen-heeft-maar-zes-plekken-om-in-open-lucht-te-zwemm/)

Figuur 113: Zoom op publiek zwembad (axonometrie vanuit zuidwesten)



Figuur 114: Zoom op silotheater (axonometrie vanuit zuidwesten)



## 'EXITPLAN' (TEWERKSTELLING/LEEGSTAND)

Momenteel biedt de fabriek tewerkstelling aan 325 mensen. Natuurlijk is het geen optie om deze van de ene dag op de andere op straat te zetten. Bovendien is 325 mensen tewerkstellen op 10 hectare relatief weinig, en is het dus zeker mogelijk om evenveel of zelfs meer jobs te creëren op de site. Een gedetailleerd plan voor het toekomstige parcours van de huidige tewerkgestelden is hierbij van cruciaal belang. Dit plan komt er beter vroeg dan laat. Als we vandaag nadenken over een exitplan, verkleinen we de kans op een plotse catastrofe indien door financiële of politieke oorzaak het bedrijf toch zou moeten vertrekken. (zie case: Renault Vilvoorde).

Ook voor de toekomst van de bouwelementen en fabrieksinfrastructuur is het goed een toekomstplan voorhanden te hebben. Zo zal de werking van de hele site van de ene dag op de andere stopgezet worden. Specifieke fabrieksinfrastructuur zal, afhankelijk van de reden tot herbestemming, in onbruik raken (indien verhuis zullen delen verplaatst worden, indien sluiting van de vestiging raakt alles in onbruik). We kunnen de hyperbereikbare ligging gebruiken om industriële materialen te verkopen/hergebruiken/herbestemmen. Op rechteroever komt een tijdelijke materialendepot. Alle te hergebruiken materialen worden geïnventariseerd en gesorteerd op de site. Bedrijven kunnen het depot bezoeken en materialen aankopen die vervolgens per schip,

trein (of vrachtwagen) getransporteerd kunnen worden. De markt kan na enkele jaren sluiten en dienst doen als rangeerstation voor de stad Aalst (Zie 'modal shift').

## Exitplan

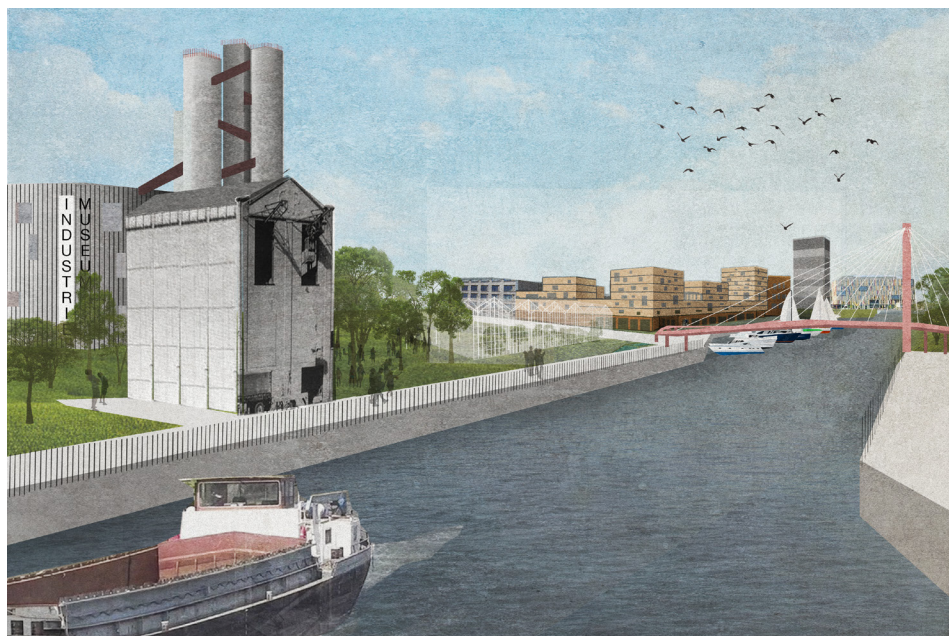
1. Mobiliteitsplan wordt aangepast: de Treinstraat & Leo Gheeraartstraat worden autovrij gemaakt.
2. Men richt een denktank voor kleinere alternatieve, lokaal gebonden bedrijven met Tereospersoneel, de stad en creatievelingen op. Men zal ook de herbruikbaarheid van de fabrieksinfrastructuur inventariseren.
3. Er wordt ingegrepen op noordoostelijk braakliggend terrein en parking (2 Ha) waar alternatieve werkplekken worden gecreëerd in combinatie met wonen. Het huidige industriële proces kan blijven doorgaan op de site tijdens de realisatie.
4. D-day: het productieproces wordt stilgelegd.
5. Er komt een geleidelijke afbraak en herbestemming fabrieksinfrastructuur. Mensen die hun job verliezen, kunnen rechtstreeks aankloppen bij de kleine bedrijven aan de overkant van het water.
6. Materialen die afgebroken worden op de site, worden verzameld aan het rangeerstation waar een tijdelijke circulaire markt wordt geïnstalleerd voor herbruikbare fabrieksonderdelen.



*Figuur 115: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'. De poort wordt de publieke toegang tot de binnentuin van het woon- en werkcomplex. Ook hier krijgt het straatbeeld een meer historisch karakter door de kasseien. De oude Dender wordt heraangelegd waarlangs een fiets- en voetpad komt. De brug over de oude Dender leidt langs de vele verbindingen naar de plezierhaven in het hart van het nieuwe stadsdeel. Links zien we de fabriekstoren die herbestemd is tot universiteitsgebouw.*

*Figuur 116: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'. Dit gebouw doet hier opnieuw dienst als kantoorgebouw. We zien de oversteek over de oude Dender die leidt naar de haven. Rechts de grote publieke serres. Achter het kantoorgebouw zien we het wooncomplex met op het gelijkvloers een commerciële strook.*





*Figuur 117: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réunion'. De hal doet net als in het vorige scenario dienst als industriemuseum. Beide oevers zijn hier over de hele lengte van de site toegankelijk. We zien de publieke serre met daarachter het wooncomplex en de masten van de zeilbootjes in de plezierhaven. Achteraan reikt de voormalige fabriekstoren uit boven de rest van de site. De oevers worden verbonden door een prominente fiets en voetgangersbrug.*

*Figuur 118: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos. De torens doen nu dienst als multifunctionele gebouwen voor experiment. Mogelijks komt hier een nieuwe Aalsterse universiteit. Het oppervlak voor de torens is volledig onthard. Hier is ruimte voor groen en een kiosk die de buurt kan samenbrengen. Links zien we de groene strook met daarnaast een nieuw woon- en werkcomplex.*



# REFLECTIE

## ECONOMIE

### Opportunities

De vervanging van het grote bedrijf Tereos Syral door een zeer diverse invulling biedt vele opportuniteiten voor de Aalsterse economie. De aanleg van een plezierhaven met commerciële winkel- en workshopzone staat in voor extra aantrekking van zowel inwoners als toeristen in de stad, wat kan zorgen voor een heropleving van de Aalsterse economie. Ook de inrichting van een publiek openluchtzwembad en een nieuw theater dragen hiertoe bij. Dit in combinatie met de inrichting van de tegenoverliggende kaai als aantrekkelijke KMO-zone, die zorgt voor productiviteit in de stad gekoppeld aan tewerkstelling, lokale circulariteit en innovatie. Het opnieuw openbaar maken van het rangeerstation en de kleine vrachthaven en de opwaardering ervan zorgen voor nieuwe mogelijkheden voor Aalsterse bedrijven. Daarbij draagt deze ingreep bij aan de modal shift. Het diverse stadsdeel wordt in zijn geheel een wijk die Aalst opnieuw op de kaart kan zetten als productieve, commerciële centrumstad, wat een economische bloei in de hand kan werken.

### Bedreigingen

Het vertrek van het bedrijf betekent dat de site van de ene op de andere dag volledig stil komt te liggen. Een graduele ontmanteling is niet mogelijk gezien het chronologische productieproces. De site zal zo een bepaalde tijd stilliggen. Bovendien zal de opbouw van het stadsdeel ook lang duren waardoor de kosten zullen oplopen. Ook zal er enige tijd minder tewerkstelling zijn op de site, afgezien van de vele bouwvakkers die instaan voor de afbraak en opbouw. Indien Tereos haar Aalsters filiaal moet sluiten is de kans groot dat het verhuist naar het buitenland. Dit zou, gezien de omvang van het bedrijf, een harde slag betekenen voor de Aalsterse en zelfs de Belgische economie.



## LEEFBAARHEID

### Opportunities

Het hoeft geen betoog dat het herlokaliseren van het bedrijf heel wat lokale hinder laat verdwijnen. Zo zal de hinder in verband met geur, esthetiek, luchtvervuiling en lawaai sterk afnemen. De stad wordt leefbaarder doordat er meer groen verschijnt. De uitgestrekte groene oever zorgt voor een publiek park waar mensen kunnen vertoeven aan het water. Dit project zou zo het sluitstuk kunnen zijn in de stad haar groots project 'De Kaaien'. De woningen die gerealiseerd worden op de site hebben een zeer goede ligging. Dicht bij het winkelcentrum, dicht bij de plezierhaven, aan het water, aan de binnentuin en op amper 100 meter van het bus- en treinstation.

De waardevolle industriële gebouwen krijgen een unieke bestemming. Het nieuwe industriemuseum en het theater zorgen voor het opkrikken van de historische en culturele waarde van de site en de stad Aalst. Deze totale nieuwe wijk kan Aalst (inter-)nationaal op de kaart zetten.

### Bedreigingen

De diverse invullingen van het nieuwe stadsdeel brengen mogelijks hun eigen vormen van hinder met zich mee. Zo maakt een openluchtwembad mogelijks nog meer lawaai dan een glucosefabriek. De KMO-zone zal mogelijks, afhankelijk van haar invulling, een bepaalde geluidshinder met zich meebrengen. Ook de haven en het rangeerstation zouden overlast kunnen veroorzaken. De zeer drukke bezetting van de site kan leiden tot een 'overkill' aan functies.

## VEILIGHEID

### Opportunities

Doordat het bedrijf vertrekt, zullen heel wat hachelijke situaties verdwijnen. Indien goed toegezien wordt op de soorten bedrijven die zich hier kunnen vestigen, zal er geen ontploffingsgevaar meer zijn nabij de site. Ook verkeersproblemen kunnen verminderen door alle vrachtverkeer langs het noorden te sturen en het stedelijke verkeer langs de zuidelijke Burchtstraat. Op linkeroever zijn enkel auto's toegelaten langs de Burchtstraat om de kleine bedrijven langs de straat te bedienen. Meer naar het water toe is er enkel nog ruimte voor fietsers en voetgangers. Aan de overkant is er een duidelijke splitsing tussen vracht van het distributiestation en verkeer voor de parking en de woningen, kantoren en bedrijven. Deze laatste worden omgeleid langs de carnavalshallen achter de spoorweg. Het vrachtverkeer heeft een rechtstreekse aansluiting op de Aalsterse ring. Deze splitsing zorgt voor extra verkeersveiligheid.

### Bedreigingen

Door de zeer diverse en intensieve invulling van de site zal er veel bedrijvigheid zijn en daarbij aansluitend ook veel verkeer. Auto's van mensen die komen zwemmen, shoppen, varen, een theatervoorstelling bijwonen,... naast camionettes van het KMO-terrein. Daarbij komt ook nog eens al het vrachtverkeer voor goederen die per boot of trein de stad binnenkomen. Al deze zaken samen zorgen voor een intensief gebruik van de ringweg, wat mogelijks heel wat verkeerhinder met zich mee brengt. Ook verkeer op het water houdt enig risico in aangezien in deze situatie alle vrachtschepen ook langs de plezierhaven passeren. Een goed circulatieplan is hier uiterst noodzakelijk en vergt nog meer gedetailleerd onderzoek.

## ECOLOGIE

### Opportunities

Ecologisch gezien gaat de stad er ongetwijfeld op vooruit in dit scenario. Meer groen in de stad door de aanleg van de groene oevers, de daktuinen en binnentuin en de delen beton die daarbij onthard worden zorgen voor meer insijpeling, minder hitte-effect en dragen hun steentje bij tegen de overstromingsproblematiek.

Het volledig verplaatsen van een dergelijke fabriek betekent een vernieuwing van een groot stuk van de installaties. Dit is een opportuniteit om na te denken over interne veranderingen die het proces kunnen verduurzamen.

Ook op vlak van circulariteit kan dit scenario uitblinken. Door het exitplan te verwezenlijken, zal het geproduceerde bouwafval beperkt worden en krijgen delen van de constructie een tweede leven.

### Bedreigingen

Hoewel het exit-plan op papier zeer mooi klinkt, zal het geen eenvoudige klus zijn dit te realiseren. Vele infrastructuur is zeer specifiek gemaakt voor het bedrijf en zal daarom moeilijk hergebruikt kunnen worden in een andere context.

# REFERENTIES

Figuur 121: Work models for the Productive City, research by design, Plusoffice + WRKSHPS



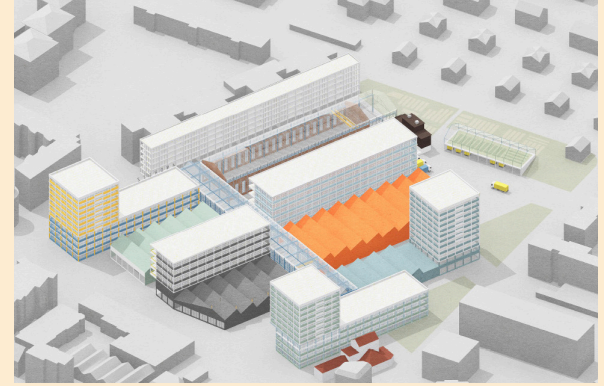
Figuur 120: Bouwmaterialendorp Brussel



Figuur 119: Lion City, Terwecon Verdicht



Figuur 123: The Productive City, Kriens, Switzerland (Office Oblique)



Figuur 122: PAD HEYVAERT, Plusoffice



Figuur 124: Labo XX, Antwerpen



Figuur 125: New Generation  
Research Center, Caen



Figuur 126: Innovative cityport Antwerp, 1010 au



Figuur 127: Buda-eiland Kortrijk  
(Atelier horizon)



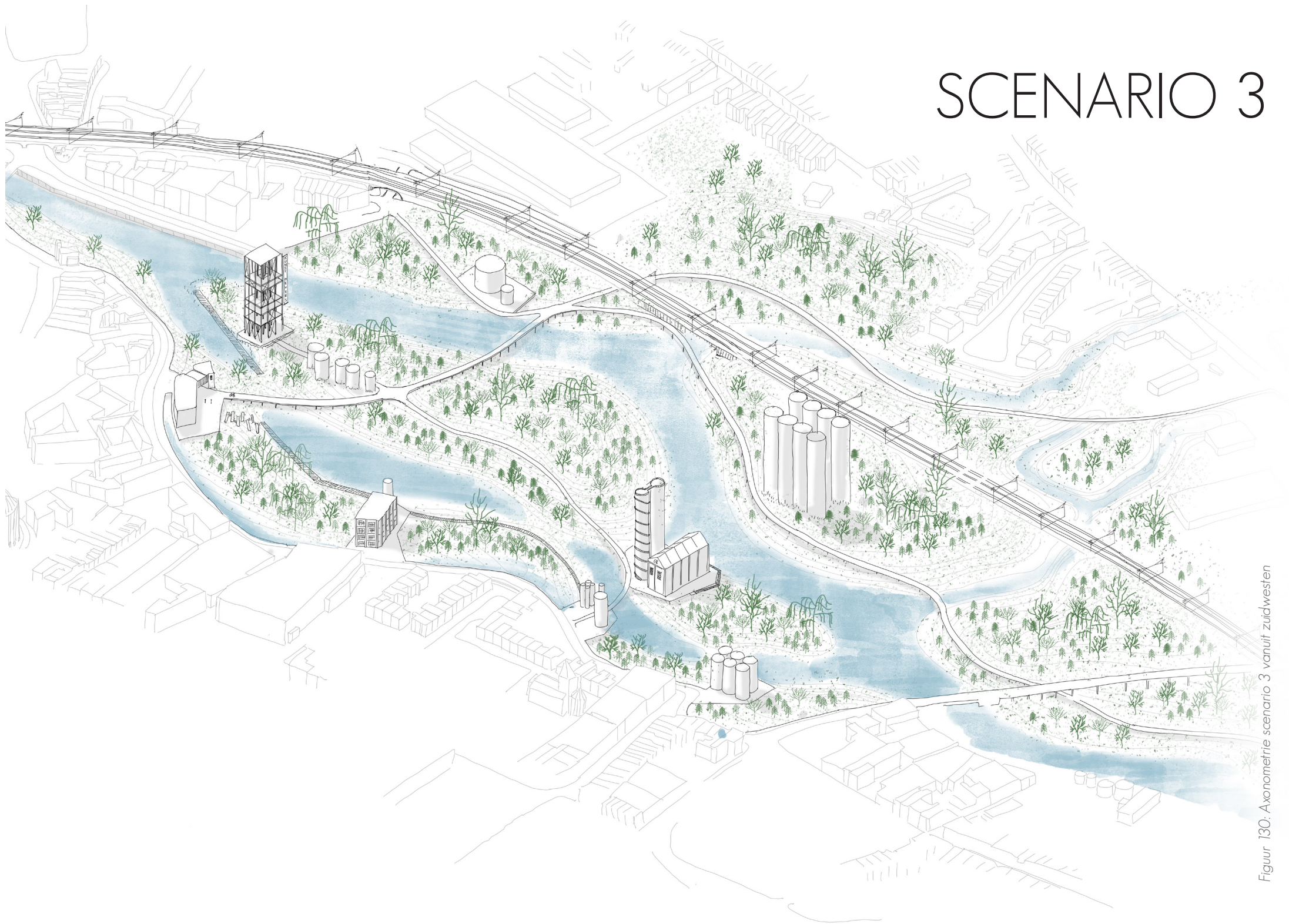
Figuur 128: Public pool, Paris



Figuur 129: Nova City, DDS+



# SCENARIO 3



Figuur 130: Axonometrie scenario 3 vanuit zuidwesten

# KLIMAATADAPTIEVE DENDERBEKKEN

In een laatste scenario wordt de fabrieksinfrastructuur ontbonden als ecologisch project. Wat kan de site betekenen in het kader van reeds lopende regionale en nationale projecten als 'T.O.P. dender', 'Leefbare Dendervallei', 'Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen'... Hierin komen enkele thema's telkens terug. Dit scenario focust op volgende twee aspecten. Ten eerste, met in het achterhoofd de milieuproblematiek, bekijken we wat de site kan bijbrengen op vlak van klimaatadaptatie en -mitigatie. Ten tweede bekijken we hoe we deze omgeving aantrekkelijker en leefbaarder kunnen maken.

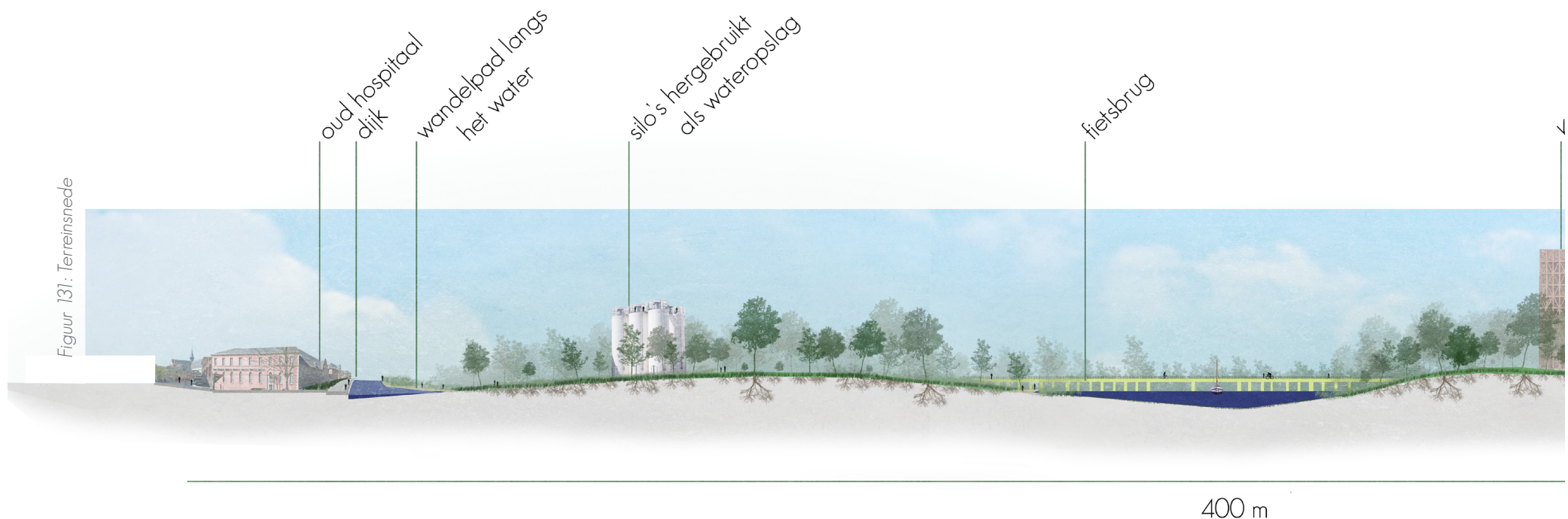
## RUIMTE VOOR WATER

Aan de basis van dit ontwerp ligt het bufferen van water, zowel afkomstig van de Dender als hemelwater. Het betonnen eiland dat we vandaag kennen is nefast voor de overstromingsproblematiek. In de zomer van 2021 werd ook Aalst getroffen door wateroverlast. Uit het vooronderzoek blijkt dat ook naburige gebieden hiervoor gevoelig zijn. Door een groot deel van de gebetonneerde site te gaan ontharden werken we het insijpelen van regenwater in de hand. De hele linkeroever van de site, goed voor zeven hectare, is verhard met beton. Ongeveer een derde van

het hierop vallende regewater loopt rechtstreeks naar de riolering. Een ander derde loopt dan weer de Dender in. Ook de verharde kaaien worden volledig afgebroken om plaats te maken voor een natuurlijke oever. Zo creëren we een buffergebied bij hoog water net voor de Dender de Aalsterse binnenstad betreedt. Dit zorgt voor de nodige bescherming van de stad bij extreem regenweer. Er worden graafwerken uitgevoerd over heel de site. We verkrijgen een reliëf met heuvels waartussen het water plaats krijgt om te stijgen en te dalen. Het groen

krijgt er vrij spel. Vandaag wordt de nog op de site aanwezige sluis verplaatst naar enkele honderden meters verder stroomopwaarts. Daardoor zal het water op een heel stuk anderhalve meter verlaagd worden. Hierdoor krijgen we de mogelijkheid om het reliëf nog dieper af te graven.

Het heuvellandschap kan doorgetrokken worden onder de spoorweg aangezien het hoogteverschil tussen spoor en water na het verplaatsen van de sluis zes meter zal bedragen. Het fietspad en de wandelpaden





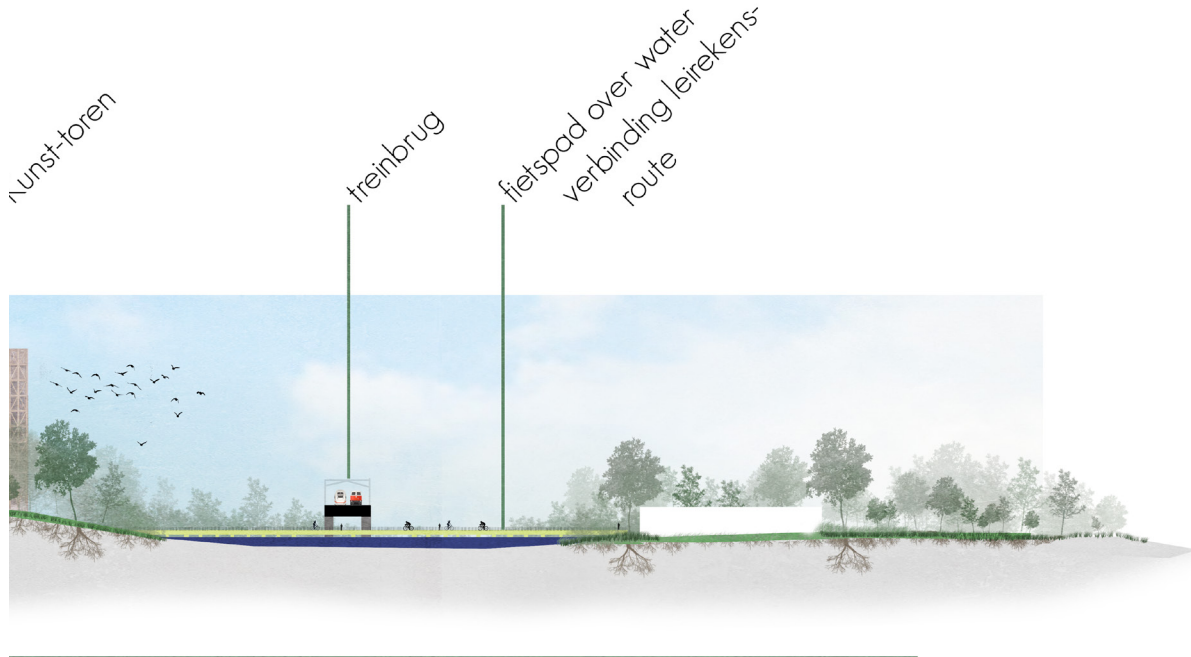
lopen zo door onder de spoorweg waardoor het nieuwe park verbonden wordt met het parkje langs de andere kant. Zo verkrijgen we één groene long die de stad doorboort.

Door grote delen grond te verplaatsen en op die manier het heuvellandschap te vormen, wordt op bepaalde plaatsen een niveauverschil gecreëerd tussen de straat en de site. Hier vormt een dijk de scheiding naar het park. De dijk biedt een uitzicht over het heuvelpark en houdt het water tegen bij wateroverlast.

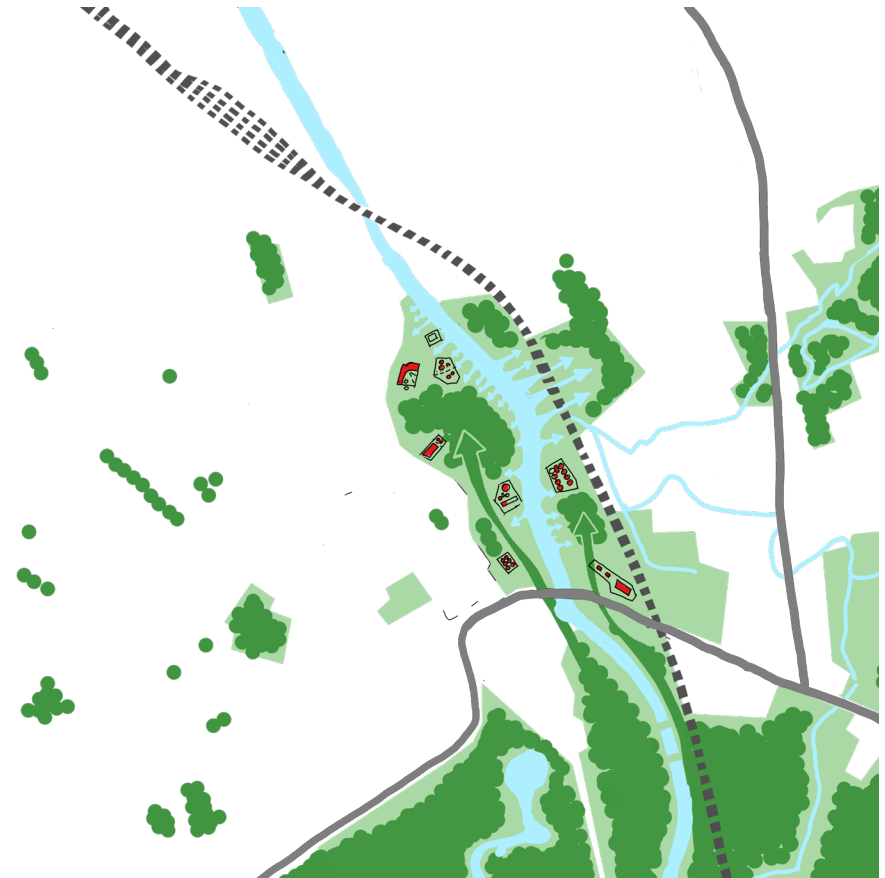
Figuur 134: Beeld: zicht op de dijk en het oude kantoorgebouw van Amylum



Figuur 133: Beeld: zicht op de dijk en de hoofdingang van het park Chipka



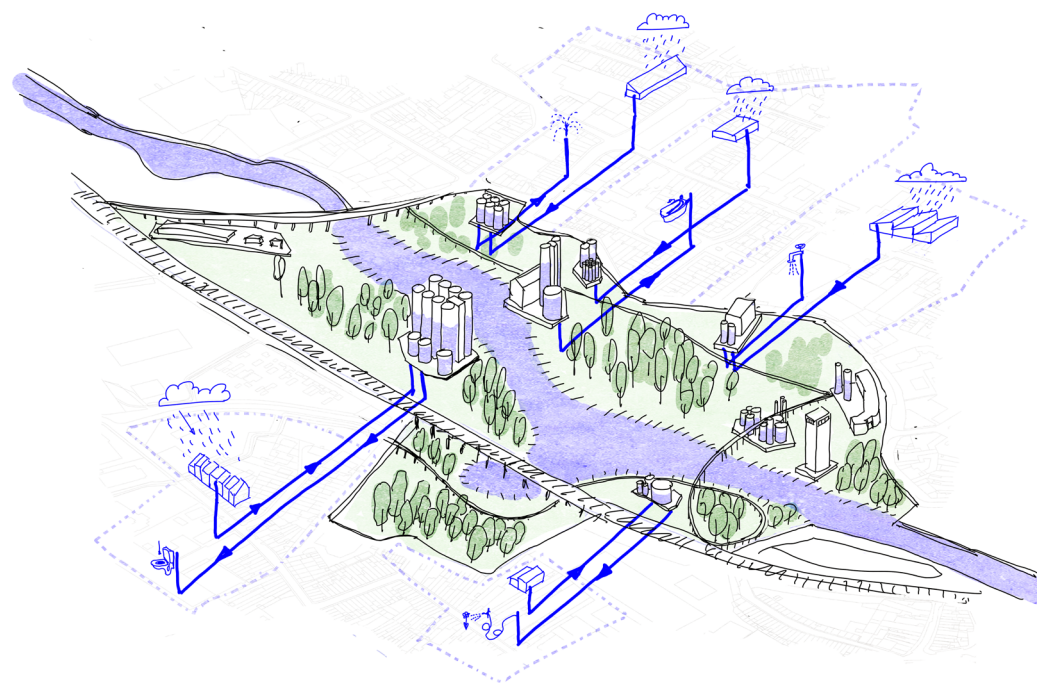
Figuur 132: Schema: groen langs de stadsrand van Adlst



De grote silo's die momenteel nog in werking zijn, behouden hun plaats op de site. Het zijn objecten die deel uitmaken van de wandeling door het park en doen herinneren aan het industriële tijdperk. Daarnaast kunnen ze ook een ecologische functie hebben. Uit het vooronderzoek blijkt dat we op een kantelpunt staan op vlak van energie. Deze site kan daarin een grote rol spelen. De gigantische hermetisch afsluitbare silo's kunnen dienst doen als buffervaten bij een eventueel toekomstig warmtenet in de stad Aalst. Indien hele wijken verwarmd worden met warmtepompen zal een koude winter vaak moeilijk te overbruggen zijn. Seizoensbuffervaten kunnen warmte van opwekkingspieken opslaan en later, tijdens koudere periodes opnieuw vrijgeven. Hierbij dient wel een belangrijke kanttekening gemaakt te worden. Voor een dergelijk buffervat dient een dik isolatiepakket aangebracht te worden aan de silo's. Dit zal het beeld van de silo's voor een groot stuk veranderen.

Misschien evidentier dan voor energie kunnen deze silo's ook voor waterbeheer een grote rol spelen. De aanhoudende droogtes van de laatste jaren bevestigen de urgente nood aan opslag voor regenwater. In de stad is het vaak niet evident om waterputten te installeren. Water opgevangen in de stad kan, in plaats van rechtstreeks door te stromen naar de riolering, opgeslagen worden in deze silo's. Dit water kan

gebruikt worden om toiletten door te spoelen, of auto's te wassen.



Figuur 135: Schematische voorstelling van het inzetten van de silo's als wateropslag voor de stad

## CULTURELE/HISTORISCHE WAARDE

Historisch patrimonium wordt bewaard op verharde eilanden. Dit zijn de enige platen waar niet wordt onthard. De authentieke gebouwen en de silo's staan als objecten in het natuurgebied. Ze spelen de protagonisten in een wandeling door het park. 's Avonds worden deze verlicht. Ze maken deel uit van de wandelervaring en herinneren ons aan het industriële verleden van het stadsdeel. Opgehoogde houten wandelpaden worden geplaatst tussen de verschillende eilanden en heuvels. Een fietsverbinding verbindt linker- en rechteroever en garandeert een vlotte doorsteek van het jaagpad door de binnenstad.

Het weghalen van de fabrieksinfrastructuur zorgt niet alleen voor een beter zicht op de Dender, maar ook vanaf de Dender op het historisch stadscentrum. Van in het park wordt de glorie van de oude gebouwen langs de andere kant van de Burchtstraat versterkt. Het oud hospitaal dat zich nu bovenop de dijk bevindt, krijgt meer ruimte. Het stadsbeeld verandert drastisch.



Figuur 136: Beeld: verlichte ingang park Chipka



Figuur 137: Beeld: zicht op verlicht park vanop Sint-Annbrug



Figuur 138: Beeld: zicht op verlichte fabriekshal en dijk met o.a. oud hospitaal

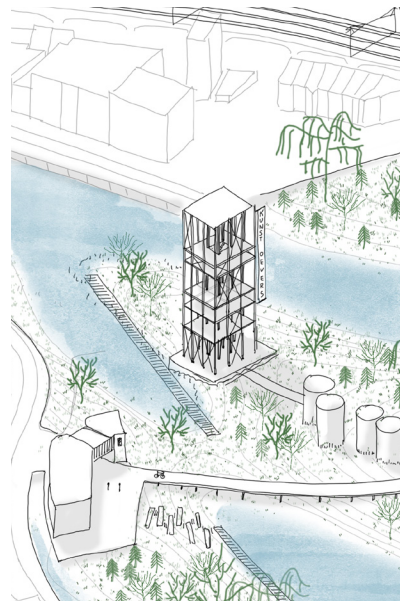
Het bewaarde patrimonium wordt voor diverse functies ingezet. De hoge fabriekstoren wordt het nieuwe uithangbord van de stad. De kale, betonnen fabriekstoren wordt volledig gestript. De structuur kan nu dienst doen als tentoonstellingsruimte, zowel binnen als buiten. Ook biedt het een uitkijkpost over de hele stad. Bij het binnenrijden van de stad langs het noorden springt dit bouwwerk in het vizier. Aalsterse kunstenaars kunnen deel uitmaken van dit project en instaan voor de verbouwing van de toren.

Andere ruimtes zoals de oude kantoren van S.A.S.A. en deze van Glucoserie Réunion kunnen worden ingezet voor cultuur en sport. Ook het verenigingsleven kan gebruik maken van deze ruimtes. Zo is dit de ideale plek voor jeugdbewegingen met haar directe toegang tot het park 'Chipka' dat rechtstreeks verbonden is met het stadspark. De grote fabriekshal van Glucosurie Réunion kan dienst doen als horecazaak. Midden in het park op een eiland vormt deze industriële hal een idyllische plek voor een hippe en aantrekkelijke horecazaak waarvan Aalst er zo weinig heeft.

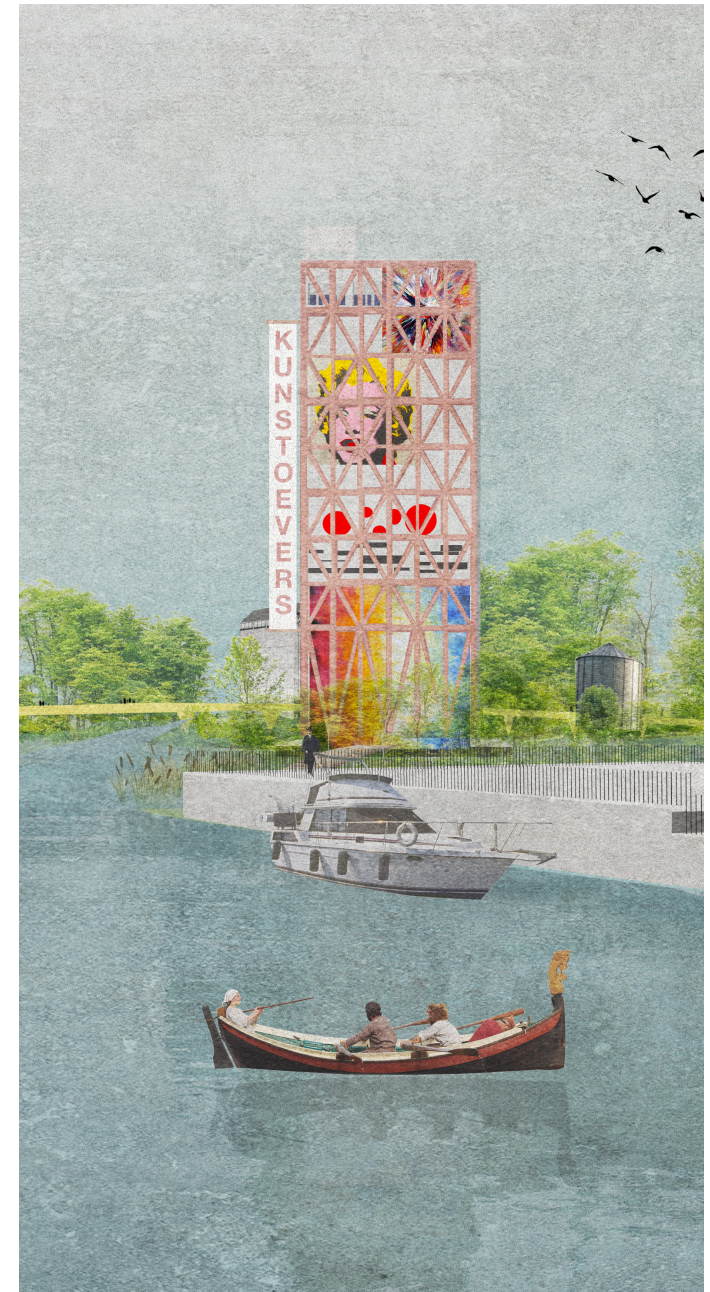
Aalst staat, naast industriestad, ook bekend om haar humor en carnaval. Inzetten op deze aspecten kan alleen ten goede komen aan het imago van de stad. Dit Park rond de Dender kan de locatie worden van heel wat feesten. Zo kan het carnavalsgedruis in het voorjaar uitlopen

langs de groene kaaien van de rivier. Ook is er ruimte voor nieuwe festiviteiten zoals de 'Denderfeesten', een jaarlijks festival dat mee de identiteit vormt van de Denderstreek, waar gezelligheid centraal staat. Straatmuzikanten en artiesten zorgen voor een idyllische sfeer tussen het wilde groen en de uitgelichte silo's en industriële gebouwen.

Figuur 139: Axonometrie van de gestripte fabriekstoren die kan dienen als 'kunsttoren'.



Figuur 140: Zicht op park vanop Sint-Annsbrug



## MOBILITEIT

De Dender krijgt opnieuw een meanderend karakter. Dit mede om de belevingswaarde omhoog te krikken. Vrachtschepen hoeven hier niet meer te passeren aangezien Tereos het laatste bedrijf stroomopwaarts is dat gebruik maakt van de Dender als transportmiddel. Hierdoor kunnen bruggen laag blijven, net hoog genoeg voor de passage van plezierboten. De omsluiting van het eiland creëert een autovrij Chipka. De Leo Gheeraerts straat verdwijnt. Auto's worden langs de carnavalshallen naar de ring gestuurd.

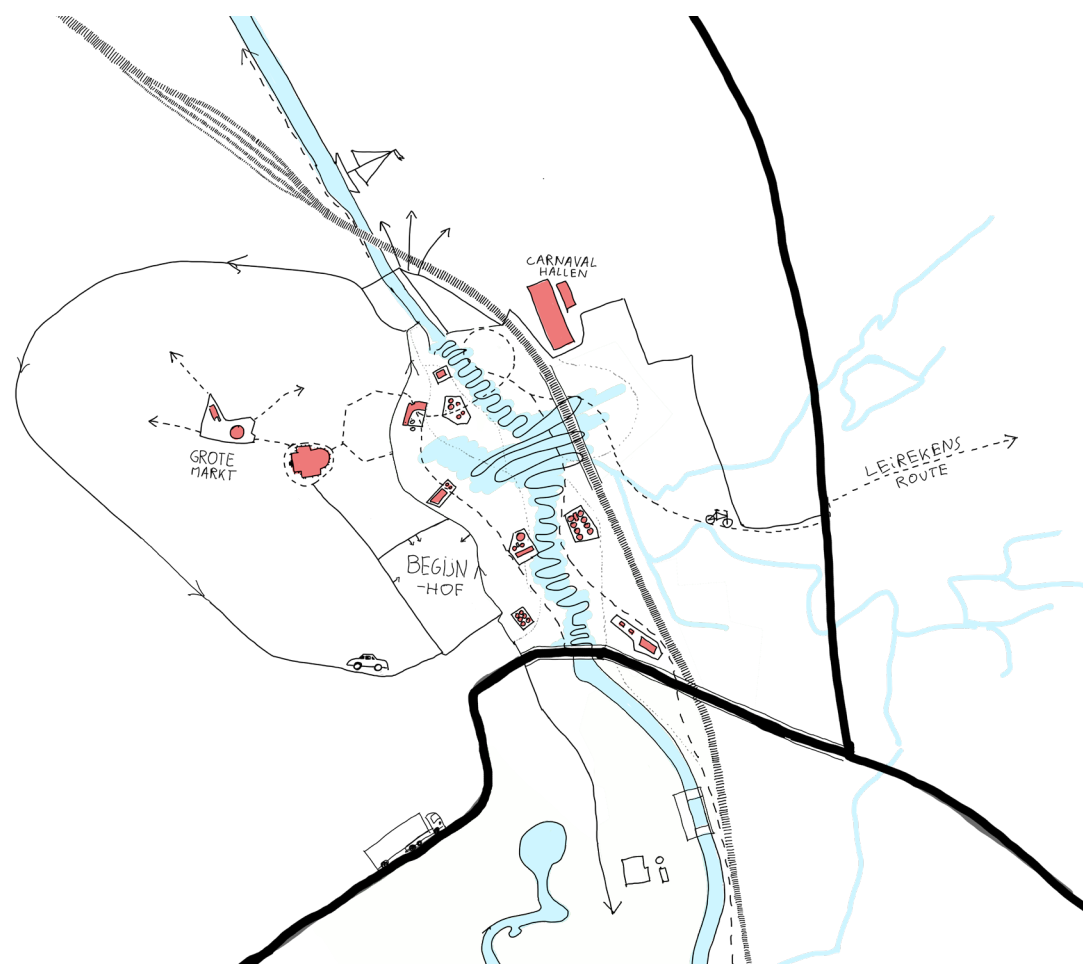
De groenruimte langs de noordelijke zijde van de spoorweg wordt verbonden met de site door de grond onder de spoorweg weg te graven. Dit is mogelijk doordat de spoorweg zich op zes meter boven het Denderpijl bevindt na de sluis. Vandaag wordt de sluis die zich momenteel nog te midden van onze site bevindt, verplaatst naar 300 meter verder stroomopwaarts (zuidoosten). Hierdoor is er geen probleem om het park onder de spoorweg door te laten lopen. Ook hier is er plaats voor water. Terwijl de treinen boven het groengebied vertrekken, krijgt de natuur wat lager de vrije loop.

Door de verlaging van het grondniveau op een aantal plaatsen, is het gebied niet over haar hele perimeter toegankelijk. Op de plaatsen waar het fiets- en voetpad de site binnengaat uiteraard wel. De hoofdingang bevindt zich in

het westen van de site, naar de stad gericht. De oude gebouwen van S.A.S.A. in 'pakketbootstijl' dienen als inkompoort. Deze poort bevindt zich ongeveer 150m van de Grote Markt. Van hieruit vertrekt een fietsbrug die over het water en onder de spoorweg loopt. Zo kan je in één vloeiende beweging naar rechteroever. De cluster van fietspaden en voetpaden vormt een rechtstreekse verbinding tussen de

Leirekensroute in het noorden, het stadscentrum in het zuiden en het jaagpad en het stadspark in het oosten. Bovendien vermijden de vernieuwde fiets- en voetgangerswegen gevaarlijke kruispunten zoals die er nu zijn. Het rustige groenlandschap in combinatie met de industriegebouwen en de silo's bieden een recreatieve meerwaarde voor de wielertoerist.

Figuur 141: Mobilitieitschema

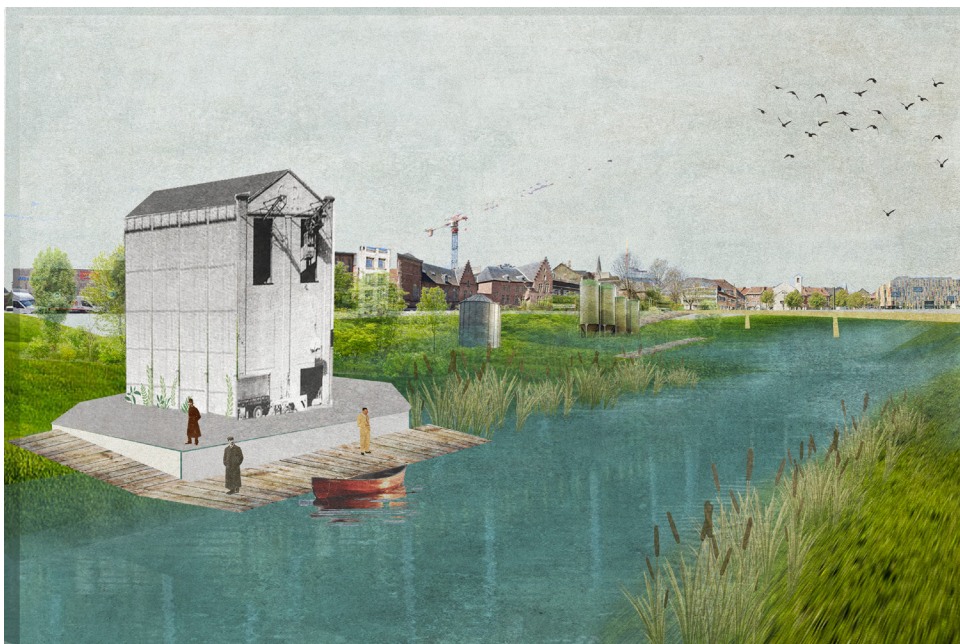




Figuur 142: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'. Het poortgebouw is de toegang tot het nieuw aangelegde stadspark 'Chipka'. Het gedeeltelijk overstroomde groengebied glooit langs de dijk van de Burchtstraat. In het park staan silo's als objecten tussen het wilde groen. Rechts zien we het oud hospitaal, één van de oudste gebouwen van Aalst, dat nu uitkijkt over het nieuw aangelegde park.

Figuur 143: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'. De kantoorgebouwen doen dienst als jeugdcentrum, evenementenzaal en workshopruimte. Organisaties en verenigingen die hier gevestigd zijn kunnen gebruik maken van het publieke park. We zien in de achtergrond de gedeeltelijk overspoelde bufferbekken.





*Figuur 144: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réunies'. De hal staat als een eiland in het park ingeplant langs de oever. De oude gebouwen langs de Burchtstraat zijn nu zichtbaar van in het park. De lage fiets- en voetgangersbrug verbindt beide oevers.*

*Figuur 145: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos. De toren is volledig gestript en verbouwd. Het is het nieuwe pronkstuk bij het binnenrijden van de stad. Het gebouw doet dienst als openlucht kunstcentrum. Rond de toren zien we het wilde groene park met enkele silo's en een fiets- en voetgangersbrug.*



# REFLECTIE

## ECONOMIE

### Opportunities

De opportuniteiten voor de economie zijn in dit scenario eerder beperkt. Wel kan betoogd worden dat de aanleg van het park en het nieuwe stadsbeeld zorgen voor extra aantrekking van inwoners en toeristen. Dit kan zorgen voor een heropleving van de economie. Het algemene imago van de stad zal verbeteren waardoor ook meer bedrijven zich in de stad zullen vestigen. Het herbestemmen van de fabriekshal tot iconische horecazaak kan ook een trekpleister vormen voor toeristen.

### Bedreigingen

Economisch gezien is dit scenario vandaag absoluut onrealistisch. De kostprijs om deze vernieuwingen te realiseren zouden immens zijn en daarbij zouden investeerders moeilijk te vinden zijn. Er zijn ook geen directe winsten te boeken uit dit scenario. Ook wordt er geen compensatie voorzien voor de jobs die verloren zouden gaan bij het verdwijnen van de fabriek. De vrachtschepen niet laten binnenvaren in de binnenstad kan dan wel voordelen bieden, het belemmert bedrijven om in de toekomst de binnenvaart te gebruiken. Ook het opbreken van het oude rangeerstation en het uitgraven van de spoorwegbrug werkt tegen de 'modal shift'. Van een 'productieve stad' is in dit scenario eveneens geen sprake.

Net als in het vorige scenario betekent het vertrek van het bedrijf dat de site van de ene op de andere dag volledig stil komt te liggen. Een graduele ontmanteling is niet mogelijk vanwege het chronologische productieproces. De site zal zo een bepaalde tijd stilliggen. Indien Tereos haar Aalsters filiaal moet sluiten is de kans groot dat het verhuist naar het buitenland. Dit zou, gezien

de omvang van het bedrijf, een harde slag betekenen voor de Aalsterse en zelfs de Belgische economie.



## LEEFBAARHEID

### Opportunities

De buurt wordt absoluut leefbaarder in dit scenario. Bovenal verdwijnt alle lokale hinder. Geur van 'verbrand brood' wordt vervangen door dat van bloemen en planten. Het ronkende geluid van de fabriek wordt vervangen door dat van de wind door de bomen en het stromend water. Het uitzicht verschuift van de rokende fabriekstorens naar een oase van biodiversiteit. Ook zorgt het park ervoor dat er meer contact is tussen de stad en de Dender. Dit scenario kan zo het sluitstuk zijn in het project 'De Kaaien' van de stad Aalst.

Het herbestemmen van het patrimonium tot lokalen voor jeugdbewegingen, sport- en cultuuruimtes en de 'kunststoren' bevorderen de culturele waarde van de stad. Ook de silo's die als industriële artefacten langs de wandeling door het park blijven staan, dragen een deeltje historie van de stad met zich mee.

### Bedreigingen

Er kan gezegd worden dat dit scenario een kleine bezetting voorziet op de site. Door nagenoeg de hele site te bestemmen als park worden extra woningen en werkplekken uitgesloten.

## VEILIGHEID

### Opportunities

Door de werking van het bedrijf stop te zetten worden alle veiligheidsproblemen in verband met de productie van de tafel geveegd. De fiets- en wandelwegen en de brug over het water zorgen voor een vlotte verbinding naar alle richtingen, ver weg van auto's en vrachtwagens.

### Bedreigingen

Door de drastische veranderingen zal grondig moeten worden nagedacht over de nieuwe verkeerssituatie.

## ECOLOGIE

### Opportunities

De hele site ontharden zet een stap in de goede richting om overstromingen tegen te gaan. Ook het opnieuw laten meanderen van de rivier zorgt voor extra insijpeling van water in de grond. De opslag van regenwater in de grote silo's kunnen lange periodes van droogte overbruggen. De natuur op de zeer luv hellende oevers wordt grotendeels gerust gelaten, wat positief is voor de biodiversiteit in de stad. Ook op energetisch vlak zoekt dit scenario naar eigentijdse oplossingen binnen de energietransitie, aan de hand van het hergebruik van de silo's als seizoensbuffervaten. Dit project kan een voorbeeld zijn voor heel Vlaanderen en zo ook Aalst op de kaart zetten.

### Bedreigingen

Toch stelt dit scenario enkele ecologische vragen die op het eerste zicht vaak onzichtbaar zijn. Ten eerste, is zo een herlokalisatie van het bedrijf ecologisch verantwoord? Het gehele complex afbouwen en heropbouwen gaat niet alleen een fortuin kosten, het vraagt ook een enorme hoeveelheid energie en het zal een berg bouwafval produceren. Denk alleen nog maar aan de hectaren beton die dienen te worden uitgebroken. Ook kan men zich de vraag stellen of dit buffergebied van minder dan tien hectare een groot verschil zal maken voor de overstromingsproblematiek. Het onderzoek ging niet diep genoeg in detail om deze zaak te onderzoeken.

# REFERENTIES

Figuur 146: Ringpark het Schijn,  
Antwerpen, OMGEVING



Figuur 147: Stationsomgeving  
Liedekerke, OMGEVING



Figuur 148: Vismarkt en omgeving,  
Leuven, OMGEVING



Figuur 149: Herstel van de  
meanders van de rivier de Brede in  
Denemarken, milieufrontonmerwattez.



Figuur 150: Stadsvernieuwingsproject  
Possozplein-Slingerweg-De Bres,  
Halle, OMGEVING



Figuur 151: Natuurbrug Rozekensbos,  
Aalst, OMGEVING



Figuur 152: Scheldekaaien Nieuw  
Zuid, Antwerpen, Sweco



V

CONCLUSIE

Kiezen voor één van deze scenario's is op dit moment niet aan de orde. In de eerste plaats is de essentie van deze proef dan ook eerder het debat te openen dan de uitkomst aan te reiken. Door het debat te voeren en door als architect hieraan extra mogelijkheden toe te voegen kan gereflecteerd worden over een mogelijke toekomst.

In het eerste deel werd aangetoond dat nieuwe maatschappelijke transities altijd al een grote impact hadden op de stedelijke ontwikkeling. De middeleeuwse stad transformeerde tot omwalde burcht met bolwerken door militaire en politieke evoluties. De industriële revolutie zorgde voor nieuwe infrastructuurwerken die de stad herorganiseerden en voor een (vrijwel ongeplande) zonering van de stad, wat resulteerde in drastische gevolgen. De huidige site van Tereos kan gezien worden als een optelsom van deze transities. Voor de 21e eeuw werd weinig aandacht besteed aan een toekomstvisie voor de vormgeving van deze transities en een integratie in een ruimtelijke structuur. Dit had bepaalde beklemmende situaties kunnen vermijden. Men kan concluderen dat de architect in het verleden zelden betrokken was bij de keuze voor het al dan niet realiseren van een stadsontwerp. De architect was uitvoerder. Vandaag zien we dat de

architectuurpraktijk hierin verandert. Architecten worden vroeger betrokken in het proces, liefst nog voor het opstellen van het programma van eisen. Nieuwe ontwerpbureaus gebruiken het ontwerp als een experiment eerder dan een eindresultaat.

Dit is ook exact wat gepoogd wordt in het vervolg van de thesis. Verschillende thematieken worden besproken die motief kunnen zijn voor een stadsvernieuwing in Aalst. De oplistings van al deze thematieken vormt een afwegingskader dat in het daaropvolgende hoofdstuk zal gebruikt worden voor het uitwerken van drie scenario's. Dit stuit automatisch op enkele tekortkomingen. Het vastleggen van dit kader impliceert het uitsluiten van alle andere thematieken die mogelijks urgent zijn in de hedendaagse maatschappij. Maar een dergelijk ontwerp kader kan zo nooit allesomvattend zijn. Dit bevestigt de subjectiviteit van het architectuurontwerp. Toch werden in dit deel de vele hot topics uit de architectuurwereld onder de loep genomen.

In het derde en laatste deel werd radicaal nagedacht over de toekomst, zonder dat hier rechtstreeks uitvoeringsplannen uit volgden. De huidige situatie op de Tereosite bewijst dat kleine remedies tegen de fundamentele

problemen geen verbetering garanderen op lange termijn. Een masterproef geeft de opportuniteit om anders te denken en om door te gaan op radicale, soms naïeve ontwerpbeslissingen. Door deze radicale scenario's uit te werken tot op een zeker detail is het mogelijk enkele specifieke strategieën te halen uit dit onderzoek.

De uitgewerkte interventies worden gekoppeld aan bredere doelstellingen voor de ontwikkeling van de plek of het gebied. Dit resulteert in een 'exploratief ontwerp' eerder dan een 'uitvoerend ontwerp'.<sup>1</sup> Het dient niet als voorbereiding op de realisatie, maar als een verkenning van een situatie. Het dient om inzichten te maken, potenties bloot te leggen en om mogelijke verbanden te onderzoeken. Het ontwerp werkt verkennend, speculatief, uitnodigend, verleidend en agenderend door het niet louter schematisch uit te werken, maar door ook voldoende aandacht te besteden aan de ruimtelijke uitwerking. Deze gedetailleerde uitwerking maakt de mogelijkheden en intenties waarneembaar en bespreekbaar. Toch wordt ook een bepaalde afstand tot realisatie gehouden. De scenario's zijn hypotheses en staan open voor dialoog met betrokkenen en met het bredere publiek debat. Om van hieruit de overstap te maken naar een effectieve

uitvoering is een verbinding nodig tussen alle betrokken partijen in het debat.

In voorgaand onderzoek werd de toekomst van de Tereosite onderzocht. Maar er werd geen ontwerpvragestuk ingevuld. De thesis probeert een brug te zoeken tussen maatschappelijke vraagstukken en de ontwerppraktijk. Deze maatschappelijke en stedelijke vraagstukken rechtstreeks koppelen aan een concrete case zorgt voor radicale en onorthodoxe scenario's. Het ontwerp wordt hier ingezet als onderzoekstool, niet als uitvoeringsplan. Door speculatieve toekomstideeën te verruimtelijken en te visualiseren worden deze toegankelijk en begrijpbaar voor anderen. Het ontwerp probeert los te komen van de 'business as usual' waarbij maatschappelijke vraagstukken veelal ondergeschikt zijn aan lokale noden en het programma van eisen. Daarnaast is het ontwerp ook niet louter theoretisch en compleet onrealistisch, wat de scenario's leesbaar en tastbaar maakt voor de lezer. Het hoeft geen betoog dat vele ingrepen uit het scenario-onderzoek naïef, radicaal en ondoordacht zijn. Toch komen door deze vorm van ontwerpen nieuwe opportuniteiten naar boven. Anderzijds komen ook potentiële bedreigingen voor bepaalde evoluties aan het licht.

Het proefwerk worstelt met een zaak die actueel is binnen de architectuurcultuur. Zo werd in het magazine 'Architectuurcultuur in Vlaanderen' de veranderende ontwerppraktijk bestempeld als 'para-architectuur'. Een soort ongevraagde architectuur die snel in het hokje 'kunst' wordt geduwd, maar toch met haar voeten in het werkveld probeert de staan. Een architectuur als proces eerder dan als eindproduct. Een ontwerp dat niet vastlegt maar openbreekt, dat niet concretiseert maar verbeeldt.





BEGIN 20e EEUW



JAREN 60/70



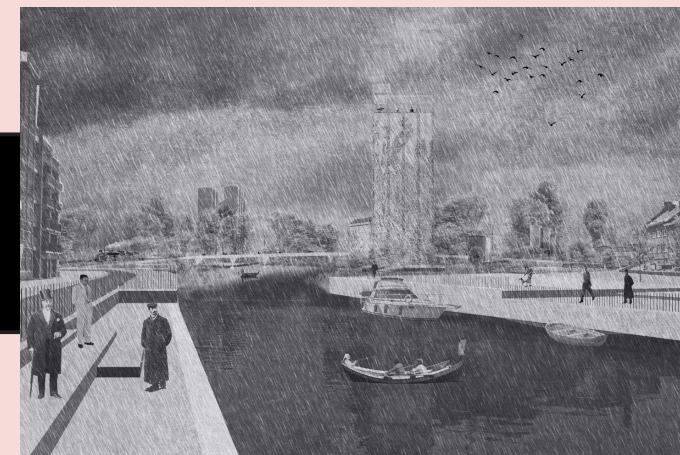
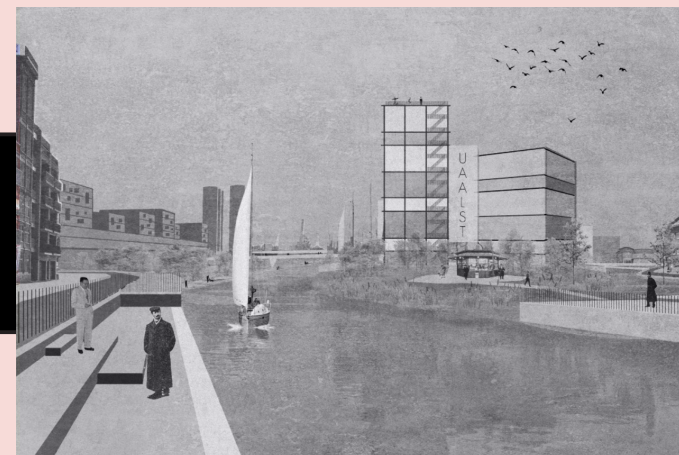
VANDAAG



# SCENARIO I

# SCENARIO II

# SCENARIO III



BEGIN 20e EEUW

JAREN 60/70

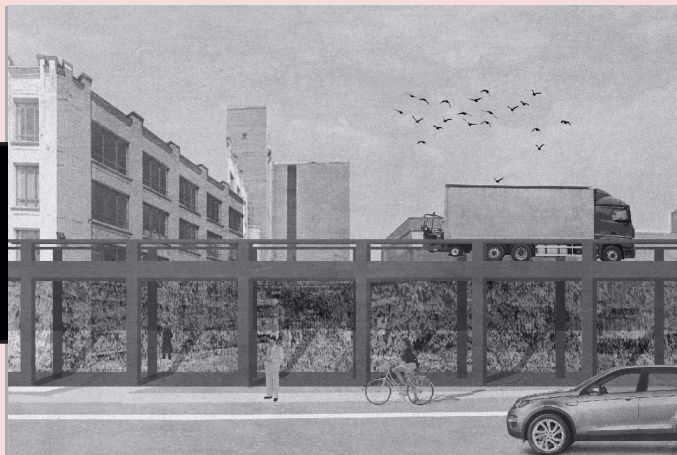
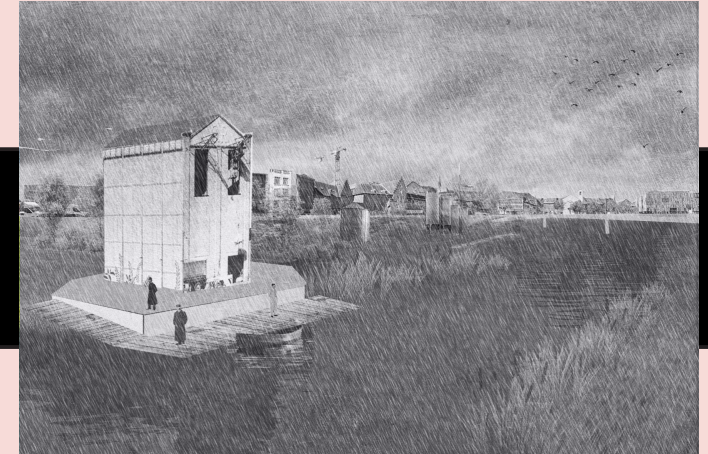
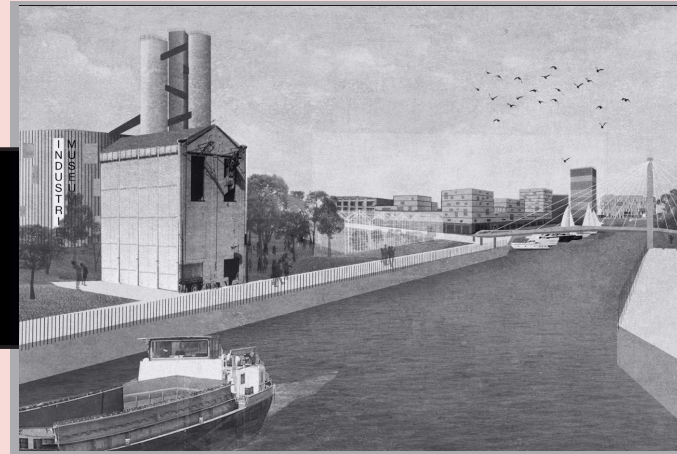
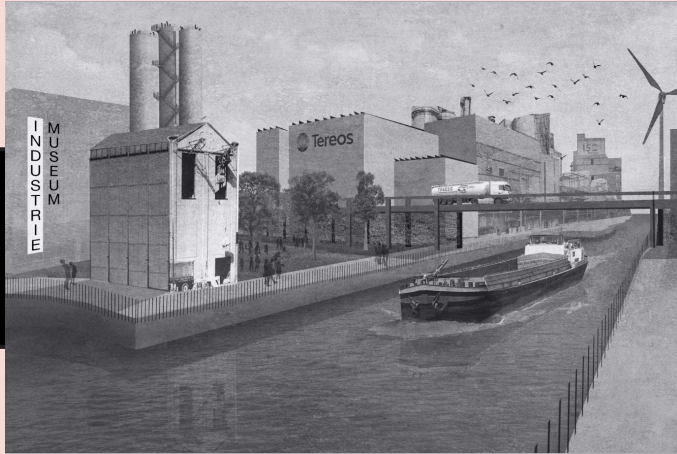
VANDAAG



# SCENARIO I

# SCENARIO II

# SCENARIO III



# EPILOOG

Een vervolg op dit onderzoek had het voorleggen van deze thesis aan alle betrokken partijen kunnen zijn. Welke opportuniteiten zien de verschillende partijen in de scenario's en waar botsen ze? Al zijn verschillende van deze reacties al te voorspellen. De reden dat dit niet gebeurde lag niet alleen aan het tijdsgebrek, maar vooral aan mijn tekort aan durf. Maar ongeacht wat deze reactie zou zijn, hoop ik dat zaken door dit schrijfstuk bespreekbaar worden in deze case. Het is nu aan alle betrokken partijen om samen aan tafel te zitten en te bekijken wat mogelijk is. De verenigde commissie die de stad organiseert is hier al een stap in de goede richting. Ik zal hier zelf ook aan deelnemen en gegarandeerd tegen de lamp lopen.

Want tijdens het hele schrijfproces worstelde ik met de relevantie van dit werk, dat naar mijn mening in de lade 'para-architectuur' past. Het idee van de urgente transitie die botsen met de trage stad, met andere woorden, het idee dat hedendaagse maatschappelijke kwesties een radicale aanpak vragen, maar dat deze radicale aanpak vaak naast de werkelijkheid

valt, blijft aan mij knagen.

Ik wil dit werk beëindigen met een korte kritische reflectie op mijn eigen werk. Deze thesis bevat een beperkte en onbedoelde activistische ondertoon. Een aantal dingen worden in dit proefstuk beargumenteerd vanuit een bepaald patriotisme voor Aalst. Vanuit een soort missie om van Aalst een betere plek te maken.

Als laatstejaarsstudent probeer je een masterproef te schrijven die het verschil maakt en relevant is. Ik ben mezelf vaak verloren in deze zoektocht naar betekenis. Hoewel het uitgangspunt al vanaf het begin vaststond (het stadsdebat in verband met de Tereosfabriek), stond de onderzoeksvraag gedurende het schrijven steeds op losse schroeven. Hierdoor verloor ik vaak de moed en is het eindresultaat vaak complex en chaotisch.

Toch zal ik met een licht bitter maar voldaan gevoel terugkijken op mijn thesisjaar. Het heeft mij, zonder het soms te beseffen, veel geleerd. Hoewel het eindresultaat vooraf nog een groot vraagteken was, kan ik met enige trots zeggen

dat het sluitstuk van mijn opleiding is gelegd. Ondanks de vele twijfels die in mijn hoofd blijven spoken, hoop ik dat dit werkstuk mensen kan inspireren, overtuigen, aanwakkeren, prikkelen en doen verbeelden.



# BRONNEN

- Aerts, M. (2020, 13 februari). Modal shift vs. modal split. Multimodaal Vlaanderen. <https://multimodaal.vlaanderen/2020/02/modal-shift-vs-modal-split/>
- BOZAR & Architecture Workroom Brussels. (2018). A Good City Has Industrie. <https://www.architectureworkroom.eu/en/narratives/2756/a-good-city-has-industry>
- Buur, SWECO, & Common Ground. (2018, september). Energielandschap Denderland - een ruimtelijke gebiedsgerichte visie. Vlaamse overheid. <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/4f3b6edc-2f76-466d-a2cb-74687be09a87/Energielandschap%20Denderland%20-%20een%20ruimtelijke%20gebiedsgerichte%20visie.pdf>
- Couwenbergh, D. (2022, 19 juli). Urbanisering in de industriële revolutie. IsGeschiedenis. <https://isgeschiedenis.nl/nieuws/urbanisering-in-de-industriele-revolutie>
- De Bruyn, J. (2017, 17 januari). Tussen Bouwmeester en bouwmeesterschap. In gesprek met de expertengroep | Vlaams Bouwmeester. Vlaams Bouwmeester. <https://vlaamsbouwmeester.be/nl/rapport-2019/expertenpanel>
- De Potter, F., & Broeckaert, K. (1988). Geschiedenis der stad Aalst : voorgedaan van eene historische schets van 't voormalige land van Aalst. Aalst.
- De Smedt, L. (2014, 18 maart). Aalst wil toeristisch imago oppoetsen. De Standaard. <https://www.standaard.be/cnt/dmf201403171029414>
- De Smedt, L. (2022, 14 juni). Ontwikkelaar du Parc moet uitbaatster textielmuseum forse schadevergoeding betalen: "Dit is pure Kafka". Het Nieuwsblad. <https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf202206143934923>
- De Vlaamse Waterweg. (2022, februari). Wat-als-simulatie Vlaanderen met neerslag juli 2021.
- Dehaene, M. (2004). Coproductie in de democratische stad. Karakter. Geraadpleegd op 13AD, van <https://www.tijdschriftkarakter.be/coproductie-in-de-democratische-stad/>
- Depryck, J. (2015). Ik werkte bij "den AMYLUM", van familiebedrijf tot wereldleider. Tereos Syral.
- G. A., V. (2011, 22 april). Aalst plant campagne om imago op te krikken. Het Nieuwsblad. <https://www.nieuwsblad.be/cnt/rh3984sp>
- Ghysens, J. (1972). Aalst in oude prentkaarten. Europese bibliotheek.
- Ghysens, J. (1974). Kent u ze nog... de Aalstenaars. Europese bibliotheek.
- Ghysens, J. (1986). Geschiedenis der straten van Aalst. Genootschap voor Aalsterse geschiedenis.
- Ghysens, J. (1997). Industrie, handel en merknamen. Aalst 1840-1940. Aalst.
- Janssens, D., & Van Wetten, S. (2017). Archeologienota Burchtstraat te Aalst (Oost-Vlaanderen). ADEDE.
- Kieckens, C. (1995). Densities (Downtown Aalst) (Imaginaire project voor de site van de Amylum-fabriek ed).
- Kieckens, C. (1997). De plaats van het gebouw. DeSingel, Antwerpen.
- Koops, E. (2021a, oktober 16). Industriële Revolutie - Samenvatting, oorzaken en gevolgen. Historiek. <https://historiek.net/industriële-revolutie-samenvatting-oorzaken-gevolgen/78430/>
- Koops, E. (2021b, oktober 16). Industriële Revolutie - Samenvatting, oorzaken en gevolgen. Historiek. <https://historiek.net/industriële-revolutie-samenvatting-oorzaken-gevolgen/78430/>
- Lievens, R. (2020, 29 december). Tonnagebeperking vrachtwagens vanaf nu maandag 4 januari. Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/tonnagebeperking-vrachtwagens-vanaf-nu-maandag-4-januari-a7096d71/>



- Lievens, R. (2021a, januari 24). Geen museum van de Vlaamse geschiedenis in De Pupillen: "Vlaamse regering kiest voor virtueel museum". Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/geen-museum-van-de-vlaamse-geschiedenis-in-de-pupillen-vlaamse-regering-kiest-voor-virtueel-museum~a74fb5fb/>
- Lievens, R. (2021b, april 15). Vooruit 'omarnt' Tereos: "Laat de fabriek opgaan als kunstproject in stadsbeeld". hln.be. <https://www.hln.be/aalst/vooruit-omarnt-tereos-laat-de-fabriek-opgaan-als-kunstproject-in-stadsbeeld-a48827aa/>
- Lievens, R. (2022a, januari 12). Werkloosheid in Aalst staat historisch laag en nooit waren er meer vacatures: "Er is meer immigratie nodig", zegt Voka. Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/werkloosheid-in-aalst-staat-historisch-laag-en-nooit-waren-er-meer-vacatures-er-is-meer-immigratie-nodig-zegt-voka-afc53462/>
- Lievens, R. (2022b, mei 12). Nieuwe geurbron gedetecteerd bij Tereos Aalst: "Omgevingsinspectie vraagt sanering van de geuremissies van de koeltorens". Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/nieuwe-geurbron-gedetecteerd-bij-tereos-aalst-omgevingsinspectie-vraagt-sanering-van-de-geuremissies-van-de-koeltorens~aee5dee3/>
- Lievens, R. (2022c, juni 19). In september komt Tereos-commissie eindelijk samen: "Is een industriezone op die plek nog altijd een goede zaak?" Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/in-september-komt-tereos-commissie-eindelijk-samen-is-een-industriezone-op-die-plek-nog-altijd-een-goede-zaak-a2ea61ba/>
- Lievens, R. L. (2021, 1 december). Burgemeester D'Haese (N-VA) is vurigste verdediger van Tereos: "Hij maakt historische fout". Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/burgemeester-dhaese-n-va-is-vurigste-verdediger-van-tereos-hij-maakt-historische-fout~aa5eb814/>
- Lievens, R. L. (21-11-25). 'Moet het stadsbestuur praten met Tereos over een exit?' Het Laatste Nieuws. <https://www.hln.be/aalst/poll-moet-het-stadsbestuur-praten-met-tereos-over-een-exit~aa89f70aa/>
- Lommens, R. (2004). Historische en morfologische studie van de stad Aalst (UGent. Faculteit Toegepaste Wetenschappen (TW) Vakgroep Architectuur en stedenbouw).
- Milieuboot. (2016). De Dender, een veelzijdige rivier (De Dender tussen Aalst en Dendermonde ed.). Vlaamse overheid.
- Minder wateroverlast en meer ruimte voor water. (2022, 10 januari). Departement Omgeving - Vlaamse overheid. <https://omgeving.vlaanderen.be/minder-wateroverlast-en-meer-ruimte-voor-water>
- OVAM. (2019, mei). Haal meer uit je Brownfield. Vlaamse overheid. <https://ovam.vlaanderen.be/documents/177281/274749/Haal+meer+uit+je+Brownfield.pdf/d6b95658-0d63-aef0-b555-727328253f2a?version=1.0&t=1620819462506&download=true>
- Pendelparking Station Aalst. (2022, 17 januari). CDM Stravitec. <https://cdm-stravitec.com/nl/realisaties/pendelparking-station-aalst#:~:text=De%20stad%20Aalst%2C%20de%20NMBS,voor%20zo%C3%ADn%20800%20tweewielers.>
- Podevijn, D., Van Gyseghele, J., & Baert, K. (1991). Van Paternalisme naar Emancipatie. 150 jaar Kamer van Koophandel en Nijverheid van Aalst en Gewest 1841 - 1991. Aalst.
- Redactie. (2021, 16 oktober). Industriële Revolutie - Samenvatting, oorzaken en gevolgen. [historiek.net. https://historiek.net/industriële-revolutie-samenvatting-oorzaken-gevolgen/78430/](https://historiek.net/industriële-revolutie-samenvatting-oorzaken-gevolgen/78430/)

- Renard, P. (2012, september). "Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen, 2002-2011. Een eigenzinnige praktijk in Europees perspectief". SamPol, 19. <https://www.sampol.be/2012/09/stadsvernieuwingsprojecten-in-vlaanderen-2002-2011-een-eigenzinnige-praktijk-in-europees-perspectief>
- Rossiers, K. (2004). Wat met de stad? De 20e-eeuwse stad als plaats om te wonen en te leven: een pleidooi voor historisch stads onderzoek. (Scriptie voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte, voor het behalen van de graad van licentiaat in de Geschiedenis. Universiteit Gent).
- Schockaert, B. (1998). DENDERend AALST, Een ruimtelijke studie rond de Dendervallei te Aalst (Scriptie). Universiteit Gent.
- Segers, F. (2021, 4 juli). Urenlang hinder op E40 in Aalst door ondergelopen snelweg, ook woningen en kelders lopen onder. vrtnews.be. <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2021/07/04/werchter-onweer/#:%7E:text=Op%20de%20E40%20in%20Aalst,zijn%20wegen%20en%20woningen%20ondergelopen.>
- Stad Aalst. (2019). Meerjarenplan 2020-2025 'Vooruit met Aalst'.
- Stad Aalst & Atelier Romain. (2020, december). Stedenbouwkundige verordening 'De Kaaien'. Publius.
- Stad Aalst, OMGEVING, Bond Beter Leefmilieu, & Zero Emissions Solutions. (2015, juni). Klimaatplan Aalst.
- Tereos Syral. (2017, februari). MER Hervergunning zetmeelfabriek (Nr. PR2322). Sertius. <https://www.milieuinfo.be/dms/d/d/workspace/SpacesStore/ecef65df-15d0-41ed-8c09-9b7525248507/PR2322%20MER%20Tereos%20-%20DefMer%20-%20ev.pdf>
- Terexit. (2018, 22 maart). Is de actiegroep tegen de fabriek? De toekomst van ons Chipka. Geraadpleegd op 10 augustus 2022, van <https://onschipka.wordpress.com/2018/03/22/is-de-actiegroep-tegen-de-fabriek/>
- TV-Oost. (2021, 22 november). Burgercollectief "Terexit" noemt Tereos-fabriek tikkende tijdbom [Persbericht]. <https://www.tvooost.be/nieuws/burgercollectief-terexit-noemt-tereos-fabriek-tikkende-tijdbom-129503>
- Usine Tereos. (2018). Atelier Jeol. <https://www.atelier-jeol.com/reference/8116/>
- Van den Steen, J. (1994). Stadsbeelden uit het verleden. Aalst.
- Van Herreweghe, S. (2018, 14 oktober). Aalst: hoofdstad van de humor. SamPol, Mijn Gemeente VK. <https://www.sampol.be/2018/07/aalst-hoofdstad-van-de-humor>
- Van Heuverzwyn, E. (2020, 12 augustus). Oost-Vlaanderen heeft maar zes plekken om in open lucht te zwemmen. vrtnews.be. <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/08/12/oost-vlaanderen-heeft-maar-zes-plekken-om-in-open-lucht-te-zwemm/>
- Van Meer, A. (2020, 23 november). Aalst plant een grote overslaghaven voor binnenvaart: "Zo zijn er minder vrachtwagens op de baan". vrtnews.be. <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/11/23/aalst-wil-een-binnenhaven-aanleggen-voor-vrachtverkeer-zo-zijn/>
- Van Rompuy, S., & Uyttenhove, P. (2010). De invloed van technologie op het gebruik van de straat en haar beeld tussen 1834 en 1962 (Scriptie voor het behalen van de master in de ingenieurswetenschappen, Architectuur. Universiteit Gent).
- Vandeweghe, E. (2000). Urbanisatiepolitiek te Aalst, 1856-1939 (Universiteit Gent, Faculteit geschiedenis, Gent).
- Verleysen, M. (1999). Amylum, de oudste Aalstenaar. Tereos Syral.

Verschuiven: modal shift. (2022, 13 mei). duurzame-mobiliteit.be. <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/verschuiven-modal-shift>

Vervoerregio Aalst. (2021, 16 maart). [www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be). <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios/vervoerregio-aalst>

Watson, C. (2008). Trends in world urbanisation. Centre for Urban and Regional Studies, The University of Birmingham, UK.

WEST8 & Stad Aalst. (2009, november). Masterplan Albrechtlaan, volledige studieopdracht voor de opmaak van een masterplan voor de omgeving van de Albrechtlaan te Aalst.

# FIGUREN

- Figuur 1: OMGEVING, (2019), Nieuwe stadsdeel op oude site Van Marcke, <https://omgeving.be/en/blog/projecten/van-marcke-site/#>
- Figuur 2: Islamaj, D. (2021), Fabriekscomplex UMICORE te Hoboken in confrontatie met woonweefsel, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/03/12/de-kinderen-van-de-rekening/>
- Figuur 3: De Smedt Leen, (2022), Zicht op begijnhof en torens van Tereos Syral, <https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf2022042597092907>
- Figuur 4: Omgevingsplan van de site Tereos Syral
- Figuur 5: Schematische voorstelling productieproces Tereos Syral, gebaseerd op 'Ik werkte bij den Amylum, Jos Depryck.
- Figuur 6: Axonometrie van de huidige toestand
- Figuur 7: Van Buscum (1835), Zicht op de Molenstraat, Stadsarchief Aalst.
- Figuur 8: Potter & Broeckaert, (1873-1876), Oude stadspoorten van Aalst
- Figuur 9: Bewerking van kaart Lommers R., (2004), Historische en morfologische studie van de stad Aalst.
- Figuur 10: Bewerking van kaart Lommers R., (2004), Historische en morfologische studie van de stad Aalst.
- Figuur 11: Zicht op de molenstraat, stadsarchief Aalst.
- Figuur 12: Eerste spoorwegbrug over de Dender
- Figuur 13: Ghysens, J, Het goederenstation, (1972), Aalst in oude kaarten, Europese bibliotheek, Zaltbommel.
- Figuur 14: Aanplanting bomen op Keizerlijke Plaats, (1913), Stadsarchief Aalst
- Figuur 15: Opgehoogde spoorwegbrug, Stadsarchief Aalst
- Figuur 16: Bewerking van kaart Lommers R., (2004), Historische en morfologische studie van de stad Aalst.
- Figuur 17: Nieuw stadspark Osbroeck, (1922), Stadsarchief Aalst
- Figuur 18: Artikel uit De Voorpost, 2 december 1977, p15
- Figuur 19: Plannen voor de Tragel-site, (2018), Jasper-Eyers Architects
- Figuur 20: Plannen voor de Electrabelsite, (2019) KRAS-architecten
- Figuur 21: Project De Kaaien (2020), Aalst.be
- Figuur 22: Zicht op Molenstraat, (1823), Stadsarchief Aalst
- Figuur 23: Zicht op Molenstraat, (eind 19e eeuw), Stadsarchief Aalst
- Figuur 24: Zicht op Molenstraat, (begin 20e eeuw), Stadsarchief Aalst
- Figuur 25: Zicht op Molenstraat, (2021), Google Streetview
- Figuur 26: Zicht op fabriekstoren en Van Wambekekaai, (1910), Stadsarchief Aalst
- Figuur 27: Zicht op fabriekstoren en Van Wambekekaai, (2021), Google Streetview
- Figuur 28: Zicht op Van Wambekekaai, (1910), Stadsarchief Aalst
- Figuur 29: Zicht op Van Wambekekaai, (2021), Stadsarchief Aalst
- Figuur 30: Zicht op voormalige lweinstraat, (1902), Stadsarchief Aalst
- Figuur 31: Zicht op voormalige lweinstraat, (1960-1970), Stadsarchief Aalst
- Figuur 32: Zicht op voormalige lweinstraat, (2021), Google streetview
- Figuur 33: Zicht op voormalige lweinstraat, (1940), Stadsarchief Aalst
- Figuur 34: Zicht op voormalige lweinstraat, (1970), Stadsarchief Aalst
- Figuur 35: Zicht op voormalige lweinstraat, (2021), Google streetview
- Figuur 36: Zicht op de sluis, (1900-1920), Stadsarchief Aalst
- Figuur 37: Zicht op de sluis, (2021), Google streetview
- Figuur 38: Zicht op de oude Dender, (1964), Stadsarchief Aalst
- Figuur 39: Zicht op de oude Dender, (2021), Google streetview
- Figuur 40: Zicht op de oude Dender, (1900-1920), Stadsarchief Aalst
- Figuur 41: Zicht op de oude Dender, (2021), Google streetview
- Figuur 42: Zicht op Van Wambekekaai, (1940), Stadsarchief Aalst
- Figuur 43: Zicht op Van Wambekekaai, (1970), Stadsarchief Aalst
- Figuur 44: Zicht op Van Wambekekaai, (2021), Stadsarchief Aalst
- Figuur 45: Zicht op de oude Dender, (1937), Stadsarchief Aalst

- Figuur 46: Zicht op de oude Dender, (2021), Google streetview
- Figuur 47: Zicht op 'SASA'-gebouwen, (1961), Stadsarchief Aalst
- Figuur 48: Zicht op 'SASA'-gebouwen, (2021), Google streetview
- Figuur 49: Zicht op de Eilandstraat, (1937), Stadsarchief Aalst
- Figuur 50: Zicht op de Eilandstraat, (2021), Google streetview
- Figuur 51: Luchtfoto Chipka, (1950-1960), Stadsarchief Aalst
- Figuur 52: Luchtfoto Chipka, (2021), Stadsarchief Aalst
- Figuur 53: Luchtfoto Chipka, (1940-1950), Stadsarchief Aalst
- Figuur 54: Luchtfoto Chipka, (2021), Stadsarchief Aalst
- Figuur 55: Collage van krantenkoppen De Standaard, De Morgen, Het Nieuwsblad, Het Laatste Nieuws, TV-Oost, (2000-2022).
- Figuur 56: Collage toekomst Tereos site, (2020), Comm-on Veerkrachtig Aalst, E.Matthys, M. Oosterkamp, P. Dethmingboun, R. Veulemans, Masterstudio Dieter Janssens
- Figuur 57: Collage toekomst Tereos site, (2020), Accu Aalst, Masterstudio Dieter Janssens
- Figuur 58: Schema bevraging noden voor Aalst, (2020), K. Gaeremynck, J. van Daele, J. Lippens, O. Van Biervliet, Aalst Ontpopt, Masterstudio Dieter Janssens
- Figuur 59: Werkzoekendengraad Aalst, (2021), stadsmonitor
- Figuur 60: Het laden van een vrachtschip door Tereos Syral aan de Van Wambekekaai
- Figuur 61: Affiche van de actiegroep Terexit, (2021)
- Figuur 62: Collage gevel langs de Dender
- Figuur 63: Voorstel Atelier Jeol voor de verlichting van het fabriekscomplex, (2018)
- Figuur 64: Voorstel voor inkleding fabriekscomplex door Groen Aalst, (2020)
- Figuur 65: Kaart met waardevol patrimonium op de site.
- Figuur 66: Werfkapel Onze-Lieve-Vrouw Ter Druiven vroeger en nu, Google streetview, Stadsarchief Aalst
- Figuur 67: Poortgebouw vroegere bedrijf 'SASA', (2021), Google streetview
- Figuur 68: Fabriekstoren Tereos, (1960), Stadsarchief Aalst
- Figuur 69: Voormalige kantoorgebouwen 'SASA', (2020), bijverordening De Kaaien
- Figuur 70: Fabriekshal Glucoseries Réunies, (2013), Stadsarchief Aalst
- Figuur 71: Graansilo's, (2020), bijverordening De Kaaien
- Figuur 72: Gebouw 'Redt U Zelvinn', (2020), bijverordening De Kaaien
- Figuur 73: Gebouw Van Gucht, (2020), bijverordening De Kaaien
- Figuur 74: Concepttekeningen voor de inrichting van de kaaien van Aalst, (2020), OMGEVING
- Figuur 75: Kaart met (potentiële) groengebieden in Aalst (2016), Lieven Achtergael Architecten, LOOF
- Figuur 76: Potentieel overstromingsgevoelige gebieden in en rond Aalst
- Figuur 77: Overzichtsplan van de verharde en niet-verharde oppervlakken en bestemming opgevangen hemelwater, (2018), MER, Tereos Syral

#### SCENARIO 1

- Figuur 78: Axonometrie scenario 1 vanuit zuidwesten
- Figuur 79: Luchtfoto Tereos Syral, Jo De Coninck
- Figuur 80: Schema herstructurering
- Figuur 81: Schets huidige toestand en schetsontwerp
- Figuur 82: Zoom op superstructuur (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 83: Mobiliteitschema
- Figuur 84: Beeld superstructuur
- Figuur 85: Collage gevel langs het water
- Figuur 86: Zoom op beeld van linkeroever
- Figuur 87: Zoom op axonometrie vanuit zuidwesten
- Figuur 88: Schema groene energie
- Figuur 89: Zoom op beeld van linkeroever
- Figuur 90: Zoom op beeld van linkeroever
- Figuur 91: Uitsnijding van axonometrie vanuit zuidwesten
- Figuur 92: Monding van de Molenbeek, axonometrie vanuit noordoosten
- Figuur 93: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'
- Figuur 94: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'
- Figuur 95: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réunies'
- Figuur 96: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos
- Figuur 97: kantoor- en parkeergebouw voor

- reinigingsdienst NET, Brussel, (Terwecoren - Verdickt), <https://www.architectuurplatform.com/kantoor-en-parkeergebouw>
- Figuur 98: Industry in the city (Terwecoren - Verdickt), Brussel
- Figuur 99: Gevel als buffer naar de straat, Vitra Campus, Sanaa
- Figuur 100: Work models for the Productive City, research by design, Plusoffice + WRKSHPS
- Figuur 101: Fiat Lingotto, Renzo Piano
- Figuur 102: TIR logistics centre Brussels

## SCENARIO 2

- Figuur 103: Axonometrie scenario 2 vanuit zuidwesten
- Figuur 104: Schema van de programmatische indeling van de site
- Figuur 105: Mobiliteitschema's: Vrachtverkeer; fietsers en voetgangers; auto's
- Figuur 106: Zoom op overslagcentrum rechteroever (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 107: Zoom op linkeroever (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 108: Beeld op wadi en binnentuin van het woon- en werkbouwblok
- Figuur 109: Schema groenruimte
- Figuur 110: Schema toegangswegen tot de Dender
- Figuur 111: Zoom op plezierhaven (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 112: Beeld op oude kantoorgebouw van 'SASA', publieke serre, heropende oude Dender en nieuw woonweefsel

- Figuur 113: Zoom op publiek zwembad (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 114: Zoom op silotheater (axonometrie vanuit zuidwesten)
- Figuur 115: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'
- Figuur 116: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'
- Figuur 117: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réuniones'
- Figuur 118: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos
- Figuur 119: Lion City, Terwecon Verdickt
- Figuur 120: Bouwmaterialendorp Brussel
- Figuur 121: Work models for the Productive City, research by design, Plusoffice + WRKSHPS
- Figuur 122: PAD HEYVAERT, Plusoffice
- Figuur 123: The Productive City. Kriens, Switzerland (Office Oblique)
- Figuur 124: Labo XX, Antwerpen
- Figuur 125: New Generation Research Center, Caen
- Figuur 126: Innovative cityport Antwerp, 1010 au
- Figuur 127: Buda-eiland Kortrijk (Atelier horizon)
- Figuur 128: Public pool, Paris
- Figuur 129: Nova City, DDS+

## SCENARIO 3

- Figuur 130: Axonometrie scenario 3 vanuit zuidwesten
- Figuur 131: Terreinsnede
- Figuur 132: Schema groen in de stad
- Figuur 133: Zicht op de dijk en het oude kantoorgebouw van 'SASA'
- Figuur 134: Zicht op de dijk en de hoofdingang van het

- park Chipka
- Figuur 135: Schematische voorstelling van het inzetten van de silo's als wateropslag voor de stad
- Figuur 136: Zicht op verlichte ingang park Chipka
- Figuur 137: Zicht op verlicht park vanop Sint-Annabrug
- Figuur 138: Zicht op verlichte fabriekshal en in de verte de dijk met o.a. Oud Hospitaal
- Figuur 139: Axonometrie van de gestripte fabriekstoren die kan dienen als 'kunststoren'.
- Figuur 140: Zicht op park vanop Sint-Annabrug
- Figuur 141: Mobiliteitschema
- Figuur 142: Toekomstbeeld van inkompoort 'SASA'
- Figuur 143: Toekomstbeeld van oude kantoorgebouwen 'SASA'
- Figuur 144: Toekomstbeeld van fabriekshal 'Glucoseries Réuniones'
- Figuur 145: Toekomstbeeld van fabriekstoren Tereos
- Figuur 146: Ringpark het Schijn, Antwerpen, OMGEVING
- Figuur 147: Stationsomgeving Liedekerke, OMGEVING
- Figuur 148: Vismarkt en omgeving, Leuven, OMGEVING
- Figuur 149: Herstel van de meanders van de rivier de Brede in Denemarken, milieufrontomerwattez.be
- Figuur 150: Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres, Halle, OMGEVING
- Figuur 151: Natuurbrug Rozekensbos, Aalst, OMGEVING
- Figuur 152: Scheldekaaien Nieuw Zuid, Antwerpen, Sweco









 **FACULTEIT INGENIEURSWETENSCHAPPEN  
EN ARCHITECTUUR**



**UNIVERSITEIT  
GENT**

