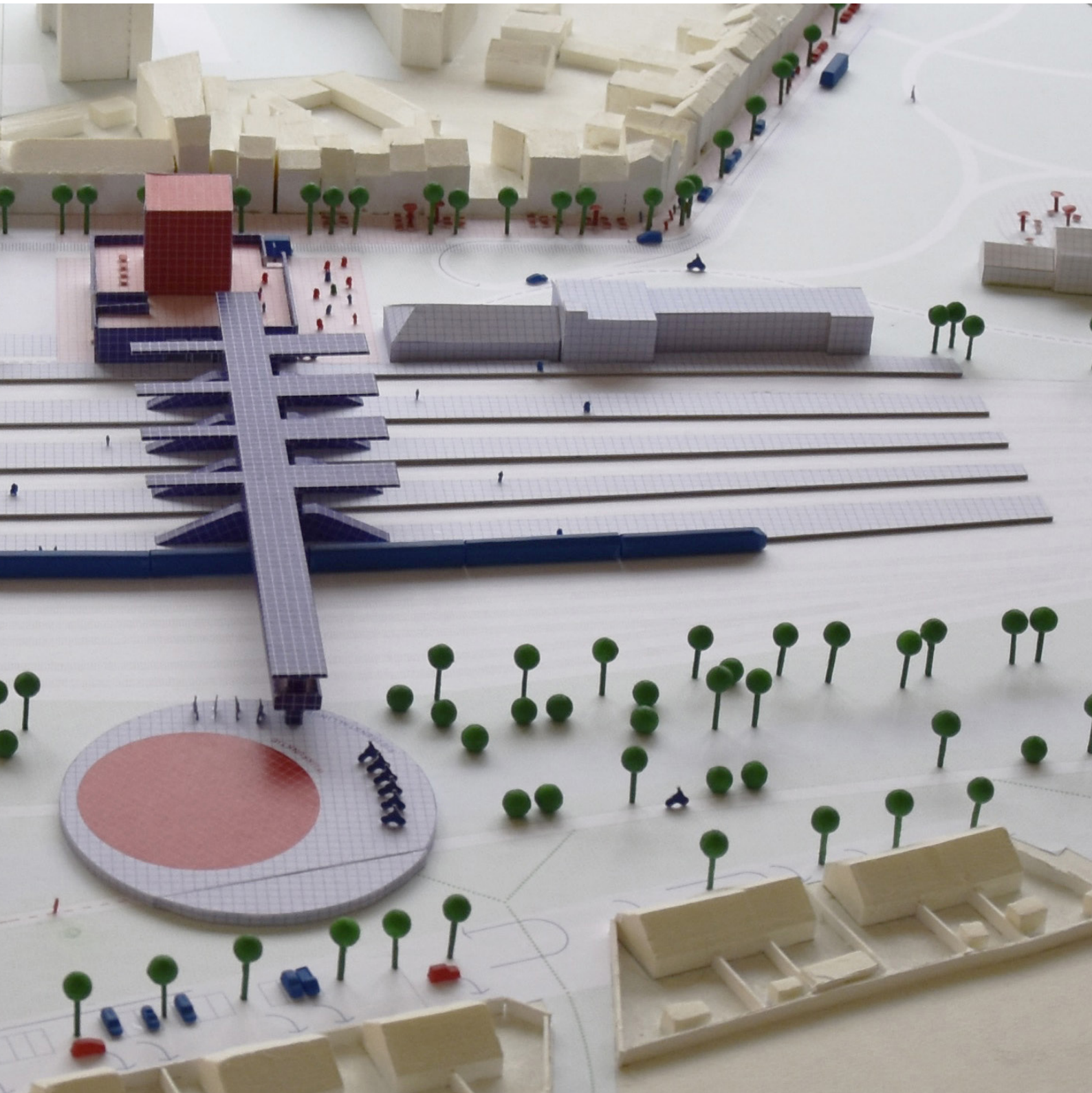


STATIONSOMGEVING DENDERMONDE

Projectbundel

MEI 2018





STATIONSOMGEVING DENDERMONDE

Projectbundel

MEI 2018

OPGEMAAKT DOOR:

MAAT-ONTWERPERS
Forelstraat 55B, 9000 Gent
www.maat-ontwerpers.be
info@maatontwerpers.be

CONTACTPERSOON
Filip Buyse
fbu@maatontwerpers.be
+32 485 65 76 86

MAAT —
ONTWERPERS

IN SAMENWERKING MET:

DELVA LANDSCAPE ARCHITECTS
Hoogte Kadijk 71, 1018 BE Amsterdam
www.delva.la
info@delva.la

CONTACTPERSOON
Steven Delva
steven@delva.la
+31(0)6 111 96 331



IN OPDRACHT VAN:

STAD DENDERMONDE
F. Courtensstraat 11, 9200 Dendermonde
www.dendermonde.be

CONTACTPERSOON
Joris Velleman
joris.velleman@dendermonde.be
052 25 11 78



VOORWOORD

Er is nood aan een herwaardering tot één stedelijk stationsgebied dat zowel lokaal als bovenlokaal zijn functie kan vervullen.

De stationsomgeving van Dendermonde ligt zuidelijk van het historisch stadscentrum in een doorbreking van de vroegere vestinggordel en grenst als achterkant aan Sint-Gillis. Het station van Dendermonde functioneert vandaag als een mobiliteitsknooppunt binnen het Gewestelijk ExpresNet (GEN). De verschillende vervoersstromen, trein, bus en auto, in interactie met fietsers en voetgangers, domineren het gebied en blokkeren de stedelijke ontwikkeling van een werk- en woonomgeving. De stationsomgeving van Dendermonde is vandaag een amalgaam van versnipperde ruimtes onder en boven de spoorweginfrastructuur: groene restruimtes, pendelparkings, busstation, stationsgebouw, plein, park en een potentiële ontwikkelingszone.

Op 15 juli 2016 kende de Vlaamse Regering een conceptsubsidie toe aan het door de Stad Dendermonde ingediende stadsvernieuwingsproject “Stationsomgeving”. Via deze conceptsubsidie wil de stad een eerder masterplan van 2012 actualiseren en verruimen om de herontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt te laten bijdragen tot een meer performante stedelijke morfologie die beter aansluit bij het stedelijk weefsel.

Dendermonde is centraal gepositioneerd binnen het Metropolaan Kerngebied en zeer goed gepositioneerd binnen het spoornet, maar excentrisch gelegen ten opzicht van het snelwegennet. De jury Stadsvernieuwingsprojecten stelt dat net dit contrast tussen de zeer goede ontsluiting per spoor en de minder goede autobereikbaarheid Dendermonde de uitgelezen plek maakt om duidelijk te kiezen voor een transit georiënteerde ontwikkeling. Dergelijke ontwikkeling zou in Dendermonde tegelijk gericht moeten zijn op de stedelijke ontwikkeling rond het station, op de rol van het station in de pendelketen en op de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets. De conceptsubsidie vormt tegelijk een uitgelezen kans om het bestaande stationsproject in stedelijke zin bij te stellen, waarbij eveneens dient verholpen te worden aan morfologische zwakheden op het vlak van de historische groenstructuur en de kant-overkant relatie.

In mei 2017 stelt de stad Dendermonde het team Maat-ontwerpers en Delva Landscape Architects aan om op co-productieve basis een breder, voor de stad en voor de regio relevant plan voor de stationsomgeving te ontwikkelen.

DE KRACHT VAN HET STATIONSPROJECT

Het station en zijn omgeving zijn van groot belang voor een stad. Voor velen is het station de toegang tot de stad. Het is een plek waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en waar dus ook veel gebruikers van de stad samenkomen. In stationsomgevingen zijn vaak ook tal van economische functies en diensten gehuisvest omwille van die goede bereikbaarheid. De stationsomgeving, zoals we die vandaag kennen in Vlaanderen en dus ook in Dendermonde, is ontstaan in de 19de eeuw en begin 20ste eeuw wanneer de trein voor het eerst tot dicht in de stad doordringt. In Dendermonde is dat zeer letterlijk leesbaar: de spoorlijnen werden in de oude vestingsgordel ingepast en doorbreken deze figuur. Stationsomgevingen kenden vaak ook een eerste grondige transformatie in de jaren vijftig en zestig met de komst van bus en auto.

Maar de inrichting van de ruimte, het functioneren van de mobiliteitsknoop en de programmatie van de plek voldoen vandaag niet meer aan de noden van regio, stad en gebruikers. Meer nog, er is vaak zelfs sprake van verval en achteruitgang, en dat op plekken die doorheen de geschiedenis van de stad dynamische trekkers waren voor ontwikkeling. Dat is in veel stationsomgevingen in Vlaanderen (en daarbuiten) het geval. De stationsomgeving is daarom duidelijk een specifieke opgave waar steden voor staan. Want een hoogwaardige stationsomgeving kan een brandpunt in de stad worden die impulsen biedt aan de ontwikkeling van de stedelijke dynamiek op het vlak van wonen, werken, verplaatsen én verblijven. Het stationsproject is dus een cruciaal stadsvernieuwingsproject en deze opgave lijkt voor Dendermonde dé hefboom te kunnen worden om een veel ruimere impact te kunnen hebben dan louter de stationsknoop zelf.

COMPLEXE PROJECTEN

Herontwikkelingen van stationsomgevingen zijn complexe projecten. De laatste decennia stonden dan ook in het teken van het opzetten van grote, en later ook kleinere stationsprojecten. In Vlaanderen kennen we de grootste projecten voor Antwerpen-Centraal, Gent Sint-Pieters en Leuven, maar evengoed voor Brugge, Oostende, Roeselare, Aalst, Sint-Niklaas, Hasselt, Aarschot, en ga zo maar door.

Het zijn stuk voor stuk projecten waar alle complexiteit van de stationsomgeving samenkomt: het herdenken van de mobiliteitsknoop, het vernieuwen van de stationsinfrastructuur, de herinrichting van de publieke ruimte, het inpassen van grote pendelparkings, het uitwerken van vervoersalternatieven, het inpassen van duurzaamheidsaspecten, opzetten van vastgoedontwikkeling en inbreng van nieuwe stedelijke functies en stadsgroen. Het zijn projecten met stevast een grote projectperimeter, gekoppeld aan grote publieke investeringen en dus ook grootschalige ontwikkelingsopgaves. Bijgevolg zijn in deze stationsprojecten een veelheid aan belangen gemoeid. Verschillende overheden, vervoersmaatschappijen, infrastructuurbeheerders, private eigenaars en projectontwikkelaars, bewoners en gebruikers moeten samen tot een vergelijk komen.

In 2012 is een masterplan stationsomgeving opgemaakt door EIS in samenwerking met de stad, de NMBS, Infrabel en de Lijn. In het masterplan zijn de oorspronkelijke ambities van de projectpartners verwerkt. Dit masterplan is echter niet af en vraagt verdere verfijning. Via de conceptsubsidie ambiëren de projectpartners een meer geïntegreerde uitwerking, waarbij een aantal conclusies van het masterplan opnieuw in vraag kunnen worden gesteld.

Dendermonde wil aan het einde van de conceptsubsidie aan de publieke en private partners een geïntegreerd ontwerp kader kunnen voorleggen waarin later verschillende deelprojecten ontwerpmatig verder uitgewerkt kunnen worden en dit met draagvlak van de bewoners en gebruikers van dit nieuw stedelijk gebied.

DRAAGVLAK

Over het oorspronkelijke masterplan werd weinig gecommuniceerd. De aanpak van het ontwerp team Maat-Delva zet bewust sterk in op participatie en het actief creëren van draagvlak bij omwonenden en gebruikers van de stationsomgeving. De conceptsubsidie biedt de kans om dit te doen vanuit een ruimer perspectief. Alvorens in te gaan op de inhoudelijke aspecten van het uitgewerkte plan voor de stationsomgeving wordt daarom in het eerste hoofdstuk uitvoering stilgestaan bij de aanpak en het gevoerde proces.

EEN STATIONSOMGEVING MET EEN VOORGESCHIEDENIS



AFB. 01



AFB. 02



AFB. 03

AFB. 01
Beeld van het masterplan uit 2012 voor de Dendermondse stationsomgeving.

AFB. 02
De huidige toegang tot de perrons aan de zijde van Sint-Gillis

AFB. 03
Vandaag worden de sporen ontsloten door een tunnel die regelmatig te kampen heeft met een waterproblematiek.

AFB. 04
De wagen neemt de overhand in de ruimte tussen het voormalige en huidige stationsgebouw.



AFB. 04

INHOUD

I.

AANPAK

14	1.1	Drie inzichten
16	1.2	Proces
18	1.3	Workshopweek

IV.

ACTIEPLAN

76	Componenten
78	Fasering

II.

ANALYSE

24	2.1	Dendermonde, dorpenstad
26	2.2	Het vestenlandschap
28		Drie uitdagingen
30		Drie ambities

V.

80	Management samenvatting
----	-------------------------

III.

EEN GLOBAAL PLAN MET DEELPROJECTEN

36	Zes principes
38	Zes deelprojecten
40	3.1 Stationsblok
46	3.2 Passerelle
52	3.3 Parkeergebouw
58	3.4 Vestenpark
64	3.5 Vondelpark
70	3.6 Fietsviaduct



I. AANPAK

Een open en
participatieve
aanpak om tot een
gedragen project te
komen samen met de
betrokken actoren,
de stad en haar
bewoners.

Stationsomgevingen zijn projecten met een hoge complexiteit en steevast een grote projectperimeter, gekoppeld aan grote publieke investeringen en dus ook grootschalige ontwikkelingsopgaves. Bijgevolg zijn in deze stationsprojecten een veelheid aan belangen gemoeid. Verschillende overheden, vervoersmaatschappijen, infrastructuurbeheerders, private eigenaars en project-ontwikkelaars, bewoners en gebruikers moeten samen tot een vergelijk komen. Als we dit samenleggen is het duidelijk dat het stationsproject complex is, en de processen om tot dat project te komen nog meer. Dat een goed project staat of valt met een goed proces is het belangrijkste aandachtspunt bij het opstarten van een nieuwe fase in het proces. Er zijn geen vaste recepten voor een goed proces. Het is steeds maatwerk, en toch zijn er enkele cruciale aandachtspunten om mee te nemen.

Het ontwerpteam hanteerde een aanpak met specifieke aandacht voor het creëren van een draagvlak bij de bewoners en gebruikers van dit nieuw stedelijk gebied. Want als één ding cruciaal is, is het dat iedereen zo vroeg mogelijk bij het proces betrokken wordt. Dit masterplan is samen gemaakt, samen door de ontwerpers, de stad, haar inwoners, de actoren, gebruikers van het station,...

Omwille van de voorgeschiedenis, de veelheid aan cruciale actoren en de complexiteit van de opgave is een vernieuwende werkwijze naar voor geschoven. De aanpak vertrek vanuit drie inzichten, specifiek voor stationsomgevingen, en is vertaald in een werkschema met uitspraken over schaal, tussenstappen (fases), producten en vormen van overleg. In het doorlopen proces stond de workshopweek centraal.

1.1 DRIE INZICHTEN LEVEREN BASISSCHEMA

Stationsprojecten zijn processen waar steeds een veelheid aan actoren bij betrokken zijn. Dit negeren is nefast voor het project zelf want leidt tot niet tot een gedragen plan. Tegelijkertijd kan de veelheid aan actoren net verlamdend werken in dergelijke processen. Te vaak zitten bovenlokale actoren mee aan tafel die geen beslissingen kunnen of mogen nemen, zitten lokale actoren aan tafel met vooral een blokkering van het project in gedachten en leidt dit alles tot oeverloos overleg. Het stationsproject vandaag is niet gebaat met een te ruime ambtelijke benadering van de conceptstudie waarbij alles op begeleidingsgroepen doorgepraat moet worden richting een mogelijke consensus. We hanteren daarom een veel actiever proces waarbij de cruciale actoren eerst apart en vervolgens samen mee in het ontwerpproces getrokken worden. Dit masterplan maken we samen én het plan op tafel vormt het startpunt voor iedereen om daarna zelf ook aan de slag te kunnen. Om dat te kunnen moeten we al vanaf dag één weten wie er mee aanschuift en vooral wat de verzueringen zijn van elke partner. Daar moeten we uitdrukkelijk tijd voor maken.

De conceptstudie is opgezet als een co-creatieve manier van werken en overleggen. Daarvoor is een specifiek plan van aanpak uitgewerkt met een gedeelde aanpak die duidelijk inzicht biedt in de wensen en vragen van alle betrokken actoren.

Stationsprojecten zijn projecten waar te snel uitgegaan wordt van een alles oplossend totaalplan. Er wordt door ontwerpers te makkelijk een groots plan met te ruim opgezette publieke ruimte getekend, met steeds terugkerende kantoorontwikkeling waar geen vraag voor is, zware ondergrondse infrastructuren en te veel vastgoed. Het zijn plannen die de kansen echt overschatten. De afgelopen decennia zijn al te veel dergelijke generieke stationsplannen gemaakt en vervolgens in de koelkast beland. Die tijd is voorbij. De markt én de overheid hebben, zeker in kleinere stationsomgevingen, immers niet de capaciteit om zo snel al die ontwikkelingen mee op te nemen. Stationsomgevingen vragen daarom niet om één tekening die alles oplost, maar om een plan dat strategisch is en kiest. Dat ruimte laat voor “traagheid” van ontwikkeling en openheid of flexibiliteit

om toekomstgericht ontwikkelingen in te passen. Dat als alternatief voor kortzichtige overschatting van de ruimte. Stationsomgevingen hebben nood aan slow urbanism. Niet elke plek moet nu reeds ingevuld of bedacht worden, neen, het zijn eigenlijk de juiste plekken die in beeld moeten komen en waar op gewerkt moet worden.

De conceptstudie werkt daarom toe naar een gedragen strategisch plan dat de ruggengraat van de stationsomgeving vastlegt, zonder daarmee alles op te lossen. Het proces creëert dus ruimte om het plan op een open manier tot stand te laten komen zodat het tegelijk ook voldoende lang kan blijven doorwerken later.

Stationsprojecten vragen veel investeringen en zijn daarbij afhankelijk van veel verschillende investerende partijen. Dat zorgt er voor dat veel van de projecten zeer lange doorlooptijd hebben en daardoor snel ook in de budgettering achteruit geschoven geraken. Doordat de investeringen nog te vaak ook aan elkaar gekoppeld zijn (vanuit het verguisde totaalplan) is het dan nog eens wachten op elkaar. Uitstel leidt dan tot afstel en dat is voor deze omgevingen nefast. En in de tussentijd gaan ad hoc investeringen in het station, de infrastructuur of in private ontwikkelingen in de marge wel door zonder dat ze afgestemd zijn op de beoogde lange termijn ontwikkeling. Nadat veel actoren warm gemaakt zijn voor dergelijke processen is het daarom des te frustrerender om te zien dat alle dynamiek weer wegvalt. En de stedelijke overheid kan het volledige investeringsprogramma, door de omvang, onmogelijk overnemen. Maar er moeten wel echt ingrepen gebeuren Stationsomgevingen hebben naast slow urbanism ook nood aan activisme en concrete projecten voor place making vanaf dag 1. Een duidelijke visie op gerichte en gedragen ingrepen op de korte termijn.

De conceptstudie moet daarom voor ons tenslotte ook nog toewerken naar een aanpak die al snel gerichte kleinschalige ingrepen initieert. Die willen we mee in beeld brengen en uitwerken.

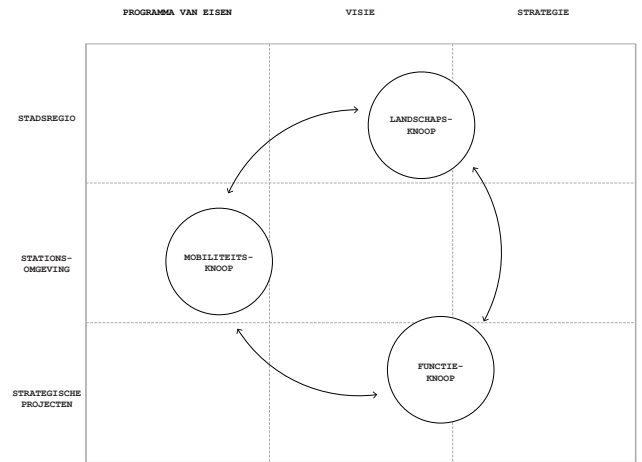
Bovenstaande inzichten en uitgangspunten leveren de basisstructuur voor de gehanteerde aanpak. Ze formuleren drie uitgangspunten die tegelijkertijd ook de lijnen uitzetten naar schalen waarop wordt gewerkt, naar fases in het proces, naar producten en naar vormen van overleg.

We zien zelf drie opgaves die we op drie schalen inzetten en dat aan de hand van drie thema's. Tegelijkertijd delen we het proces op in drie fases met drie eindproducten en met drie specifieke overlegvormen. Dat wordt in het plan van aanpak verduidelijkt. Dit biedt een eenvoudig werkschema waaraan een duidelijke fasering en overkoepelende overlegstructuur voor de begeleiding gekoppeld kan worden.

- De drie taken zien we als volgt:
- Uitwerken van programma van eisen van alle betrokken partners gekoppeld aan een grondige analyse en aan heldere ambities.
 - Opmaken aan een gedeelde én gedragen visie die door vertaald wordt in een gedetailleerd maar open of flexibel plan voor alle partners.
 - Koppelen aan verschillende haalbare strategie met duidelijke ingrepen die op korte termijn uitgewerkt kunnen worden door de partners.

- Dit willen we koppelen aan een onderzoek dat we voeren op drie schalen:
- Schaal van de stadsregio met een focus op de link Centrum, Sint Gillis en de vestenruimte
 - Schaal van de stationsomgeving waar het masterplan voor opgesteld wordt.
 - Schaal van de strategische projecten op korte termijn in de contour van het masterplan

- En inhoudelijk willen we dit uitwerken aan de hand van drie inhoudelijke thema's, die in het onderdeel visie verduidelijkt worden:
- Vernieuwende mobiliteit als regionale hub en lokale link: mobiliteitsknoop
 - Linken van landschappen van vesten, water en groen in wijken: landschapsknoop
 - Herprogrammeren van de stationsomgeving tot centrum: functieknoop



1.2 PROCES

De studie is uitgewerkt in drie fases. Elke fase kent een eigen werkmethode en als resultaat daarvan eigen eindproducten. Alle verschillende eindproducten worden samengebundeld in dit synthesedocument. Het biedt zo inzicht in het gevoerde proces. Aan deze methodiek wordt ook een overleg- en participatietraject gekoppeld. De methodiek, producten en overlegstructuur spelen op elkaar in en versterken elkaar.

FASE 0: OPSTART

Vooraleer we de eerste fase aanvatten nemen we de tijd om het project op een grondige en doordachte manier voor te bereiden. Afspraken met opdrachtgever worden gemaakt, maar ook intern wordt de samenwerking in een projectstructuur gegoten. Een aantal basiskaarten worden gemaakt en er wordt opgesteld welke documenten ontbreken om een gefundeerde analyse op te starten. Samen met de opdrachtgever wordt vastgelegd welke actoren op z'n minst betrokken moeten worden om tot een gedragen en haalbaar project te komen.

FASE 1: INZICHT

De eerste fase bestaat uit een onderzoek van de opgave die zich in twee sporen opsplitt. Enerzijds is er een eerder traditionele analyse die een aantal randvoorwaarden in beeld brengt. Dit zouden we kunnen omschrijven als een breed ruimtelijk-functioneel onderzoek. Dit brengt de noden en mogelijkheden (functioneel, organisatorisch, operationeel, structureel) van het studiegebied goed in beeld. Dit wordt gekoppeld aan het bestaande beleidskader, de huidige dynamiek, de lopende projecten, het ruimtelijk kader,... Het is eerder een 'dekstop'-analyse en resulteert in een aantal kaarten en inzichten waarmee we in de verdere fases aan de slag kunnen.

Anderzijds wordt in deze fase op intensieve wijze samengezeten met verschillende actoren die in grote of kleine mate invloed (kunnen) uitoefenen op toekomstige ontwikkelingen van de stationsomgeving. Vroeg in het proces bevragen we, op een systematische manier, de verschillende actoren naar hun potentiële behoeften, toekomstplannen, harde en zachte randvoorwaarden,... De analyse op deze twee sporen zorgt voor een accurate vinger aan de pols en is cruciaal voor de volgende fases.

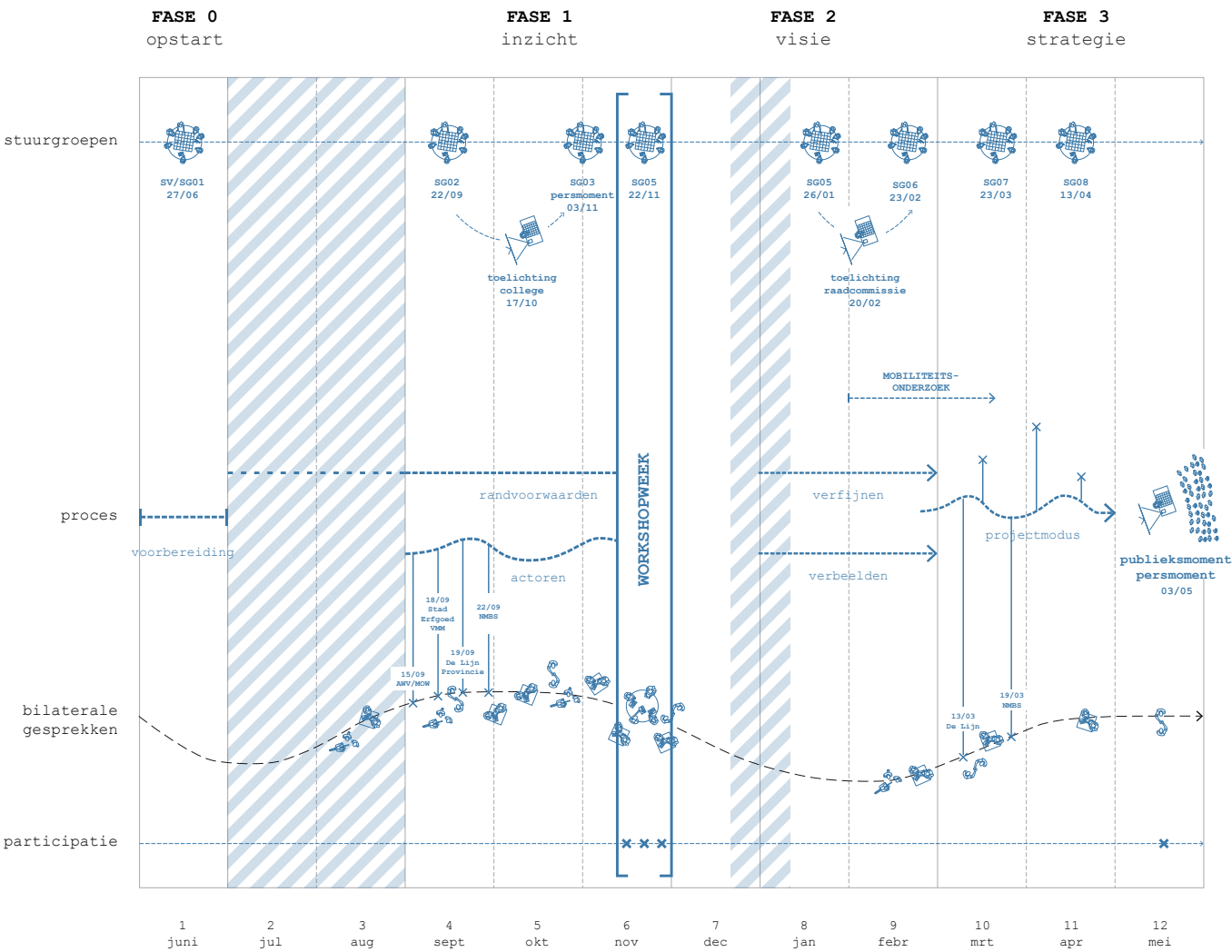
FASE 2: VISIE

We maken een flexibel maar concreet masterplan op. Dit is de fase waarin we, via scenario's een duidelijke visie op lange termijn formuleren. Nadat we in de eerste fase de gehele situatie in beeld hebben gekregen, gekoppeld aan de concrete vragen kunnen we voor de stationsomgeving een visie uitwerken.

In een traditioneel proces wordt eerst een 'voorontwerp' van het masterplan opgemaakt dat dan na overleg verder vertaald wordt naar een definitief ontwerp. Omwille van de voorgeschiedenis, de veelheid aan cruciale actoren en de complexiteit wordt een vernieuwende werkwijze naar voor geschoven. Aan de hand van een gezamenlijke workshop-week worden verwachtingen en randvoorwaarden samen vertaald in een plan. De verwachtingen van verschillende actoren, die dikwijls tegenstrijdig zijn, komen hier op tafel. De tegenstellingen worden voor iedereen duidelijk en samen wordt er naar oplossingen gezocht. Na deze intensieve workshop-week neemt het ontwerpteam de tijd om de resultaten verder uit te werken en te verfijnen. Aan de hand van een aantal overlegmomenten wordt het 'workshop-ontwerp' vertaald naar een wervend en gedragen masterplan.

FASE 3: STRATEGIE

Een slimme strategie voor het dynamiseren van de stationsomgeving wordt ontwikkeld waarbij we focussen op het uitrollen van een aantal strategische projecten. Met de juiste partners en actoren wordt een strategie voor een aantal 'snelle' projecten uitgewerkt. De flexibiliteit van het masterplan laat vervolgens toe om in te spelen op nieuwe dynamieken. Het inzetten op een aantal concrete snelle projecten zal deze dynamiek versterken.



1.3 WORKSHOPWEEK

De workshopweek vormt een strategische moment in het hele proces. Gedurende een volledige week wordt de interactie met bewoners, actoren en de stad sterk opgedreven wat zorgt voor een inhoudelijke stroomversnelling door het continue proces van actie en reactie. Zowel het ontwerpteam, de stad als de betrokken actoren krijgen onmiddellijk feedback van elkaar, de bewoners en de dagelijkse gebruikers van de stationsomgeving. Tegelijk vraagt het snelle opeenvolgen van interne en externe overlegmomenten ‘instant’ om duidelijke standpunten van alle betrokken actoren.

COMMUNICATIETRAJECT

Om zoveel mogelijk mensen te bereiken tijdens workshopweek werd er in de aanloop er naartoe sterk ingezet op een communicatietraject.

AANKONDIGING

Twee maanden voor de start van de co-creatieworkshop is een artikel in het stadsmagazine geplaatst. Het e-mailadres dendermonde@maatontwerpers.be werd er verspreid zodat geïnteresseerden zich bij het ontwerpteam kenbaar konden maken. Een mailinglist van geïnteresseerden werd opgebouwd, om hen gedurende het hele proces op de hoogte te houden van aankomende activiteiten. Daarnaast zijn verschillende actoren – vroeg in het proces – op een systematische manier bevraagt. Hierbij werd gepeild naar hun behoeften, toekomstplannen, harde en zachte randvoorwaarden voor de nieuwe stationsomgeving. De inzichten van deze bevraging is gebundeld op actorenfiches (zie bijlagebundel) voor AWV/MOW, de stadsdiensten en de lokale politie van Dendermonde, Agentschap Onroerend Erfgoed, VMM, De Lijn, provincie Oost-Vlaanderen, NMBS en Infrabel.

SAVE THE DATE

Voor de definitieve lancering zijn de data van de geplande participatiemomenten verspreid via sociale media, het stadsmagazine en de mailing list.

LANCERING

Op 3 november 2017 vond een persmoment plaats om de workshopweek officieel aan te kondigen. Tegelijk werd het online platform dendermonde.be/denkmeegelanceerd,

zodat bewoners ook online konden participeren. Op 6 november 2017 zorgde de stad voor de verspreiding van de (aankondigings-) posters en postkaartjes. De kaartjes werden zowel geflyerd aan het station als rondgedeeld in de directe stationsomgeving.

REMINDER(S)

In de laatste week voor de workshop werden de laatste reminders uitgestuurd via sociale media en de mailing list.

WORKSHOPWEEK

De ochtend van 20 november 2017 werd er in alle vroegte geflyerd aan het station. Op deze manier werden ze nogmaals herinnerd aan de start van de workshopweek en meteen uitgenodigd voor de infomarkt die namiddag en avond. Ook via sociale media en de mailing list hielden we de bewoners op de hoogte van de georganiseerde participatiemomenten.

WORKSHOPWEEK

Van 20 tot en met 24 november werd een vergaderruimte van VOKA (Noordlaan) omgebouwd tot een ontwerpatelier. Voor één week werd de ruimte het werkterrein van het ontwerpteam voor overleg, onderzoek, interactie, het testen en bouwen van de maquette,...

Een intensief programma voor de week werd zorgvuldig voorbereid met het publieksmoment op vrijdag als aptheose:

DAG 1 - INPUT

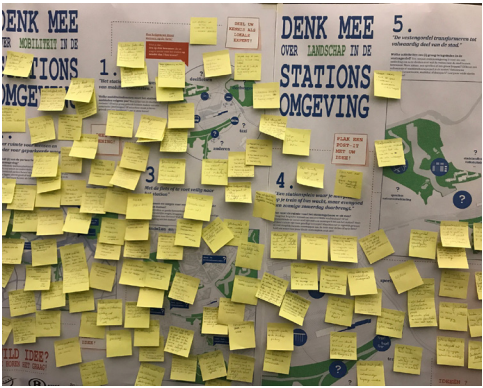
De eerste dag bestond uit een input-dag waarbij we nog heel wat informatie verzamelden. We startten deze dag met een introductie van Michiel Dehaene die het project in een bredere context kaderde. Daarna werden we door de gemeente rondgeleid tijdens een fietstocht door de vesten en de stationsomgeving. In de namiddag vonden er twee expertenworkshops plaats: ‘de stationsomgeving als stadsschakel’ en ‘de stationsomgeving centraal in de fietsstad’.

Parallel waren Dendermondenaars en pendelaars welkom op de infomarkt in de stationshal. Hier werd iedereen uitgenodigd zijn aandachtspunten en/of bezorgdheden via een post-it op de infopanelen te delen. Op het einde van de dag werd al deze informatie samengebracht en besproken tijdens een interne werksessie van het ontwerpteam.

WORKSHOPWEEK



AFB. 01



AFB. 02



AFB. 03

AFB. 01
Terreinbezoek met de stad op dag 1.

AFB. 02-03
Tijdens het eerste bewonersmoment vonden heel wat pendelaars en bewoners hun weg naar de infomarkt in de stationshal.

AFB. 04
Posters in de stationsomgeving kondigden de workshopweek aan zodat ook pendelaars konden deelnemen.



AFB. 04

- Knooppunt
 - > Een passerelle over de perrons die tegelijk St Gillis en stadskern verbindt.
 - > Voetgangers en fietsers niet samen over passerelle.

DAG 4 - PROCES

Met de input, de opmerkingen en aandachtspunten van zowel de stuurgroep als de 43 deelnemers aan de rondetafelgesprekken is het ontwerpvoorstel op donderdag bijgestuurd. De aanpassingen werden continu en rechtstreeks met sleutelactoren teruggekoppeld, tot er consensus ontstond over de grote principes en uitgangspunten.

De overeengekomen principes kregen een uitwerking in de maquette en werden ontwerpend op hun intenties getoetst.

DAG 5 - OUTPUT

Op de laatste dag wordt toegewerkt naar de publieke toelichting van het resultaat van de workshopweek tijdens het slotevenement. De maquette werd afgewerkt en gebruikt als communicatiemiddel bij de presentatie voor het publiek. Na een plenaire toelichting van het toekomstplan voor de stationsomgeving werd de week afgesloten met een receptie rond de werkmaquette.

Uiteraard werd daar rond de maquette nog verder toelichting gegeven en dieper in gegaan op concrete vragen van omwonenden, pendelaars,...



AFB. 01

[illegible]

→ Paeken aan beide zijten S. Gills aan vindaan verbinden

AFB. 02



AFB. 03



AFB. 04

AFB. 01
Vele enthousiaste bewoners
schreven zich in voor de
rondetafelgesprekken op dag 3.

AFB. 02
Na de rondetafelgesprekken werden de standpunten van de verschillende tafels in beeld gebracht. Dit stelden ons in staat om bijkomende aandachtspunten en randvoorwaarden te formuleren.

AFB. 03
In vier workshops legde het ontwerpteam steeds een specifieke opgave van de stationsomgeving voor aan experts ter zake.

AFB. 04-05
De maquette fungeerde zowel als
werktuul voor het ontwerpteam
als communicatiemiddel voor
gesprekken met bewoners op het
slotevenement.



AFB. 05



II. ANALYSE

Het benoemen van het DNA, of de eigenheid van de stationsomgeving in Dendermonde heeft een kader opgeleverd en zo een hefboom om duidelijke keuzes voor de toekomst te maken.

Om inzicht te krijgen in de eigenheid van de stationsomgeving in Dendermonde is in de aanloop naar de workshop-week een grondige analyse van de stationsomgeving gemaakt vanuit drie verschillende invalshoeken.

In de eerste fase is zowel op schaal van de stad Dendermonde als op schaal van de stationsomgeving zelf een aantal analyse-kaarten opgemaakt voor drie inhoudelijke thema's: mobiliteit / landschap / voorzieningen. Dit breed ruimtelijk-functioneel onderzoek brengt de noden en mogelijkheden (functioneel, organisatorisch, operationeel, structureel) van de verschillende schalen goed in beeld. Het is geplaatst naast het beleidskader, operationele logica's en het ruimtelijke kader. Behalve voor het verwerven van eigen inzichten in het gebied en de opgave is deze analyse en de bijhorende kaarten-atlas actief gebruikt bij de expertenworkshops (tijdens de workshop week) en de actorenbevraging. De kaarten-atlas is terug te vinden in de bijlagenbundel van dit eindrapport.

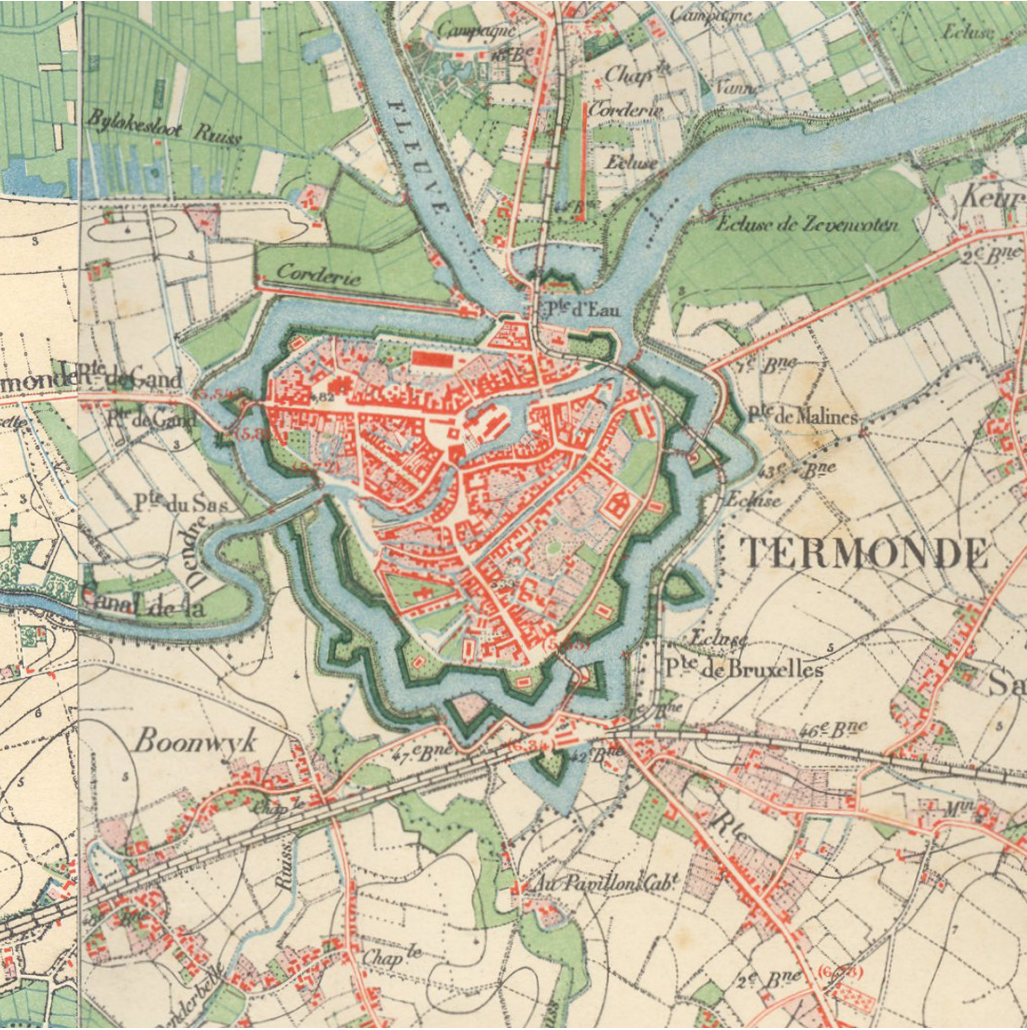
In de actorenbevraging op 15, 18, 19 en 22 september is vanuit bilaterale gesprekken gepolst naar visies, beleid, aandachtspunten en randvoorwaarden. Door de gesprekken met de actoren wordt de analyse een genuanceerde en concrete analyse. Er werden gesprekken georganiseerd met AWV/MOW, Provincie Oost-Vlaanderen, de verschillende stadsdiensten van Dendermonde, De Lijn, NMBS, Infrabel, VMM en Agentschap Onroerend Erfgoed. Er is steeds gezocht naar zo concreet mogelijke randvoorwaarden, zodat bij aanvang reeds een beeld ontstond van het Programma van Eisen voor de stationsomgeving. Ook conflicterende verwachtingen en randvoorwaarden, of net complementaire ambities en initiatieven (zoals geplande projecten met een concrete budgettering) kwamen naar boven. De weerslag van deze bevraging is gedocumenteerd in actorenfiches en gebruikt doorheen het hele onderzoek. De fiches zijn integraal opgenomen in de bijlagebundel van dit eindrapport.

Tenslotte is ook vanuit een historische analyse gezocht naar het DNA van Dendermonde en de stationsomgeving in het bijzonder. De cruciale inzichten van deze historische analyse worden hierna toegelicht. Gecombineerd met de conclusies uit ruimtelijk-functioneel onderzoek en de actorenbevraging, resulteren ze in een heldere synthese met drie concrete uitdagingen en bijhorende ambities voor de toekomst. Ze zijn steeds als kader meegenomen bij het ontwikkelen van de toekomstvisie.

2.1 DENDERMONDE, DORPENSTAD

De strategische ligging aan de Schelde en de Dender zorgde voor een unieke en rijke geschiedenis van Dendermonde. Hierbij kunnen we de stad niet loskoppelen van de omliggende dorpen. Al vanaf de achttiende eeuw ontwikkelden de kleinere kernen zoals Sint-Gillis, Denderbelle en Lebbeke zich rondom de Dendermondse stadskern. De verschillende kernen in de directe (straal van 3km) en de ruimere omgeving (straal 7km) werden steeds groter.

Vandaag lezen we Dendermonde als een dorpenstad: een stad die - te midden van een archipel van omliggende kernen - een centrale rol vervult met een groot aanbod aan (regionale) voorzieningen (onderwijs, medische verzorging, recreatie, arbeidsbemiddeling en rechtspraak) en bijzonder sterke verankering in het spoorwegen- en busnetwerk. De ruime invloedssfeer en de functionele differentiatie ervan heeft een belangrijke invloed op de mobiliteit in de regio. Ze geven aanleiding tot verplaatsingen in verschillende richtingen, zowel vanuit als richting Dendermonde: pendelbewegingen voor werk en school, heen en weer verplaatsingen voor aankopen, juridische, administratieve en medische dienstverlening,...



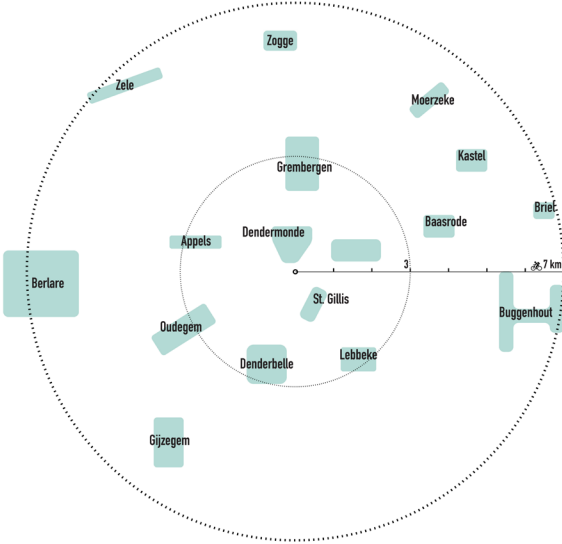
AFB. 01

AFB. 01
Tot de 2de helft van de 19de eeuw was Dendermonde een ommuurde en door de omwalde Vesten stad. Het realiseren van het spoorwegennetwerk en de bouw van het station heeft in diezelfde periode een bepalende nieuwe dynamiek teweeg gebracht. Als tegenhanger van de historische vestingstad kreeg Dendermonde met St Gillis een snelle en grote uitbreiding in het zuiden.

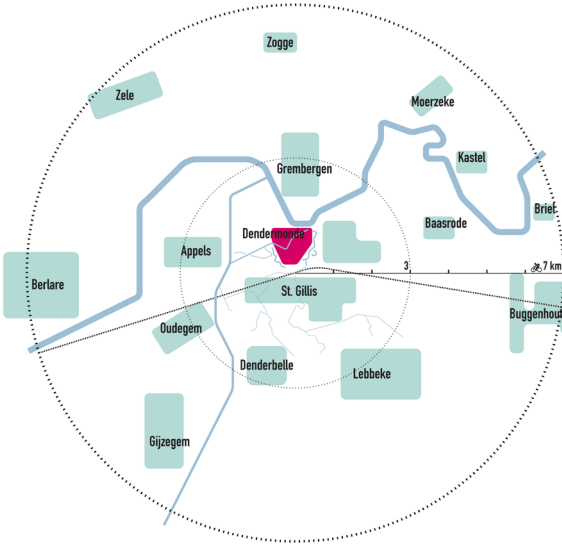
AFB. 02
De monding van Schelde en Dender vormt de basis voor de vestigingslogica van Dendermonde. Op de Ferrariskaart (rond 1777) bevinden zich rond de stad talrijke kleine landbouwdorpen. In hun functioneren zijn ze afgestemd op de interactie met de stad.

AFB. 03
Dendermonde is rond 1868 een omwalde, autonome stad met enkele linten. Een nieuwe dynamiek ontstaat door de introductie van de spoorwegen en een treinstation in het zuiden van de stad. De kleine landbouwdorpen rondom de stad groeien verder aan.

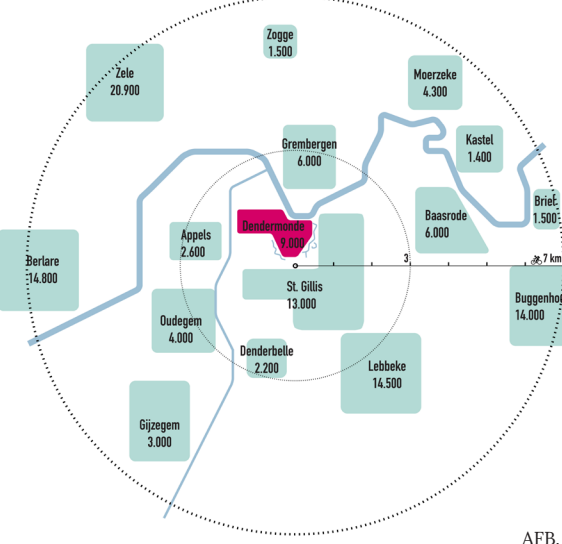
AFB. 04
Vandaag stellen we vast dat de omliggende dorpen de stad hebben bijgebeend of zelfs ingehaald. Zo heeft Sint-Gillis vandaag (volgens cijfers van januari 2018) reeds meer inwoners (12.868) dan de stadskern van Dendermonde (9.527). Binnen een straal van 7km rondom het station van Dendermonde bevindt zich hierdoor een bijzonder groot potentieel aan gebruikers.



AFB. 02



AFB. 3



AFB. 04

2.2 HET VESTENLANDSCHAP

Dendermonde is op de Ferrariskaart (1770 - 1777) duidelijk herkenbaar als vestingstad. De Gentsesteenweg en de steenweg op Brussel dringen tot in het hart van de stad door. De Markt bevindt zich op de kruising van beide assen. Een derde as die duidelijk herkenbaar is, is de oude vest. Hier bevond zich immers de oude middeleeuwse omwalling. Deze oude vest zorgt voor een duidelijke scheiding in de 18de-eeuwse stad. Ten noorden toont de stad zich in zijn middeleeuwse, compacte vorm. Enkel in de noordwestelijke hoek komen nog open stukken voor. Ten zuiden van de oude vest vertoont de stad een meer opengewerkte structuur.

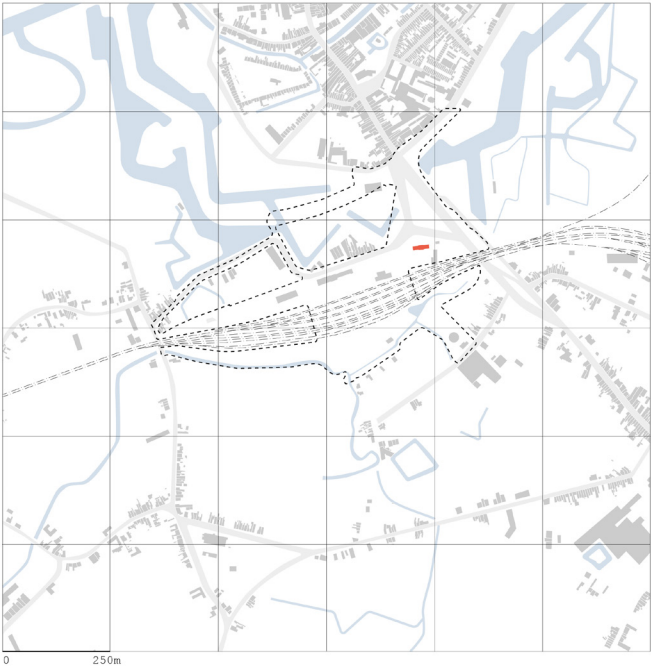
De politieke stabiliteit in de tweede helft van de 19de eeuw deed de noodzaak voor een beschermende omwalling van de stad verdwijnen (m.u.v. de periode van de Frans-Duitse oorlog). Met de aanleg van spoorwegverbindingen richting Gent, Mechelen, Brussel, Sint-Niklaas en Lokeren begon de geleidelijke ontmanteling van de stadswallen in het zuiden van de stad. Volgende kaarten situeren de stationsomgeving vanaf de 18de eeuw tot nu. Ze duiden de historische relatie tussen het treinstation en de vestengordel. En hoe deze hier de laatste jaren steeds meer vervaagde. Het herdenken van de stationsomgeving biedt vandaag een kans om vanuit deze inzichten bewust en gericht om te gaan met het karakteristieke vestenlandschap.



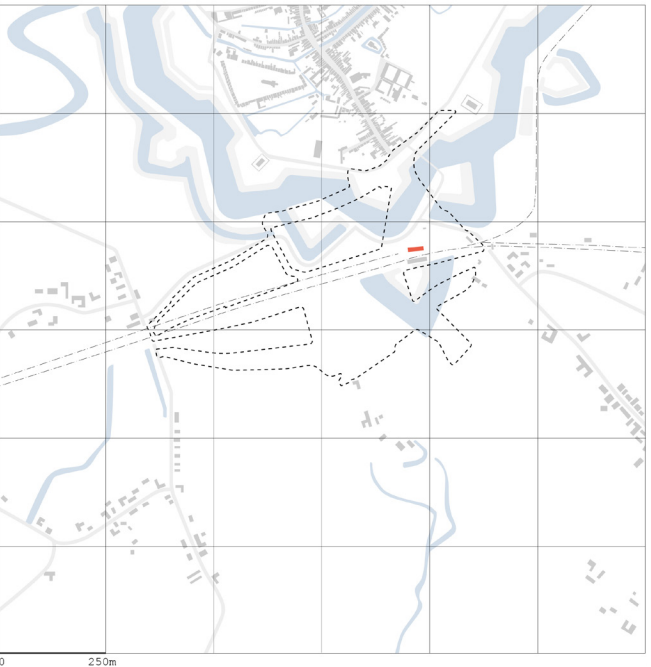
AFB. 01
De stationomgeving vandaag.



AFB. 02
1770/1777 - Dendermonde is op de Ferrariskaart duidelijk herkenbaar als vestingstad. De compacte stad is duidelijk afgebakend door de middeleeuwse omwalling.



AFB. 04
1940 - In 1940 brandde het oude, houten stationsgebouw volledig af (gebouwd in 1880). Het werd vervangen door het huidige stationsgebouw opgetrokken in gele baksteen. De oude vestenmuren zijn ondertussen verdwenen en de waterstructuren in de vestenruimte verkleind. Tegenover het nieuwe station komt de ontwikkeling van een gevelfront (in de vestenruimte) op gang.



AFB. 03
1863/1868 - Rond 1863-1868 worden de eerste sporen ten zuiden van de stadskern gerealiseerd, wat zich vertaalt in een versnelde en sterkere ontwikkeling rondom de huidige Sint-Gillislaan. Het stationsgebouw ligt in de vestengordel in het verlengde van de huidige Brusselsestraat.



AFB. 05
1971 - De stationsomgeving neemt steeds meer van de groene vestenruimte in en krijgt met de toevoeging van het Atheneum, bebouwing langs de Stationsstraat en de Burgemeester Portmanstraat geleidelijk aan zijn huidige vorm. De groen vestingruimte ten westen van de St-Gillislaan verdwijnt stelselmatig en verbreekt de continuïteit van de vestenruimte.

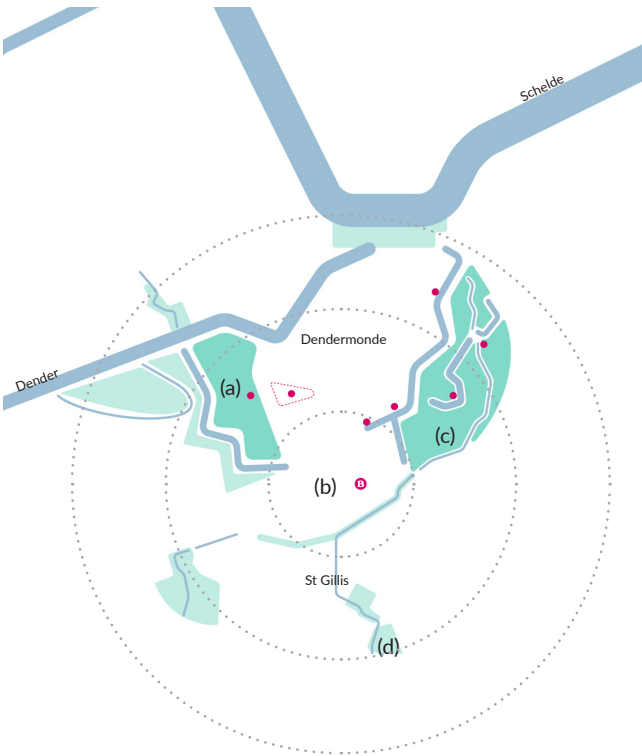
DRIE UITDAGINGEN

De analyse brengt een duidelijke focus indien we de stationsomgeving willen inzetten om de eigenheid van Dendermonde te versterken. Drie karakteristieken van de stad zijn vandaag tegelijk een kans en een bedreiging. We stellen ze centraal als uitdagingen bij de uitwerking van het masterplan voor de stationsomgeving.

STERKE VESTEN

De vestenruimte is een unieke historische structuur die als ecologische en recreatieve groene structuur een grote troef kan vormen voor de omliggende stad (zowel historische kern als omliggende kernen St Gillis, Keur, Lutterzele, ...). De huidige compartimentering resulteert in drie deelzones met een andere klemtoon: (a) natuur in het westen, (b) de stationsomgeving in het zuiden, (c) recreatie in het oosten. De verschillen zijn boeiend en differentiëren het gebruik en de beleving binnen de totaliteit van de vestengordel.

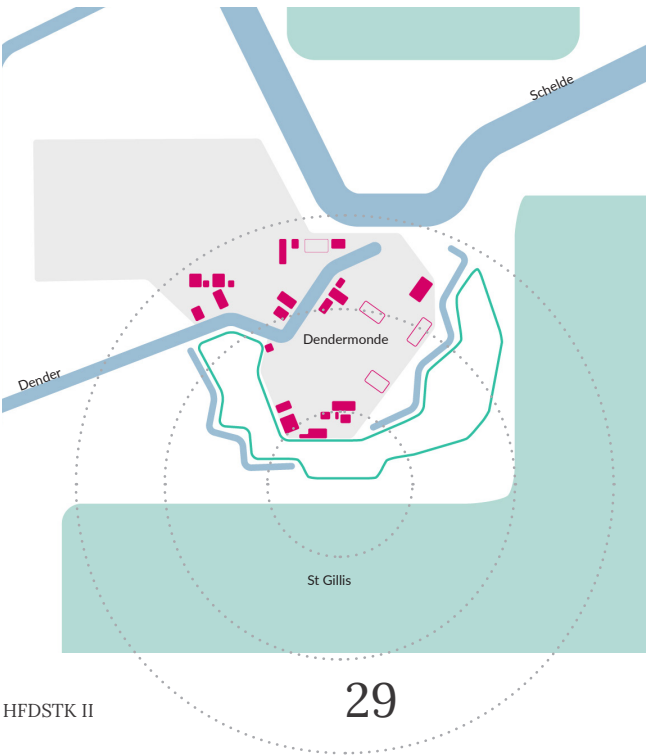
In het zuidelijk deel heeft de dynamiek van het station de leefbaarheid en leesbaarheid van de vesten sterk aangetast. Hoewel het stationsgebouw ooit als een vrijstaand gebouw in de groene vestenruimte stond is vandaag de volledige ruimte tussen sporen en Geldroplaan met bebouwing ingenomen. De Leopold II-laan vormt samen met de Geldroplaan een mogelijke continue drager (landschappelijk, ecologisch, functioneel) maar zorgt vandaag vooral voor veel asfalt. Ook de connectie en beleefbaarheid van de vallei van de Vondelbeek ontbreekt.



STERKE STADSKERN

Voor de bovenlokale niet-commerciële voorzieningen is de aantrekkingskracht van Dendermonde groot. Een groot aandeel van het voorzieningenaanbod is georganiseerd in het stadscentrum en de nabijheid van het station. Deze geven aanleiding tot verplaatsingen in verschillende richtingen, zowel vanuit als richting Dendermonde: pendelbewegingen voor werk en school, heen en weer verplaatsingen voor aankopen, voor juridische, administratieve en medische dienstverlening. Met de nabijheid van het station is het een uitdaging deze verplaatsingen steeds meer op een duurzame manier te organiseren.

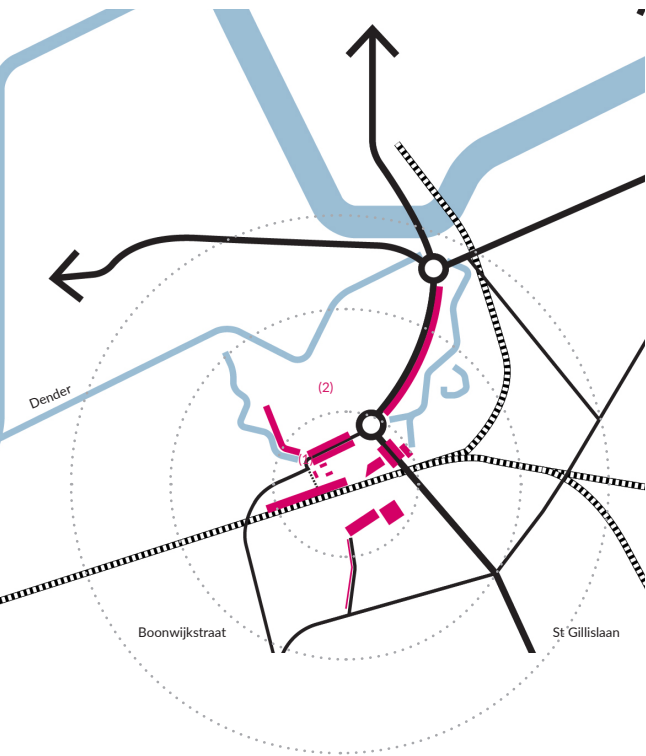
We stellen tegelijk vast dat verschillende van deze grote functies uit de stad zijn vertrokken (door reorganisatie, verhuis naar andere locatie,...) en grote en uitdagende sites in de historische stadskern vrijkomen voor ontwikkeling. Stationsprojecten zijn steevast ook ontwikkelingsprojecten. Het reeds opgemaakte masterplan van EIS toont dit ook. Verschillende reconversie en verdichtingsprojecten in de stadskern kunnen in competitie komen met ontwikkelingen aan het station. Het gericht en evenwichtig omgaan met ontwikkelingen vormt daarom een grote uitdaging.



STERK KNOOPPUNT

Een stationsomgeving is een mobiliteitsknoep waar diverse vormen van vervoer op elkaar afgestemd moeten worden. De afstemming en kwaliteit voor de gebruikers is vandaag voor elk van deze vormen van vervoer ondermaats.

De toegang tot de perrons via het tunneltje is problematisch omwille van dimensies en waterproblematiek, maar tevens niet afgestemd op integrale toegankelijkheid. De oversteekbaarheid van de spoorbundel - en zo de koppeling van het stadscentrum aan St Gillis - is hierdoor ondermaats. De parkeerdruk in de stationsomgeving is zeer groot. Met een parkeercapaciteit van 1460 parkeerplaatsen rondom het station (zie onderzoek Traject, Maart 2018 in bijlagenbundel) is dit nefast voor de kwaliteit van het publiek domein. Het busstation is een belangrijk regionaal knooppunt, maar vandaag nog niet voorzien van perrons voor gelede bussen. Bovendien vormen de drukke aanrijdroutes een aandachtspunt voor voldoende vlotte doorstroming. (commerciële snelheid). De rotonde aan Leopold II laan vormt een moeilijk punt omdat hier grote intensiteiten van de auto worden gecombineerd met verschillende conflicten met fietsersstromen. Vlotte aanrijdroutes voor fietsers richting het station ontbreken aan de beide stationszijden.



DRIE AMBITIES

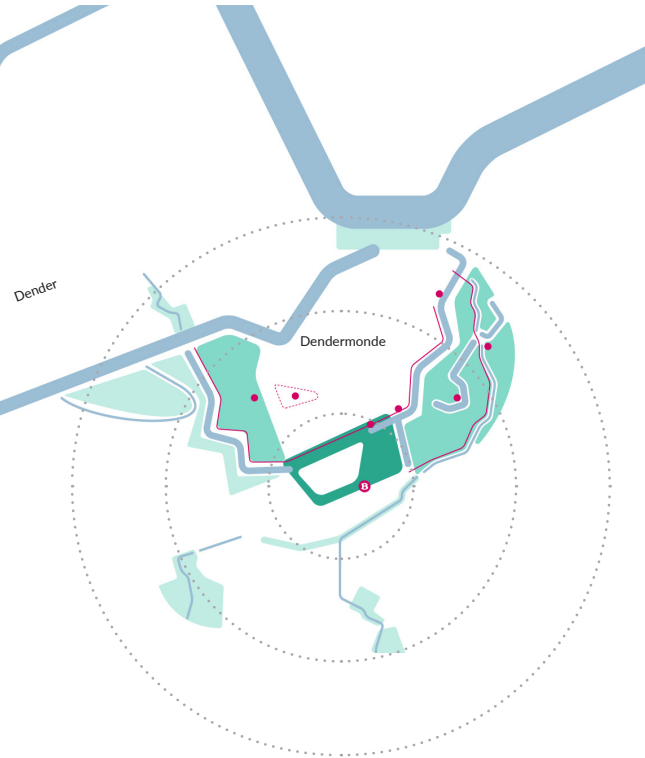
De focus op drie uitdagingen voor de stationsomgeving en de stad vertaalt zich in drie duidelijke ambities voor de toekomst. Ze vormen het toetsingskader voor een vooruitstrevend stationsproject dat ook wordt ingezet als een hefboom voor een veel ruimere stadskernversterking.

STERKE VESTEN

Een unieke groene stationsomgeving herstelt de vesten als samenhangende landschappelijke structuur.

Het stationsproject is uniek omwille van zijn landschappelijke setting. De ligging in de militaire vesten - die bovendien fungeren als belangrijke publieke ruimte in Dendermonde - wordt ingezet om het station een ongeziene identiteit te bezorgen: een station in een historisch vestenlandschap.

Het is daarom een cruciale opgave om dit landschap terug in ere te herstellen. Dit niet letterlijk door de nu doorsneden en deels bebouwde ruimte terug vrij te maken en vesten te herstellen, maar door deze ruimtes gericht te gaan linken, een nieuw profiel te geven, gebruik mogelijk te maken en de ecologische en landschappelijke waarde via secuur ontwerp op te krikken. We zetten in op het tot stand komen van een herkenbaar groter landschap met zeer open grasruimtes met bomengroepen en -rijen, groenmassieven en taluds. Het vormt een basisidentiteit die vervolgens specifiek gemaakt wordt door gebruik, schaal,... per deelruimte.

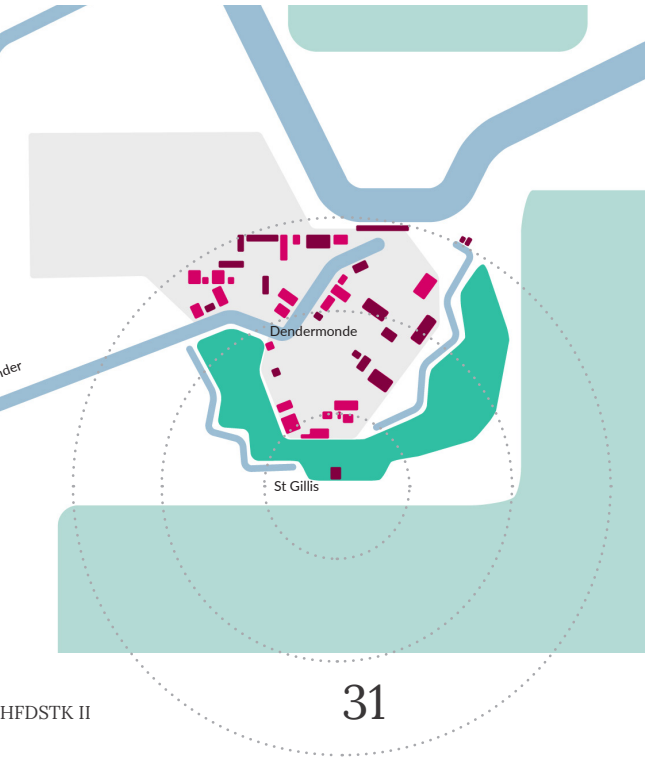


STERKE STADSKERN

Een kwalitatieve stationsomgeving fungeert als hefboom voor kernversterking en gerichte verdichting.

We willen de blik verbreden als we praten over verdichtings- en ontwikkelingsopgaves in de stationsomgeving, want ook de stadskern zelf staat voor grote uitdagingen en unieke kansen. Nieuwe ontwikkelingen in de vesten willen we daarom doseren: de dynamiek van ontwikkelingen wordt gericht op de reconversieopgaves in de stadskern, de landschappelijke ambities in de vesten worden tegelijk meer kansrijk. Het winkelapparaat kan worden versterkt en de stadskern wordt gestimuleerd als woonomgeving.

De sterke nabijheid van station en stadskern motiveert waarom grote bijkomende ontwikkelingen niet perse vlak naast het stationsgebouw moeten komen te staan. We selecteren gericht welke functies nog toegevoegd kunnen worden in de vestenruimte en aanvullend of ondersteunend werken: functies die inspelen op de kansen van de mobiliteitsknoop, het landschap en de nood aan lokale voorzieningen.

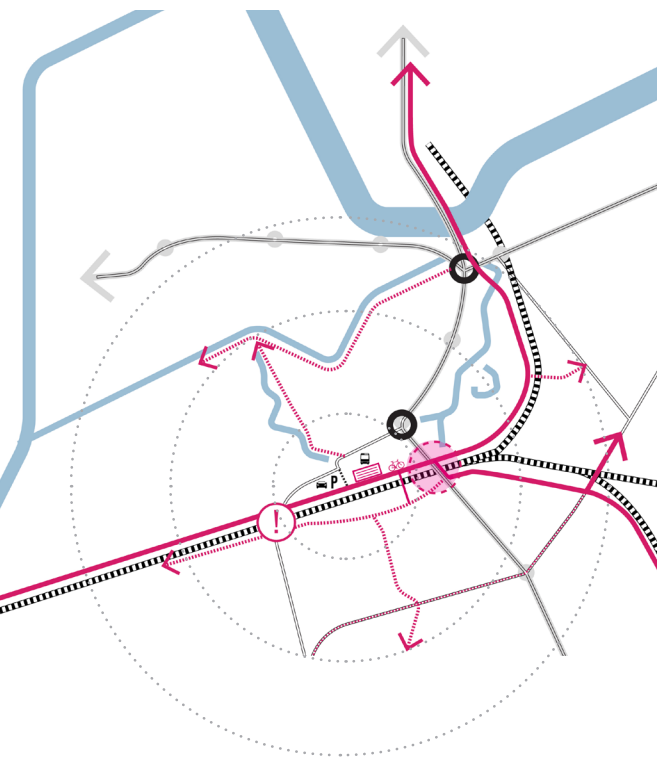


STERK KNOOPPUNT

Een heldere structuur voor de mobiliteitsknoop met minder infrastructuur versterkt de functionaliteit en activeert de openbare ruimte.

Een stationsproject vraagt een mobiliteitsknoop waar diverse vormen van vervoer op elkaar afgestemd zijn. Een zeer duidelijke ambitie is om dit overstappunt (auto/bus/trein/fiets/voetganger) en de noodzakelijke infrastructuur (zoals routes, parking, haltes,...) voor elk soort gebruiker te organiseren op een compact manier. Een compact knooppunt gaat op een efficiënte manier om met infrastructuur versterkt tegelijk het functioneren van de knoop als de kwaliteit van de publieke ruimte. Een sterk knooppunt ontstaat immers pas wanneer het ook als een verblijfsruimte functioneert met aangename en levendige plekken.

Tenslotte zet het knooppunt ook in op het verzachten van de barrière van de spoorwegbundel om St Gillis en de stadskern sterker aan elkaar te koppelen. Beiden krijgen een volwaardige eigen voorzijde van het station.





III. EEN GLOBAAL PLAN MET DEELPROJECTEN

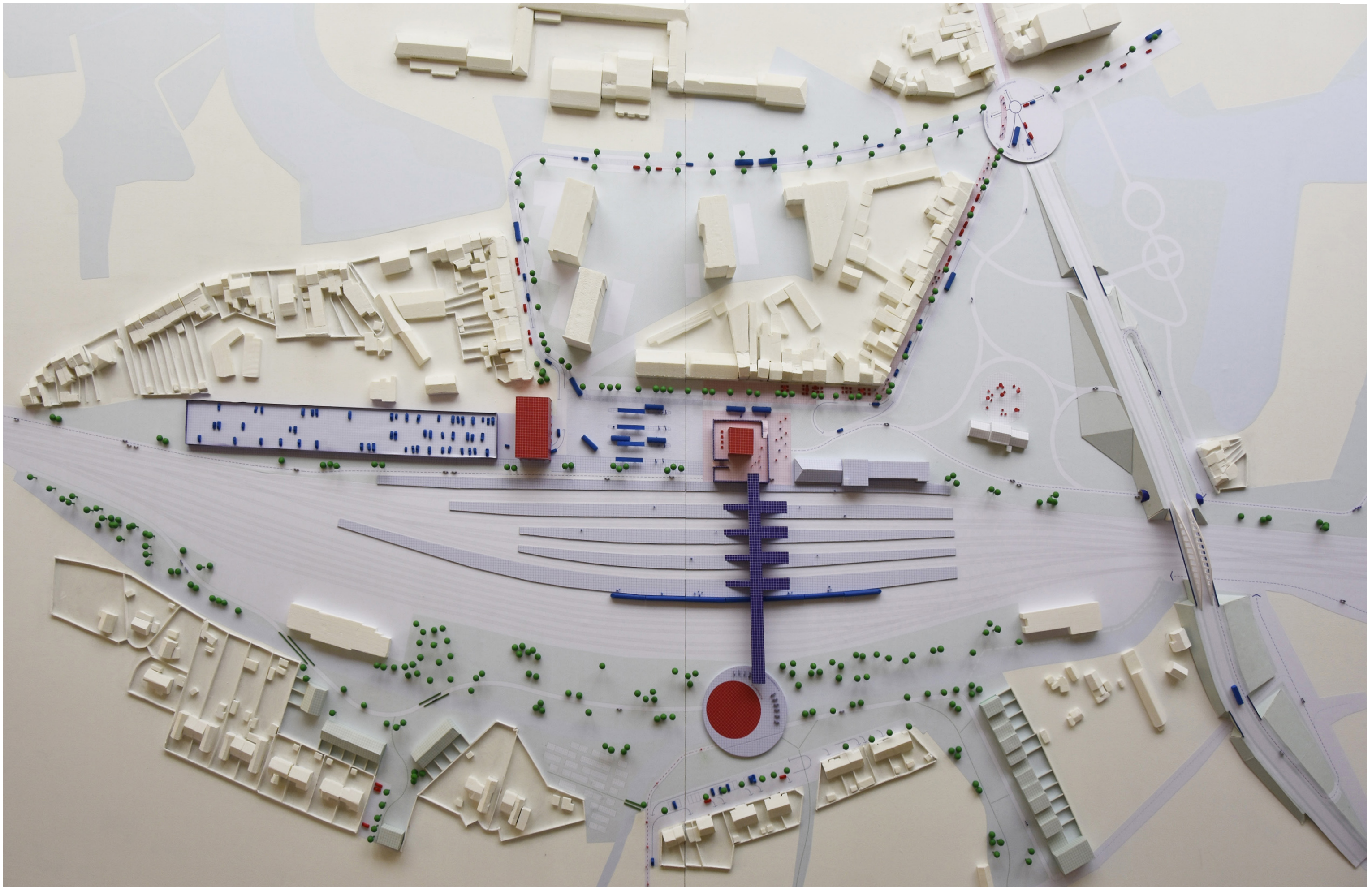
Het globaal plan verbeeldt de zes vastgelegde principes voor de toekomstige stationsomgeving. Zes autonome deelprojecten vormen samen een samenhangd en ambitieus stationsproject.

De keuzes die tijdens de workshopweek gezamenlijk werden gemaakt om de drie gestelde ambities te kunnen realiseren zijn samengebracht in een globaal plan voor de stationsomgeving. Het plan heeft de doelstelling om een visie voor de ruime stationsomgeving naar voor te schuiven en deze tegelijk voldoende concreet te maken. Het plan is uitgewerkt als maquette en maakt duidelijk welke de gewenste richting is. Hierbij komen de drie inhoudelijke ambities opnieuw naar voor: sterke vesten (groen) - sterke stadskern (rood) - sterk knooppunt (blauw).

Hier komen de structuren en plekken in beeld die cruciaal zijn voor het versterken van het stationsgebied. Bij de uitwerking van het globaal plan zijn koppelingen gemaakt met lopende en startende projecten, met de randvoorwaarden uit de actorenfiches en de input van de participatiemomenten. Het resultaat van het onderzoek is dus wel een concreet en gedetailleerd plan/maquette, maar geenszins allesomvattend. Het is flexibel zodat er in de toekomst ingespeeld kan worden op nieuwe dynamieken en initiatieven. Tegelijk geeft het aan welke deelprojecten cruciaal en prioritair zijn. Het resultaat is wervend en inspirerend, het geeft goesting om initiatieven te starten.

Het voorliggende plan is geen eindresultaat of voorontwerpplan, het vormt een kader voor de uitwerking van 6 afgebakende deelprojecten. Dit kader is samengevat in 6 sterke principes die door alle actoren werden onderschreven. Ze vormen de onderlegger voor alle afwegingen en keuzes bij de verdere uitwerking.

Voor elk van de 6 afgebakende deelprojecten is telkens een fiche opgemaakt. Deze fiche geeft op een eenvoudige en overzichtelijke manier een aantal randvoorwaarden en acties mee om het project op te starten. Ze geven extra handvaten aan de initiatiefnemers om tot een goed eindresultaat te komen. De fiches kunnen als handig werkinstrument gebruikt worden door stadsdiensten, overheidsdiensten, geïnteresseerde investeerders,... als houvast. Het fungeert tegelijk als een middel om duidelijke ambities en verwachtingen te formuleren.





1

We zetten in op de fiets. Aan stadszijde de fietssnelweg, aan Sint-Gilliszijde het Vondelfietspad.



2

We creëren een compact overstap-knooppunt. Voetgangers, fietsers, de bus en K&R komen samen aan de voet van de passerelle.



3

We zien het stationsproject als aanjager voor de nieuwe stadsas. De stadsas wordt opgespannen tussen het Ros Beiaard en het sportpark.



4

We kiezen voor een station in het groen. Enerzijds is er ruimte voor een nieuwe stadspark dat de Vesten versterkt, anderzijds zien we de Vondelbeek als lineair natuurpark.



5

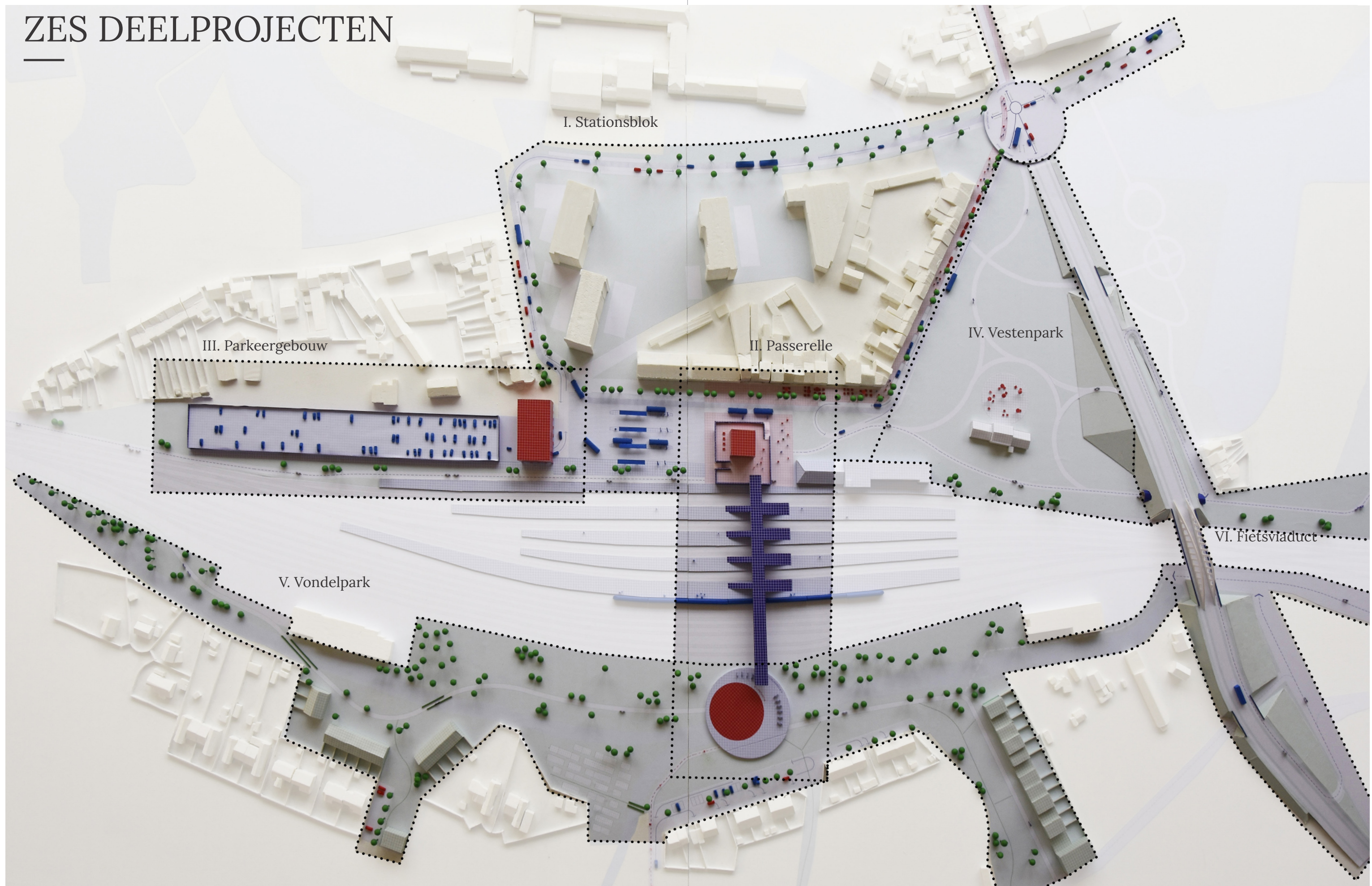
We centraliseren het parkeren. Het parkeergebouw op de huidige parking biedt kansen voor ruimtelijke kwaliteit.



6

We kiezen voor meer dynamiek aan het station. Een beperkte nieuwe ontwikkeling concentreert zich op de nieuwe stadsas.

ZES DEELPROJECTEN



3.1 STATIONSBLOK

Geldroplaan, de Stationsstraat en het Statieplein vormen samen het ‘stationsblok’. Dit deelproject kadert binnen twee ambities voor de stationsomgeving. Het opnieuw leesbaar maken van de vestengordel als historische identiteit van de plek enerzijds en het creëren van een veilige en goed bereikbare stationsomgeving anderzijds.



KRACHTLIJNEN

1 - De ambitie om de vestengordel opnieuw leesbaar te maken in de stationsomgeving vertaalt zich in het creëren van een groene stadsboulevard van de Leopold II-laan via de Geldroplaan tot en met het Nieuw Kwartier.

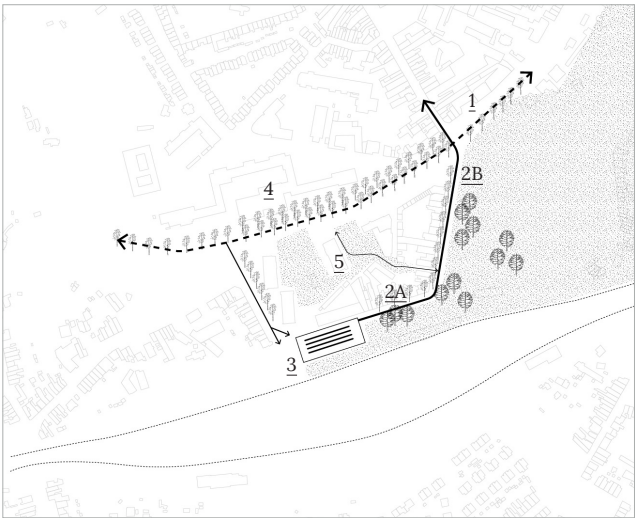
2a - De stadsas brengt voetgangers via een brede promenade vanop het groene stationsplein naar het Vestenpark. Ter hoogte van het plein zorgt een verbreding voor ruimte voor terrassen van de horecazaken.

2b - De stadsas loopt langs het Vestenpark door naar de binnenstad via de Brusselsestraat. Zo ontstaat er een veilige route voor voetgangers en fietsers tussen de stadskern en het station.

3 - Het busstation bevindt zich aan de voet van de passerelle met een overzichtelijke opstelling van bussen met zeven statische twee dynamische haltes voor het schakelgebouw. Door de compacte organisatie van het busstation ontstaat er meer ruimte voor verblijfskwaliteit en groen.

4 - Door verharding te beperken en te vergroenen waar mogelijk, maakt de Geldroplaan deel uit van de groene vestenstructuur.

5 - Het binnengebied kent vandaag reeds enkele formele en informele ruimten die zorgen voor kortere routes. Door deze informele binnenweggetjes op te waarderen ontstaat een permeabel stationsblok.



STROMEN

1 - Het busverkeer rijdt in een lus rond het Stationsblok via de Geldroplaan naar de Stationsstraat.

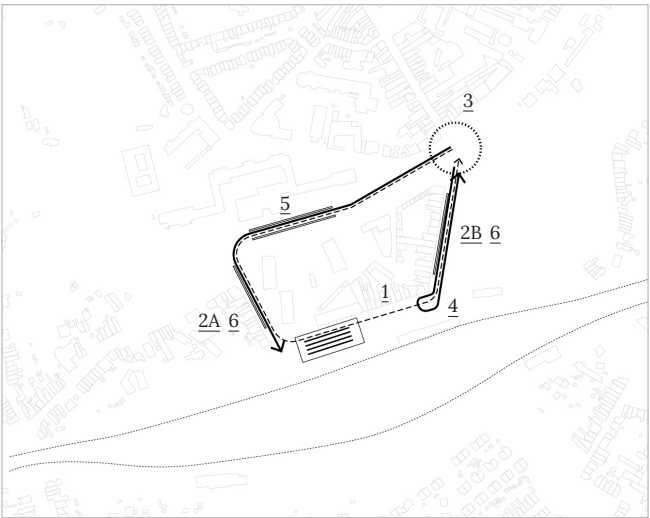
2 - Om de stationsomgeving verkeersluwer te maken vermijden we doorgaand verkeer: (a) een route naar het parkeergebouw langs de Geldroplaan (b) een route voor taxi's en K+R via de Stationsstraat. Uiteraard zijn beide routes toegankelijk voor aangelanden (c) leveringen gebeuren via het stationsplein

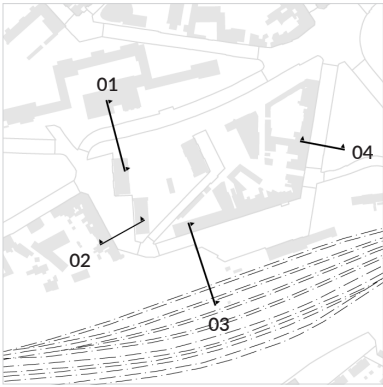
3 - Ter hoogte van de rotonde stropt het verkeer vandaag geregeld op. Een herinrichting van dit knooppunt is nodig om de stationsomgeving vlot te ontsluiten. Tegelijk kan de kruising van traag en gemotoriseerd verkeer beter op elkaar afgestemd worden.

4 - In het streven naar een goed bereikbare stationsomgeving krijgen taxi's en de Kiss & Ride een plaats op het einde van de Stationsstraat. Een lus geïntegreerd in het groene stationsplein organiseert het af en aanrijden van reizigers en brengt passagiers tot aan de passerelle en het stationsgebouw.

5 - Ter hoogte van het atheneum in de Geldroplaan is er ruimte voor K+R voorzien evenals voldoende ruimte voor schoolbussen. Daarnaast is oversteekbaarheid een aandachtspunt bij de herinrichting.

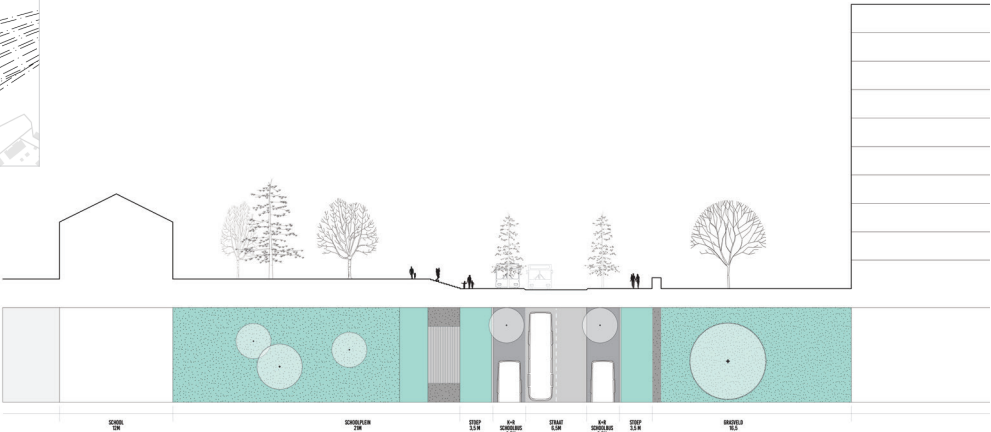
6 - Zowel in de Stationsstraat als in de Geldroplaan zijn er bewonersparkeerplaatsen voorzien.



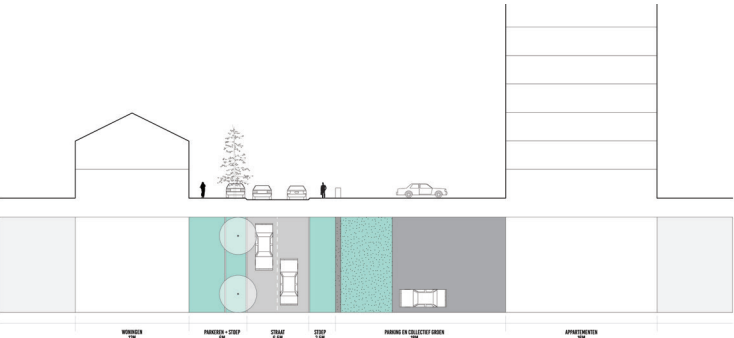


PROFIELEN STATIONSBLK

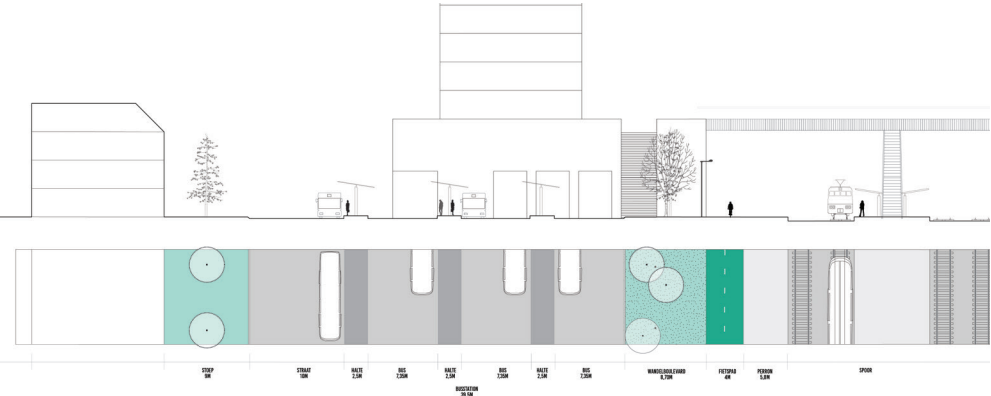
AFB. 01
Profil Gelderoplan (01)
 De huidige parkeerplaatsen maken plaats voor groenstroken met daarin ruimte voor K+R en schoolbussen t.h.v. het Atheneum.



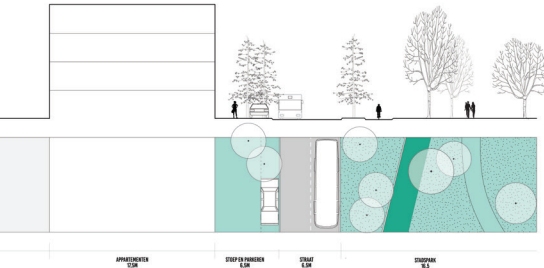
AFB. 02
Profil Gelderoplan (02)
 De toegangsweg naar de parking en aanrijroute voor de bussen starten samen vanop de Geldroplan om daarna op te splitsen. Hierbij mogen de auto's in de Geldroplan geen toegang krijgen tot het busstation. Bij het verlaten van de parking dienen wagens voorrang te geven aan de bus. Daarnaast vormt het voorzien van een keerbeweging voor bewoners een aandachtspunt.



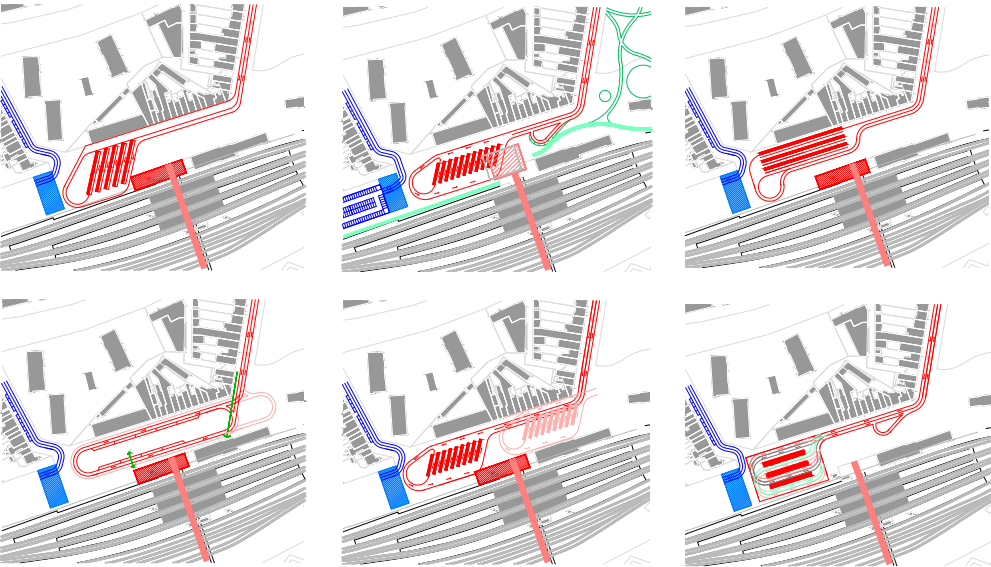
AFB. 03
Profil busstation (03)
 Een mineraal vlak organiseert de verschillende bushaltes met daarnaast een brede wandelboulevard die voetgangers tot aan het schakelgebouw brengt. Aan de andere zijde loopt de fietssnelweg tot in de fietsenstalling onder het schakelgebouw.



AFB. 04
Profil Stadsas (04)
 Een brede wandelboulevard brengt voetgangers vanaf het station tot in de stadskern. Fietzers bereiken de binnenstad via een vrijliggend fietspad in het Vestenpark.



EEN COMPACT BUSSTATION

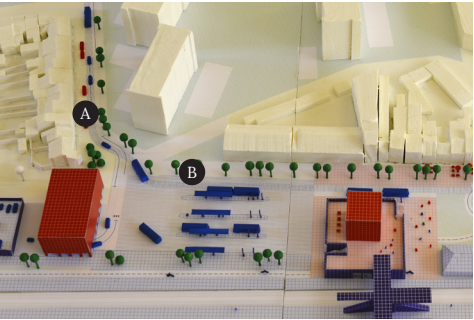


AFB. 05

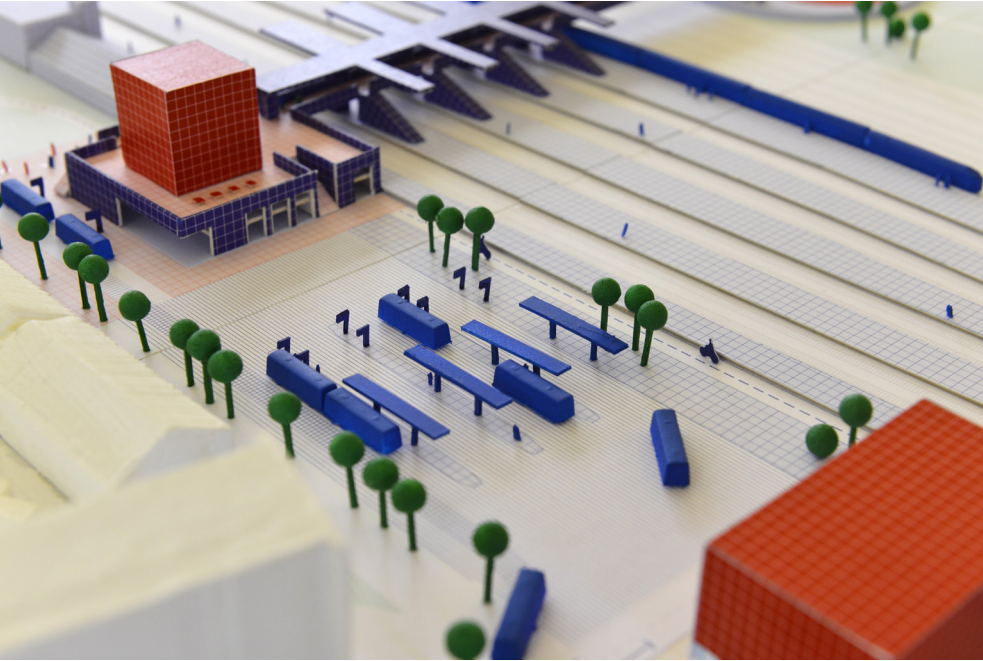
AFB. 05
 Voor de organisatie van het busstation werden systematisch verschillende varianten onderzocht in nauw overleg met De Lijn. Verschillende aanrijroutes en opstellingen van de perrons vormden hierbij de leidraad. In samenspraak werd gekozen voor een aanrijroute van de bussen via een lus rond het stationsblok. Zo is een (ruimte verslindende) keerlus aan het busstation overbodig. Op basis van deze keuze werden verschillende perronopstellingen getest: visgraatperrons (45°, 60°, 90°), langsperrons en eilandperrons.

AFB. 06
 De Lijn onderzocht de verschillende buslijnen die halteren aan het station van Dendermonde. Op basis hiervan werd gekozen voor acht statische busperrons met twee doorrijperrons voor de buslijnen zonder eindhalte aan het station. Eén van de statische haltes doet dienst als wachtperoon (B). Het tweede wachtperoon (A) is gesitueerd in de Geldroplan.

AFB. 07
 Een compact en overzichtelijk busstation waarbij de bushoofden zich richten naar de voet van de passerelle. De dubbele langsperrons zorgen voor een compacte opstelling waarbij het laatste perron samensmelt met de wandelboulevard. De dynamische perrons bevinden zich aan de voet van de passerelle.



AFB. 06



AFB. 07

WAARNEMINGEN ROTONDE
N47 X GELDROPLAAN

Het concentreren van de parkeercapaciteit aan de noordzijde van het station heeft ook tot gevolg dat de rotonde N47 x Geldroplaan bijkomend belast zal worden. Er zijn geen verkeerstellingen voor handen om een uitgebreide analyse te maken van dit knooppunt. Op basis van terreinwaarnemingen werd daarom een kwalitatieve analyse van de rotonde voorzien.

WAARNEMINGEN HUIDIGE TOESTAND

Kort voor en na de schoolspitsen bereikt de rotonde regelmatig een verzadigde toestand die voor korte wachtrijen van maximaal 10 voertuigen zorgt op de verschillende takken van de rotonde.

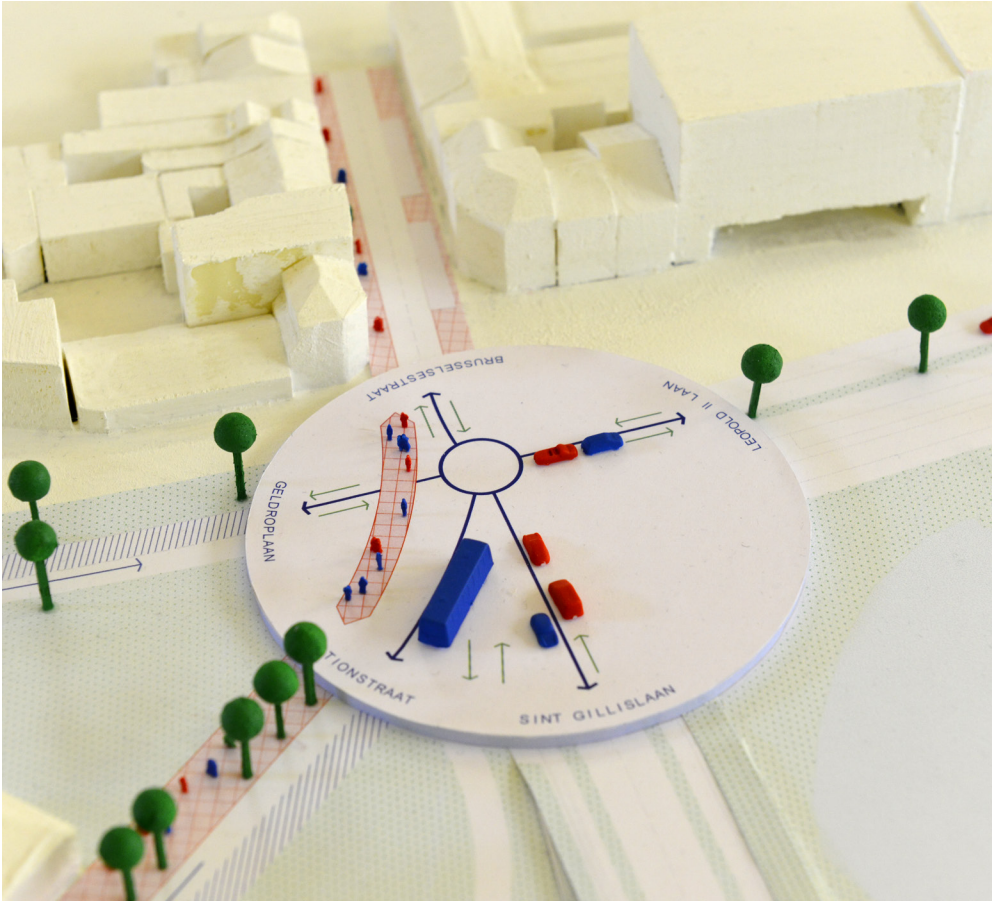
De schoolspitsen zorgen evenwel voor zeer hoge aantallen overstekende voetgangers en fietsers. Deze oversteekbewegingen beperken de capaciteit voor autoverkeer verder waardoor de wachtrijen explosief toenemen. Tijdens de drukste momenten worden daarom dagelijks agenten ingezet om de oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers te beveiligen en geconcentreerd te laten verlopen.

IMPACT CENTRALISATIE PARKING

De centralisatie zal op een gefaseerde wijze gebeuren (zie 3.3 parkeergebouw). Het zal zorgen voor een toename van de bewegingen komende van Sint-Gillis. De grootste toenames in de parkeerbezetting vallen net voor de klassieke spitsperiodes waardoor de hoge verzadigingsgraad van de rotonde voornamelijk zal toenemen op dat moment. Desondanks zal er ook tijdens de bestaande piekperiodes een bijkomende impact op de rotonde zijn die de huidige wachtrijen die reeds tot de top van het viaduct (Sint Gillislaan) reiken nog verder zal doen toenemen.

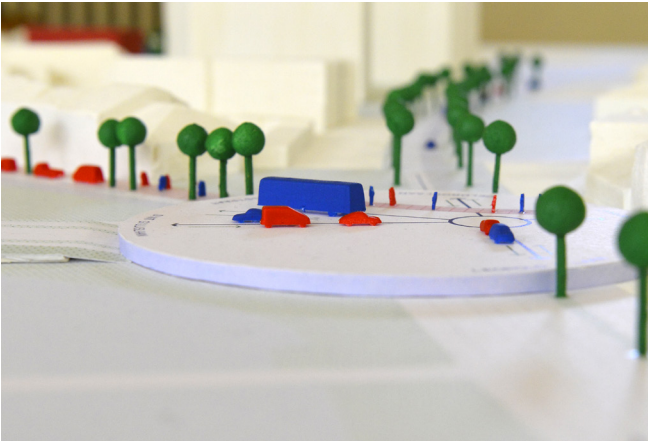
MOGELIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN

Het lijkt aangewezen dit knooppunt volledig te herbekijken en te onderbouwen met een kwantitatieve analyse op basis van verkeerstellingen. De huidige wachtrijen zijn zeer lang en zorgen er tevens voor dat de aansluiting van verschillende buslijnen op vertrekkende treinen gemist wordt. Gezien de hoge impact van de overstekende voetgangers en fietsers kan verder onderzocht worden om de schoolomgeving op een andere manier bereikbaar te maken. Indien de schoolomgeving buiten de rotonde om op de fietssnelweg aangetakt wordt, kan deze impact alvast verkleind worden.



AFB. 01

STATIONSBLOK



AFB. 02

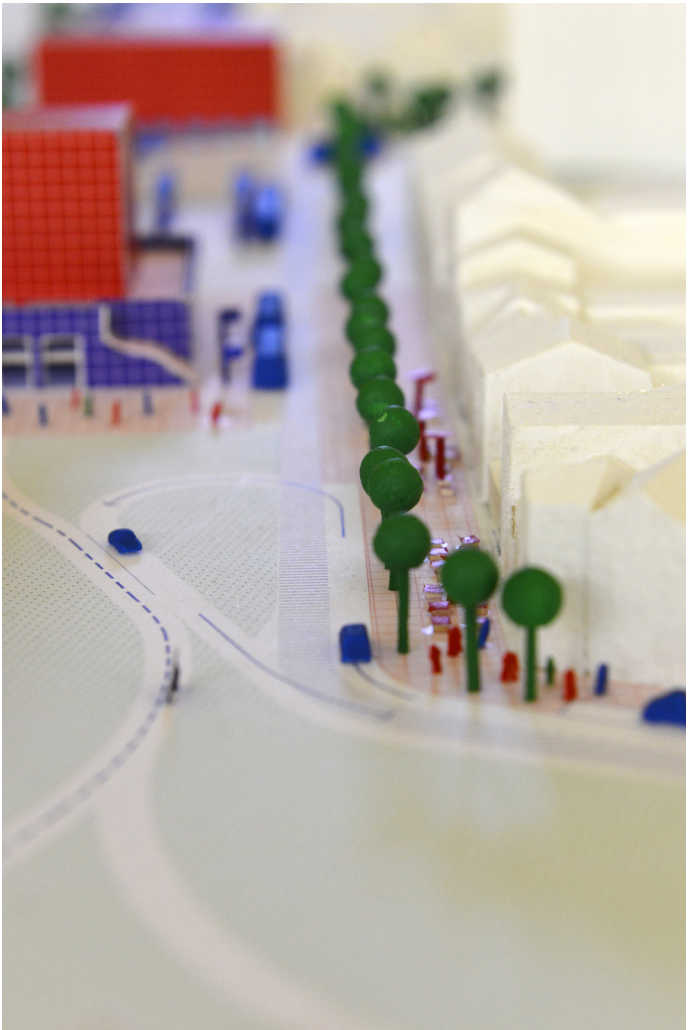


AFB. 03

AFB. 02
Na de realisatie van het parkeergebouw (zie 'Actieplan') kan de Geldroplaan vergroend worden als onderdeel van het vestenlandschap.

AFB. 03
Bomen begeleiden voetgangers over de stadsas langs het Vestenpark naar het stadscentrum. In deze wandelboulevard zijn zowel bewonersparkeerplaatsen als ook kortparkeerplaatsen voorzien voor K+R en handelaars.

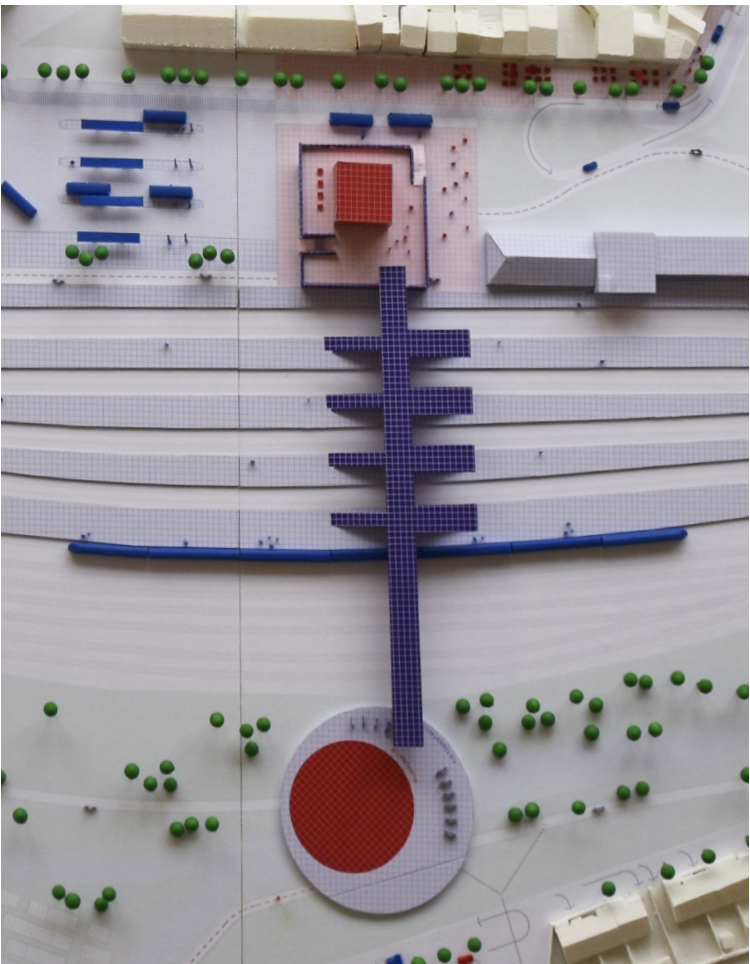
AFB. 04
De breedte van de stadsas biedt ruimte voor zuidgeoriënteerde terrassen van de horecazaken voor het station. De terrassen kijken uit over het groen stationsplein met aansluitend het Vestenpark. Het stationsplein biedt naast een groene verblijfsruimte ook ruimte voor K+R. Komende van de Stationsstraat kunnen chauffeurs kiezen om te wachten op de kortparkeerplaatsen aan de stadsas of kunnen ze hun passagiers laten in- of uitstappen aan aanrijlus. Uitzonderlijk voor het laden en lossen van leveringen mogen voertuigen het plein oprijden.



AFB. 04

3.2 PASSERELLE

Het project van de passerelle werkt op twee schalen: het biedt een integrale toegang tot de verschillende treinperrons en zorgt tegelijk voor een bijkomende trage verbinding over de sporen tussen de stadskern en Sint-Gillis. De voet van de passerelle reageert telkens op zijn omgeving. Aan de noordzijde mondt de passerelle uit in een schakelgebouw als onderdeel van de stationsmachine. Ten zuiden van de sporen landt de passerelle in een schakelplek die tegelijk fungeert als fietsenstalling voor de stationsomgeving en ontmoetingsruimte voor de wijk.

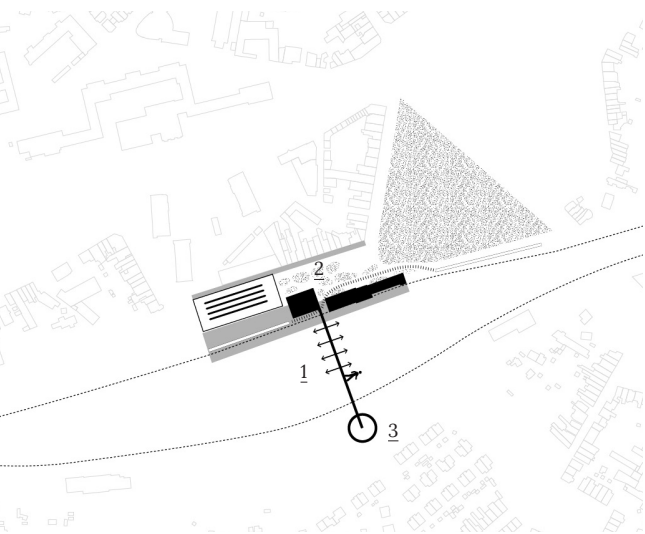


KRACHTLIJNEN

1 - Een overdekte passerelle vervangt de huidige tunnel en bedient elk perron met trappen en liften. Alle perrons zijn zo integraal toegankelijk zowel vanaf de noord- als de zuidzijde van de sporen.

2 - Het schakelgebouw organiseert de toegang tot de passerelle aan de stadszijde. Het vormt een compact knooppunt tussen vier publieke ruimten: het busstation, het groene stationsplein, de perronruimte en de stadsas. Het vormt een nieuw onderdeel van het ensemble van stationsgebouwen. In de sokkel van het schakelgebouw is er een fietsenparking voorzien met daarbovenop ruimte voor ontwikkeling.

3 - De passerelle eindigt aan de zuidzijde met een fietsenstalling die een ontmoetingsruimte op schaal van de woonwijk definieert.



STROMEN

1 - Fietzers bereiken de noordelijke fietsenstalling via de fietssnelweg of via het Vestenpark. Ter hoogte van het schakelgebouw loopt de fietssnelweg door de fietsenstalling om conflicten te vermijden. Het is hierbij van belang om maatregelen te treffen om de snelheid van de fietsers aan te passen.

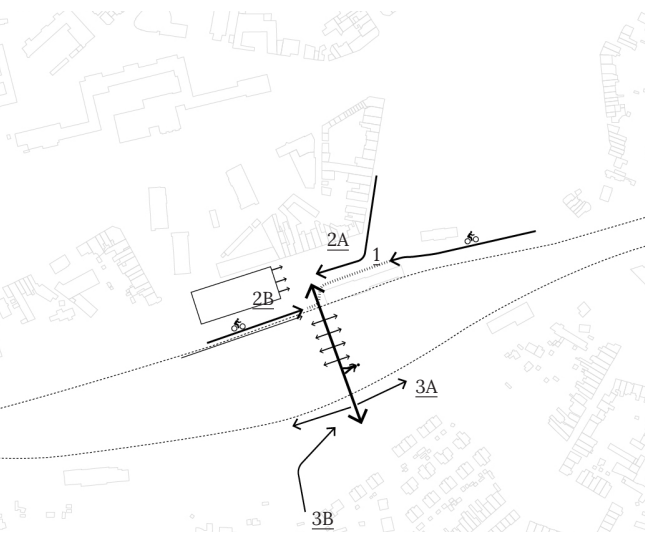
2 - In de sokkel van het schakelgebouw zijn twee toegangen voor voetgangers geïntegreerd. Vanuit deze ruimten brengt het schakelgebouw reizigers tot op de passerelle.

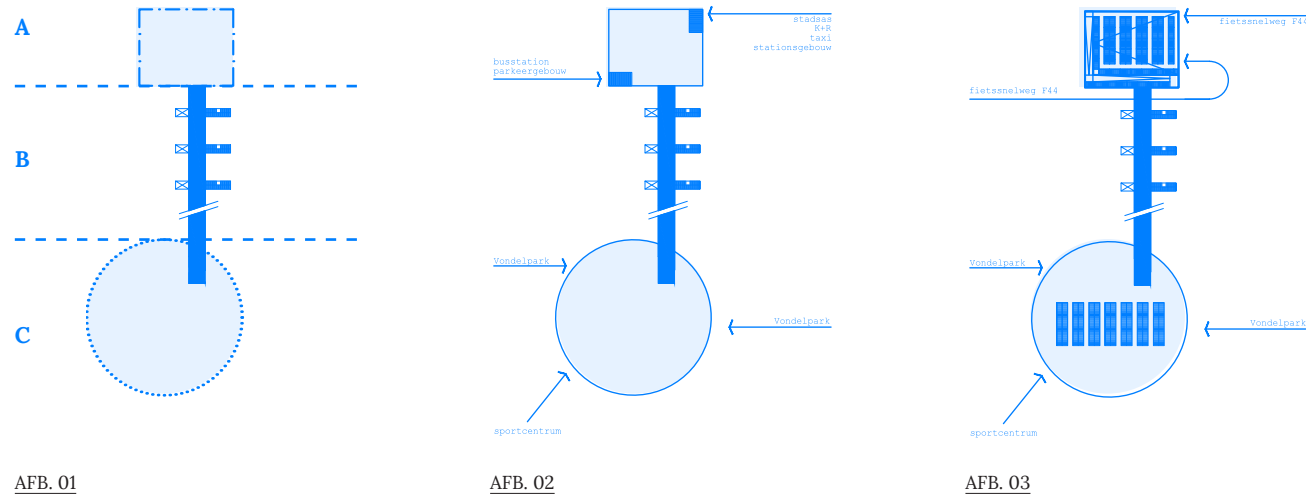
2a - Een westelijke trappenpartij begeleidt reizigers komende van het parkeergebouw en het busstation richting de passerelle.

2b - Aan de oostzijde is een tweede trap voorzien voor reizigers die gebruik maakte van de stadsas, een taxi of de K+R-ruimte. Daarnaast biedt de lift van het eerste perron een integrale toegang tot de passerelle.

3a - Ten zuiden van de spoorbundel bereiken trageweggebruikers de passerelle via het vondelpad. Dit pad loopt van oost naar west parallel met de spoorbundel.

3b - Tegelijk vinden fietsers en voetgangers hun weg naar de passerelle via de trage as naar het sportpark.





AFB. 01
De passerelle bestaat uit drie componenten: (A) schakelgebouw (B) passerelle (C) schakelplek

AFB. 02
Voetgangerscirculatie:
Vanuit de verschillende richtingen (het parkeergebouw, K+R, de stadskern, Sint-Gillis en het stationsgebouw) komen wandelroutes toe aan het schakelgebouw en de schakelplek. Een lift aan de twee uiteinden van de passerelle verzekert de integrale toegankelijkheid.

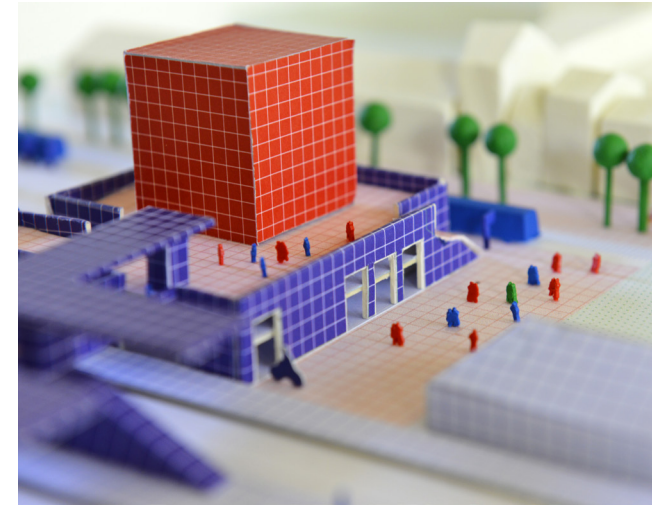
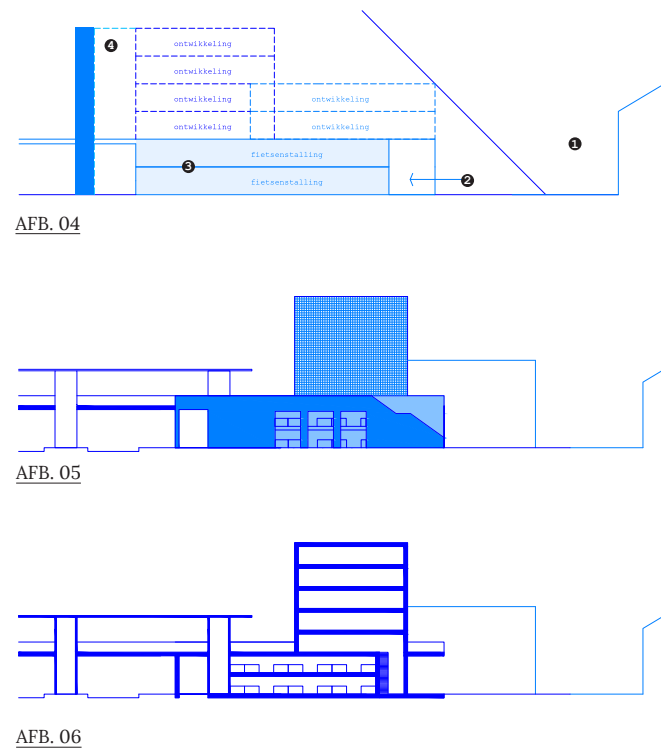
AFB. 03
Fietzerscirculatie:
Aan beide zijden van de spoorbundel lopen de fietsroutes tot aan de voet van de passerelle. Door hier telkens fietsenstallingen te voorzien hebben fietsers een directe toegang tot de perrons.

AFB. 04
Randvoorwaarden schakelgebouw:
(1) Aandacht voor schaduwvorming op terrasruimtes van de aangrenzende horeca.

(2) De ontwikkeling dient toegankelijk te zijn vanaf het stationsplein. Zo ontstaat een helder adres.
(3) De fietsenstalling bestaat uit maximum twee bouwlagen.
(4) De lift van het eerste perron zou tegelijk de passerelle en de ontwikkeling kunnen bedienen.

AFB. 05
Een trappenpartij brengt reizigers tot op de publieke sokkel van het schakelgebouw. Op deze sokkel kunnen publieke activiteiten georganiseerd worden zoals een openlucht cinema. Daarnaast kan de ontwikkeling gebruik maken van de passage van treinreizigers.

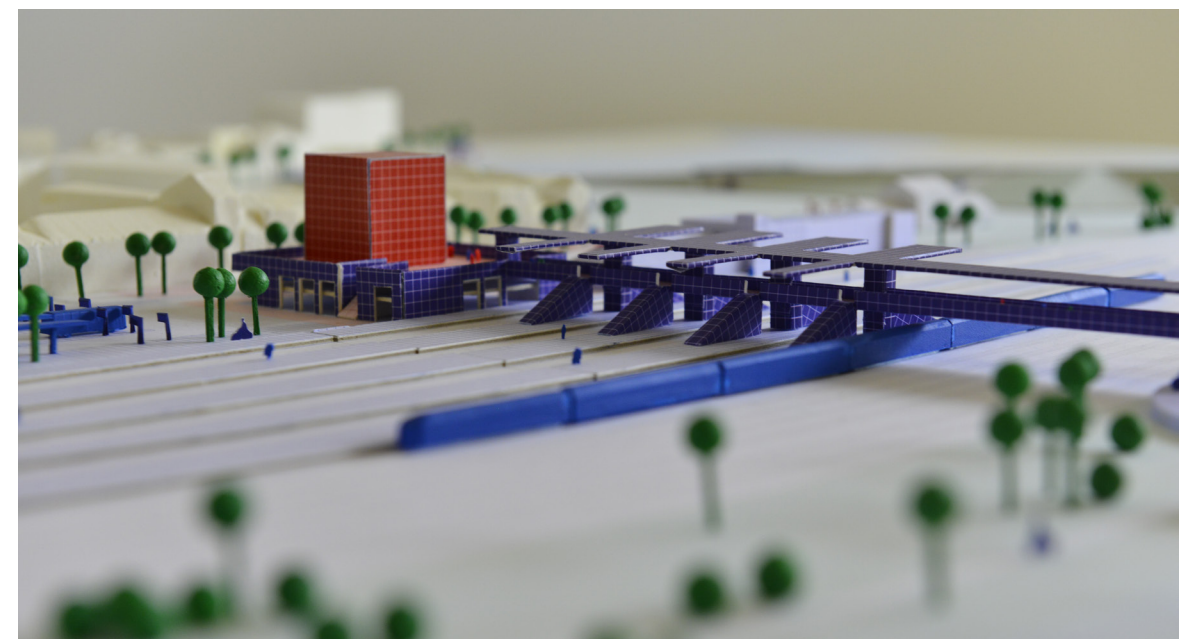
AFB. 06
In de sokkel bevindt zich een fietsenstalling verspreid over twee niveaus. Deze kan in de toekomst no uitgebreid worden door tweelaagse fietsenrekken te voorzien. In een laatste fase kan eventueel ook het dak van het sokkelgebouw ingezet worden als extra uitbreiding van de fietsenstalling.



AFB. 08



AFB. 07

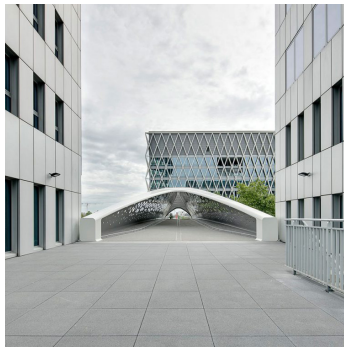


AFB. 09

REFERENTIES
VOOR HET SCHAKELGEBOUW



AFB. 01



AFB. 02



AFB. 03



AFB. 04

AFB. 01
Station en plein van Herstal (BE) - Multiple

AFB. 02
Parkbrug Spoor Noord, Antwerpen (BE) - NEY & Partners

AFB. 03
STUK, Leuven (BE) - Willem Jan Neutelings

AFB. 04
Elbphilharmonie, Hamburg (D) - Herzog & de Meuron

SCHAKELPLEK
MEER DAN EEN FIETSENSTALLING



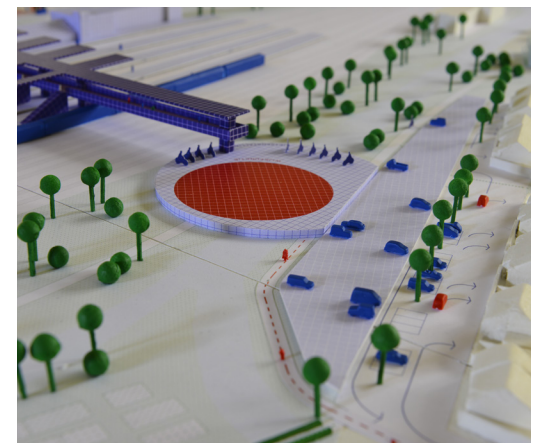
AFB. 06



AFB. 08



AFB. 10



AFB. 07



AFB. 09



AFB. 09

AFB. 06
De schakelplek heeft een hoge ambitie. Ze wil tegelijk een tweede volwaardige stationtoegang bieden, aan de Sint-Gillis zijde, en een ontmoetingsplaats voor de wijk vormen. Het programma van eisen is dan ook een mix tussen functies voor de wijk en het station:
_Fietsenstalling
_Een publiek buurtprogramma zoals een afhaalpunt, een buurtlokaal of repaircafé.
_Toegang tot de passerelle
_Integratie in het Vondelpark

AFB. 07
In een eerste fase blijft het huidige parkeervlak hier behouden als penderlparking.

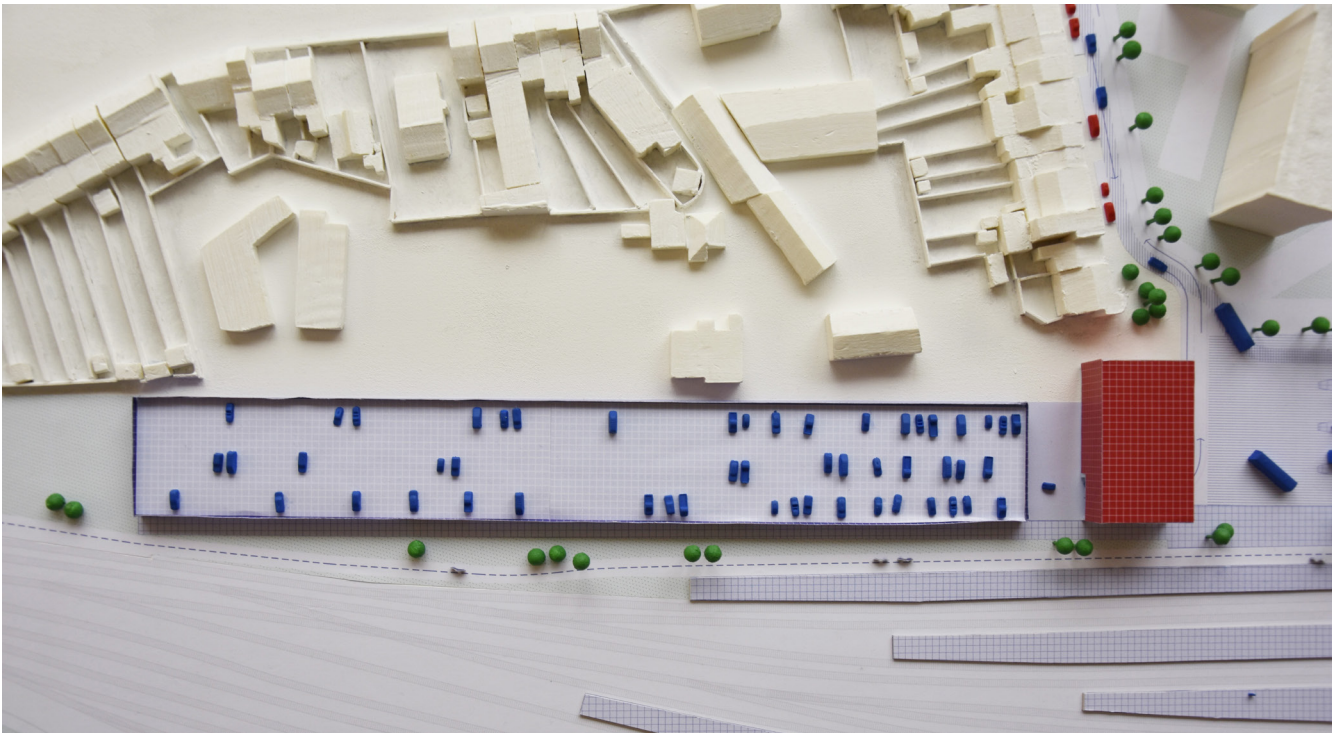
AFB. 08
Landmark Nieuwe Bergen (NL) - Monadnock

AFB. 09
Dynamo werkstatt - Zurich (CH) - Amsterdam (NL) b

AFB. 10
Noorderpark, Amsterdam (NL)

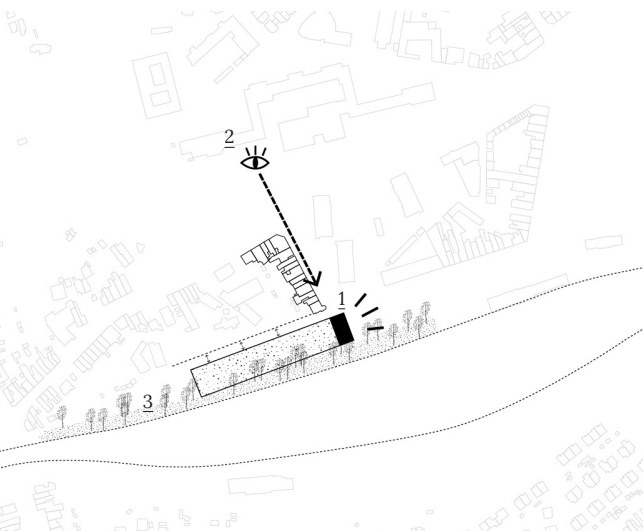
3.3 PARKEERGEBOUW

Vandaag eisen de verschillende parkings veel ruimte op in de stationsomgeving. De spreiding van de parkeervlakken zorgt voor heel wat zoekbewegingen van wagens. Dit staat haaks op de ambitie voor een groene stationsomgeving als onderdeel van het vestenlandschap en de ambitie om in te zetten op de fiets. Tegelijk moet de stationsomgeving vlot toegankelijk blijven voor wagens. Daarom zal het parkeren herleid worden tot een parkeergebouw aan de noordzijde en het behoud van het parkeervlak aan de Sint Gilliszijde. In een voorbereidende fase zal er betalend parkeren worden ingevoerd. De effecten hiervan zullen mee bepalend zijn om een zicht te krijgen op de noodzakelijke aantallen voor het parkeergebouw en de fietsenstallingen. In een latere fase kan geëvalueerd worden of de volledige parkeeropgave al dan niet gecentraliseerd kan worden in één goed uitgerust parkeergebouw.



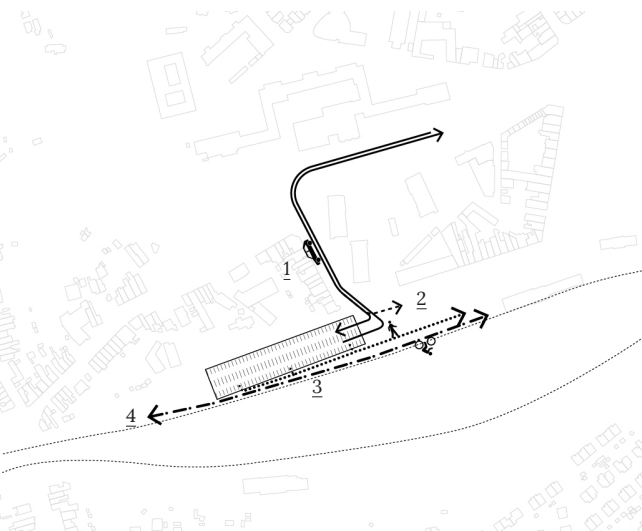
KRACHTLIJNEN

- 1 - Het kopgebouw vervolledigt het bouwblok en biedt een extra gevel aan het stationsplein. Op het gelijkvloers is een parkinginrit voorzien met daarboven ruimte voor ontwikkeling. Met het station nabij, is dit een ideale locatie voor kantoorachtigen.
- 2. Door haar vooruitgeschoven positie kondigt het kopgebouw de parking aan bij het binnenrijden vanaf de Geldroplaan. Zo vormt het gebouw tegelijk een herkennings- en oriëntatiepunt voor de stationsomgeving.
- 3 - Naast het parkeergebouw wordt ruimte voorzien voor kwalitatieve fietsinfrastructuur. Voldoende ruimte en een groene aankleding zorgen voor een aangename fietssnelweg.



STROMEN

- 1 - Wagens bereiken het parkeergebouw via de Geldroplaan en rijden langs deze route opnieuw weg. Bij het verlaten van de parking dient het gemotoriseerd verkeer steeds voorrang te verlenen aan het busverkeer. Op de Geldroplaan dient filevorming bij het aanrijden (wachtrij bij inrijden parking) vermeden te worden. Dit kan door voldoende slagbomen te voorzien of door te werken met ANPR-camera's.
- 2 - Het busverkeer draait net voor het kopgebouw af naar get busstation.
- 3 - Voetgangers verlaten het parkeergebouw via de zuidzijde. De wandelboulevard brengt hen tot aan de sokkel van het schakelgebouw.
- 4 - Fietsers vinden hun weg via de fietssnelweg tussen het parkeergebouw en de sporen.



Naar aanleiding van de herinrichting van de stationsomgeving wordt een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Traject. Dit onderzoek heeft een tweevoudig doel:

- Inzicht krijgen in gedrag treinreizigers
- Vereiste auto- en fietsparkeercapaciteit bepalen.

Om bovenstaande doelen te bereiken werd een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Deze output werd getoetst aan en aangevuld met de output van een reizigersbevraging. Op basis van een reizigersbevraging en een bezettingsonderzoek werd de huidige parkeervraag en de vereiste capaciteit voor de nieuwe stationsomgeving in kaart gebracht. Hieronder lichten we de conclusies toe. Het volledige onderzoek met de aanpak en algemene vastellingen is terug te vinden in de bijlagebundel.

VEREISTE CAPACITEIT

De capaciteit die voorzien wordt voor autoparkeren is sterk gelinkt aan de capaciteit voor fietsparkeren. Afhankelijk van omkaderende maatregelen zoals de kwaliteit van de fietsenstalling en de prijszetting van de autoparking blijken namelijk een aanzienlijk deel van de reizigers over te schakelen op de fiets. In de hierna volgende hoofdstukken wordt per tijdshorizon de autoparkeervraag aan de fietsparkeervraag gekoppeld.

HUIDIGE PARKEERVRAAG

Uit de combinatie van beide berekeningsmethodes kan voor de huidige situatie (maart 2018) volgende gemiddelde parkeervraag vastgesteld worden.

SCENARIO	AUTO	FIETS (GEMIDDELTE WEEKDAGBEZETTING DRUKSTE MAAND)
Huidige parkeervraag (situatie maart 2018)	1200	859

Conclusie: De huidige autoparkeervraag is zeer hoog met circa 1200 voertuigen die dagelijks een parkeerplaats in de stationsomgeving zoeken.

PARKEERVRAAG BIJ HERINRICHTING

Bij herinrichting van de stationsomgeving zullen ten gevolge van de verbeterde kwaliteit van de fietsenstallingen en de prijszetting van de autoparking een aantal gedragswijzigingen ontstaan (zie volledige beschrijving in Bijlage 4: mobiliteitsonderzoek – deel 3).

Het is echter niet aannemelijk dat iedereen zijn gedrag ook in praktijk zal aanpassen. Daarom werden volgende gedragswijzigingen opgenomen:

- Modal shift
- Behoudsgezind scenario met een modal shift van 5% duurzamer gedrag
- Duurzaam scenario met een modal shift van 10% duurzamer gedrag
- Ontwijkingsgedrag betalend parkeren (verhuis)
- 9% van de reizigers vertrekt vanuit een ander station waar wel nog gratis geparkeerd kan worden

Bovenstaande gedragswijzigingen geven volgende vereiste parkeercapaciteit

SCENARIO	HUIDIGE SITUATIE (GEEN GEDRAGS- WIJZIGING 35% AUTOGEBRUIK)		VERDUURZAMING: 30% AUTOGEBRUIK 3% VERHUIS		VERDUURZAMING: 25% AUTOGEBRUIK 3% VERHUIS	
	P auto	P fiets	P auto	P fiets	P auto	P fiets
Huidige parkeervraag (situatie maart 2018)	1200	859	924	1030	744	1202

Conclusie: Een aanzienlijk deel van de treinreizigers woont in Dendermonde, dit zijn allen reizigers die potentieel op een duurzame wijze naar het station kunnen komen. Desondanks maakt een deel van hen toch gebruik van de wagen. Bij het nemen van sturende maatregelen (zoals betalend parkeren) is een grote groep wel bereid om over te stappen op een ander vervoersmiddel. Dit kan de autoparkeervraag sterk terugdringen tot ca 750 parkeerplaatsen. De dalende autoparkeervraag heeft tot gevolg dat er een grotere fietsparkeervraag ontstaat. Bovenop deze fietsparkeervraag dient nog een marge genomen worden om piekmomenten op te vangen en een vlotte werking van de fietsenstalling te garanderen. Een stallingscapaciteit van ca. 1500 fietsenstallingen moet de fietsparkeervraag kunnen opvangen.

TOEKOMSTIGE PARKEERVRAAG

De parkeercapaciteit dient niet enkel op de verwachte vraag gedimensioneerd te worden maar dient ook rekening te houden met trends die zich de volgende jaren wellicht verder zetten. Volgende elementen kunnen hierin meegenomen worden:

FIETSSNELWEGEN EN DALEND AUTOGEBRUIK
In de meeste centrumsteden daalt het autogebruik. Daarnaast worden ook verschillende fietssnelwegen

uitgerold die het station van Dendermonde op een vlotte manier met verschillende randgemeenten verbinden. Zo'n 30% van de reizigers woont in een randgemeente waar een fietssnelweg gepland staat die verbinding maakt met Dendermonde. De fietssnelwegen hebben dus een groot potentieel om het aandeel fietsers vanuit de randgemeenten verder te doen toenemen.

STIJGEND AANTAL TREINGEBRUIKERS

Het aantal treinreizigers stijgt de laatste 10 jaar consequent. Er kan aangenomen worden dat de huidige trend van 1,5% reizigerstoename per jaar zich de komende jaren verder zet. Over een periode van 10 jaar gaat het over iets meer dan 700 bijkomende reizigers die tevens een zekere parkeervraag zullen veroorzaken

IMPACT OP DE PARKEERCAPACITEIT

De mate waarin deze reizigers een impact hebben op de fiets- en/of autoparkeervraag zal grotendeels bepaald worden door de herkomst van deze reizigers. Indien de huidige herkomstverdeling gehandhaafd blijft resulteert dit in een bijkomende autoparkeervraag van ca. 120 parkeerplaatsen. Indien deze reizigersgroei een gevolg is van stedelijke verdichting in Dendermonde zal de impact op de autoparkeervraag eerder beperkt zijn. In het meest duurzame scenario volstaan ca. 60 bijkomende parkeerplaatsen.

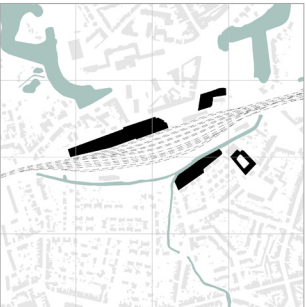
SCENARIO	EXTRAPOLATIE DUURZAAM SCEANRIO		VERDERE VERDUURZAMING EN STEDELIJKE VERDICHTING	
	P auto	P fiets	P auto	P fiets
Inschatting parkeervraag 2028	860	1750	800	2000

EEN GEFASEERDE AANPAK VOOR DE STATIONSOMGEVING

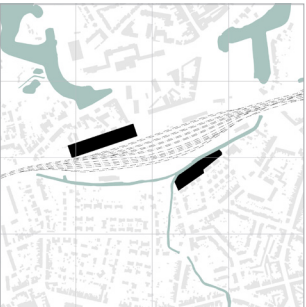
Om tot een centrale parkeerparkingoplossing te komen voor de stationsomgeving, is een gefaseerde aanpak nodig. Eerst moet er geïnvesteerd worden in kwalitatieve fietsinfrastructuur zodat er een volwaardig alternatief voor de wagen is. Daarom zullen de huidige parkeervlakken in een eerste fase behouden blijven. Wanneer het fietsnet goed uitgebouwd is en er voldoende, veilige fietsenstallingen voor handen zijn, worden de parkeervlakken gereduceerd tot één parkeergebouw aan de stadskern en één aan de zijde van Sint-Gillis. In een laatste fase wordt het parkeervlak aan de zuidzijde geschrapt op voorwaarde dat het parkeergebouw

voldoende capaciteit bezit en een vlotte doorstroming in de stationsomgeving gegarandeerd blijft.

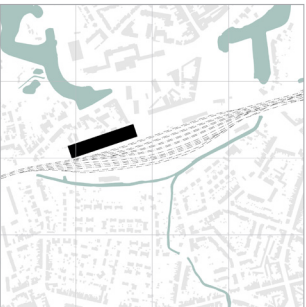
AFB. 01
Fase 1: behoud huidige parkeervlakken

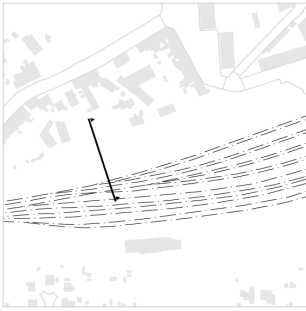


AFB. 02
Fase 2: Realisatie van het parkeergebouw aan de noordzijde van het spoor met behoud van de parking aan Sint-Gillis.

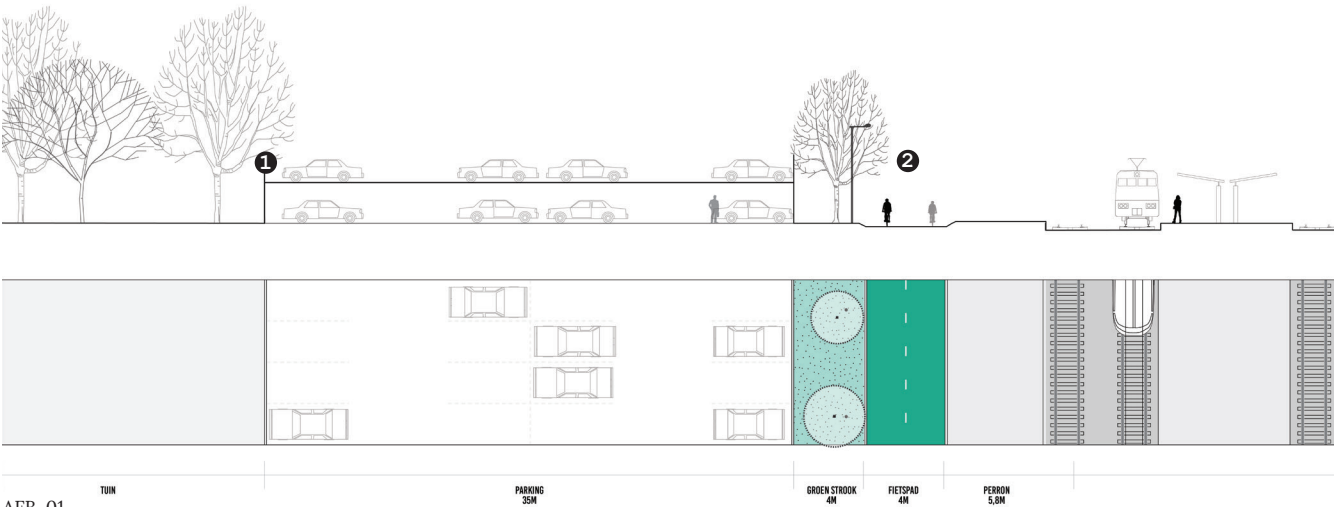


AFB. 03
Fase 3: Centralisatie van het parkeren in het parkeergebouw met als voorwaarde voldoende parkeercapaciteit, een vlotte doorstroming en kwalitatieve fietsinfrastructuur.





PARKEER- EN KOPGEBOUW



AFB. 01

AFB. 01
Het parkeergebouw dient rekening te houden met een aantal specifieke randvoorwaarden:
(1) Afstand van de perceelsgrens: Het terrein grenst aan de noordzijde aan verschillende percelen. Enkel bij het organiseren van de parking op maaiveld of op één dakniveau, kan er tot aan de perceelsgrens gebouwd worden (+/- 400 parkeerplaatsen per bouwlaag). Bij meerdere bouwlagen dient, is de 45°-regel van toepassing. Dit zorgt voor een lagere capaciteit per bouwlaag (+/- 300 parkeerplaatsen per bouwlaag).
(2) De fietssnelweg baant zich ten zuiden van de parking een weg naar het schakelgebouw. Het parkeergebouw dient daarom aan de zuidzijde voldoende houden van de sporen. In deze tussenruimte moet ruimte zijn voor de fietssnelweg (met een minimale breedte van 3m), een groene strook en een wandelruimte om voetgangers tot aan de passerelle te brengen.

AFB. 02-03
Studentenhuisvesting en -restaurant, Parijs (FR) - Bourbouze & Graindorg

AFB. 04
Ramen, Gent (BE) - Tomas Nollet en Hilde Huyghe



AFB. 02



AFB. 03

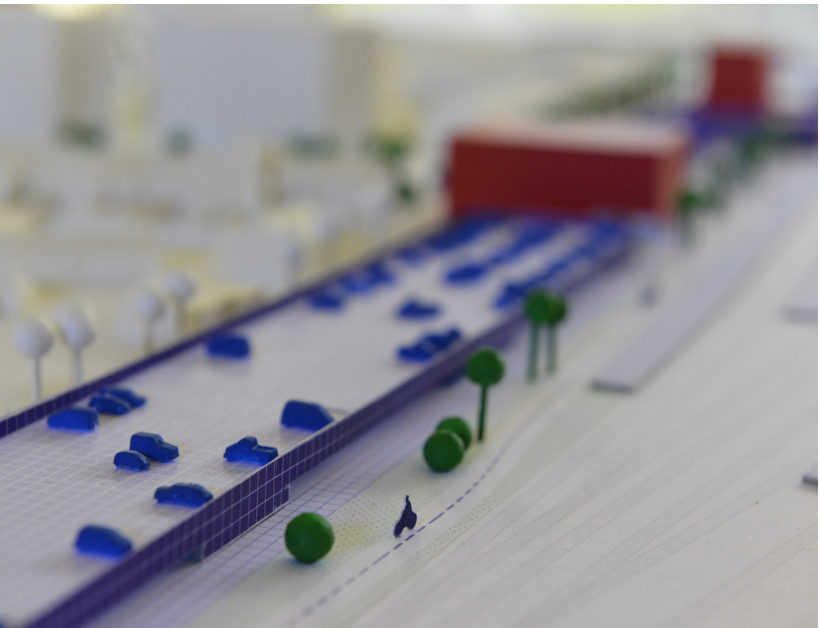


AFB. 04

PARKEER- EN KOPGEBOUW



AFB. 05



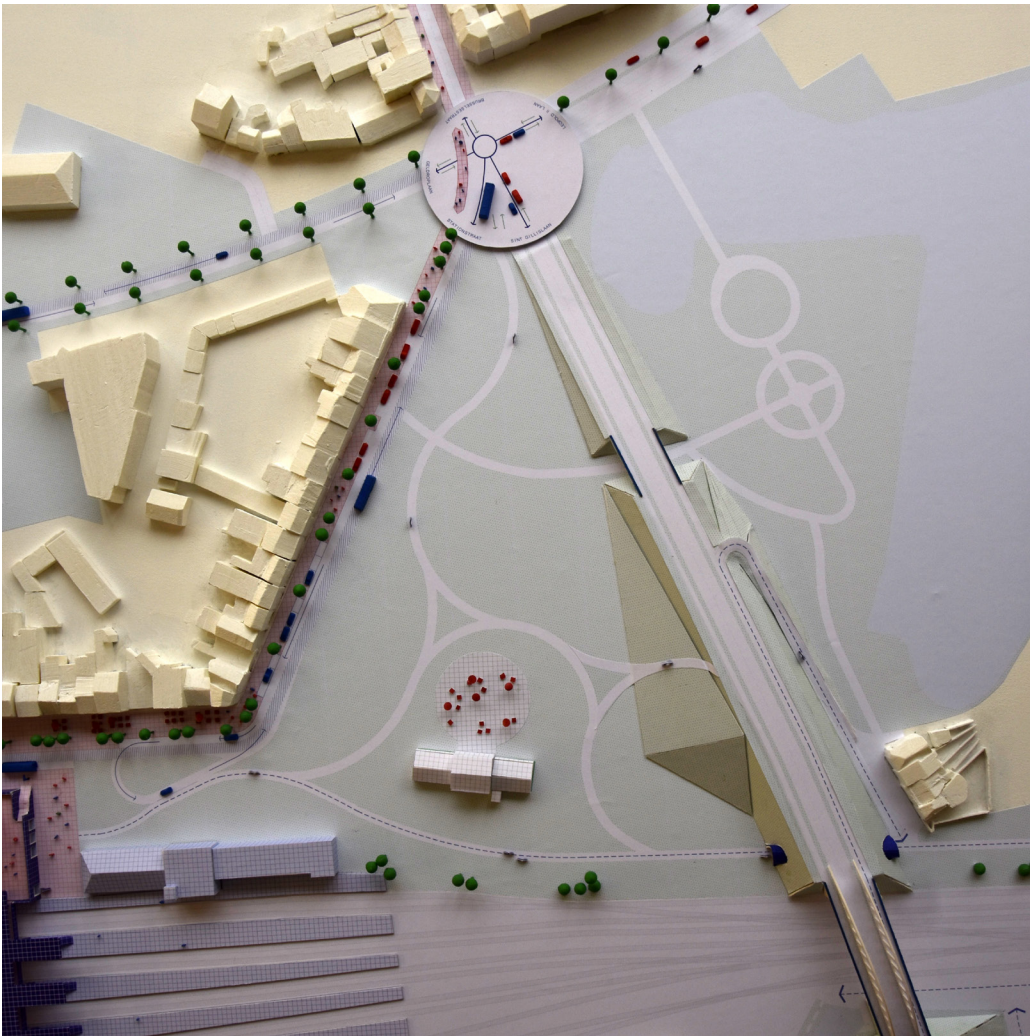
AFB. 06

AFB. 05
Het kopgebouw vormt de derde wand aan het busstation waar ruimte is voor kantoorachtigen zoals co-workingspaces. Het kopgebouw zorgt voor een levendige gevel op het maaiveld waarnaast de parkinginrit georganiseerd is. De inrit wordt best aan de spoorzijde georganiseerd. Op deze manier hindert een eventuele wachtrij de inrit van het busstation niet.

AFB. 06
Voldoende afstand tussen de sporen en het parkeergebouw, zorgen voor een aangename route over de fietssnelweg naar het station.

3.4 VESTENPARK

Het Vestenpark kadert binnen de ambitie om de vestenstructuur opnieuw leesbaar te maken in de stationsomgeving. Vandaag snijdt de Sint Gillislaan het William Bruynincxpark bruusk af van het vestenlandschap. Het desolate park is vandaag een weinig uitnodigende toegang tot de Dendermondse vesten. Dit deelproject wil de kwalitatieve vestenruimte tot aan de stationsdeur brengen.



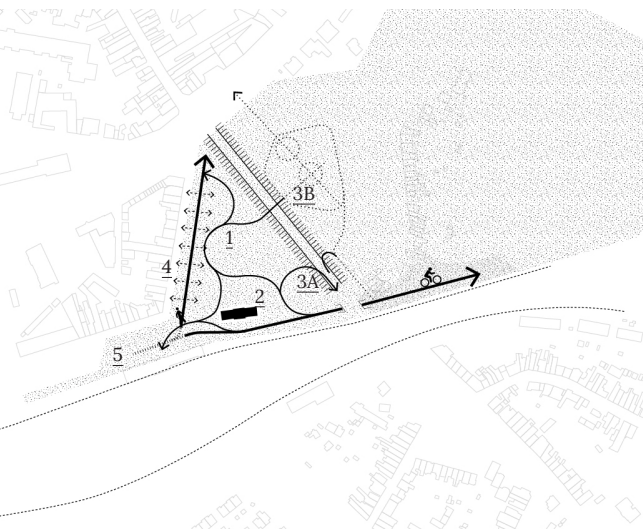
KRACHTLIJNEN

1 - Het William Bruynincxpark wordt uitgebreid tot aan de sporen en opgewaardeerd tot een levendig Vestenpark. Het opladen van het park met kleine programma's zoals een speelveld of ruimte voor evenementen (bijv. Denderpop) is hierbij belangrijk.

2 - Het voormalige stationsgebouw kan een cruciale schakel vormen in het opwaarderen van de parkruimte. Een activiteit in de publieke sfeer en in relatie tot het omliggende park vormen een voorwaarde voor de herbestemming. Het stationsgebouw zelf biedt potentieel om zich zowel naar het park als naar de fietssnelweg te richten.

3a - Vandaag creëert de Sint Gillislaan een heuse breuk in het vestenlandschap. Het versmallen van de asfaltverharding (door het schrappen van de parkeerstroken) en het herprofilen van het hoogteverschil tussen de weg en het park kan deze grens verzachten zodat een continue vestenruimte voelbaar wordt.

3b - Eventueel kan er ook tunneltje voorzien worden om het oude en het nieuwe stadspark opnieuw aan elkaar te koppelen.



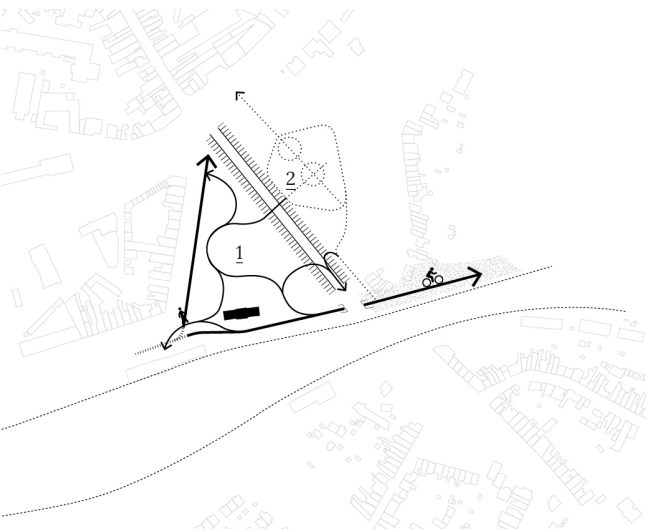
4 - Vandaag ligt het William Bruynincxpark verscholen achter hagen en is het slechts beperkt toegankelijk vanaf de Stationsstraat. Door het park open te werken en te verbreden, worden voorbijgangers meteen uitgenodigd. De verbreding zorgt voor een directe koppeling tussen het Vestenpark en de stadsas.

5 - Het Vestenpark loopt door tot op het groene stationsplein voor het huidige stationsgebouw.

STROMEN

1 - De padenstructuur in het Vestenpark is befietelsbaar en connecteert de Brusselsestraat met het station en de fietssnelweg.

2 - Eén strategische voetgangersverbinding aan de Sint Gillislaan, connecteert het Vestenpark met het Vestenlandschap. Samen met de fietstunnel ontstaat zo een lus die de koppeling tussen beide parken versterkt.





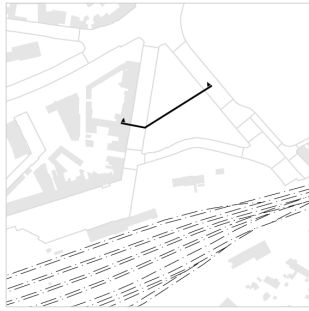
AFB. 01

AFB. 01
De stationsomgeving wordt vandaag gedomineerd door wagens.

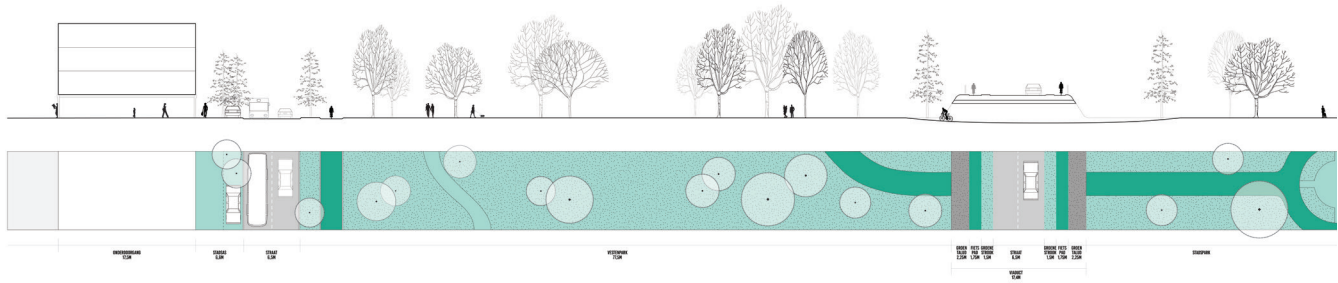
AFB. 02
De stationsomgeving maakt opnieuw deel uit van het vestenlandschap. Het voormalige stationsgebouw krijgt hierbij een centrale plaats in het Vestenpark.



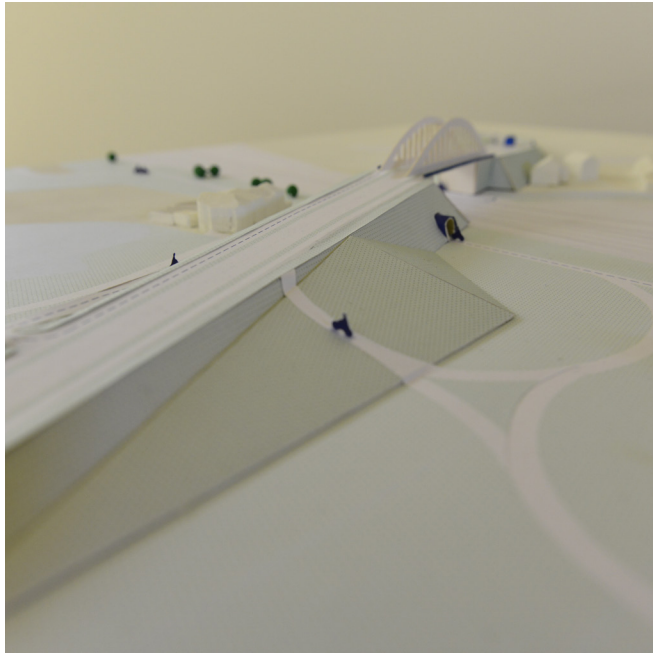
AFB. 02



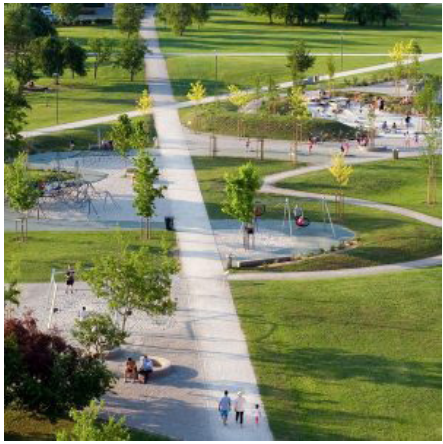
HERINRICHTING WILLIAM BRUYNINCXPARK



AFB. 01



AFB. 02

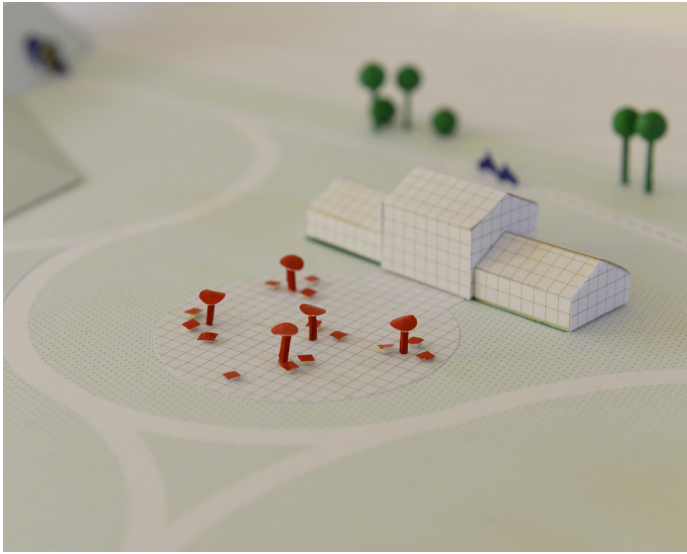


AFB. 03



AFB. 04

HERBESTEMMING VOORMALIG STATIONSGEBOUW



AFB. 05



AFB. 06



AFB. 07

- AFB. 01

De heropwaardering van het William Bruyninckxpark tot levendige parkruimte als onderdeel van het vestenlandschap.
- AFB. 02

De herprofilering van het landschap doet de harde breuklijn van vandaag - Sint Gillislaan - vervagen.
- AFB. 03

Šmartinski Park , Ljubljana (SI) - LUZ
- AFB. 04

Park Spoor Noord, Antwerpen (BE) - Secchi Vigano
- AFB. 05

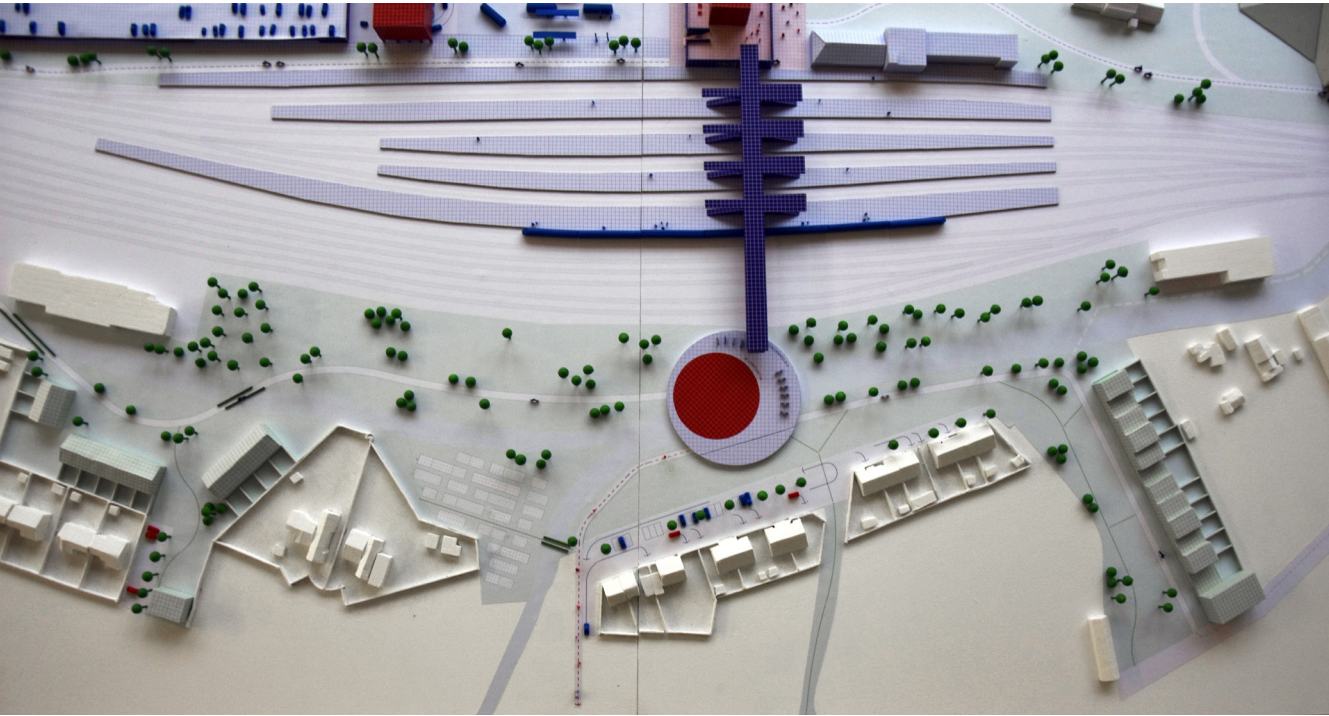
Het voormalige stationsgebouw als nieuwe publieke trekpleister in het Vestenpark.
- AFB. 06

Park Spoor Noord, Antwerpen (BE) - Secchi Vigano
- AFB. 07

Restaurant Volta, Groene Valleipark, Gent (BE)

3.5 VONDELPARK

De vandaag verborgen groenstrook rond de Vondelbeek wordt omgevormd tot een lineair natuurpark: het Vondelpark. Het park zet niet enkel de waterloop opnieuw in de kijker maar vormt ook een strategische fietsverbinding. Enerzijds draagt ze bij tot de koppeling van Sint-Gillis aan de fietssnelweg via drie schakels: de overweg aan de Boonwijkstraat, de passerelle en het viaduct. Anderzijds sluit het Vondelpad aan op de fietssnelweg F44 richting Mechelen met zijtakken naar Lebekke (F221) en Puurs (F19).



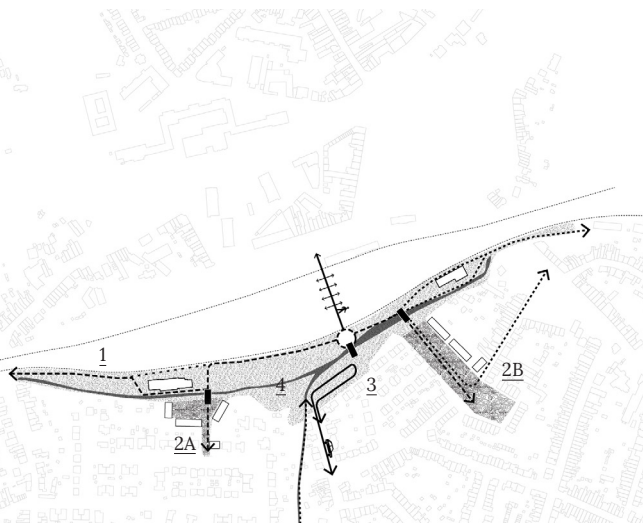
KRACHTLIJNEN
1 - Een extensieve, natuurlijke en ecologische groenontwikkeling tussen het spoor en de Vondelbeek vormt de basis voor een lineair natuurpark, het Vondelpark.

2. In de groene uitlopers van het park is er ruimte voor woonontwikkeling op maat van de woonwijk. Het gaat om kleinschalige woontypologieën die zich afstemmen op de schaal van de omgeving die voornamelijk bestaat uit twee bouwlagen en een dak. Een bijzonder kopgebouw kondigt de ontwikkeling telkens aan vanop de straat. Zo ontstaat er een duidelijk adres aan de straat. Een geclusterde bewonersparking nabij de straat (al dan niet ondergronds) draagt bij tot het autoluwe karakter

2a Het gebied ligt ten midden van andere kavels waardoor nieuwe bouwvolumes voldoende afstand van de perceelsgrens moeten houden. Het aaneenschakelen van tuinen kan hiervoor een oplossing bieden.

2.b De ontwikkeling heeft een groen karakter dat visueel doorloopt in het groene pleintje aan de overzijde van de straat. Zo ontstaat er een groene stationstoegang vanuit de wijk Sint-Gillis.

3. De zuidzijde van het station wordt ingericht als wijkpark als onderdeel van het Vondelpark. Op deze manier krijgt het station een tweede voorzijde aan de kant Sint-Gillis met een eigen identiteit. Een bijzonder paviljoen met fietsenstalling



zet deze stationstoegang extra in de verf en creëert tegelijk een ontmoetingsplaats voor de wijk.

4. De Vondelbeek vormt de drager van het park en draagt bij tot de beleving er van. Waar mogelijk worden haar oevers flauwer gemaakt.

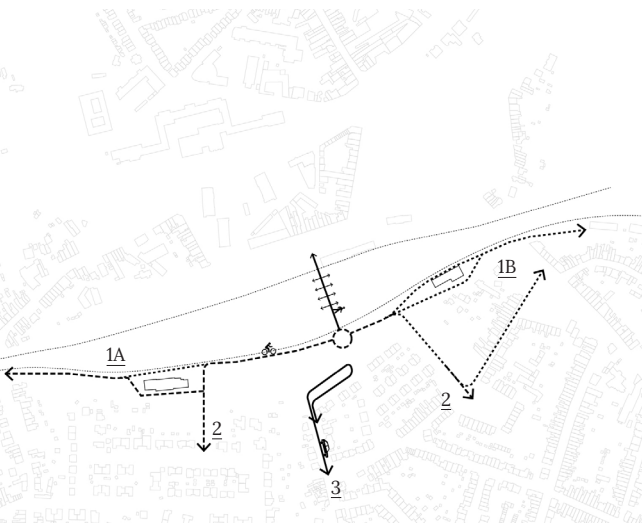
STROMEN
1 - Het Vondelpad is een wandel- en fietspad langs de gelijknamige beek tussen twee overwegen (Viaduct - Boonwijkstraat).

1a - Het Vondelpad vertrekt vanaf de Boonwijkstraat via wegenis van Infrabel tot aan het seinhuis. Hier dient het pad de beek over te steken. Vervolgens zijn er twee mogelijke tracés om de verbinding met de oostelijke woonontwikkeling te maken.

1b - Ook hier zijn twee mogelijke tracés denkbaar: langs de beek of via de Hemelstraat.

2 - Het Vondelpad heeft vertakkingen ter hoogte van de woonontwikkelingen die het pad verweven met de wijk.

3 - Via de Snuifmolenstraat vertrekt een trage verbinding richting het sportpark. Daarnaast kan gemotoriseerd verkeer via hier de Kiss & Ride en de bewonersparkeerplaatsen bereiken.





AFB. 01

AFB. 01
De verborgen Vondelbeek ten
zuiden van de spoorbundel.

AFB. 02
Het Vondelpark vormt een lineair
natuurpark langs de beek en
zorgt voor een verweving van de
stationsomgeving in het trage
wegennetwerk.



AFB. 02



AFB. 01

AFB. 01
Koppelingsgebied, Desteldonk (BE)

AFB. 03
Woonontwikkeling A bestaat uit enkele woonvolumes met twee bouwlagen en een dak rond een groene uitloper van het Vondelpark. Aan de straatzijde kondigt een kopgebouw de ontwikkeling aan. Parkeren gebeurt op een parkeervlak aan de Beekweidestraat.

AFB. 04
De ontwikkelingen bestaan uit kleinschalige woontypologieën met een groen karakter.

Lafayette park, Detroit (US) - Mies van der Rohe

AFB. 05
Bepaalde plekken in het Vondelpark kunnen opgeladen met kleine programma's zoals volkstuintjes.

Volkstuintjes Rabot, Gent (BE)

AFB. 06
Ook speelelementen kunnen een plaats krijgen in het Vondelpark. Zo wordt het park een collectieve achtertuin voor Sint-Gillis.

Speelbos, Zottegem (BE)

AFB. 07
Lineair aan de uitloper van het Vondelpad vormt zich de woonontwikkeling B. Deze woonvolumes van maximum drie bouwlagen staan op een half verzonken parkeerplint.



AFB. 03



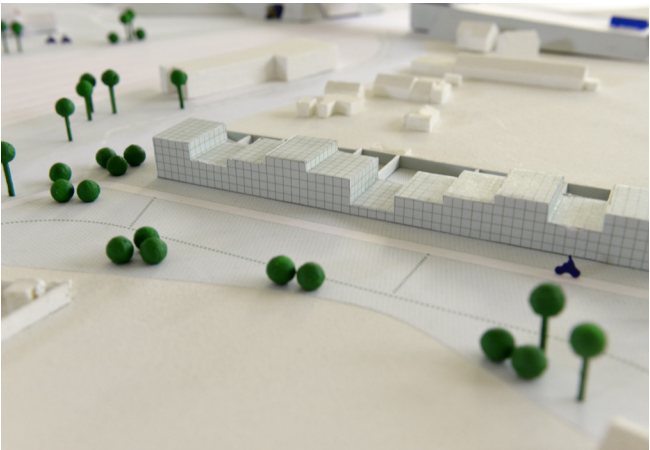
AFB. 04



AFB. 05



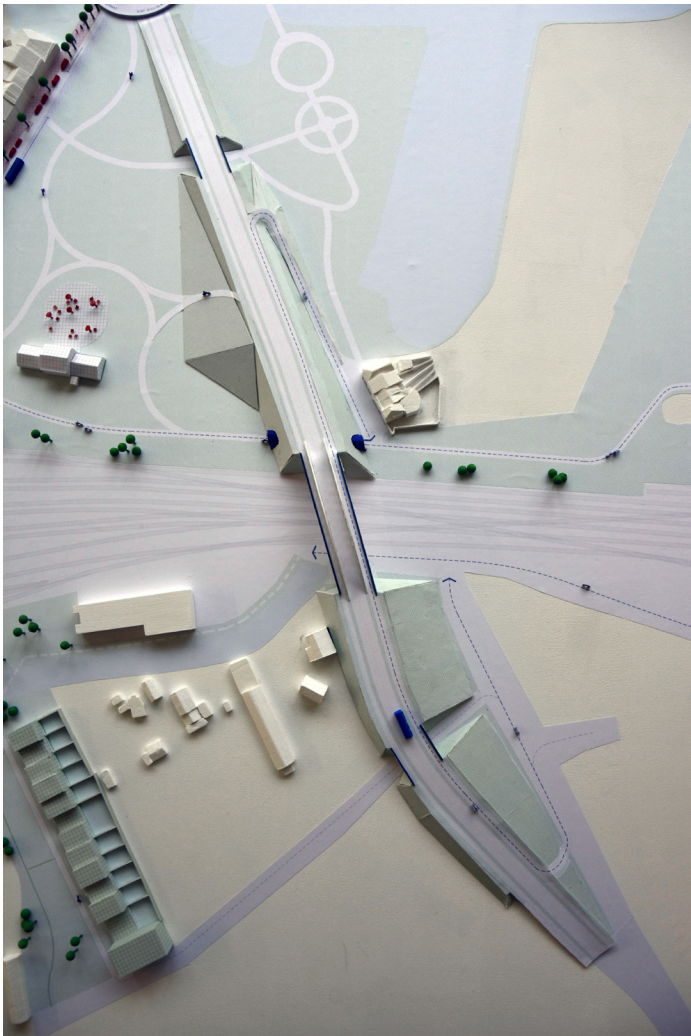
AFB. 06



AFB. 07

3.6 FIETSVIADUCT

Het fietsviaduct vormt een belangrijke schakel tussen lokale en bovenlokale fietsroutes. Vandaag vormt deze plek echter eerder hindernis voor fietsers dan een comfortabele overweg. Door de optimalisatie van het viaduct op maat van de fietser wordt niet enkel de stationsomgeving beter ontsloten voor traag verkeer, maar wordt ook de verbinding tussen Sint-Gillis en de stadskern versterkt.



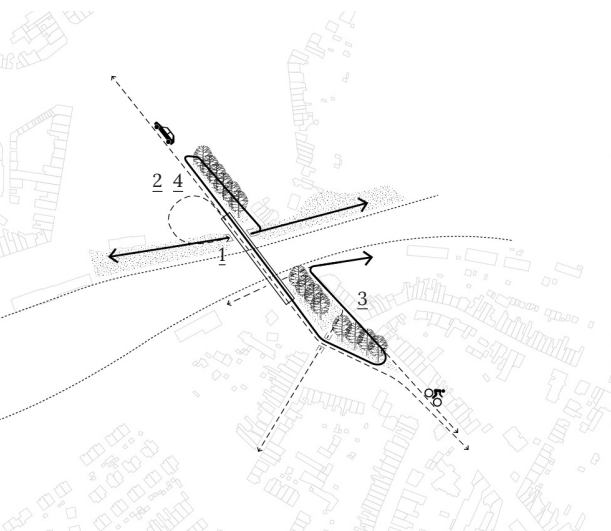
KRACHTLIJNEN

1 - Een gebrek aan ruimte tussen het viaduct en de sporen zorgt voor de noodzaak om een fietstunnel in het talud te voorzien om de fietssnelweg F44 te realiseren. Door verlichting te voorzien, kan de tunnel dag en nacht toegankelijk blijven. Daarbij zorgt veel passage voor voldoende sociale controle. Het zal dan ook belangrijk zijn om het comfort en de fietsbeleving van de tunnel zoveel mogelijk te optimaliseren. Voldoende hoogte en breedte creëren vormen hierbij een aandachtspunt.

2 - Het fietsviaduct heelt de breuk die de Sint Gillislaan (N47) vormt en versterkt zo de connectiviteit van het vestenlandschap.

3 - Het opwaarderen van de tussenruimten tot buurtparkjes om de barrièrewerking te verminderen door minder te verhard en meer te vergroenen.

4 - Door de rijbaan te versmallen (schrappen parkeerstroken) wordt de barrière van de Sint Gillislaan verzacht en de beleving van de vestenruimte versterkt.



STROMEN

1 - De fietssnelweg F44 loopt onder het viaduct door via een fietstunnel.

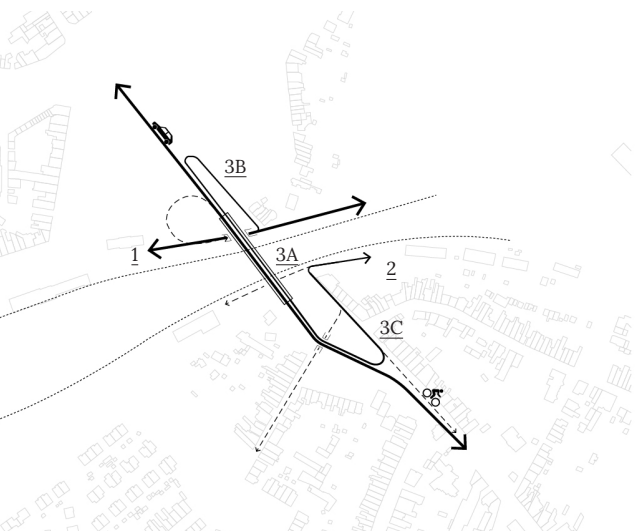
2 - De fietsroute naar de fietssnelweg F221 loopt ten zuiden van de sporen en vertrekt richting Brussel via Lebbeke.

3 - Het fietsviaduct vormt het schakelpunt tussen lokale en bovenlokale fietsverbindingen:

3a-Een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van het viaduct zorgt voor een comfortabele fietsverbinding zowel tussen de fietssnelweg en het Vondelpad, als tussen het stadscentrum en Sint-Gillis.

3b - Een voldoende brede en flauwe helling zorgt voor een kwalitatieve aansluiting tussen het viaduct en de fietssnelweg. Ten noorden van de sporen wordt de helling naar de Kalendijk hiervoor ingezet en geoptimaliseerd. Daarnaast blijft de Kalendijk toegankelijk voor wagens door de omvorming tot bijvoorbeeld een fietsstraat.

3c - Ook aan de zuidzijde van het viaduct wordt een kwalitatieve fietshelling voorzien zodat fietsers comfortabel de sporen kunnen oversteken. De koppeling van de zuidelijke helling met het Vondelpad verweeft het viaduct maximaal in het lokale fietsnet.





AFB. 01



AFB. 02

AFB. 01
Fietzers bereiken het viaduct vanuit het Vestenpark danzij het glooiende landschap.

Park Spoor Noord, Antwepren (BE) - Secchi Vigano

AFB. 02
Vondelpark, Amsterdam (NL)

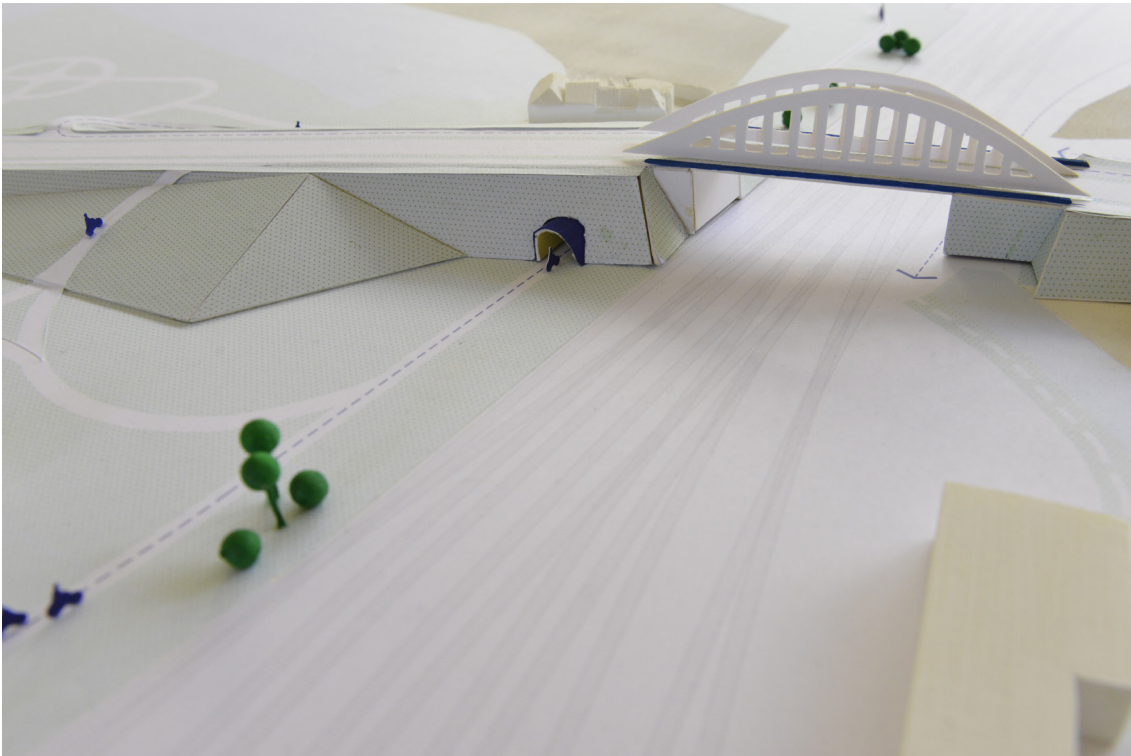
AFB. 03
Fietstunnel N9, Schoorldam (NL)

AFB. 04
Aan de noordzijde van het spoor wordt in het talud van de St-Gillislaas (viaduct) een fietstunnel voorzien voor de fietssnelweg F44.

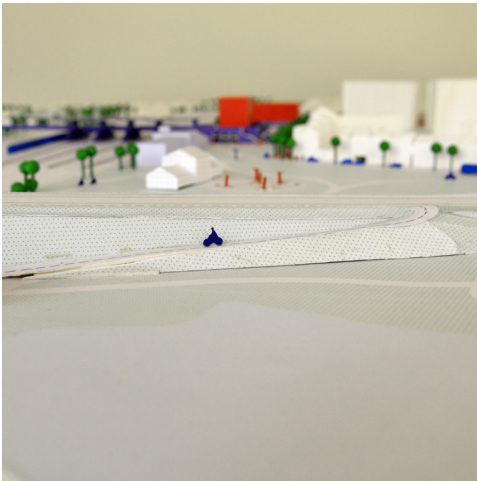
AFB. 05
De huidige aansluiting van het viaduct naar de Kalendijk wordt geoptimaliseerd voor de fietzers (ifv aansluiting op F44).



AFB. 03



AFB. 04



AFB. 05

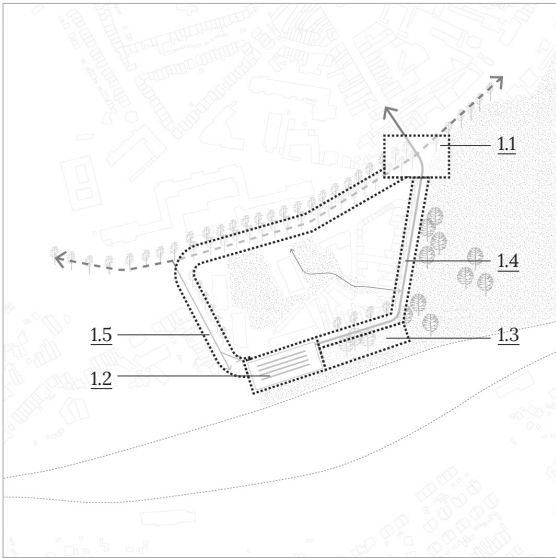


IV. ACTIEPLAN

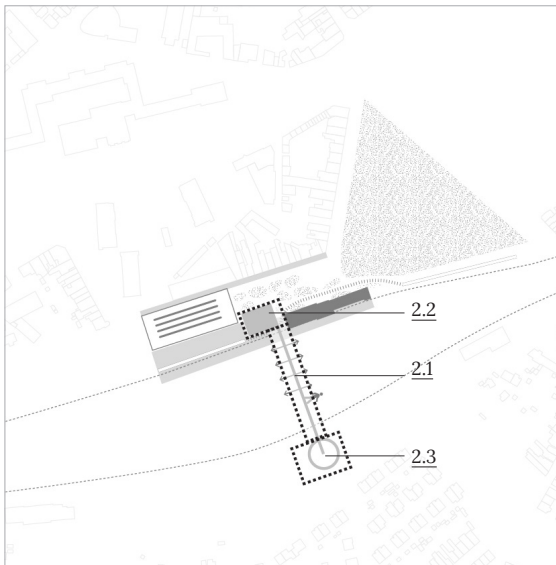
Het actieplan geeft inzicht in de fasering en de volgtijdelijkheid tussen de zes deelprojecten en hun componenten. Het biedt een houvast om keuzes en prioriteiten te kunnen formuleren.

Een stationsomgeving is niet enkel een complexe ruimtelijke knoop, maar ook een ruimte met een veelheid aan actoren. Om de gestelde ambities te realiseren, is er nood aan een overzichtelijk actieplan. Door het globaal plan voor de stationsomgeving op te splitsen in zes deelprojecten, vermijden we dat alles valt en staat bij de uitvoering van één deelproject. Toch zijn bepaalde componenten onvermijdelijk gekoppeld aan elkaar. In het actieplan brengen we deze volgtijdelijkheid in beeld. Hierbij splitsen we elk deelproject op in verschillende componenten. Zo springen belangrijke schakels in het proces meteen in het oog.

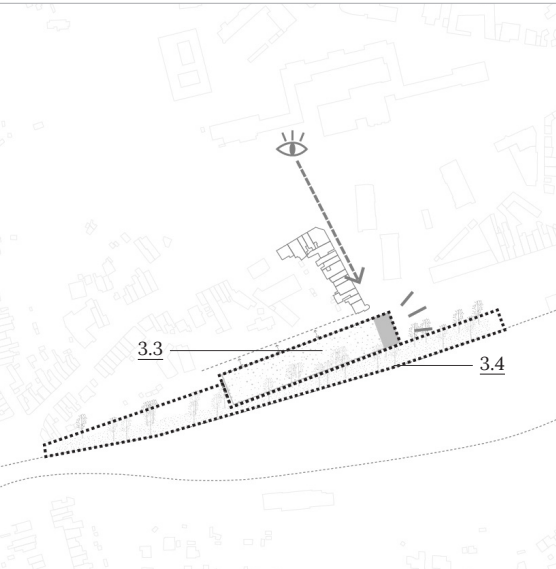
In het actieplan zetten we in op de samenhang van de zes deelprojecten. Er ontstaat een overzicht van projecten die reeds op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, de quick wins. Tegelijk brengen we ook in beeld welke stappen (vandaag) genomen moeten worden om projecten op (middel) lange termijn te realiseren. In de bijlagebundel zoomen de projectfiches in op elk deelproject afzonderlijk. Hierbij worden randvoorwaarden met betrekking tot de juridisch-planologische context en de eigendomsstructuur per deelproject in beeld gebracht.



AFB. 01



AFB. 02



AFB. 03

AFB. 01
De componenten van deelproject I
Stationsblok:

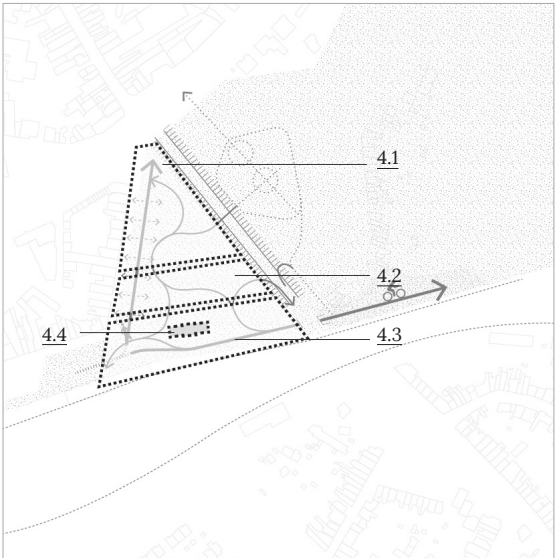
- 1.1 rotonde,
- 1.2 busstation,
- 1.3 stationsplein,
- 1.4 stadsas,
- 1.5 herinrichting Geldroplan

AFB. 02
De componenten van deelproject II
Passerelle:

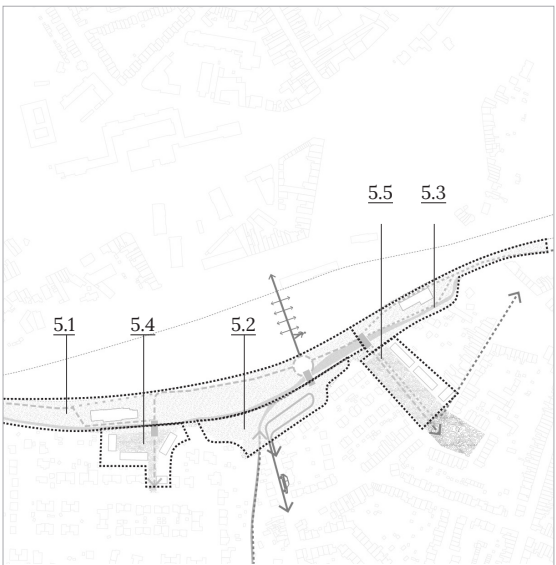
- 2.1 passerelle,
- 2.2 schakelgebouw,
- 2.3 schakelplek

AFB. 03
De componenten van deelproject III
Parkeergebouw:

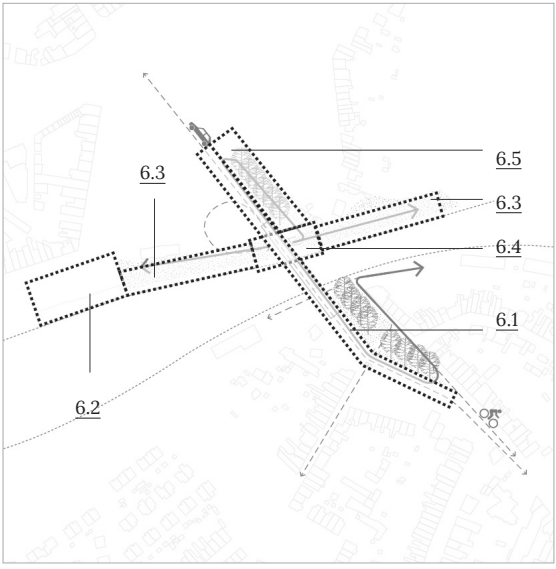
- 3.1 (tijdelijke) uitbreiding fietsenstalling
- 3.2 invoeren betalend parkeerbeleid
- 3.3 parkeergebouw
- 3.4 fietsssnelweg A



AFB. 04



AFB. 05



AFB. 06

AFB. 04
De componenten van deelproject IV
Vestenpark:

- 4.1 vestenpark A,
- 4.2 vestenpark B,
- 4.3 schrappen bypass viaduct,
- 4.4 herbestemming voormalig stationsgebouw

AFB. 05
De componenten van deelproject V
Vondelpark:

- 5.1 vondelpark A,
- 5.2 vondelpark B,
- 5.3 vondelpark C,
- 5.4 ontwikkeling A,
- 5.5 ontwikkeling B

AFB. 06
De componenten van deelproject VI
Fietsviaduct:

- 6.1 dubbelrichtingsfietspad viaduct,
- 6.2 fietsssnelweg B
- 6.3 fietsssnelweg C
- 6.4 fietsssnelweg D (fietsstunnel)
- 6.5 fietsshelling noord

Het faseringsoverzicht deelt de deelprojecten en hun componenten in korte, middellange en lange termijnsprojecten. Een vol blokje duidt aan wanneer een project (ten laatste) uitgevoerd kan worden. Een leeg blokje wijst op een mogelijke vroegere start van een component. De volgtijdelijkheid tussen twee componenten wordt aangeduid met pijlen met een volle lijn. Een stippellijn toont de inhoudelijke relatie tussen projecten.

KORTE TERMIJN

Op korte termijn situeert zich de opmaak van een beeldkwaliteitsplan om de coherentie tussen de verschillende deelprojecten te bewaken. Dit wordt opgesplitst in een beeldkwaliteitsplan stationsomgeving noord en zuid. Het noordelijk gebied omvat de componenten met een verticale arcering in het schema. Het gaat hierbij over de publieke ruimte vanaf het busstation tot aan het viaduct. Deze ruimte vraagt om een samenhangend geheel waarbij de verschillende onderdelen op elkaar afgestemd zijn. Het beeldkwaliteitsplan ‘zuid’ bevat alle componenten die een geruite arcering kregen in het schema. Het gebied bestaat uit deelproject 5 ‘Vondelpark’ met daaraan toegevoegd de schakelplek. Aanvullend is het ook belangrijk om op korte termijn het ontwerp van de passerelle en het schakelgebouw goed op elkaar af te stemmen. Het schakelgebouw is immers een cruciale schakel in de stationsomgeving waarbij we streven naar een kwalitatief architecturaal gebouw met een publiek karakter. NMBS plant de aanvang van de werken voor de passerelle voor 2020. Om conflicten te vermijden is het belangrijk om het ontwerpend onderzoek voor het schakelgebouw gelijktijdig met de passerelle te voeren. Daarnaast zijn er reeds een hele reeks korte termijnprojecten mogelijk. Voor elk deelproject kunnen er reeds één of meerdere componenten opgestart worden. Hieronder vallen ook enkele quick wins die reeds vandaag gerealiseerd kunnen worden. Dit kan gaan over een tijdelijke ingreep zoals bijvoorbeeld een tijdelijke fietsdoorgang onder het viaduct in afwachting van de fietstunnel. Maar het kan ook gaan over ‘place-making’ (aangeduid met uitroeptekens in het schema). Plekken die vandaag nog weinig betekenis hebben voor de buurt, worden opnieuw op de kaart gezet door bijvoorbeeld activiteiten te organiseren op de plek of er (tijdelijke) interventies te realiseren.

MIDELLANGE TERMIJN

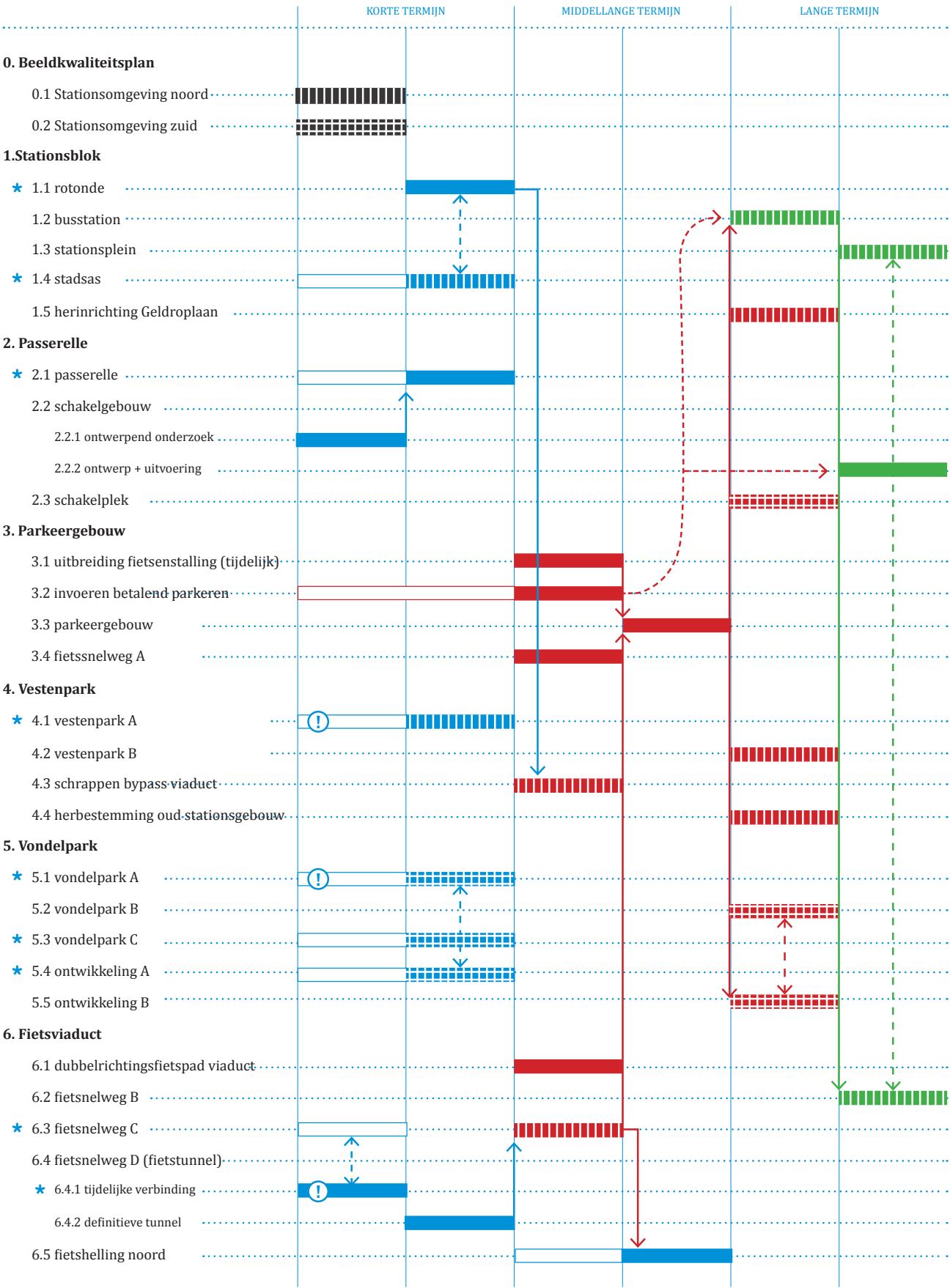
Het parkeergebouw vormt onvermijdelijk een belangrijke schakel in de fasering. Zonder het schrappen van de plaats verslindende parkeervlakken, kunnen heel wat componenten niet of moeilijk gerealiseerd worden. Daarom is het essentieel om op middellange termijn in te zetten op de fiets in de stationsomgeving. De aanleg van kwalitatieve fietsverbindingen en fietsenstallingen moet autobestuurders een volwaardig alternatief bieden voor hun wagen. Een betalend parkeerbeleid geeft hierbij nog een extra duwtje in de rug om stationsgebruikers aan te moedigen om voor de fiets te kiezen. Betalend parkeren zal daarnaast ook bijkomende inzichten leveren om de capaciteit van het parkeergebouw te bepalen.

LANGE TERMIJN

Na de realisatie van het parkeergebouw kunnen opnieuw een hele reeks componenten gerealiseerd worden op de voormalige parkeervlakken. Tot slot vormt het busstation een cruciale schakel om het stationsplein, het schakelgebouw en de fietssnelweg B te realiseren.

- ★ quick wins
- ! ‘place-making’ projecten
- behoort tot het beeldkwaliteitsplan noord
- behoort tot het beeldkwaliteitsplan zuid
- te respecteren volgtijdelijkheid
- inhoudelijk link
- moment waarop het project ten laatste uitgevoerd moet worden
- moment waarop het project al uitgevoerd kan worden

FASERING



V. MANAGEMENT SAMENVATTING

AANPAK

Stationsomgevingen zijn projecten met een hoge complexiteit en een grote projectperimeter gekoppeld aan grote publieke investeringen en dus ook grootschalige ontwikkelingsopgaves. Bijgevolg zijn er een veelheid aan belangen gemoeid. Omwille van de voorgeschiedenis, de veelheid aan cruciale actoren en de complexiteit van de opgave, schoof het ontwerpteam een vernieuwende werkwijze naar voor met specifieke aandacht voor het creëren van een draagvlak bij de bewoners en gebruikers van dit nieuw stedelijke gebied. Via een open en participatieve aanpak is het masterplan samen gemaakt door de ontwerpers, de stad, haar inwoners, de actoren en stationsgebruikers. De co-creatieve workshopweek vormde hierbij een cruciale schakel in het proces. Gedurende een volledige week werd de interactie met bewoners, actoren en de stad sterk opgedreven wat zorgde voor een inhoudelijke stroomversnelling door het continue proces van actie en reactie. Zowel het ontwerpteam, de stad als de betrokken actoren krijgen onmiddellijk feedback van elkaar, de bewoners en de dagelijkse gebruikers van de stationsomgeving. Tegelijk vraagt het snelle opeenvolgen van interne en externe overlegmomenten ‘instant’ om duidelijke standpunten van alle betrokken actoren.

ANALYSE

Om inzicht te krijgen in de eigenheid van de stationsomgeving van Dendermonde, is in aanloop naar de workshopweek een grondige analyse gemaakt. In de eerste fase is zowel op schaal van de stad als op schaal van de stationsomgeving zelf een aantal analyse-kaarten opgemaakt voor drie inhoudelijke thema’s: mobiliteit, landschap en voorzieningen. Deze analyse werd genuanceerd en geconcretiseerd op basis van de actorenbevraging waarbij gepolst werd naar visies, beleid, aandachtspunten en randvoorwaarden. Aangevuld met een historische analyse resulteerde het onderzoek in drie concrete uitdagingen en bijhorende ambities: (1) Sterke vesten: een unieke groene stationsomgeving herstelt de vesten als samenhangende landschappelijke structuur. (2) Sterke stadskern: Een kwalitatieve stationsomgeving fungeert als hefboom voor kernsterking en gerichte verdichting (3) Sterk knooppunt: Een heldere structuur voor de mobiliteitsknoop met minder infrastructuur versterkt de functionaliteit en activeert de openbare ruimte.

EEN GLOBAAL PLAN MET DEELPROJECTEN

Het resultaat van de studie is een concreet plan dat bestaat uit verschillende deelprojecten. Het is bewust flexibel zodat er in de toekomst ingespeeld kan worden op nieuwe dynamieken en initiatieven. Zes deelprojecten kunnen op verschillende snelheid worden uitgewerkt en gerealiseerd zodat we als het ware morgen al kunnen starten met de eerste projecten. Het globaal plan is een kader voor de uitwerking van de zes afgebakende deelprojecten. Dit kader is samengevat in zes sterke principes die door alle actoren werden onderschreven: (1) We zetten in op de fiets. Aan stadszijde de fietssnelweg ,aan Sint Gillis zijde het Vondelfietspad. (2) We creëren een compact overstapknooppunt. Voetgangers, fietsers, de bus en K&R komen samen aan de voet van de passerelle. (3) We zien het staionsproject als aanjager voor de nieuwe stadsas. De stadsas wordt opgespannen tussen het Ros Beiaard en het sportpark. (4) We kiezen voor een station in het groen. Enerzijds is er ruimte voor een nieuw stadspark dat de Vesten versterkt, anderzijds zien we de Vondelbeek als lineair natuurpark. (5) We centraliseren het parkeren. Het parkeergebouw op de huidige parking biedt kansen voor ruimtelijke kwaliteit. (6) We kiezen voor meer dynamiek aan het station. Een beperkte nieuwe ontwikkeling concentreert zich op de nieuwe stadsas Deze zes principes vormen de onderlegger voor alle afwegingen en keuzes bij de verdere uitwerking.

De zes deelprojecten kunnen op verschillende snelheid worden uitgewerkt en gerealiseerd zodat we als het ware morgen al kunnen starten met de eerste projecten. NMBS voorziet vandaag al budget voor de ophoging van de perrons en de bouw van een passerelle over de sporen. Deze vervangt de huidige tunnel en zal elk perron met trappen en liften bedienen. Aan de Sint-Gilliszijde eindigt de passerelle met een fietsenstalling voor het station en een ontmoetingsruimte voor de wijk (de ‘schakelplek’). Aan de stadszijde landt de passerelle in een gebouw met daarin een fietsenstalling waarboven ruimte is voor ontwikkeling. Dit ‘schakelgebouw’ organiseert de toegang tot de passerelle en vormt tegelijk een compact knooppunt tussen het nieuwe busstation, de fietssnelweg, de K+R op het groene stationsplein, de ‘stads-as’ en de perronruimte. Verder krijgt de fietser een centrale plaats in de nieuwe stationsomgeving, zonder de wagen, de bus en voetgangers uit het oog te verliezen. De Provincie Oost-Vlaanderen

voorziet immers een knooppunt van fietssnelwegen in Dendermonde. Aan de stadszijde zullen fietsers via de fietssnelweg F44 parallel aan de spoorweg tot in de fietsenstalling aan de voet van de passerelle kunnen fietsen en onder het viaduct (Sint-Gillislaan) via een fietstunnel. Aan de Sint-Gilliszijde is de fietsenstalling te bereiken via het Vondelfietspad. De twee parallelle fietsroutes worden met elkaar verbonden door het viaduct. Daarom zet het plan maximaal in op het fietscomfort op en rond het viaduct met een dubbelrichtingsfietspad en voldoende brede en flauwe hellingen.

Om een groene stationsomgeving te realiseren, zullen de ruimte-opeisende parkeerterreinen gecentraliseerd worden in een parkeergebouw op het terrein van de huidige parking. De stad Dendermonde liet hiervoor een mobiliteitsonderzoek uitvoeren dat aantoonde dat een parkeergebouw op deze plek voldoende capaciteit biedt om de parkeervraag in de toekomst op te vangen. Om een vlotte bereikbaarheid voor wagens te garanderen, zal de huidige rotonde herbekeken worden. Zo zullen wagens in de toekomst de parking vlot kunnen bereiken via de Geldropaan. De parking aan de Sint Gilliszijde zal behouden blijven. Enkel als blijkt dat deze extra parking overbodig wordt, kan deze op lange termijn verkleind worden tot een parking voor K+R en bewonersparkeren.

Ook door een compacte organisatie van het busstation ontstaat er meer ruimte voor verblijfskwaliteit en groen. In nauw overleg met De Lijn werd een busstation op maat van de stationsomgeving ontworpen dat zowel overzichtelijk als toekomstbestendig is. Het compacte busstation biedt ruimte voor zeven statische perrons en twee doorrijdhalt (ter hoogte van het ‘schakelgebouw’). De perrons bieden voldoende ruimte (lengte) voor toekomstige gelede bussen.

Zowel de reorganisatie van het busstation als de parkeeropgave, resulteert in heel wat kansen voor een groene stationsomgeving. Aan de stadszijde is er ruimte voor een nieuw stadspark dat de Vesten versterkt. Het ‘Vestenpark’ bestaat uit een opwaardering en uitbreiding van het huidige W. Bruynicxpark waarbij het voormalige stationsgebouw centraal in het park komt te liggen. Met de herbestemming van het voormalige station tot een publieke gebouw, ontstaat een nieuwe trekpleister voor Dendermonde. Aan de Sint Gilliszijde wordt de verborgen groene strook rond de Vondelbeek omgevormd tot een lineair natuurpark: het ‘Vondelpark’. Het park zet niet enkel de waterloop opnieuw in de kijker maar zorgt ook

voor een groene omkadering van het Vondelfietspad. In de groene verbredingen van het ‘Vondelpark’ is er ruimte voor kleinschalige woonontwikkelingen die de link leggen tussen park en wijk. De vergroening van het de stationsomgeving beperkt zich echter niet tot het Vesten- en Vondelpark. Een groene inrichting voor het stationsplein, de Geldropaan en de Stationsstraat zorgen opnieuw voor het herstel van de Vestenstructuur rond Dendermonde.

ACTIONPLAN

Een overzichtelijk actieplan biedt houvast om de gestelde ambities te realiseren. Door het globaal plan op te splitsen in zes deelprojecten wordt vermeden dat alles valt of staat met de uitvoering van één deelproject. Toch zijn bepaalde onderdelen onvermijdelijk gekoppeld aan elkaar. Het actieplan brengt de belangrijkste verbanden tussen de verschillende deelprojecten in beeld. Daarnaast biedt het een overzicht van projecten op korte termijn (quick wins), maar benadrukt het ook welke stappen (vandaag) genomen moeten worden om projecten op (middel)lange termijn te kunnen realiseren. Het biedt een houvast om vandaag al keuzes en prioriteiten voor de stationsomgeving te kunnen formuleren.

