

HERAANLEG
VAN HET FOCHPLEIN
TE LEUVEN.



Het Fochplein is één van de belangrijkste knooppunten van het openbaar busvervoer in Vlaanderen. Bijna alle regionale, stads- en schoolbuslijnen van de Leuvense regio komen er samen. Hierdoor krijgt het Fochplein af te rekenen met zeer grote piekbelastingen van bussen en busreizigers.

Het Fochplein vormt daarom een belangrijke poort tot de middeleeuwse stadskern. Het grenst bovendien aan de Grote Markt en maakt deel uit van het kernwinkelgebied. Dankzij haar centrale ligging heeft het Fochplein zowel voor fietsers als

voetgangers een belangrijke verdeel- en verbindingfunctie tussen de verschillende stadswijken. Naast haar rol als knooppunt vervult het Fochplein ook een belangrijke rol als representatieve publieke ruimte. De huidige inrichting biedt onvoldoende comfort aan de busreizigers en kan die ambitie niet waarmaken. De stad Leuven wil daarom in samenwerking met De Lijn overgaan tot de heraanleg van het Fochplein. Ook de aansluitende straten (Tiensestraat, Margarethaplein) moeten heraanlegd worden.



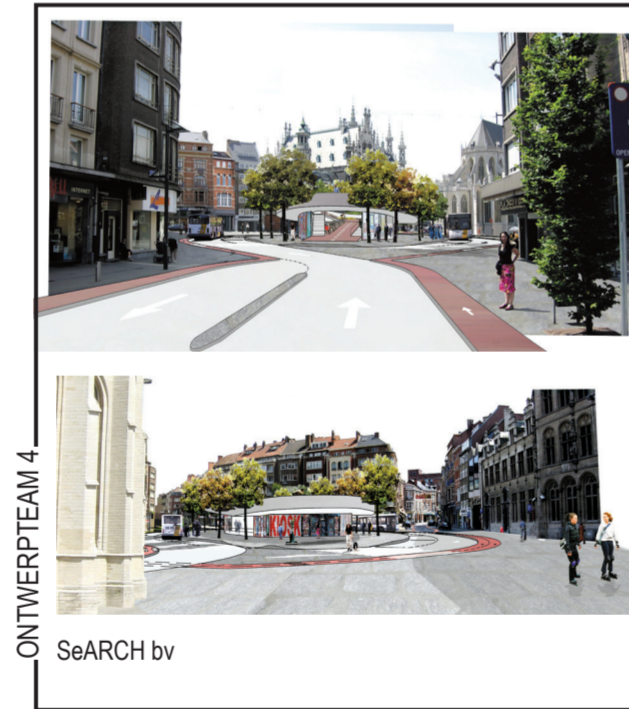
| LOCATIE | PUBLICATIEDATUM | 01/02/2003 |
|-------------|------------------|------------|
| Fochplein | SELECTIEDATUM | 24/03/2003 |
| 3000 Leuven | GUNNINGSDATUM | 01/07/2003 |
| BOUWHEER | CONTRACTDATUM | 30/07/2003 |
| Stad Leuven | OPLEVERINGSDATUM | 01/07/2007 |



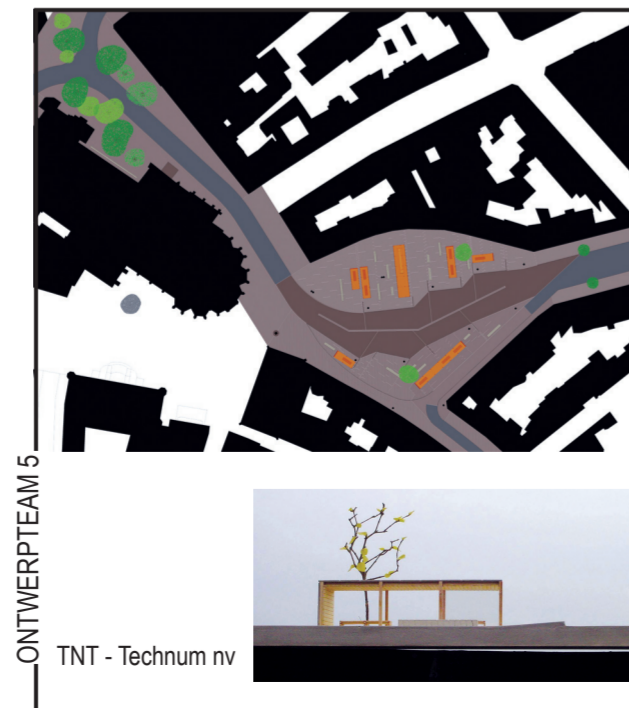
ONTWERPTeam 1



ONTWERPTeam 2



ONTWERPTeam 4



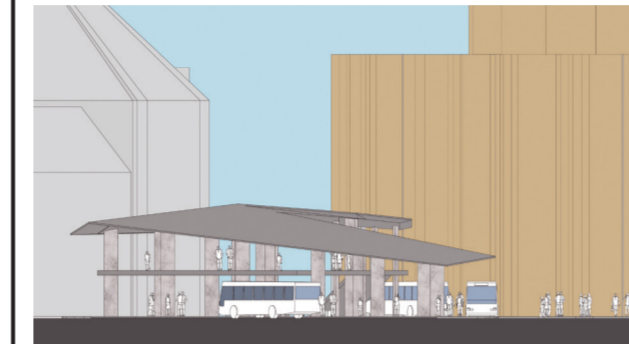
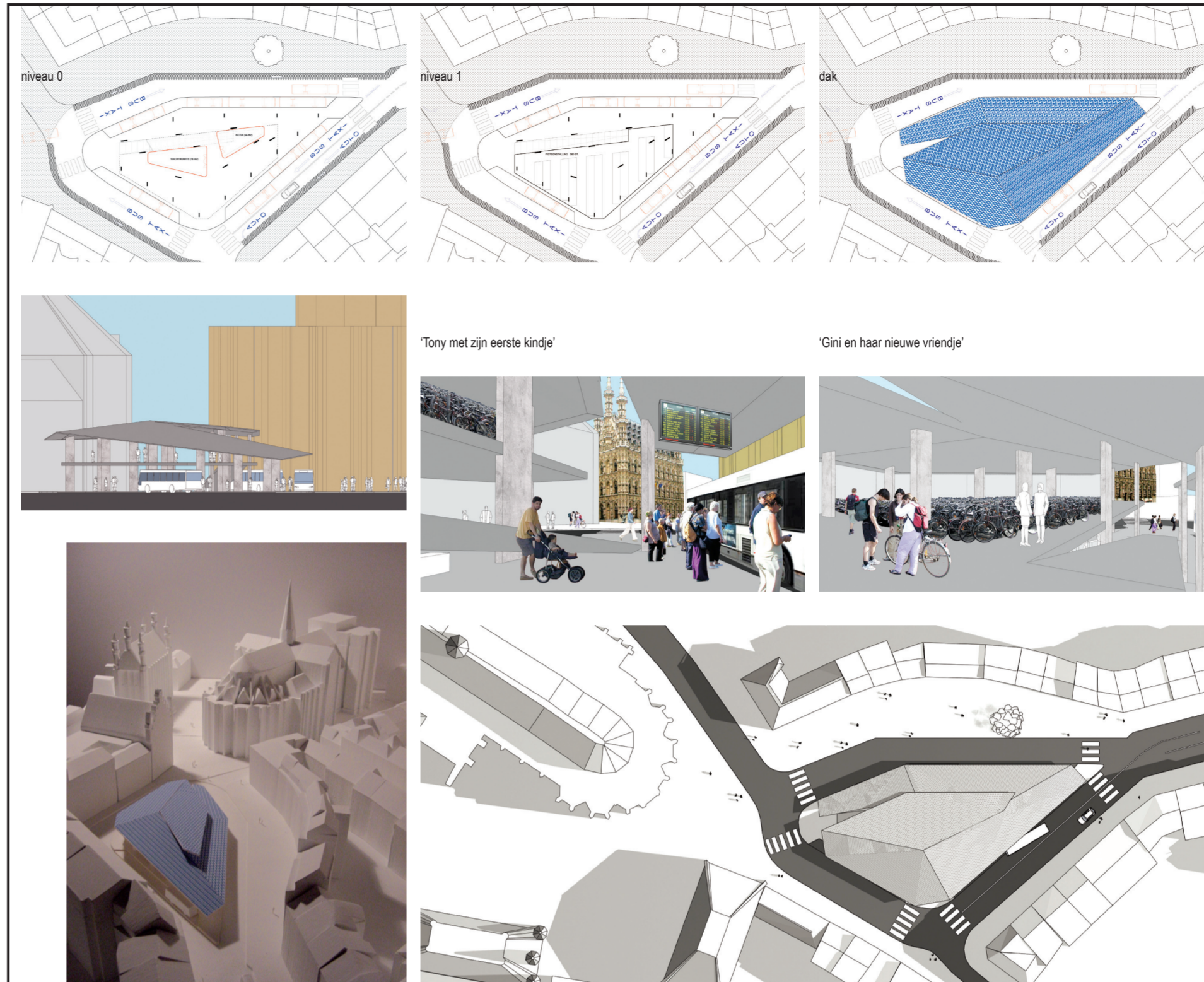
ONTWERPTeam 5

Christian Kieckens Architects bvba

T'Jonck-Nillis Ingenieurs-Architecten bvba

SeARCH bv

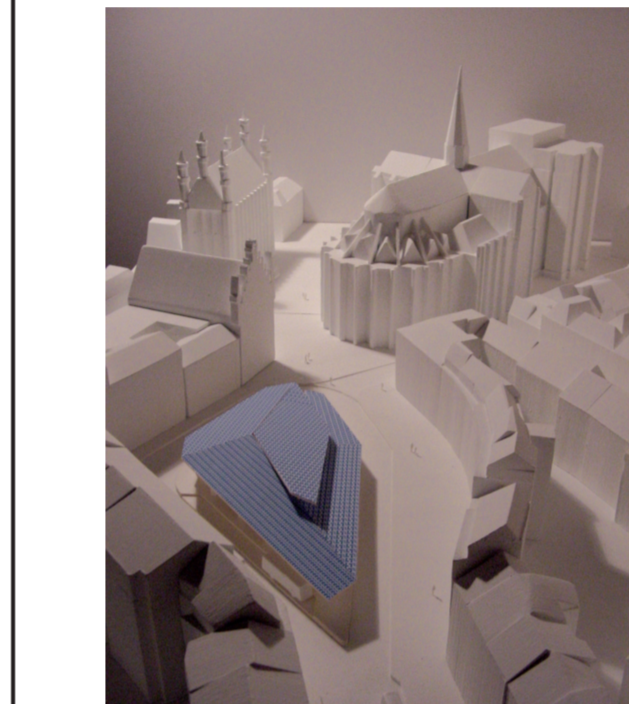
TNT - Technum nv



'Tony met zijn eerste kindje'



'Gini en haar nieuwe vriendje'



De site van het Fochplein wordt gekenmerkt door de monding van de Bondgenotenlaan in het stadshart van Leuven. 'Monding' is een juistere benoeming van deze plaats dan 'plein' want deze plek heeft in hoofdzaak een transitgebruik. De verkeersfunctie overweegt door de aanwezigheid van een belangrijke bushalte. Het ontwerp wenst deze verkeerssituatie positief te benaderen en resoluut te opteren de kwaliteiten van een veelheid aan bussen, voetgangers en fietsers als een dynamisch concentraat in de binnenstad te ontwikkelen. In de huidige situatie bevinden de bushaltes zich aan de noord- en zuidzijde van het plein langs de stoep. Dit verhindert de vrije doorgang op het voetpad en creëert in het midden van het plein een restruimte. Het ontwerpteam stelt voor beide voetpaden weer volledig vrij te maken door alle busfuncties te bundelen in het midden van het plein. Deze verknoping van de mobiliteit wordt gematerialiseerd in een overdekt pleindeel waar alle bushaltes in een carousel-dispositie omheen gelokaliseerd worden. Daardoor biedt de noordzijde van het plein plaats aan terrassen in de zon. In de oeksel aan de zuidkant, de schaduwkant, wordt

het overdekt pleindeel ingeschoven waardoor het gezichtsveld van de Bondgenotenlaan naar de Sint-Pieterskerk gevrijwaard blijft. Op de drie hoekpunten wordt de middenzone via zebra-paden vastgemaakt aan de voetpaden langs de pleinvanden. In de huidige toestand bestaat een tweede eiland middenin de verkeersstroom. Het beeld van 'Fonske' wordt opgeschoven in de richting van de Sint-Pieterskerk om zo deel uit te maken van de wandelzone rondom de kerk. Het lager gelegen Margarethaplein wordt, door de klinkerbestrating van de Grote Markt door te trekken, de noordelijke helft van de ommekeer rond de kerk. Weliswaar behoudt deze straat nog een duidelijk rijvak voor bussen en taxi's. De keuze een deel van het plein te overdekken, herdefinieert de ruimte. Zowat tweederde van de pleinooppervlakte wordt in beslag genomen door een overdekte busterminaal en fietsenstalling. De schaal van het paviljoen is van die orde dat zij een prominente architectonische kwaliteit moet hebben, een zekere graad van definitie en vastheid. Het confronteert zich met belangrijke monumenten als de Sint-Pieterskerk en het Stadhuis

en onderhoudt een scenisch-perspectivische relatie hiermee. Het leidt als het ware de blik naar de abscond van de kerk en verder door naar de kopse en langse gevel van het Stadhuis. De gelijkvloerse zone is de wachtplaats voor de bussen. Hier bevinden zich ook de krantenkiosk-coffeeshop en een schuilruimte. Beiden zijn door glas omsloten cellen. De peilers die de betonnen dakschild ondersteunen fungeren als steunpunt voor zitbanken, affichage, enz waardoor het vloeroppervlak zoveel mogelijk wordt vrijgehouden. Op de verdieping bevindt zich een fietsenstalling voor 360 fietsen die bereikt wordt door een traaghellend vlak met ingewerkte treden. De afdaling richting Grote Markt geeft perspectief op het Stadhuis. Het dak wordt zowel aan boven- als onderzijde bekleed met een mozaïek van kleurige keramiektegels. Op het bovenvlak hebben immers de bewoners van alle omliggende bebouwing een uitzicht. De onderzijde vangt de blik van de passanten en verfijnt de kwaliteiten van de ruimtes onder het dak.

ONTWERPTeam 3

Robbrecht en Daem architecten / Marie-José Van Hee architecten

REALISATIE

KUNST IN OPDRACHT m.m.v. KUNSTCEEL