





ARCHITECT - STEDENBOUWKUNDIGE

PAUL ROBBRECHT  
HILDE DAEM  
M.-JOSE VAN HEE  
FRANK DE BAERE

KORTRIJKSESTEENWEG 180  
9000 GENT

ARCHITECT

GERT JANSSEUNE  
GERT SWOLFS  
TINNE VERWERFT

TEKST

PAUL ROBBRECHT  
M.-JOSE VAN HEE  
TINNE VERWERFT

INGENIEUR STABILITEIT

BAS  
DIRK JASPAERT

LEOPOLD REULENSTRAAT 27  
3010 LEUVEN

INGENIEUR INFRASTRUCTUUR

BUREAU FRANCE  
MARIANNE FRANCE

HEILIGE GEESTSTRAAT 22  
2500 LIER

VERKEERSDESKUNDIGE

TRITEL  
DIRK ENGELS

LOUIZASTRAAT 40 B  
2800 MECHELEN

KUNSTINTEGRATIE

WILLEM COLEN

TEMPELHOF 46  
9000 GENT



*d*



HET BUSPAVILJOEN BINNEN HET SCENISCHE STADSCENTRUM

## De verkeersontwikkeling

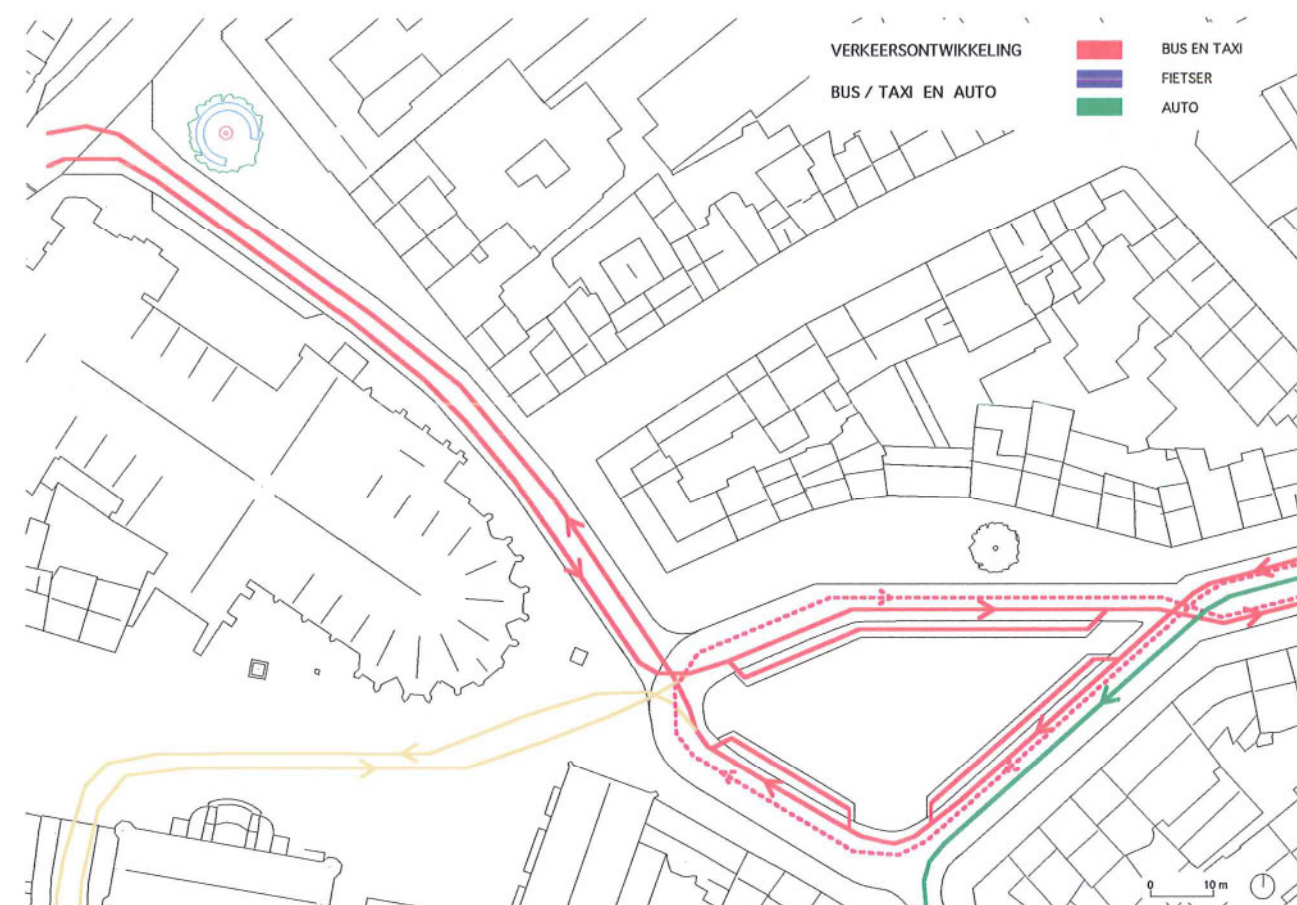
In de huidige situatie bevinden de bushaltes zich aan de noord –en zuidzijde van het plein langs de stoep. Dit veroorzaakt enerzijds moeilijke doorgang op de stoep door de grote groepen wachtende mensen en door de talrijke elementjes die rond de bushaltes zijn ontstaan (zoals de kiosk, vele losse bushokjes...). Het weliswaar brede voetpad biedt geen vrije doorgang meer. Anderzijds merken we in het midden van het plein een restruimte, die geen enkele functie meer heeft en ook het oversteken van voetgangers van noord- naar zuidzijde sterk belemmert in plaats van beveiligt.

Wij stellen voor beide voetpaden weer volledig vrij te maken, door alle busfuncties juist te bundelen in het midden van het plein. Daardoor biedt de noordzijde van het plein plaats aan terrasjes in de zon. In de oksel 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 zebrapaden vastgemaakt aan de voetpaden langs de pleinvanden. Ook het oversteken op andere punten naar het middenveld wordt veiliger.

In de huidige toestand bestaat een tweede eiland, middenin de verkeersstroom. Wij stellen voor 'Fonske' op te schuiven in de richting van de Sint-Pieterskerk. Het beeld van 'Fonske' kan dan deel uitmaken van de pleinzone, wandelzone rondom de kerk. Het lager gelegen Margarethaplein wordt, door de klinkerbestrating van de Grote Markt hier door te trekken, de noordelijke helft van de omweg rond de kerk. Weliswaar behoudt deze straat nog een duidelijk rijvak voor bussen en taxi's.

Hoe functioneert nu de busterminal en wat zijn de gevolgen voor fietsers, auto's en voetgangers? Volgens de verkeersdeskundigen (Tritel) die wij geraadpleegd hebben, is deze oplossing ongewoon, maar zeker mogelijk.



*d*

Eerst en vooral wordt het verkeer richting Tiense Straat zo vroeg mogelijk, reeds vanaf het einde van de Bondgenotenlaan, van bussen en taxi's gescheiden.

De bussen en ook de taxi's volgen de contour van de middenzone, gelijkaardig aan het principe van het 'ronde punt', maar dan wel in wijzerzin i.p.v. tegenwijzerzin. De busdeuren bevinden zich immers aan de rechterzijde en deze zijde raakt aan de middenzone wanneer passagiers op-en afstappen. De busterminal biedt evenveel plaats voor bussen als in de huidige opstelling. Eventueel kan gewerkt worden met een (flexibel) haltesysteem, dit vraagt nog om verder onderzoek.

Vrachtwagens, die gaan lossen en laden bij de winkels aan de zuidzijde van de Bondgenotenlaan, kunnen terugkeren door rond deze terminal te rijden. Bij stadsfestiviteiten, zoals Marktrock, wanneer het Margarethaplein wordt afgesloten, kunnen bussen rechtsomkeren richting Bondgenotenlaan.

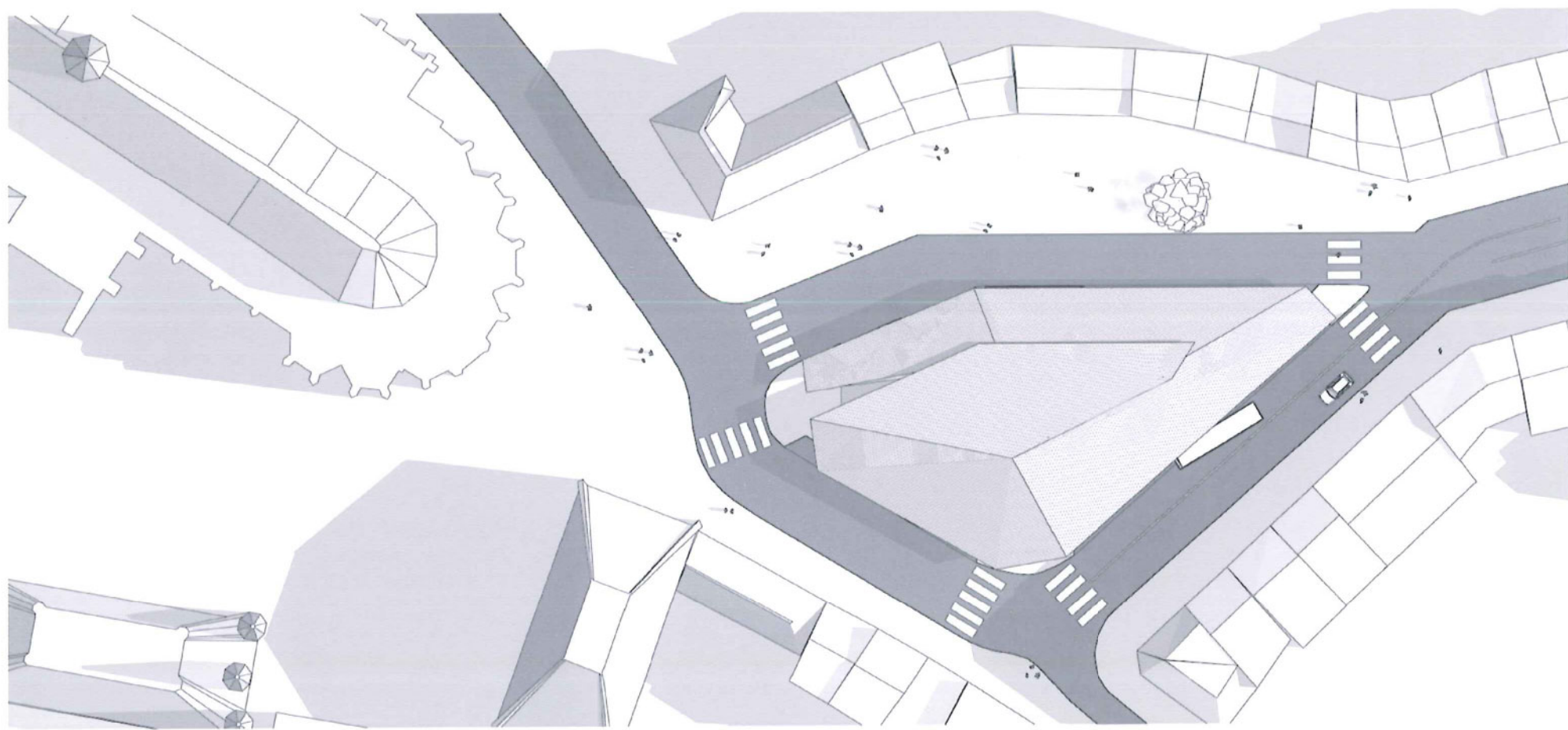
Fietsers laten zich moeilijk tot omwegen overhalen en kiezen zelfs eerder een minder veilige weg. Onze redenering is dat zij de voor hen meest directe weg moeten kunnen volgen, anders worden de regels per definitie overschreden. Ze kunnen dus niet verplicht worden de volledige route rond het middenveld te volgen zoals de bussen.

Fietsers die van de Bondgenotenlaan komen volgen de noordkant van het plein, en rijden ter hoogte van de terminal eigenlijk tegen de busrichting in. Een duidelijke markering van het fietspad is hier noodzakelijk.

Fietsers die van het Margarethaplein richting Bondgenotenlaan fietsen, volgen wel de rijroute van de bussen aan de noordkant van het plein. Zij hebben geen fietspad nodig vermits ze een gewone verkeerssituatie volgen. Hetzelfde scenario hebben we aan de zuid- en westkant van het plein. Dus telkens een duidelijk apart fietspad langs de bestaande stoeprand en fietsen met de busrichting mee op de rijweg.



*d*



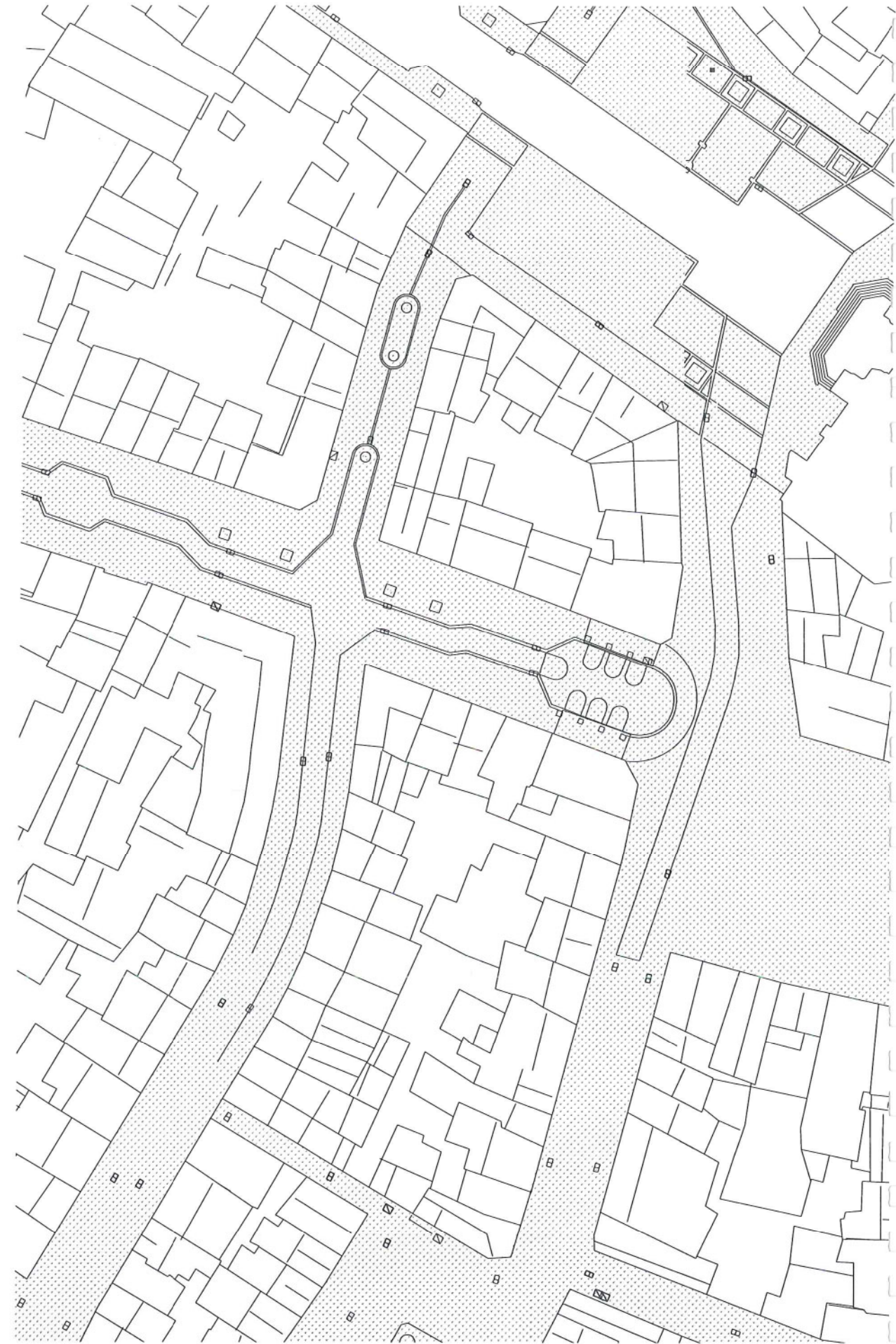
*α*

### De herinrichting van het Fochplein

De site van het Fochplein is gekenmerkt door de monding van de Bondgenotenlaan in het stadshart van Leuven. Een monding is een juistere benoeming van deze plaats dan een plein. Er is in hoofdzaak een transitgebruik van deze plek, o.a. naar de Bondgenotenlaan, die vooral een winkelstraat is, of naar de Grote Markt die een echte verblijfs-activiteitenfunctie heeft. Met de tijd heeft het Fochplein onmiskenbaar een verkeersfunctie gekregen met een belangrijke bushalte.

Een ontwerp voor deze plek moet deze verkeersfunctie wezenlijk oplossen en optimaliseren. Dit 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.

De verknoping van al deze mobiliteit wordt gematerialiseerd in een overdekt pleindeel waar omheen alle bushaltes in een carousel-dispositie gelokaliseerd worden. Deze ruime omschrijving van de bussenterminal bepaalt meteen ook de hele verkeersafwikkeling op deze plek.







OMGEVINGSPLAN

0 10 m

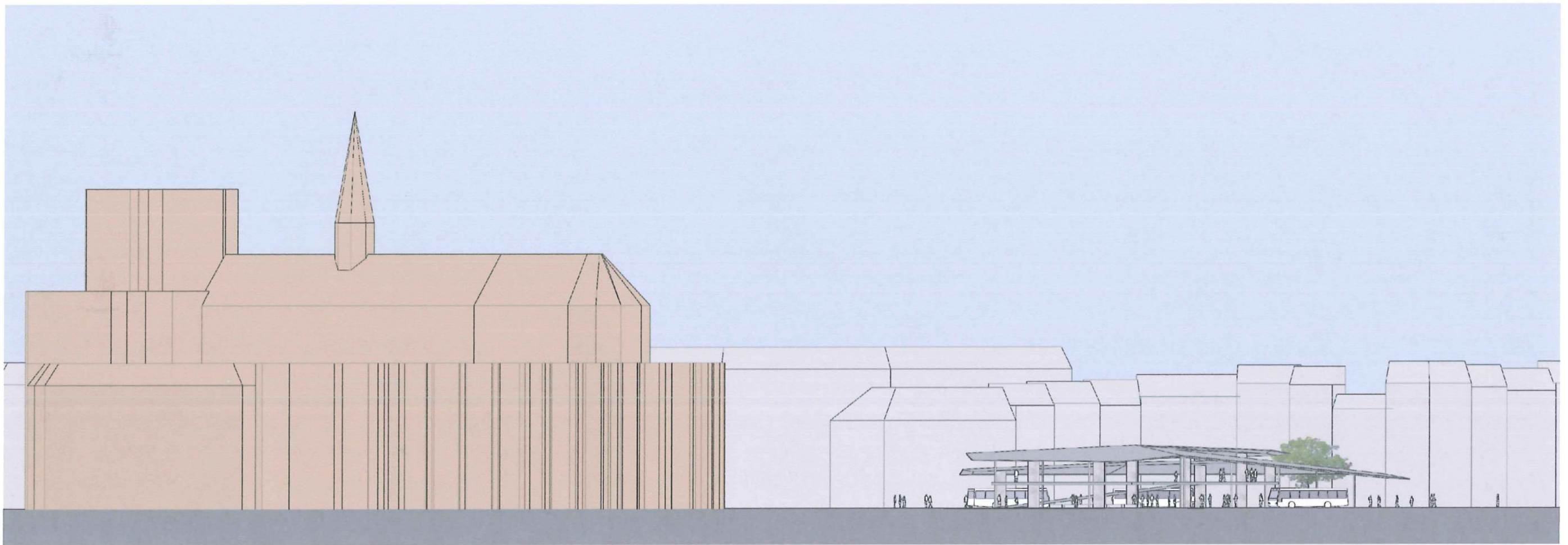


#### Ruimtelijke constellatie

De keuze een deel van het plein te overdekken, herdefinieert de ruimte van het Fochplein. Zowat 2/3 van de pleinoppervlakte wordt in beslag genomen door een overdekte busterminal en fietsenstalling. Deze overkapping behoedt de omwonenden ook voor de drukte en het geroezemoes.

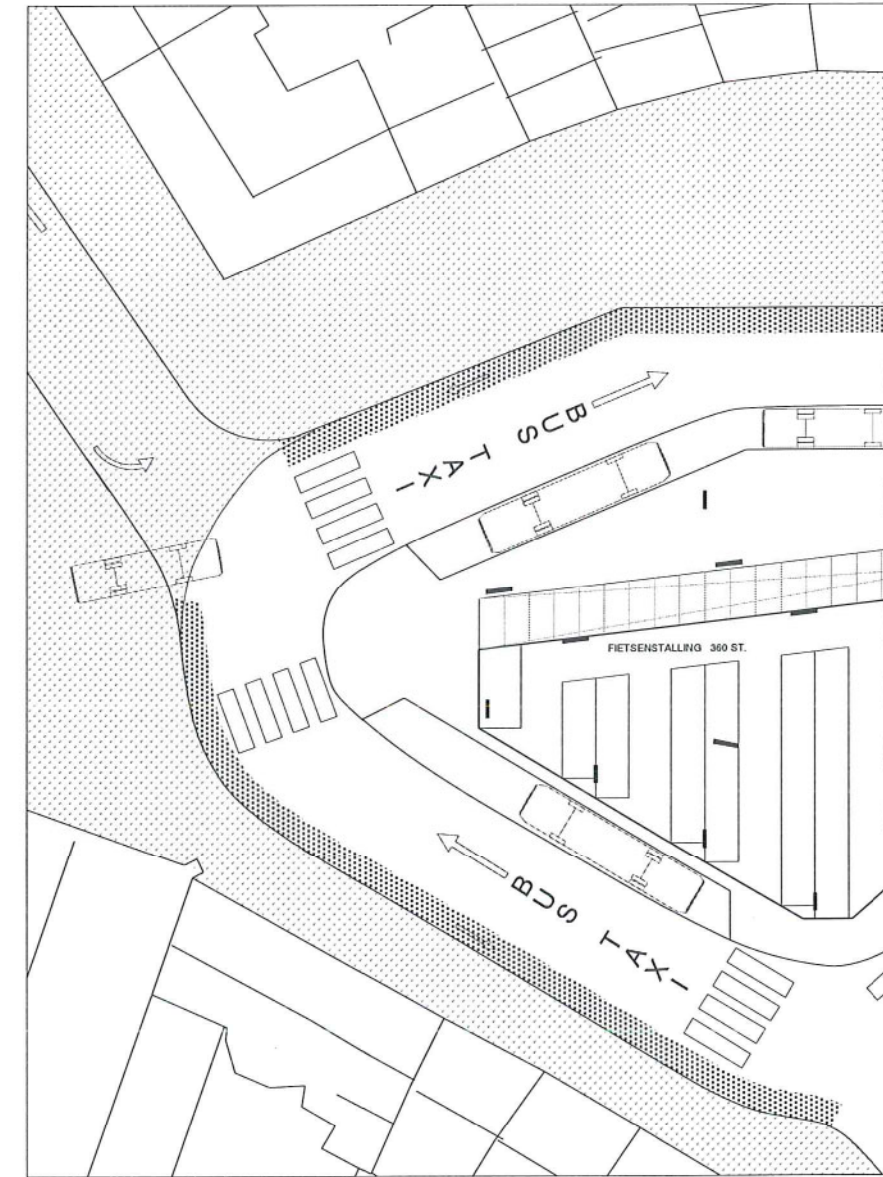
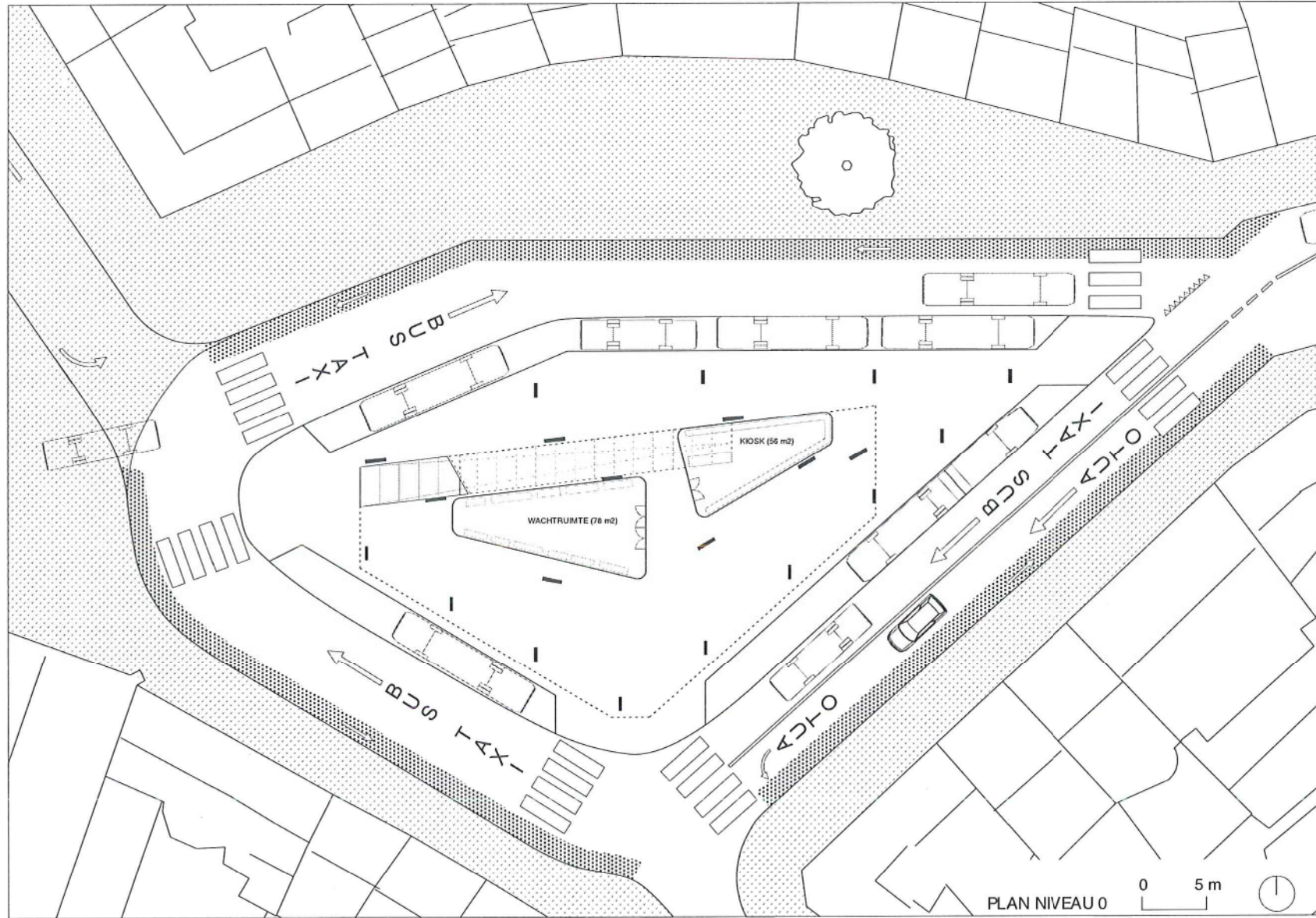
1/3 is open en hoofdzakelijk aan de zonnzijde gesitueerd. Deze open plek met een zeer breed voetpad vangt de voetgangersstroom op die aankomt of doorgaat naar de Bondgenotenlaan. Het is een ideale plek voor zonnige terrassen. De schaal van het paviljoen is van die orde dat zij een prominente architectonische kwaliteit moet hebben, een zekere graad van definitie en vastheid. Het confronteert zich met de belangrijke monumenten als de Sint-Pieterskerk en het Stadhuis.

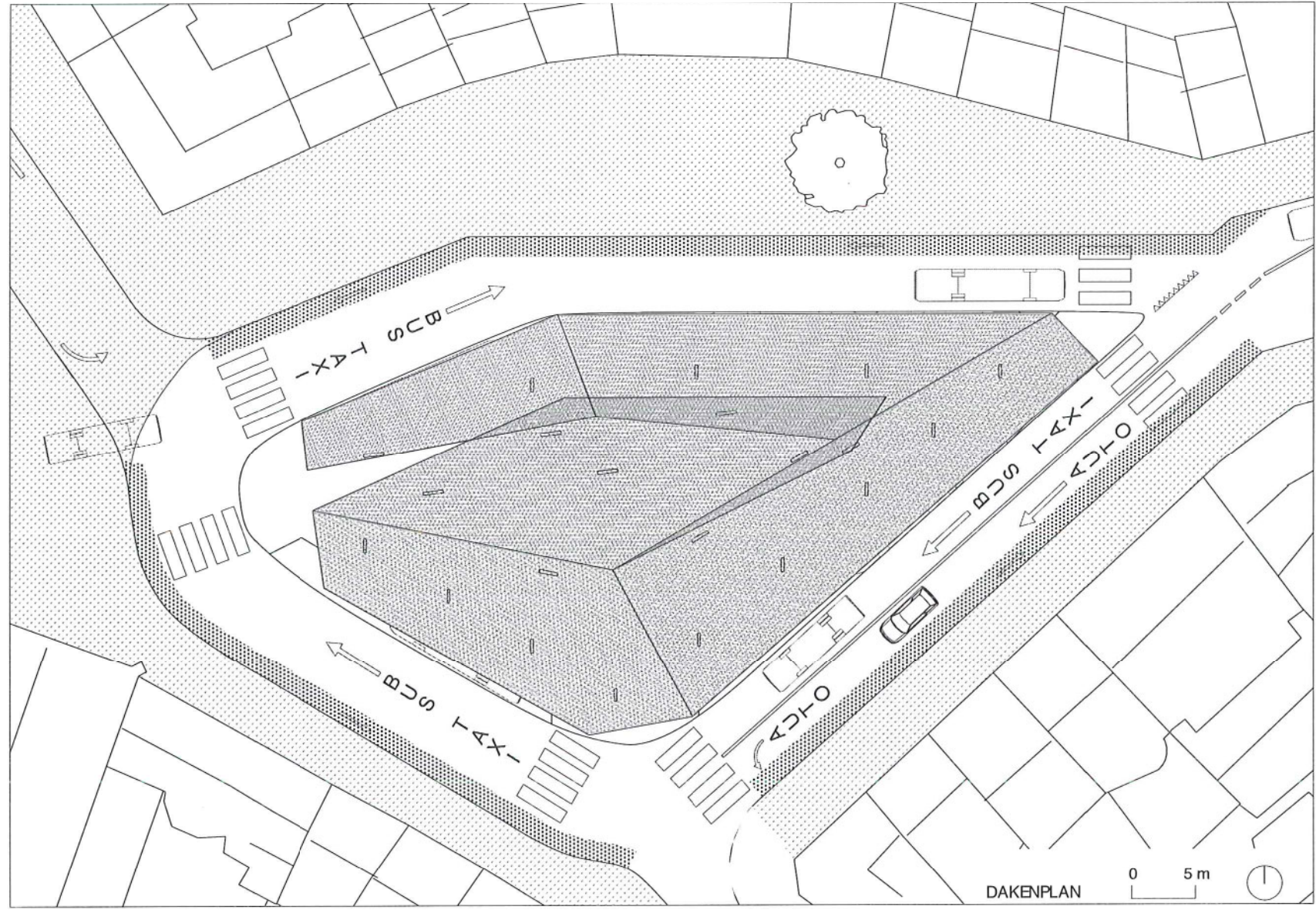
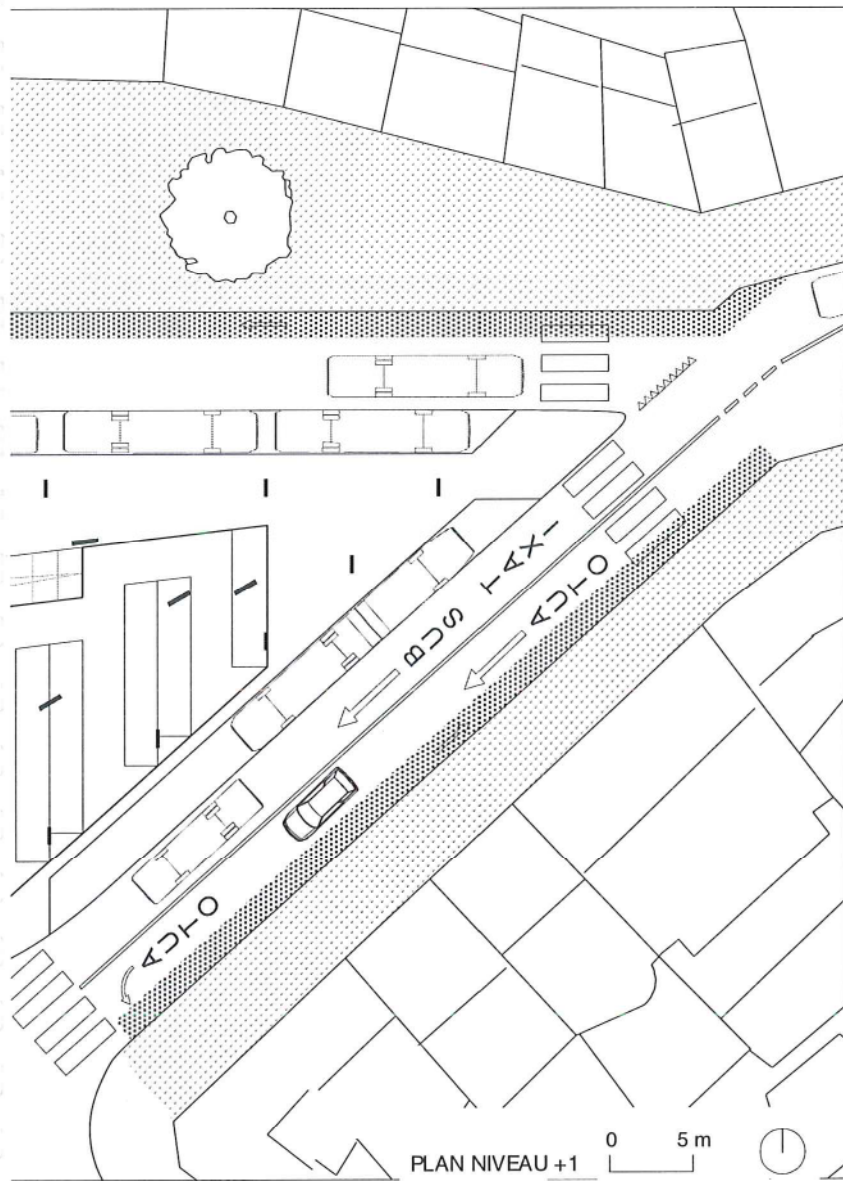
Het paviljoen onderhoudt een scenisch-perspectivische relatie met deze monumenten. Het leidt als het ware de blik naar de abscis van de kerk en verder door naar de kopse en langse gevel van het Stadhuis.

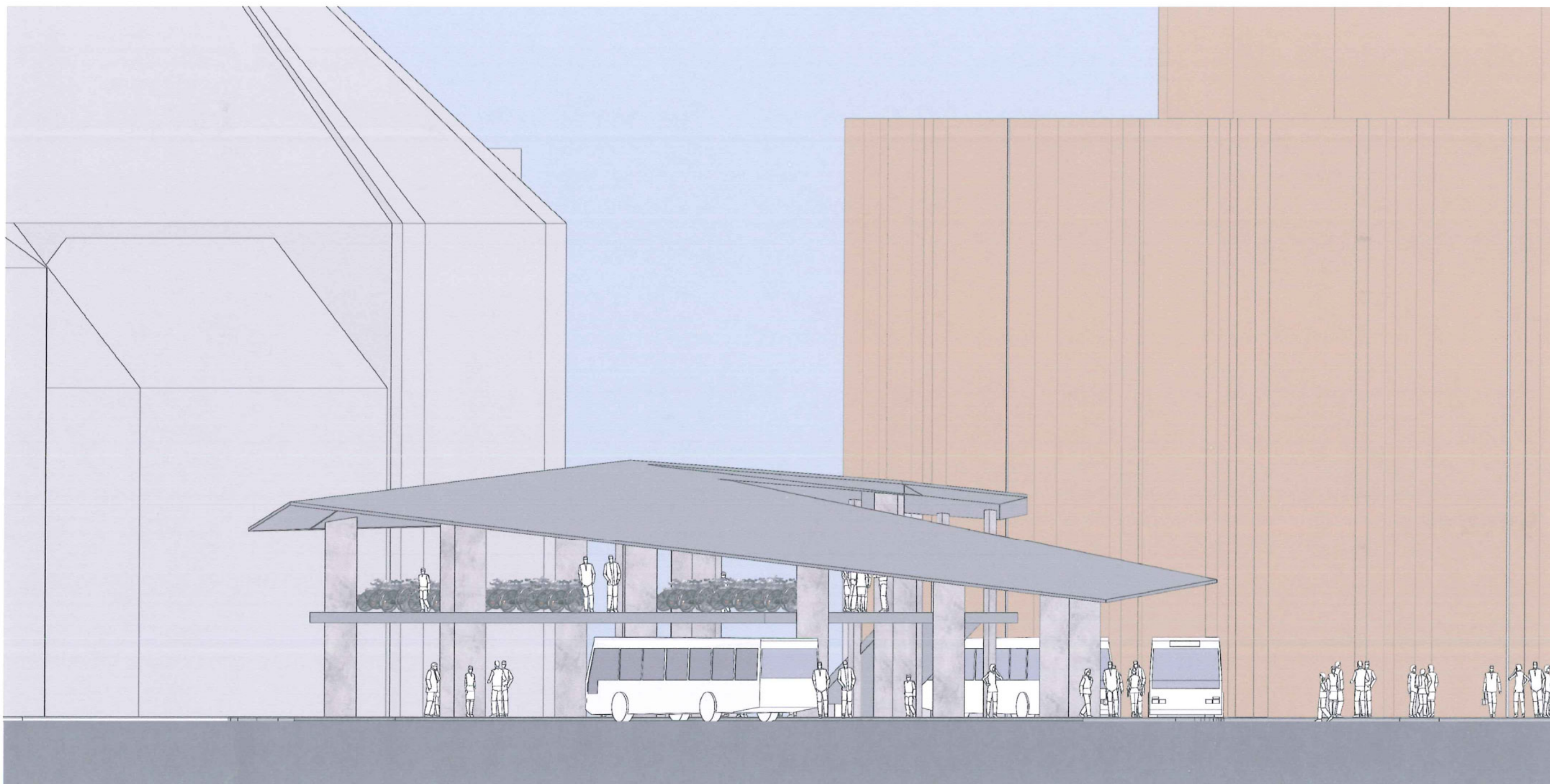


DE UITGESPROKEN SCHAALVERSCHILLEN TUSSEN HET BUSPAVILJOEN, DE KERK EN OMRINGENDE GEBOUWEN



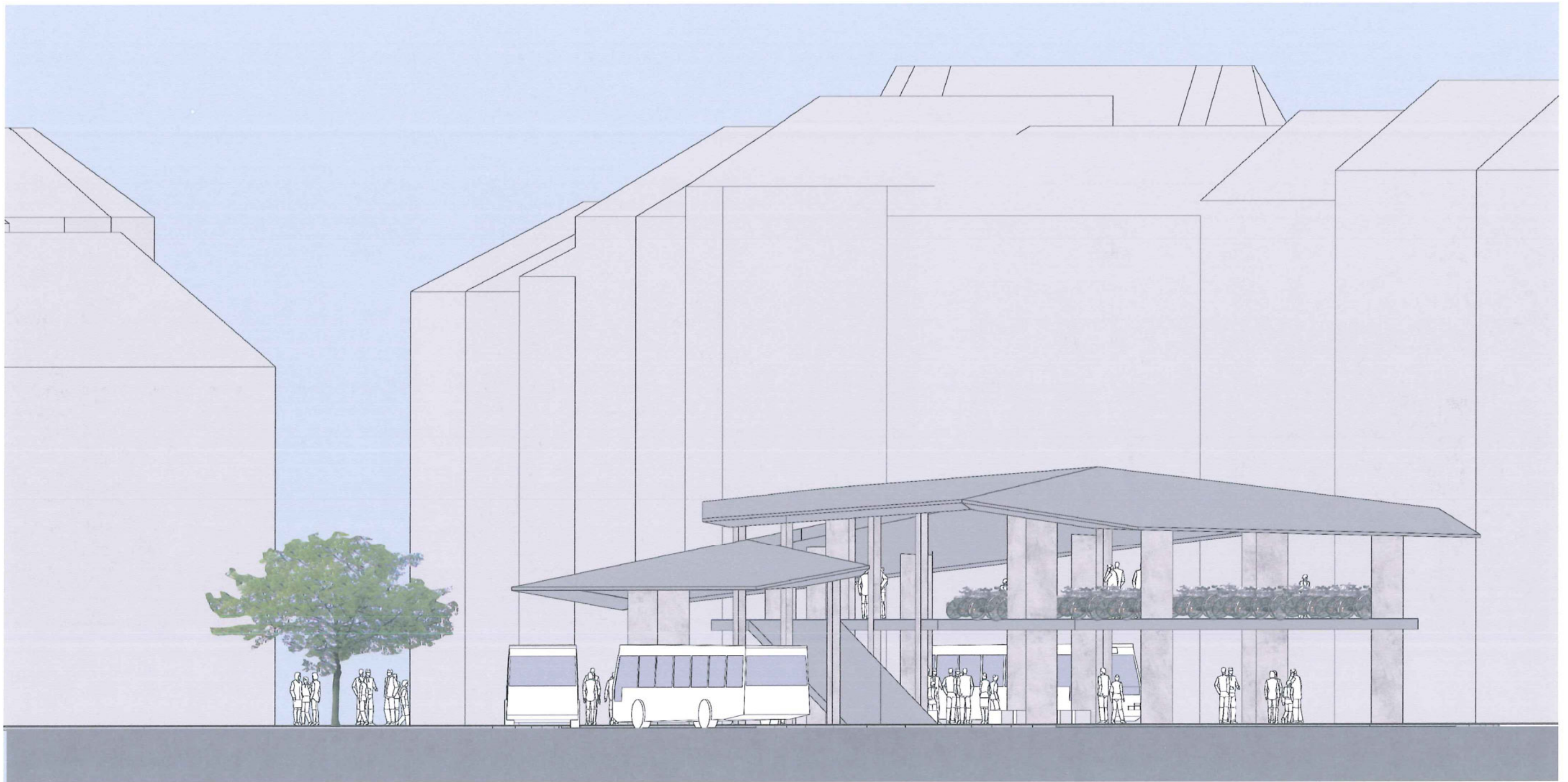






HET BUSPAVILJOEN EN DE FIETSENSTALLING ZIJN EEN LEVENDIGE POOL IN HET STADSHART





EEN BETONNEN SCHIL AAN BOVEN EN ONDERKANT BEDEKT MET KERAMISCHE TEGELS





BELLEVUE, ZURICH



MAUVEZIN



SOLOMIAC





DE SCHADUWRIJKE LUIFEL EN DE ZONNIGE TERRASSEN

*d*

## Het paviljoen

De gelijkvloerse zone is de wachtplaats voor de bussen. Hier zijn ook de krantenkiosk-coffeeshop en een schuilruimte, beiden zijn door glas omsloten cellen. Door de grote luifel zijn schuilhuisjes overbodig. De peilers die de betonnen dakschil ondersteunen, fungeren als steunpunt voor zitbanken, affichage etc. waardoor het vloeroppervlak wordt zoveel mogelijk wordt vrij gehouden.

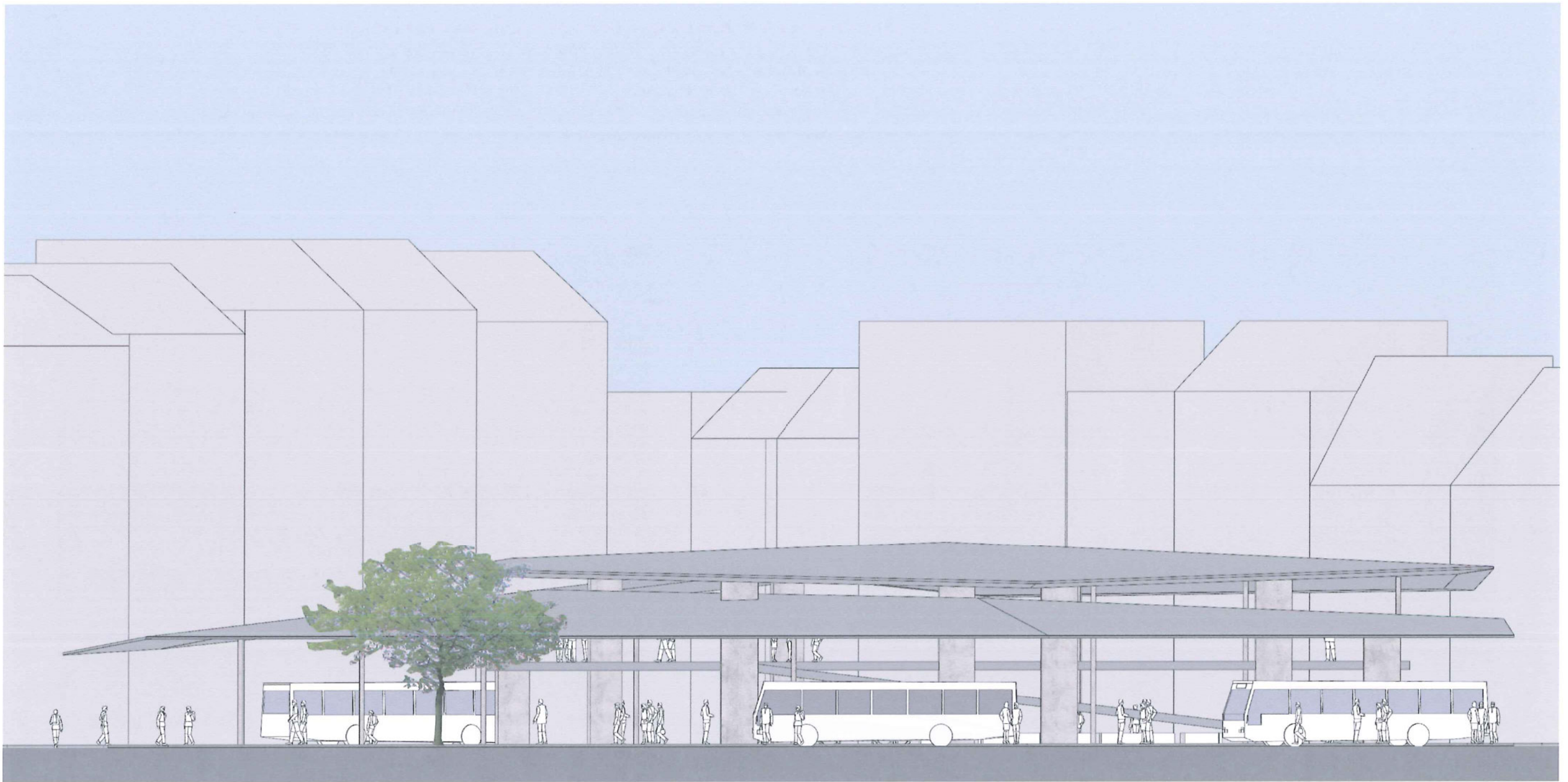
Op de verdieping bevindt zich een fietsenstalling voor 360 fietsen die bereikt wordt door een traaghellend vlak met ingewerkte treden. De afdaling richting Grote Markt geeft perspectief op het Stadhuis.

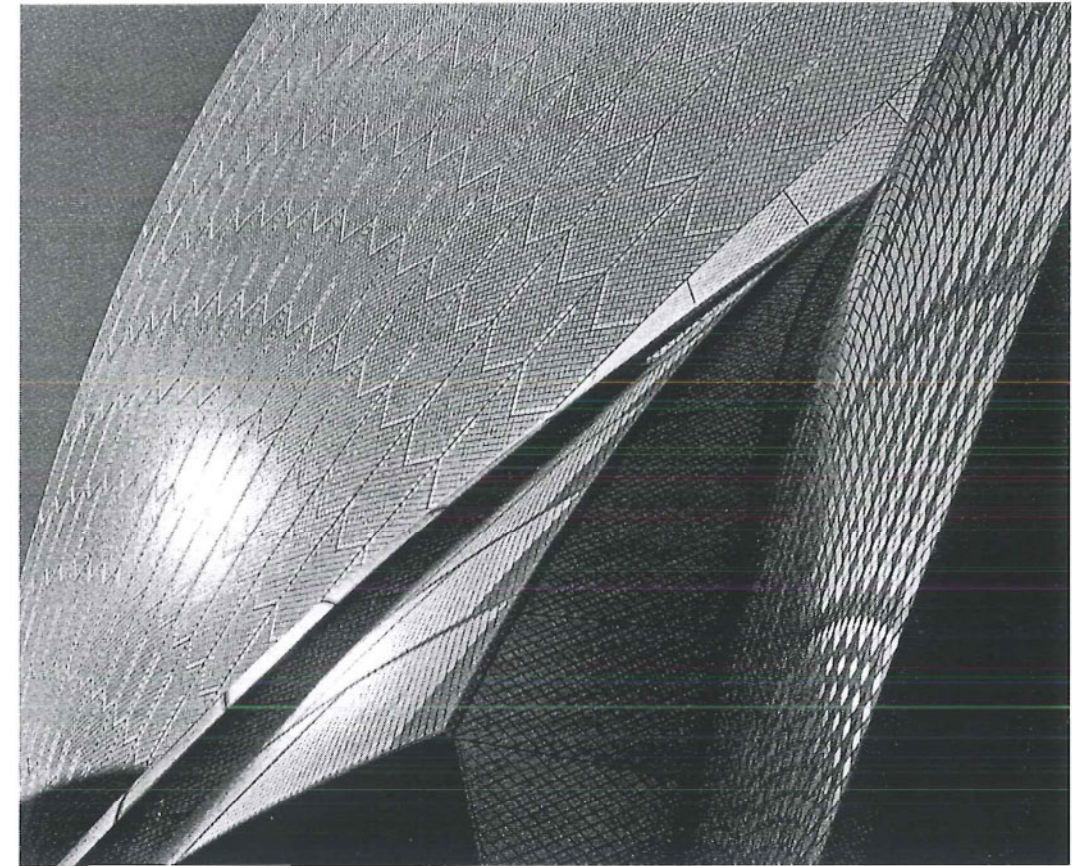
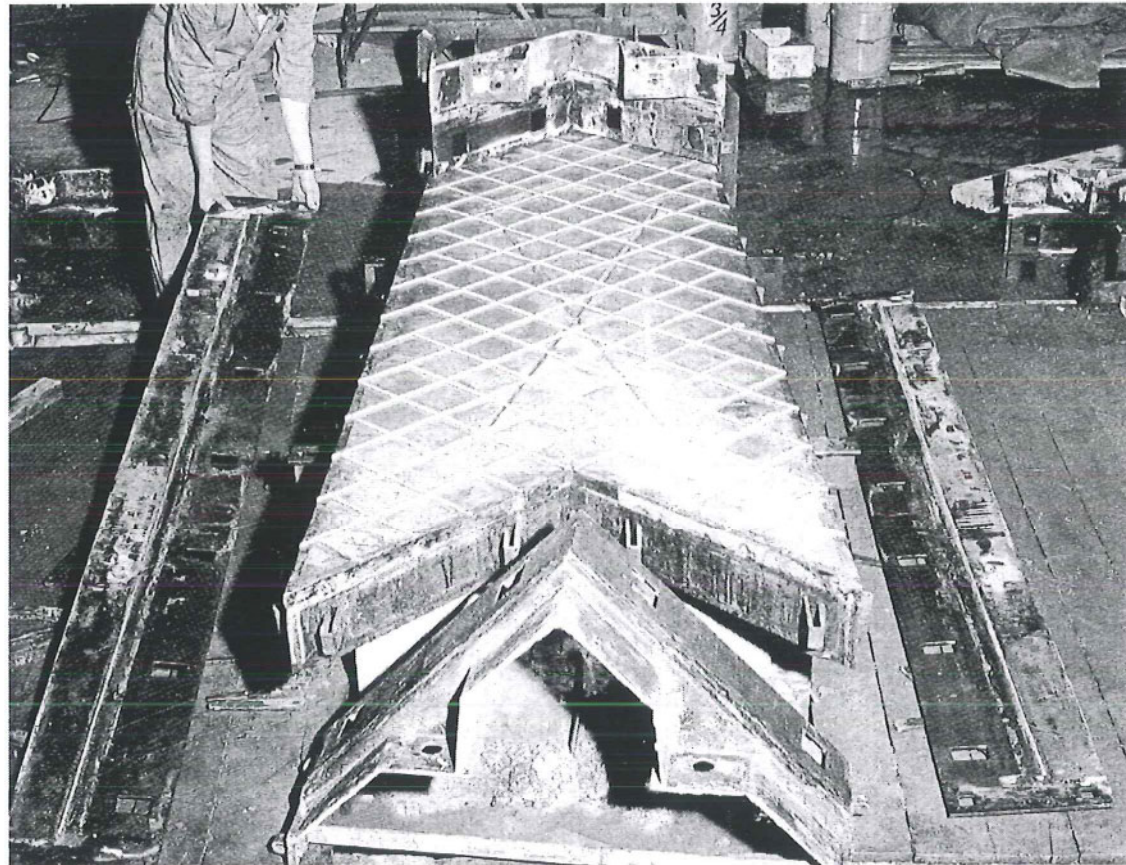
Het geheel wordt overdekt door een geplooid betonnen schil. Het dak wordt zowel aan boven- als onderzijde bekleed met een mozaiek van kleurige ceramiektegels. Als tweede optie kunnen dit ook geslepen, gekleurde betontegels zijn. De materiaal- en kleurstudie van de beide opties vraagt verder onderzoek.

Aan de bovenzijde van de luifel worden de ceramische tegels (of de kleurbetonblokken) los opgelegd, aan de onderzijde van de luifel worden ze in de bekisting gelegd en ingegoten.

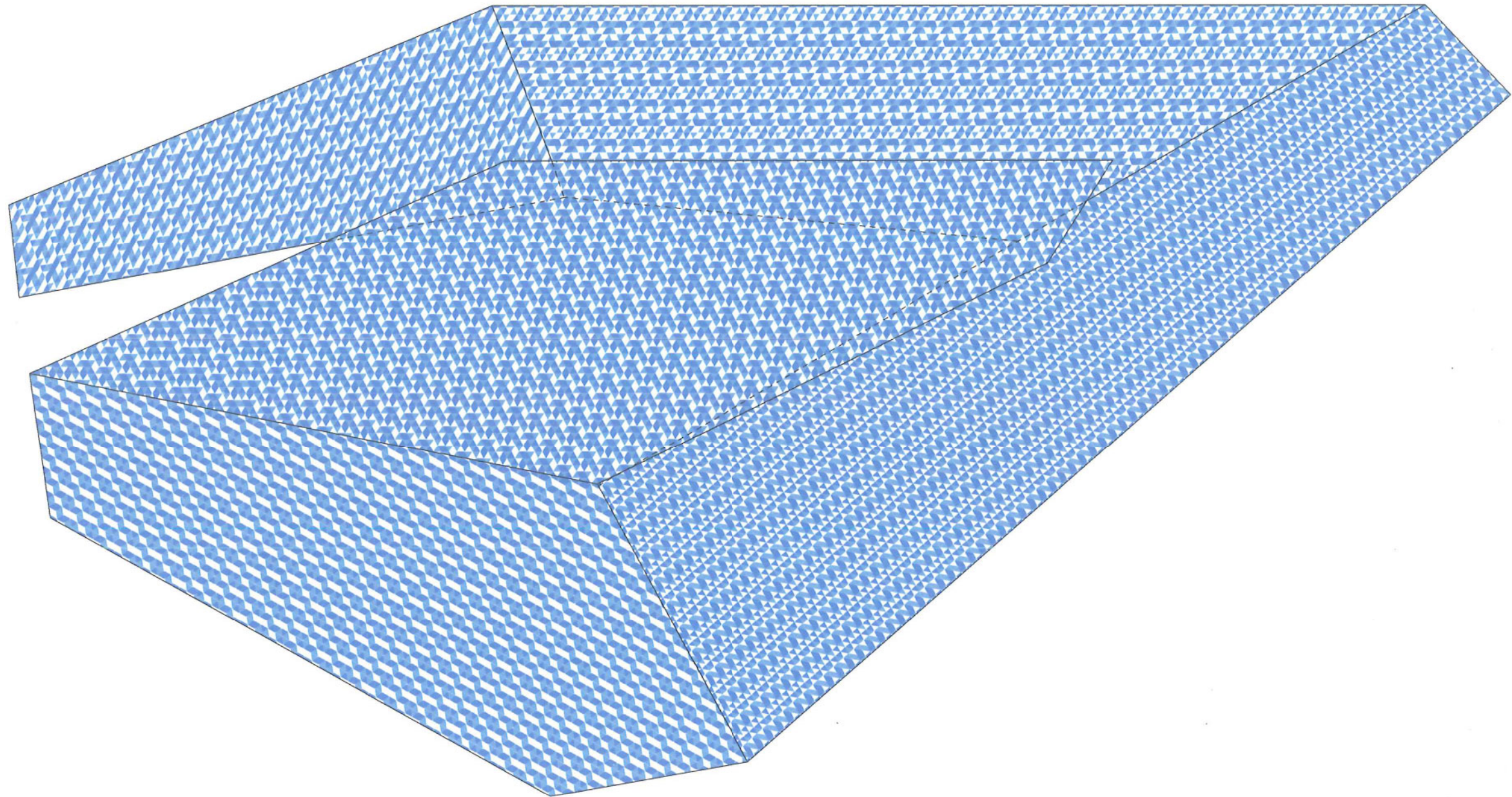
Het is de bedoeling dat het geplooid oppervlak van de schil hierdoor een zachte schittering krijgt.

Wij stellen voor de kleurkeuze en het patroon van de tegels, in het kader van 'kunst in de stad', over te laten aan de kunstenaar Willem Cole, iemand die met kleur weet om te gaan. 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.





J.UTZON THE SYDNEY OPERA HOUSE



2



GINI EN HAAR NIEUW VRIENDJE



TONY MET ZIJN EERSTE KINDJE



