

The TNT logo consists of the letters 'TNT' in a bold, white, sans-serif font, centered within a large, irregular, brown shape that resembles a speech bubble or a drop.

Open Oproep 2003
**Heraanleg van het Fochplein en het
Margarethaplein te Leuven**

Stad Leuven i.s.m. De Lijn
20 juni 2003

Het ontwerpteam

TNT is samengesteld uit medewerkers van de afdelingen Ruimtelijke Planning en Infrastructuur van Technum in Gent. Voor deze Open Oproep hebben we samengewerkt met 2 andere ontwerpers: meubelontwerper/architect Philippe Allaeyns en verlichtingsontwerper/ceramist Jos Devriendt.

De reden daarvoor is omdat we vanmeetafaan kozen tegen het stereotiepe straatmeubilair zoals dat vandaag aan de orde is: zo dun, zo transparant en zo afwasbaar mogelijk, iele verlichtingsarmaturen, een materialenpalet van grijs, glas, gelakt staal, geperforeerd aluminium. Kortom, de Foster-look.

We wilden robuuste huiselijkheid. Geborgen interieurs in plaats van bokalen, elementen met enige massiviteit en zwaarte, tactiele materialen die slijtage als patine opnemen en niet als een jammerlijke kras in de lak. Die affiniteit is niet vreemd aan Philippe Allaeyns en Jos Devriendt en dat wisten we, want we kenden niet alleen hun werk maar ook henzelf.

Hun bijdrage is verder gegaan dan “de bankjes en de lampjes”, en heeft tot uitvoerige ontwerpessies geleid. Dus was het voor ons allen een interessante en geslaagde samenwerking.

Phillippe Allaeyns, architect en meubelontwerper
Kristiaan Borret, ir. architect en stedenbouwkundige
Wouter Demuynck, ing. bouwkunde
Cathérina De Roder, landschapsarchitect
Jos Devriendt, ceramist en verlichtingsontwerper
Francis De Wolf, ir. architect
Christophe Goffi, architect en stedenbouwkundige
Geert Haentjens, architect en stedenbouwkundige
Erwin Sucaet, planoloog en mobiliteitsdeskundige

Het ontwerp

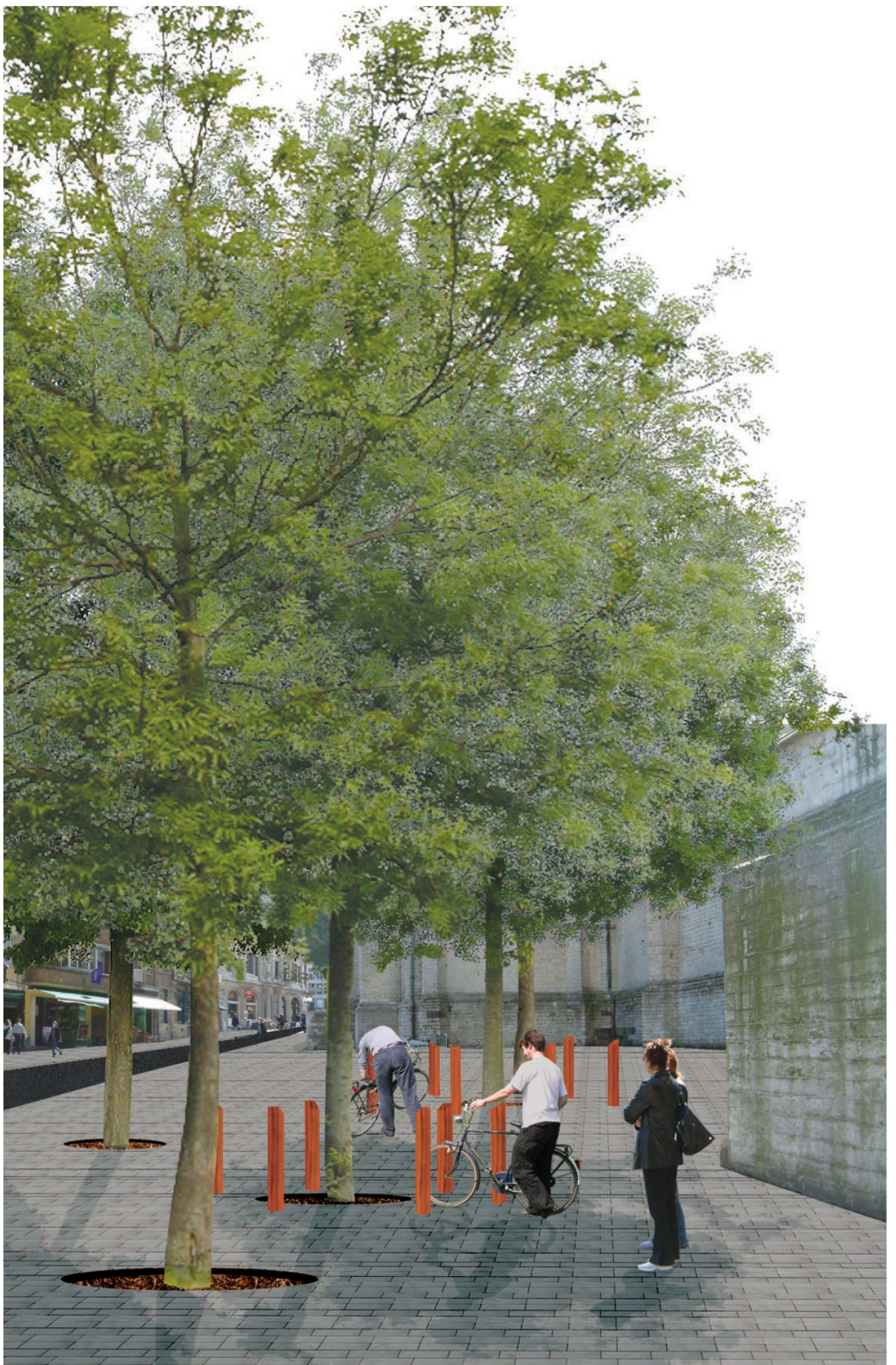




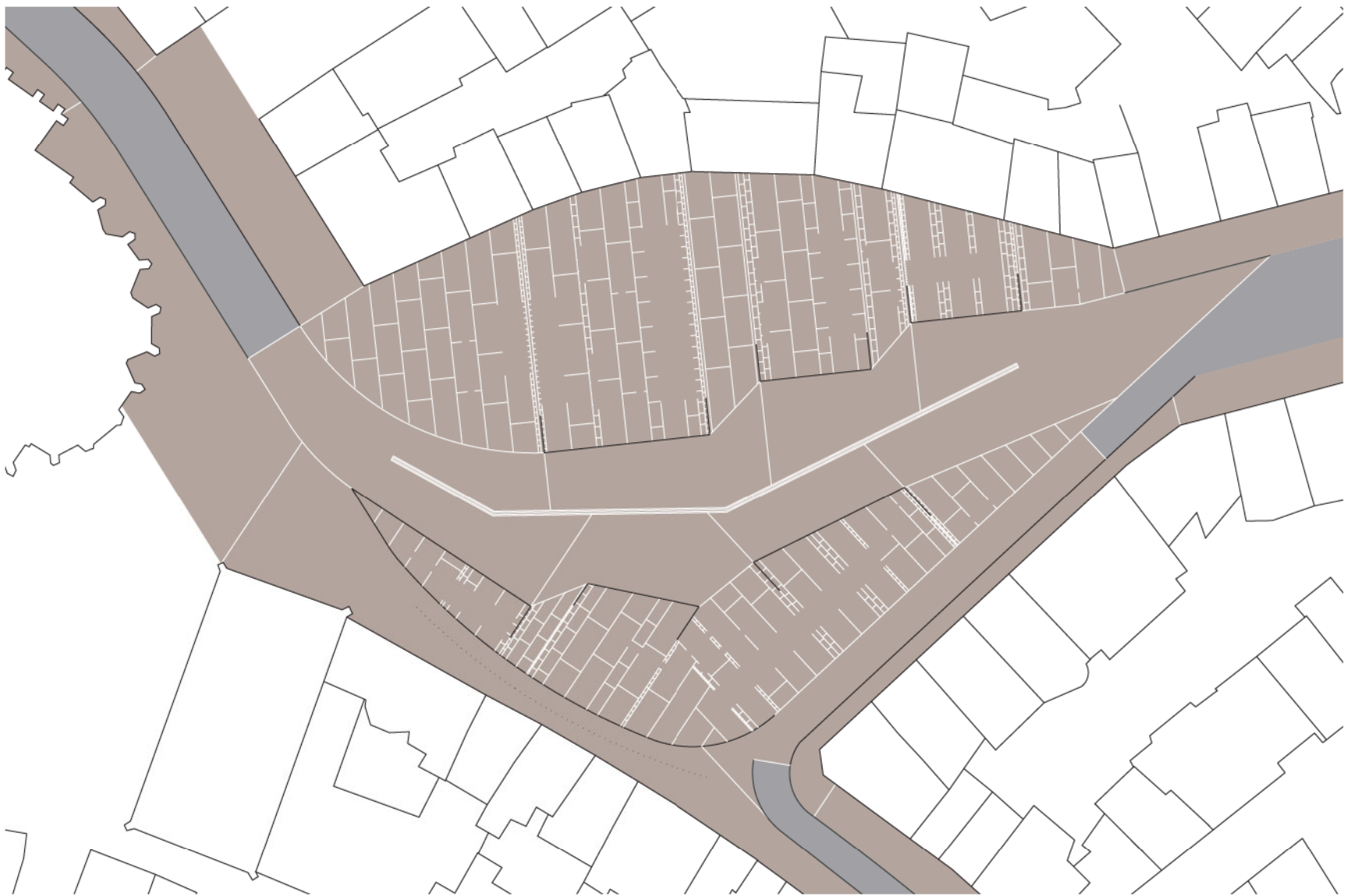








De ontwerpideeën



De pleinvloer van het Fochplein en het Margarethaplein ondersteunt de ruimtelijke continuïteit door op een vloeiende manier aansluiting en verbinding te maken met de verschillende 'schotsen rond de kerk'

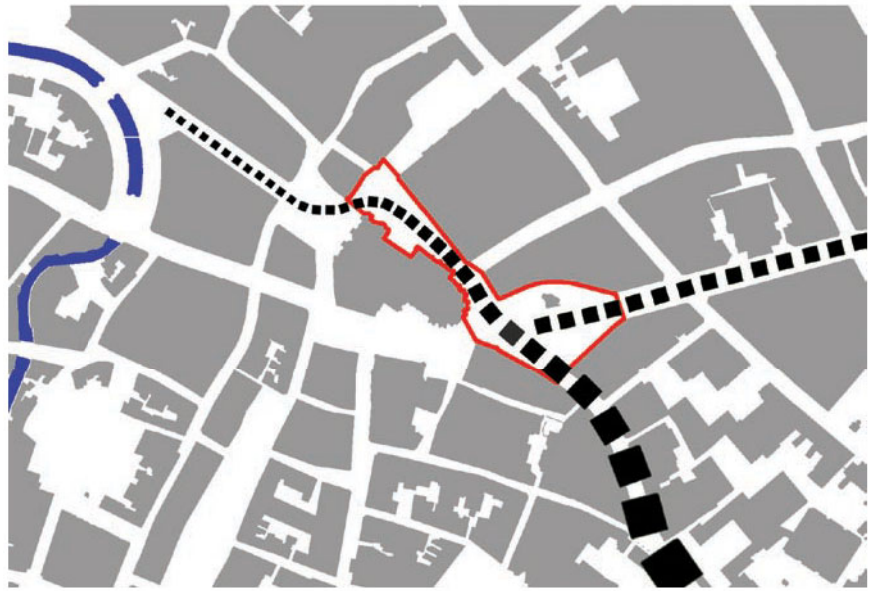
Schotsen rond de kerk

De stedelijke ruimte rond de Sint-Pieterskerk kent geen statische geometrie. Het gaat eerder om pleinen en straten die taps zijn, elk op zich bestaan maar ook in elkaar overlopen. Genoeg overeenkomst maar ook wat verschil. Geometrische aanzetten zoals de poortgebouwen aan de Brusselsestraat of het parvis voor de kerk blijken niet dominant. De recente inrichting van de Grote Markt als een soepele continue ruimte bevestigt die indruk.

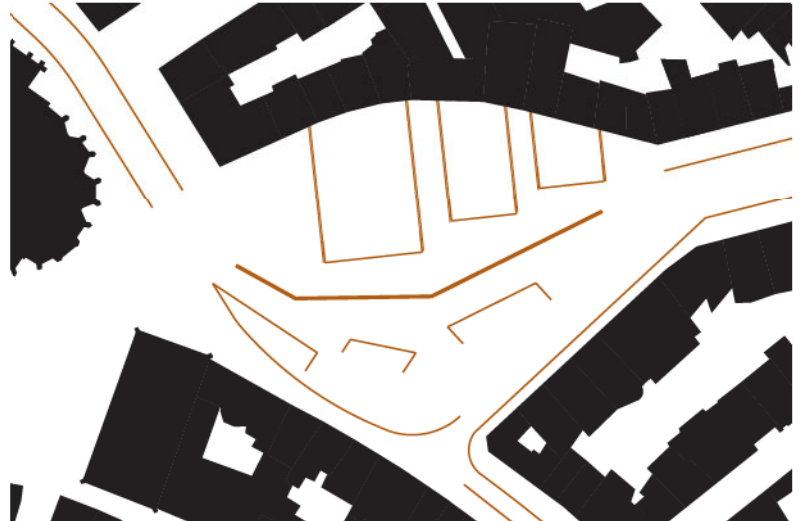
In ons ontwerp voor het Fochplein en het Margarethaplein spelen we daarop in. We behouden in beide stedelijke ruimten een zekere fluiditeit, we bakenen ze niet af als solitaire stukken, we kiezen voor een bevoeringsoppervlak dat met enig verschil aansluit. We zien het Fochplein en het Margarethaplein figureren in het wisselend samenspel van pleinen en hoogteverschillen rond de Sint-Pieterskerk, als schotsen rond de kerk.



Fochplein, Margarethaplein, Grote Markt, De Layensplein als schotsen rond de kerk



De pleintopografie telt op enkele plaatsen snedes om door lichte hoogteverschillen verkeerszones op een milde maar duidelijke wijze van elkaar te scheiden. Het hellende deel van het Fochplein wordt afgewaterd door middel van een *ACO-drain* die verwerkt is in de 'breuklijn' (zoals de uitvoering op het Martelarenplein). Het vlakke deel van het plein watert af naar dwarse *ACO-drains* met *Fineline*-opzetstuk. Op het Margarethaplein worden conventionele kantstroken en straatkolken gebruikt.



Geslepen/gepolijst terrazzo-achtig oppervlak

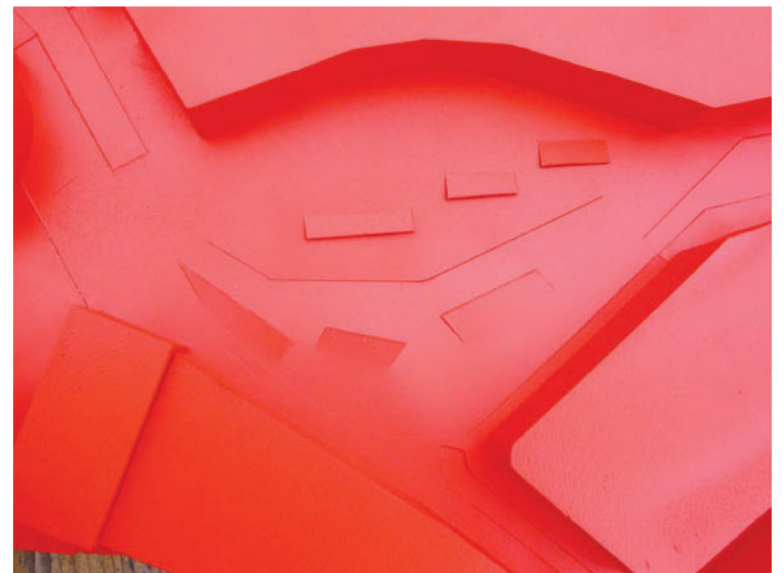
Helling versus waterpas

Op deze plek in Leuven komen twee topografische systemen samen:

- een systeem waarin het natuurlijke reliëf goed zichtbaar en voelbaar is. Het loopt van hoog naar laag langs de Tiensestraat, de rand van het Fochplein, het Margarethaplein, het *parvis* van de Sint-Pieterskerk,...
- een systeem dat vlak en recht is. Het is ontstaan door de negentiende-eeuwse stedenbouwkundige ingreep van de aanleg van de Bondgenotenlaan.

Beide stedenbouwkundige figuren hebben we in ons ontwerp verenigd. Ten eerste is de natuurlijke helling van de as Tiensestraat-Margarethaplein behouden als een vloeiende beweging. Langs één zijde van het Fochplein is de natuurlijke helling aangehouden terwijl de andere zijde vlak is aangelegd. Beide zijden treffen elkaar markant op een 'breuklijn'. De busperrons ontstaan op een vanzelfsprekende wijze door plaatselijk het maaiveld licht omhoog te klappen.

Het reliëf wordt nergens geforceerd en zo ontstaat een indruk van ruimtelijke eenheid en continuïteit. Zowel kleine hoogteverschillen – stoepranden, boordstenen,... – als het afwateringsconcept passen in het overkoepelend idee van de ruimtelijke eenheid door middel van het reliëf. Ook in het materiaalgebruik bewerkstelligen we die eenheid. We stellen beton voor met een terrazzo-achtig aspect, dat in tegelformaten gebruikt wordt voor voetgangersgebied en in gegoten velden voor de buszone. Op die manier ontstaan een quasi continu oppervlak van gevel tot gevel.



Terrazzo-achtige oppervlakken kunnen zowel als een standaardproduct (geslepen/gepolijst) geleverd worden als in situ uitgevoerd (uitgewassen).



Fochplein: maximale aaneengesloten ruimte in het midden

Om plaats te maken voor het eigenlijke programma van het Fochplein worden de verkeersstromen die niet verbonden zijn aan de halteplaats naar de randen van het plein gebracht:

Auto's worden vanuit de Bondgenotenlaan afgeleid langs de zuidelijke rand van het Fochplein. De secundaire lus Bondgenotenlaan-Tiensestraat wordt zo kort mogelijk gesloten. Vermits de intensiteit op deze lus zal dalen is een semi-gelijkgrondse aanleg verantwoord.

Taxi's gebruiken eveneens deze lus en krijgen een standplaats erlangs. Zo zitten alle vormen van voor het publiek toegankelijk vervoer gebundeld op dezelfde plek.

Fietsers worden ook aan de westelijke en zuidelijke buitenrand gebracht.

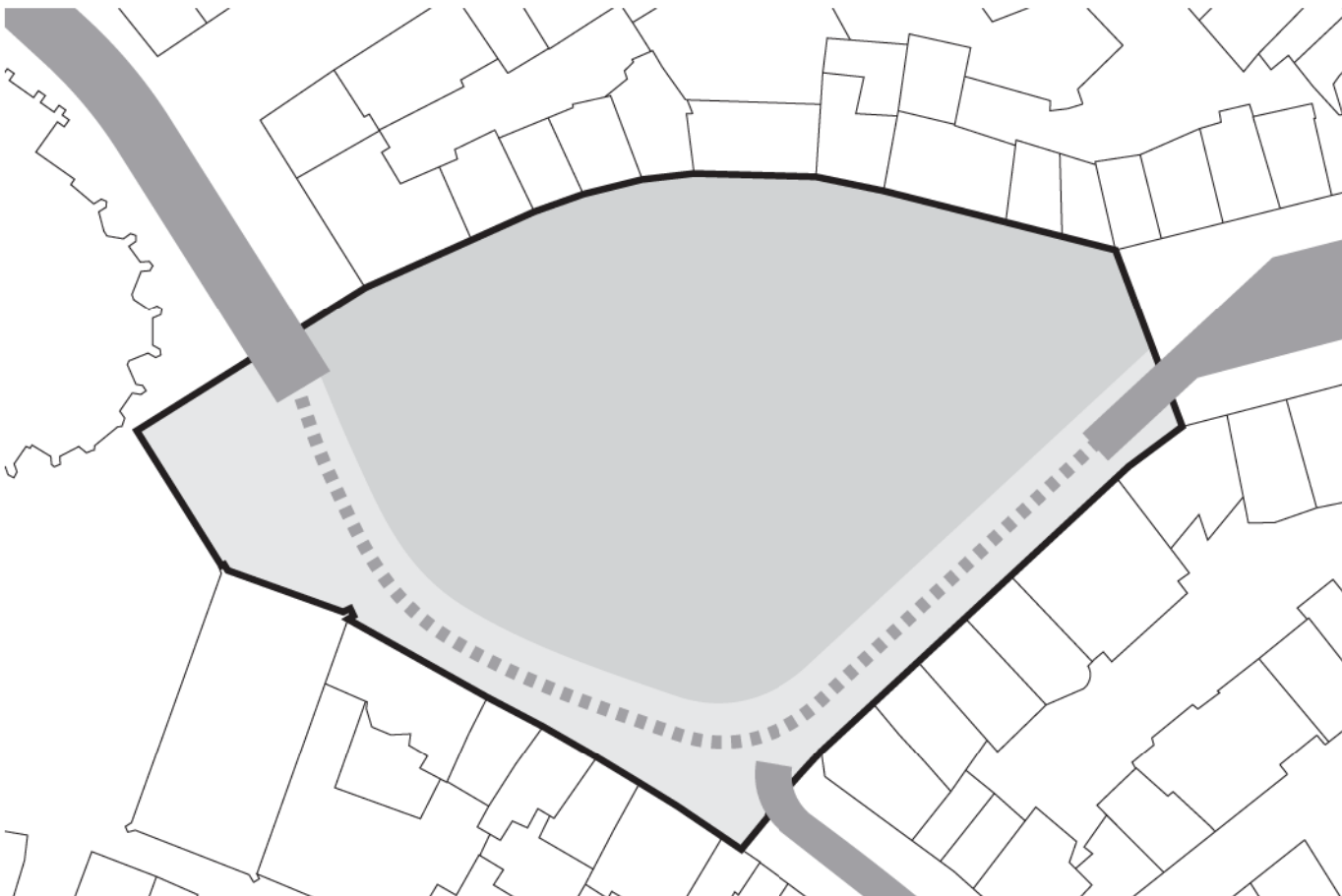
Op die manier krijgt de fietsroute een kort traject, enkel de verruimde bocht Bondgenotenlaan-Margarethaplein is een kleine omweg.

Fietsers naar de Bondgenotenlaan rijden in de tegenrichting, zoals in de Tiensestraat.

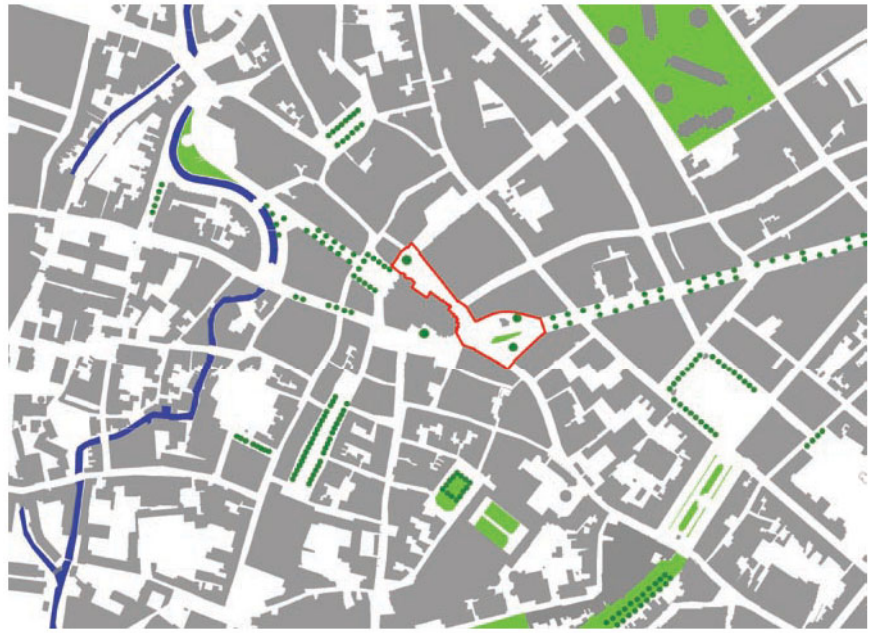
De belangrijkste voetgangersstroom blijft aan de noordelijke gevelrij van het Fochplein – in de zon.

Door de scheiding van busstromen van de andere stromen en de gekozen opstelling wordt een tijdelijk keerlus voor de bussen vanzelfsprekend en zelfs op verschillende manieren realiseerbaar. De perrons kunnen in gebruik blijven.

Door deze ingreep komt een aaneengesloten ruimte vrij die ten volle benut kan worden voor het busstation in nauwe samenhang met een volwaardige verblijfsfunctie.



Groen heeft in de Leuvense binnenstad een beeldbepalend en structurerend potentieel. Bijvoorbeeld is op de Grote Markt een solitaire boom zo ingeplant dat hij de ruimte erg sterk definieert.



Fraxinus excelsior (gewone es)

- boom met ruwe schors indien hij ouder wordt
- ovale kroon
- samengesteld blad, opvallende vrucht
- donker blad



Gleditsia triacanthos (valse christusdoorn)

- transparante kruin
- 10-25 m
- zijtakken goed gespreid op lange stam
- doornen en vruchten opvallend (lange 'peulen' tot 20-25 cm)
- frisgroen geveerd blad
- goudgele opvallende herfstkleur



Quercus palustris (moereseik)

- 15-20m
- diep ingesneden, puntig blad
- verdraagt alle omstandigheden behalve zeer droog
- eerder dichter bladerdek, maar niet zwaar en donker als beuk



Margarethaplein: smal wegprofiel in het midden

Voor het Margarethaplein volgen we een omgekeerde strategie.

De ruimte – een gelijkzijdige driehoek met een smalle basis– twijfelt tussen plein en straat. Eén zijde van deze driehoek is interessant door de handelszaken die er gevestigd zijn en omdat het de zonnekant is. De sculpturale werking van de wand van de Sint-Pieterskerk met inspringingen, nissen en steunberen bepaalt het karakter van de overzijde.

Om de verschillende kwaliteiten aan elke zijde recht te doen, voorzien we de circulatie volgens de bissectrice van de driehoek. Het huidige verbredende wegprofiel is overgedimensioneerd en is in het voorstel tot het minimum beperkt. Langs beide zijden van deze bissectrice wordt de ruimte zoveel als mogelijk eengemaakt en gul met losse bomen ingericht.



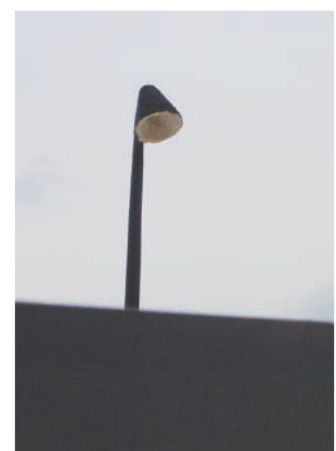
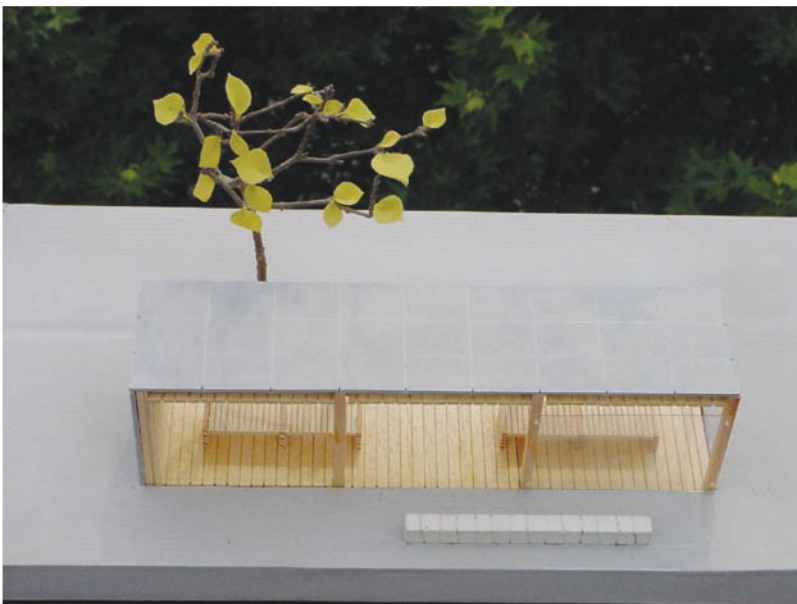
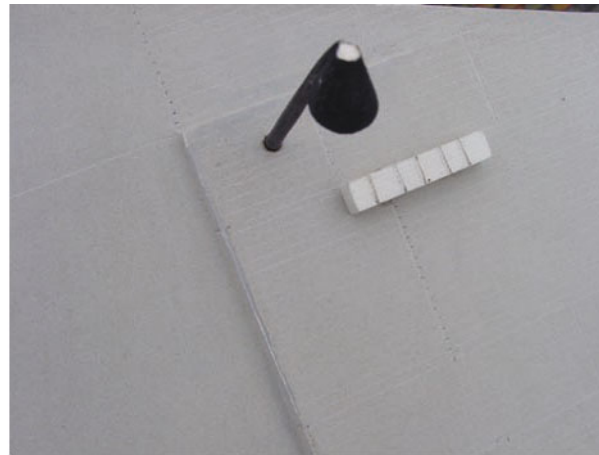
Het Fochplein en het Margarethaplein vormen samen met Grote Markt het scharnier tussen de verschillende commerciële clusters van de Leuvense binnenstad. Een niet-commerciële verblijfsruimte als rustpunt is hier op zijn plaats.



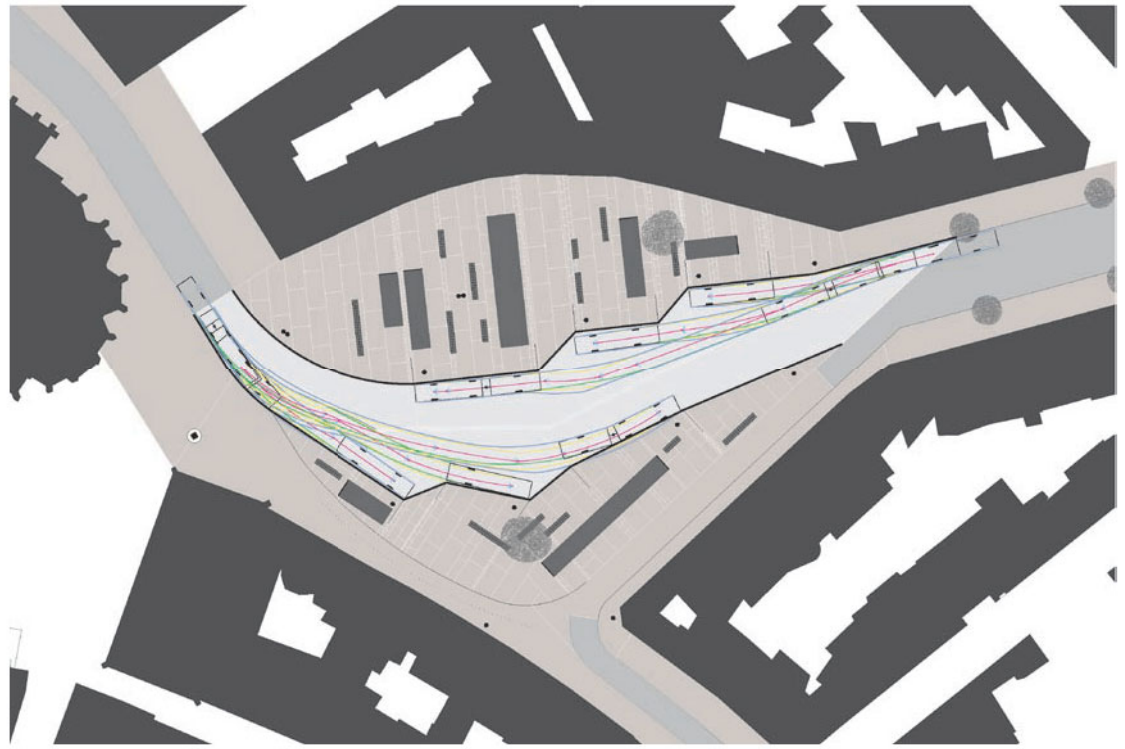
Geïntegreerde verblijfsruimte

Het Fochplein is een stedelijke publieke ruimte waar we de uiteenlopende gebruikers zoveel mogelijk mengen, eerder dan de ruimte te verdelen. Verschillende vormen van verblijven - terrasje doen, wachten op een afspraakje, wachten op de bus, uitkijken voor een taxi,... – komen er op een gelijkwaardige manier en door elkaar voor. Door geen stringente zonering na te streven tussen wachten op de bus en verblijven in de publieke ruimte zal de gebruiker van het openbaar vervoer de wachttijd boeiender, meer divers en dus korter ervaren.

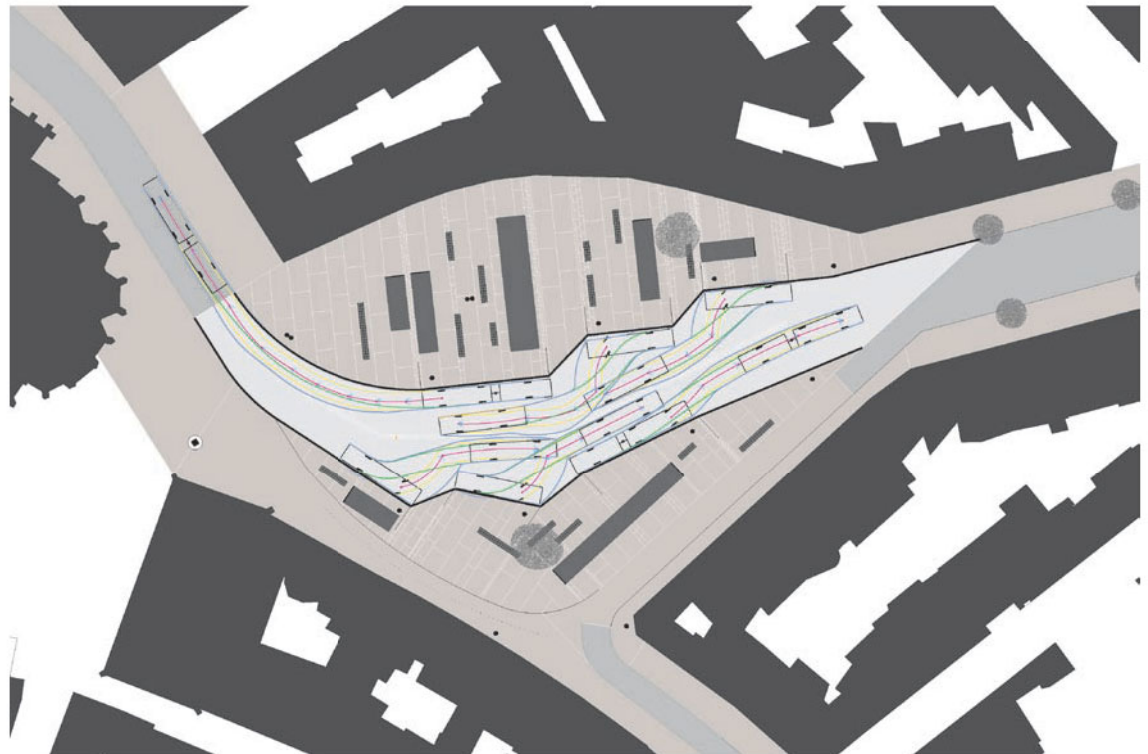
Om die reden zijn de haltepaviljoenen, zitbanken en de kiosk waar mogelijk dwars op de busperrons geplaatst zodat geen zonering ontstaat tussen 'buszone' en 'pleinzone'. Waar dit niet lukt, zijn verschillende haltepaviljoenen gekoppeld zodat grotere overdekte ruimten ontstaan.



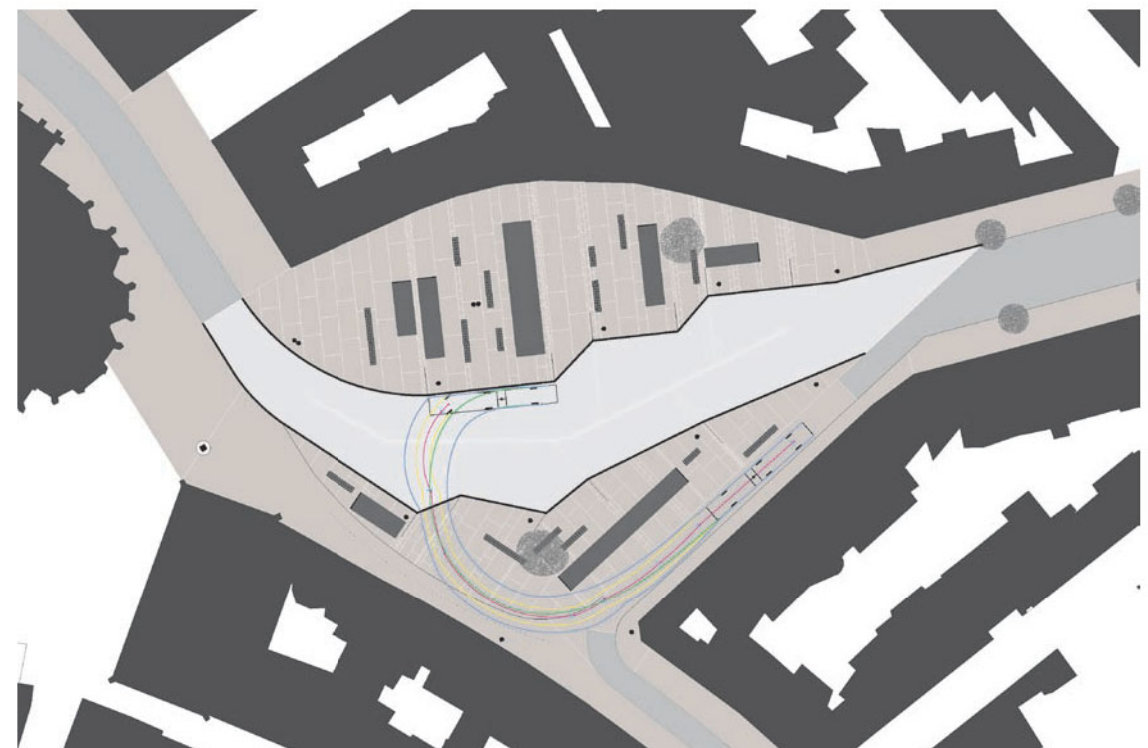
inrijdend



uitrijdend



uitzonderlijk

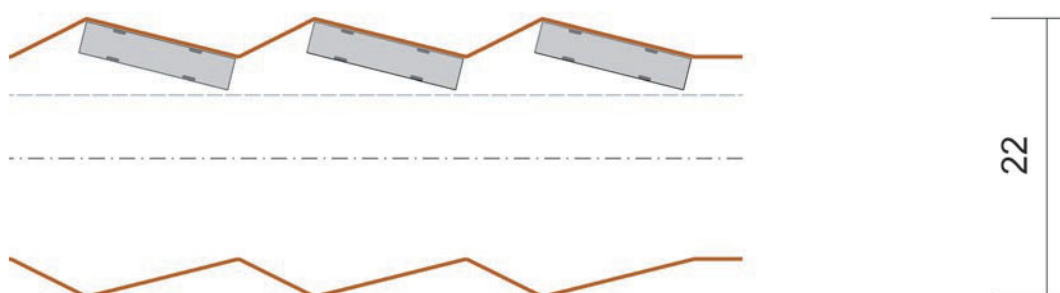
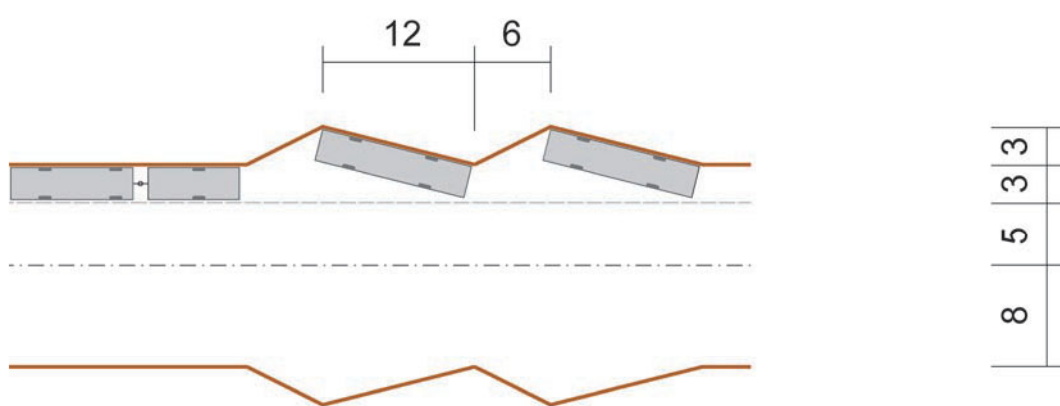
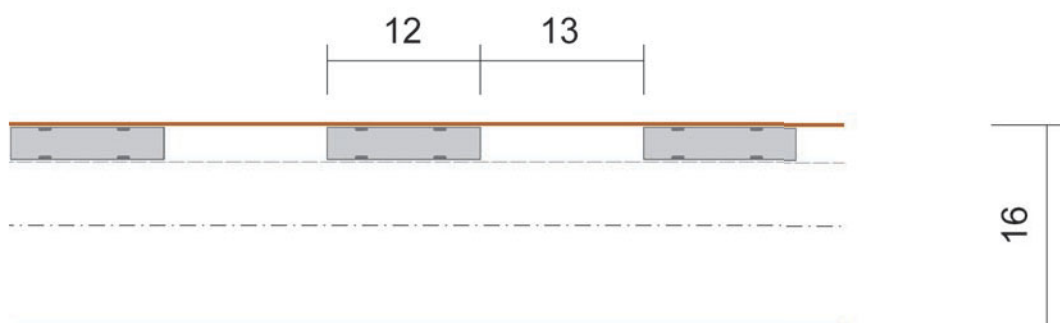
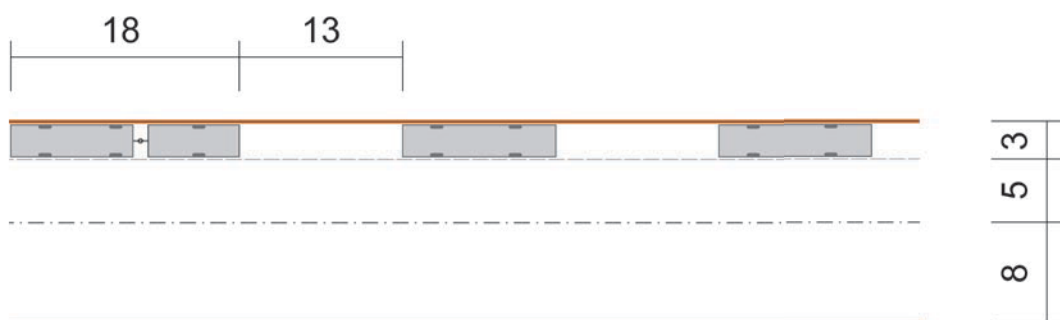


Het verkeersschema voor de zone van de bushalte is opgemaakt met behulp van AutoTURN 4.0 van Transsoft Solutions. We hebben bij het ontwerp het principe gehanteerd dat elke bus volstrekt onafhankelijk van de andere moet kunnen halteren, vertrekken en doorrijden. Dit wil zeggen dat ook kruisende bussen in hun manoeuvre elkaar niet hinderen. Indien dit geen vereiste zou zijn – wat denkbaar is, want dit is een situatie die in veel bochten voorkomt – en kruisende bussen op elkaar wachten, kan de bushalte aanzienlijk smaller gemaakt worden.

De organisatie van de bushalte

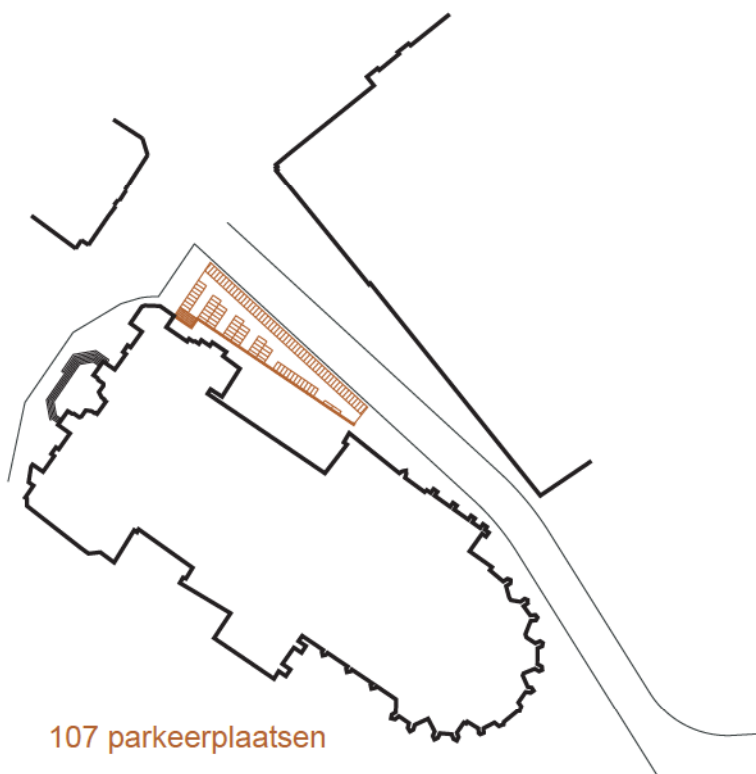
De meeste bussen halteren volgens het principe van een zaagtandperron. Dat biedt volgende voordelen:

- Bussen kunnen volstrekt onafhankelijk van elkaar halteren en vertrekken.
- De totale lengte die de haltes in beslag nemen is aanzienlijk kleiner, in de langsrichting staan de bussen veel dichtter bij elkaar.
- De voorzijde van de bus (met het nummer) is duidelijk zichtbaar voor de wachtende reizigers.
- Er zijn niet alleen voordelen voor de organisatie van het busstation maar door de zaagtandconfiguratie stellen bussen zich niet op als een muur tussen de ene zijde en de andere zijde van het plein. Tussen de bussen door blijven zichten mogelijk in verschillende richtingen.



Langsperron t.o.v. zaagtandperron

Schema's uit ASVV 1996 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen



In eerste instantie is geprobeerd om een relatief omvangrijke fietsenstalling half ondergronds te voorzien, aanleunend bij de wand van de Sint Pieterskerk. De beschikbare ruimte is evenwel relatief beperkt en een stalling van meer dan 100 fietsen kwam in onze ogen snel zwaar en dominant over. Ook de monumentaliteit van de Sint-Pieterskerk leek storend aangetast.

Bovengrondse fietsenberging

Voor de locatie van een (half-)ondergrondse fietsenstalling zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. In het bestek wordt de combinatie van een ondergrondse fietsenberging met de fundering van de schuilvoorziening gesuggereerd. Vermits we werken met over het plein verspreide voorzieningen, is dit in ons geval geen optie. Probleem is ook niet zozeer het lokaliseren van een ondergrondse fietsenstalling (die zit immers ondergronds) als wel de toegangen ernaartoe. Deze maken telkens lange sleuven die werken als barrières in de ruimte. Het Fochplein is reeds programmatorisch zwaar beladen, dergelijke snedes zijn er zeer moeilijk in te passen.

Blijft dan het Margarethaplein. Dit plein is gelegen op de kruising van verschillende primaire fietsassen en is dus evenzeer een plausibele locatie voor de fietsenstalling.

Op het einde van de rit opperen wij bijgevolg het volgende voorstel: onder sommige van de bomen op het Margarethaplein worden in een cirkelvorm fietsstandaarden geplaatst. Op die manier zijn 88 fietsen opgesteld in nauwe samenhang met de inrichting van de ruimte.

