

MASTERPLAN SCHOLENCAMPUS BREE



opdrachtgever

STAD BREE
Vrijthof 10
3960 Bree

ontwerp

Bureau Bongaerts bvba
Bree

Libost-groep
Hasselt

dossier 115 - november 2010

inleiding

Het studiegebied heeft gedurende de voorbije 60 jaar een stap voor stap ontwikkeling gekend. Gebouwen en groepen van gebouwen werden telkens op zich ingeplant, quasi zonder een omvattende visie voor het hele gebied en met bijzonder weinig aandacht voor de open en publieke ruimte, de ruimtelijke samenhang en de aansluiting op het omgevende landschap. Ook de ontsluiting en het parkeren werden per cluster benaderd, zonder kijk op het geheel. In de nabije toekomst wordt hier nog het politiekantoor aan toegevoegd, bovendien lonkt een grote secundaire school, die nu eng behuisd is in het centrumgebied, eveneens naar deze zone, om daar met de andere scholen een campusidee te ontwikkelen.

Binnen de categorisering van de wegen wordt de Rode Kruis laan als primaire weg 2 beschouwd, waardoor deze niet meer rechtstreeks als ontsluitingsweg mag gebruikt worden.

Het stadsbestuur van Bree vindt het nu hoog tijd om een masterplan voor het hele gebied uit te werken, dat aandacht heeft voor de landschappelijke structuur, een veilige en adequate ontsluiting met parkeerfaciliteiten en een campusconcept waarin de nieuwe uitbreidingen een plaats kunnen vinden.

inhoud van het masterplan

- het is een masterplan voor regionale onderwijsvoorzieningen (ongeveer 2400 lln) en diensten
- het masterplan is een programmatorisch en ruimtelijk concept voor een planmatige ontwikkeling
- de planningsfase wil ontwerp- en onderzoeksmatig het programma van scholen en diensten uittesten (terreinbehoefte, relaties tussen functies, ontsluiting, gemeenschappelijke voorzieningen, ..)
- het masterplan geeft een mogelijk totaalconcept en groeimodel weer – dit wordt in een aantal
- het masterplan wil een gemeenschappelijke leidraad zijn voor de planmatige ontwikkeling en fasering van het gebied
- het masterplan heeft aandacht voor: ontsluiting – bebouwing – tussenruimte - landschap

algemene doelstellingen van het masterplan

- de campusidee die in het masterplan uitgewerkt is moet een win-win situatie en een meerwaarde betekenen voor alle betrokkenen (scholen en diensten)
- aandacht voor de herkenbaarheid van de scholen op zich en van de verschillende opleidingen binnen elke school: middenschool H. Hart, Sint-Augustinus en TISM als zesjarige school
- aandacht voor herkenbaarheid van de andere componenten op de campus: ziekenhuis, kindercrèche, politiekantoor
- heldere en conflictarme (-vrije) ontsluiting
- de campusidee brengt stedelijke functies in een landschappelijke setting

inhoud

1. SITUERING PROJECT PLANGEBIED FOTOS

PLANNINGSCONTEXT

gewestplan
gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Bree
afbakening stedelijk gebied Bree
watertoets

2. UITGANGSPUNTEN PROGRAMMA VAN EISEN ONTSLUITING RUIMTELIJKE STRUCTUUR

3. CONCEPT ONTWERPCONCEPT

eilanden
hoofdontsluiting
secundaire ontsluiting
bindende pleinen
groenstructuur
zicht op het landschap

4. MASTERPLAN ONTWERP

2D plan
3D model

1. SITUERING VAN HET PROJECT

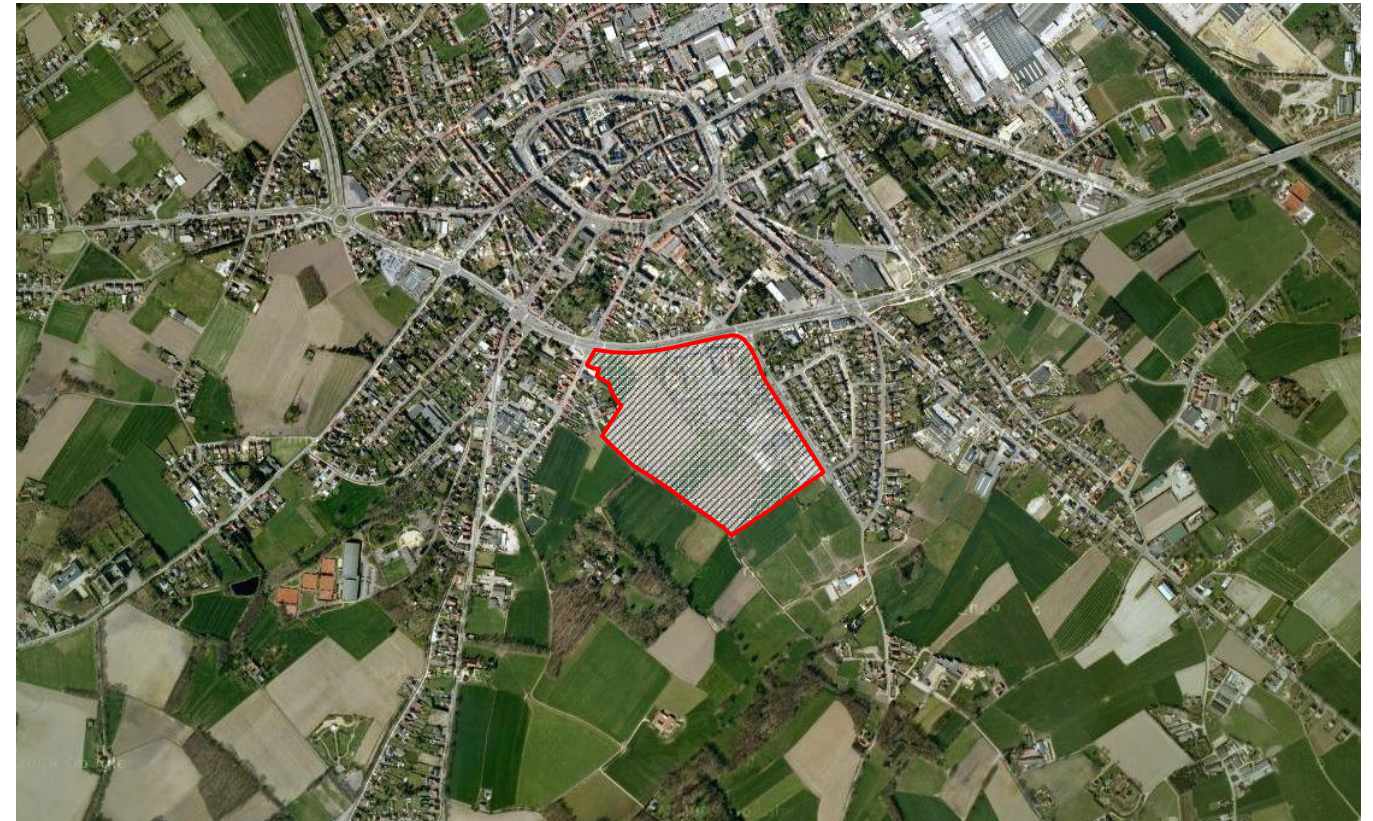
plangebied

stratenplan



Het studiegebied ligt aan de zuidzijde van het centrum van Bree en wordt omvat door de Rode Kruislaan gewestweg – primaire weg type II – N73), de Sint Jacobstraat (wijkontsluitingsweg) en de Houbornstraat (landelijke weg).

orthofoto



Het studiegebied ligt aan de zuidzijde van het centrum van Bree. Het grenst aan de tweede ring en spreidt zich uit in de richting van het open landschap. Daar maakt het met de steilrand de overgang tussen de vlakte van Bocholt en het Kempisch plateau.

Het gebied is al meer dan 50 jaar de plaats waar grootschalige zorg en dienst verstrekt wordt. Hier vestigden zich eerst de kraamkliniek, later het ziekenhuis, twee middelbare scholen, een kindercrèche en nu het politiekantoor.

FOTO'S

ontsluiting

Bestaande wegen en straten.
 Het gebied wordt in de eerste plaats ontsloten vanaf de Rode Kruislaan en de Sint Jacobs straat.
 De rechtstreekse ontsluiting vanaf de Rode Kruislaan is niet meer gewenst (primaire weg II).

1. Rode Kruislaan



2. Rode Kruislaan



3. Rode Kruislaan



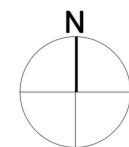
4. Sint-Jacobsstraat



5. toegang secundaire school



6. Houbornstraat



Plan bestaande toestand



8. Houbornstraat



8. Houbornstraat



9. toegang zijkant ziekenhuis



10. fietspad



11. fietspad



12. fietspad



FOTO'S

bebouwing

De bebouwing richtte zich altijd al met de voorgevel naar de bestaande straten. Sinds enige tijd is er een omkeringsproces aan de gang. Voor het ziekenhuis en de service-flats wordt de ontsluiting van binnen uit het gebied voorzien. De oorspronkelijke voorgevels evolueren naar achter gevels, waardoor aan de straatzijde in tweederangs bebouwing ontstaat (zie foto 7 – oorspronkelijke voorzijde ziekenhuis). ook de scholen, voor de toegankelijkheid van de fietsers en het nieuwe politiekantoor, ontsluiten zich van binnen uit.

1. creche



2. midden school



3. middenschool



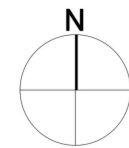
4. secundaire school



5. secundaire school



6. secundaire school achterzijde



plan bestaande toestand



7. ziekenhuis voorzijde of achterkant?



8. ziekenhuis achterzijde



9. ziekenhuis + service flats



10. serviceflats



11. serviceflats



12. ziekenhuis voorzijde



FOTO'S

voorgebieden

Opvallend voor het hele gebied is dat de gebouwen telkens een behoorlijke afstand nemen tot de straat. Hierdoor ontstaan voorgebieden die meestal een dienst karakter hebben. Ze werden ingericht als parkeerterrein of bijna letterlijk als representatieve voortuin. In de Sint Jacobstraat werd een fietspad in deze zone voorzien.

1. Sint-Jacobsstraat



2. Sint-Jacobsstraat - fietspad



3. Sint-Jacobsstraat - fietspad



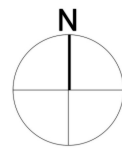
4. Sint-Jacobsstraat - fietspad



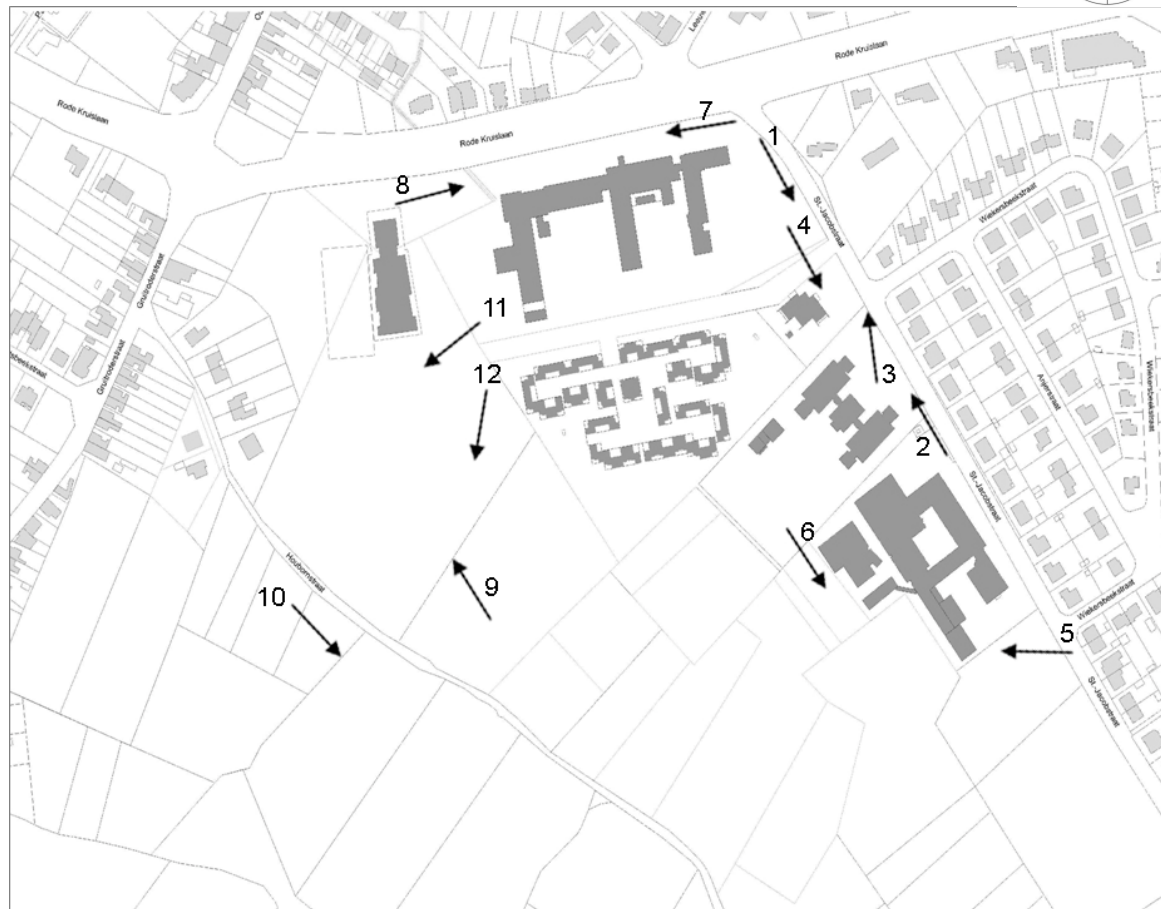
5. Sint-Jacobsstraat - fietspad



6. fietsenstalling secundaire school



plan bestaande toestand



7. parking ziekenhuis voorzijde



8. parking ziekenhuis voorzijde



9. zicht op Bree centrum



10. achterliggend landschap



11. Achterliggend landschap

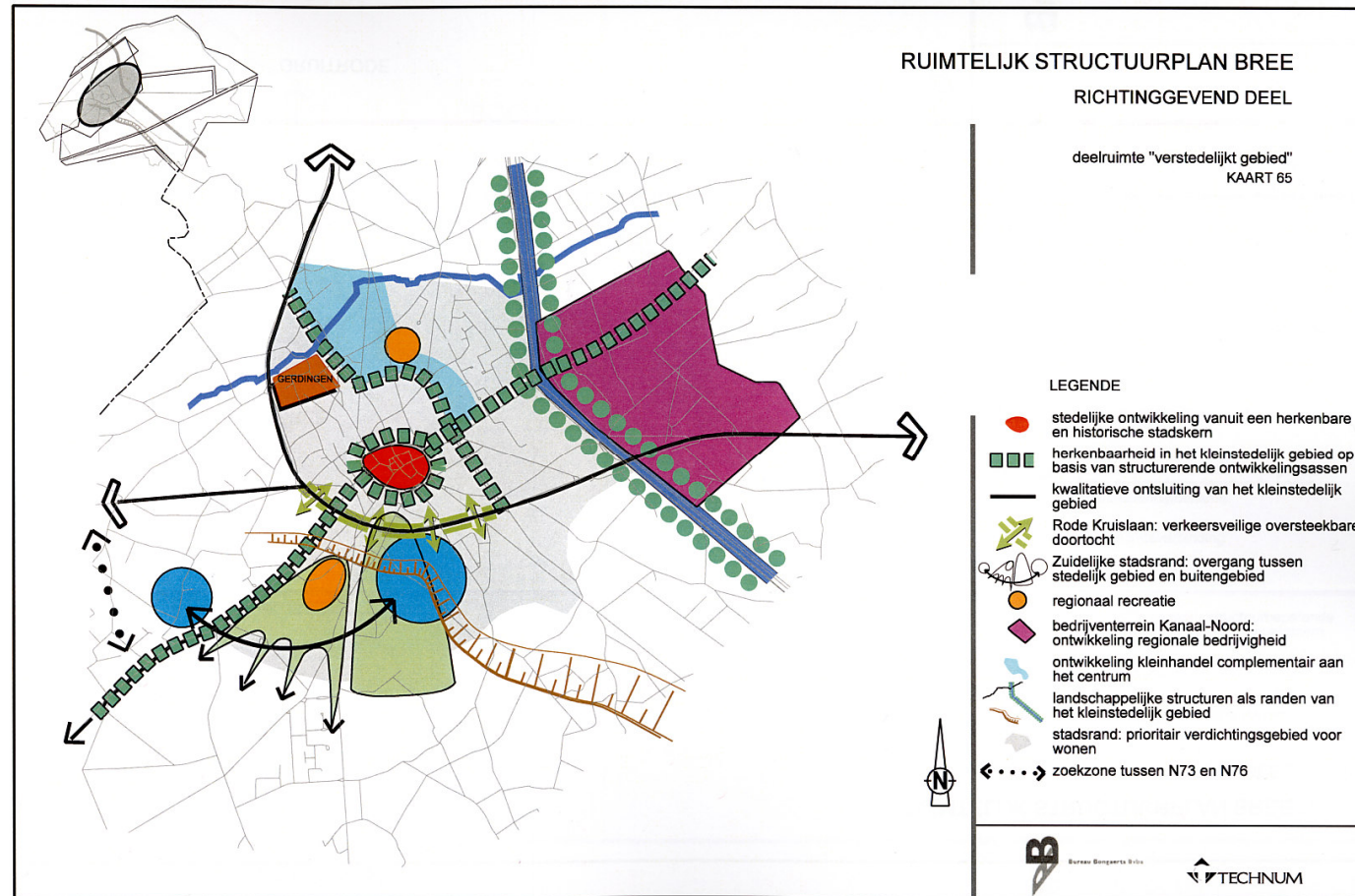


12. steilrand Kempisch plateau



structuurplan

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Bree



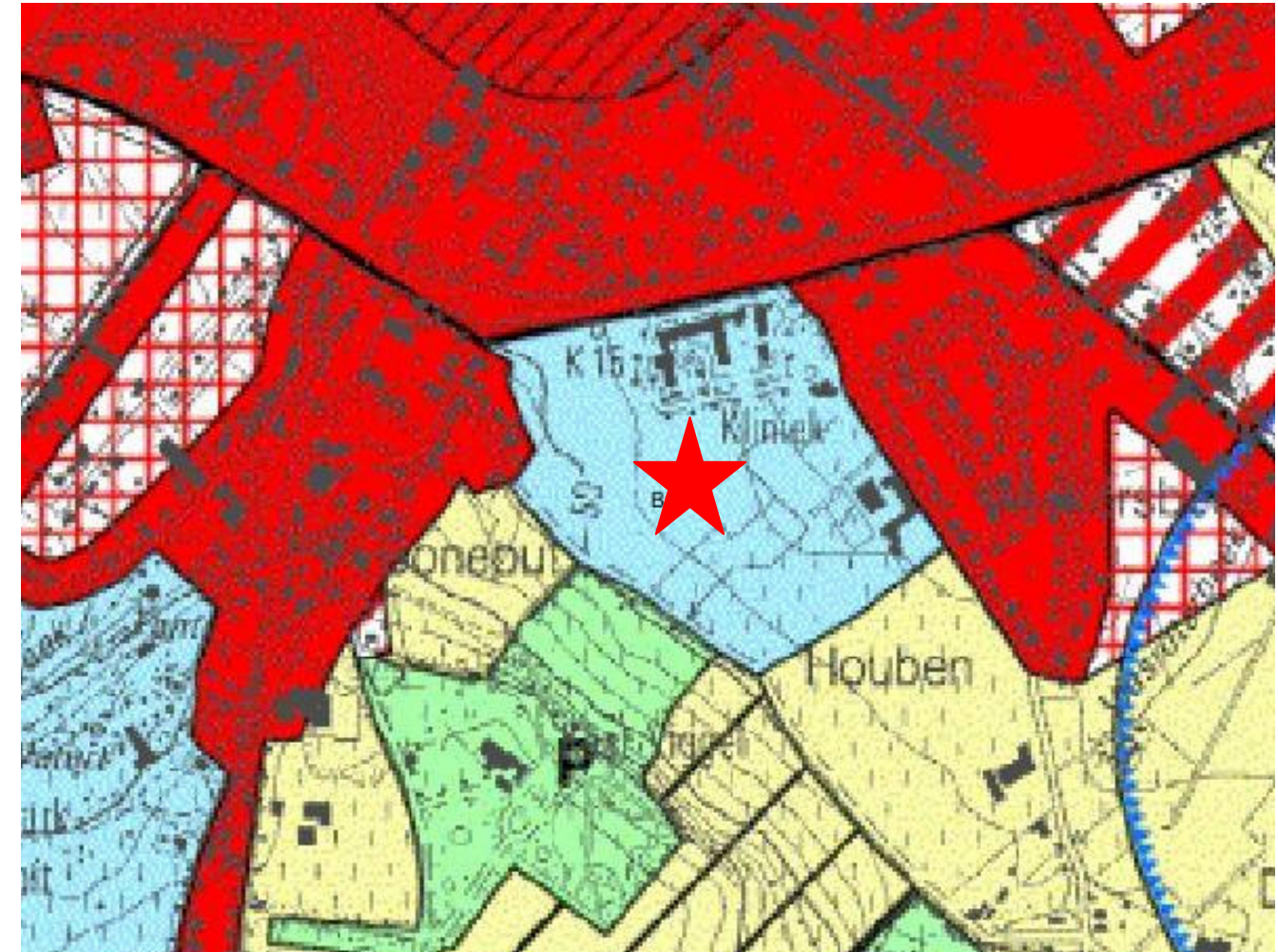
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Bree is definitief goedgekeurd (datum). In het richtinggevend gedeelte wordt het studiegebied als volgt besproken:

In het zuidelijk deel wordt de tweede ring overschreden. Vier specifieke gebieden worden met elkaar verbonden en vormen de overgang tussen het stedelijk gebied en het buitengebied : de Gerkenberg als welzijnscampus met aanvullend wonen en recreatie, de Boneput als recreatiegebied, de Viggel als (kasteel-) parkgebied en groene wig tot in het centrum en de scholencampus Sint Jacob.

De Rode Kruislaan wordt gezien als een verkeersveilige oversteekbare doortocht.

uitvoeringsplannen

Gewestplan



gewestplan Neerpelt –Bree (KB 22 maart 1978)

Het studiegebied bevindt zich in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Aan de bovenzijde wordt het omvat door woongebieden en aan de zuidzijde door het open landschap met agrarisch gebied (gedeeltelijk landschappelijk waardevol) en een parkgebied met kasteel.

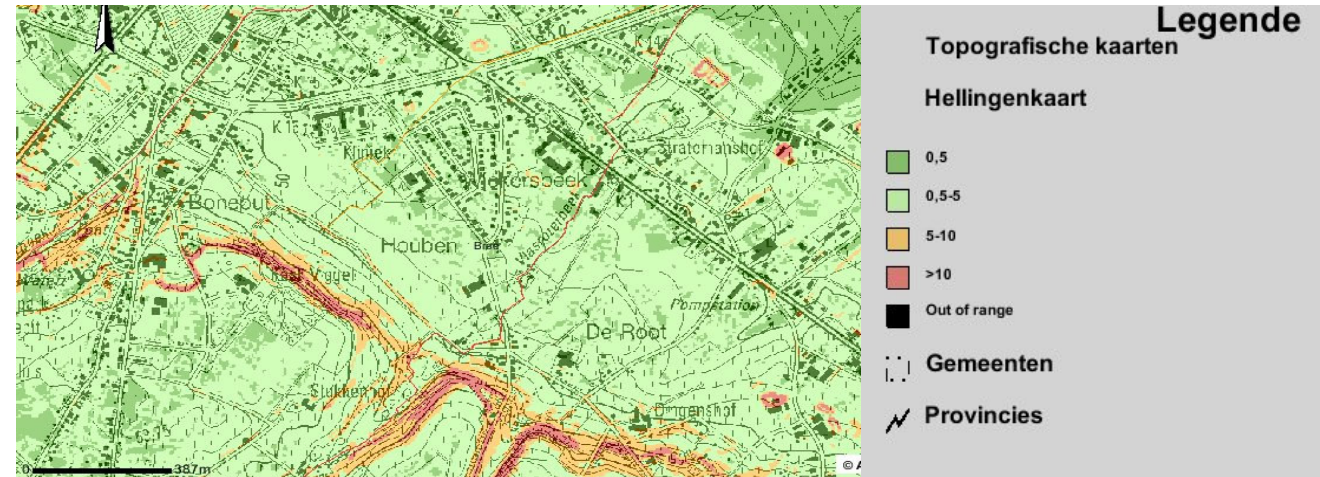
Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan afbakening stedelijk gebied Bree

Het ruimtelijk uitvoeringsplan is voorlopig vastgesteld en de procedure van openbaar onderzoek is beëindigd. Het plan zal eerlang definitief vastgesteld worden. In het PRUP wordt het gebied beschouwd als een openbare nutszone. Het studiegebied valt volledig binnen de voorgestelde begrenzing van het stedelijk gebied.

milieu-aspecten

watertoets

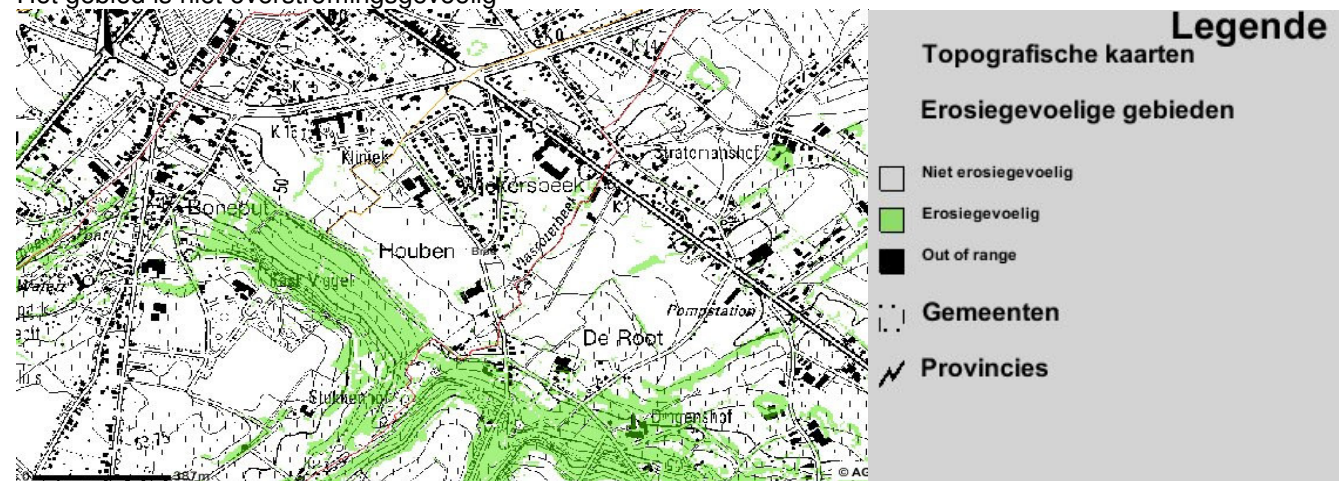
Situering: gemeente Bree
 Waterbekken: hoort tot het Maasbekken
 Terrein stroomt af naar de Horstgaterbeek
 Beheerder: gemeente Bree



Hellingenkaart - 0,5 tot 5% en hellingen >10% langs de steilrand buiten het studiegebied



Het gebied is niet overstromingsgevoelig



Het terrein is niet erosiegevoelig met uitzondering van smalle strook – beekgracht?

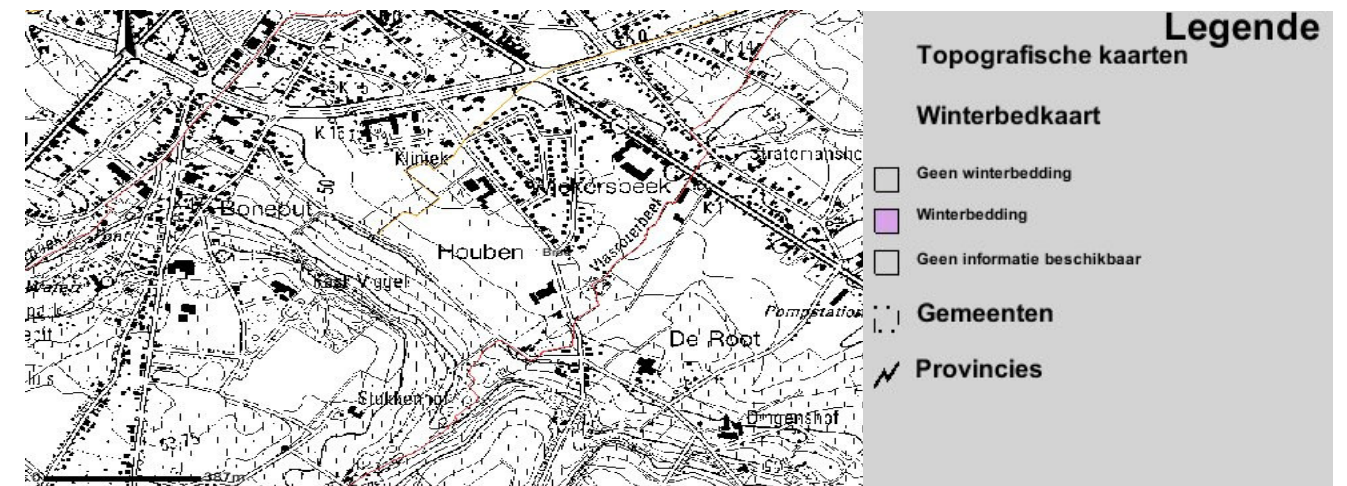


fig. 8. Het gebied hoort niet tot het winterbed van de grote rivieren

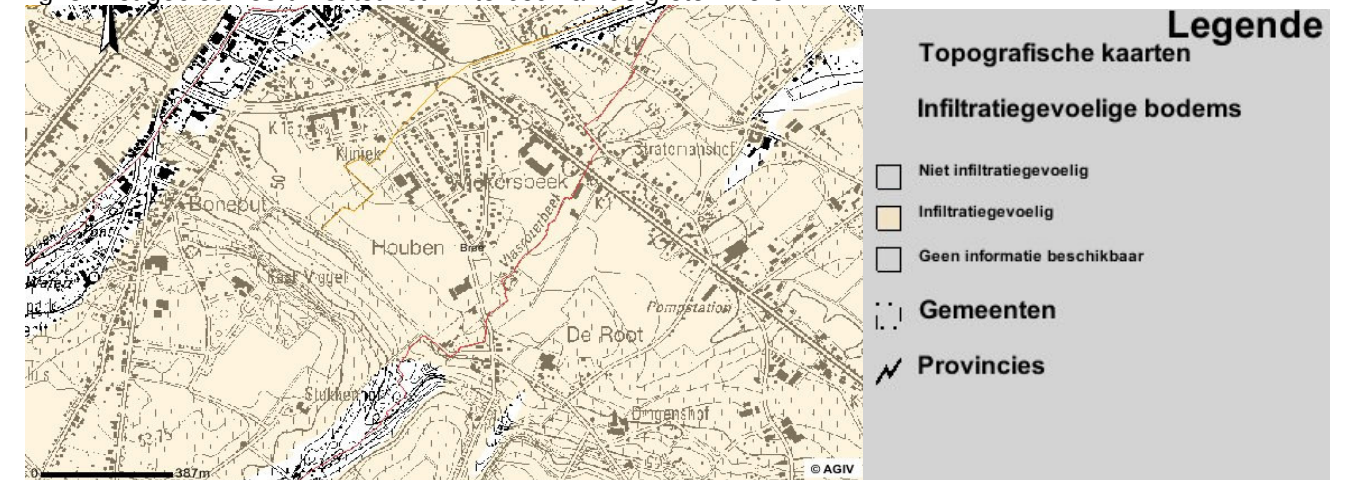


fig. 9. Het gebied is infiltratiegevoelig

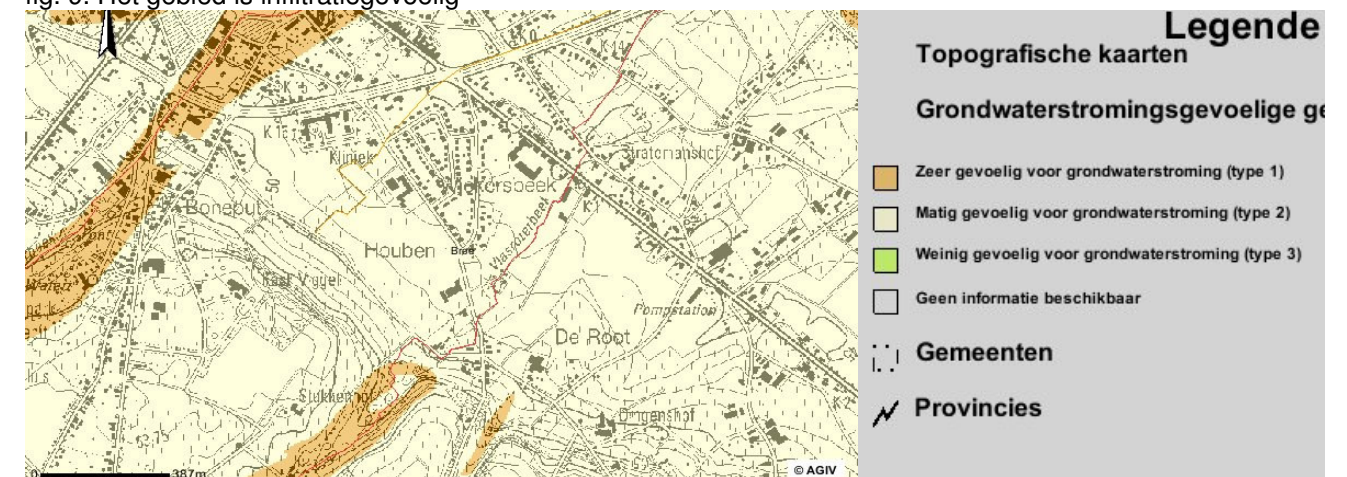


fig. 10. Het gebied is matig grondwaterstromingsgevoelig type 2 (bron: geo-loketten Vlaanderen)

Conclusie

De watertoets van het gebied geeft aan dat het gebied niet behoort tot de effectief of mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De bodem is wel infiltratiegevoelig en de helling van de steilrand van het Kempisch plateau, aan de rand van het studiegebied, wordt als erosie gevoelig bestempeld. Als alle decretaal voorgeschreven voorzieningen naar integraal waterbeheer zijn getroffen, dan zijn er geen problemen te verwachten.

2. UITGANGSPUNTEN

programma van eisen

scholen

middenschool H. Hart

specifieke behoefte :

- polyvalente ruimte met eetzaal, keuken en computers, liefst aansluitend bij de sporthal
- klaslokalen 100 lln (vervangen van containerklassen)
- toiletten

gemeenschappelijke behoefte :

- sportinfrastructuur
- parkeren personeel 160 parkeerplaatsen

Sint-Augustinus

specifieke behoefte:

- sanitair blok van 200 m²
- overdekte speelplaats/agora

gemeenschappelijke behoefte :

- sporthal met drie tennis pleinen
- sportvelden met piste (2 tot 3)
- verharde sportvelden
- sport wijde als uitbreiding speelplaats
- containerpark
- proeftuin project
- parkeren personeel 160 parkeerplaatsen

TISM

aantal leerlingen : 2010

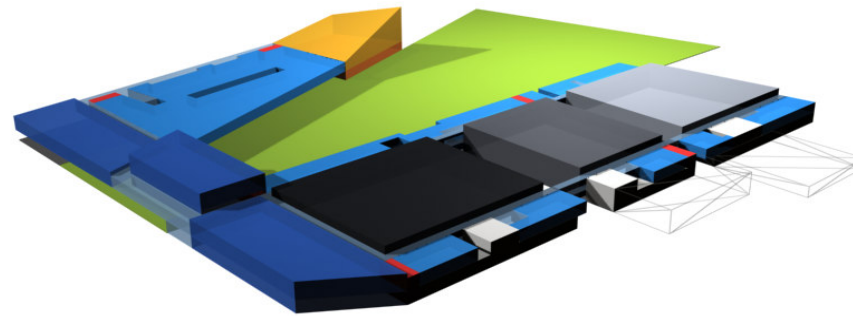
te verwachten toename eerste graad (meeuwen-gruitrode): 300 leerlingen

specifieke behoefte:

- praktijk eerste graad (900 m²)
- mechanica/mechatronica (1500 m²)
- houtafdeling (2500 m² / milieubelastend)
- lasafdeling (895 m² / milieubelastend)
- elektriciteit (850 m²)
- magazijn mechanica (600 m²)
- polyhal –werkhal hout/bouw (300 m²)
- theorie lokalen (5500 m²)

gemeenschappelijke behoefte :

- sporthal (1400 m²)
- parkeerplaatsen : 100
- parkeren personeel 160 parkeerplaatsen



schematische inplanting TISM

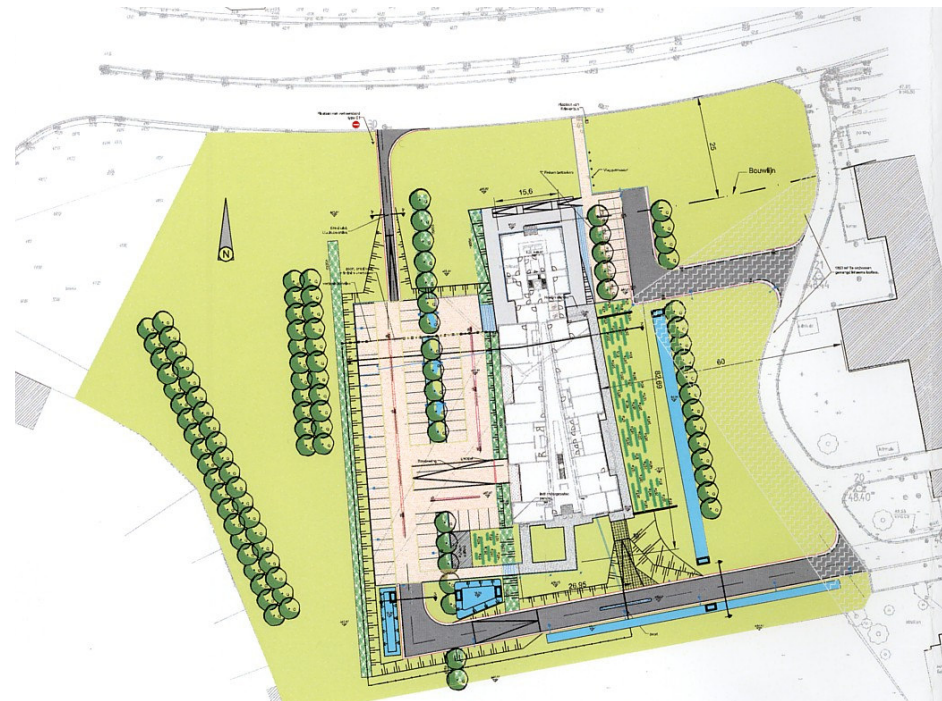
donkerblauw : administratie en klassen
grijs tot zwart : ateliers
lichtblauw : klaslokalen
geel : polyvalente zaal
groen : speelplaats

politiekantoor

hoofdgebouw: zie plan

bezoekers parkeren: 9

parkeren dienst wagens en personeel (afgesloten): 58



inplantingsplan politiekantoor

ziekenhuis

in overweging – afhankelijk ontwikkelingen intercommunaal ziekenhuis Bree - Maaseik

kindercrèche

parkeren personeel
zone voor brengen en halen
geen bijzondere eisen

servicewoningen

geen bijzondere eisen

ontsluiting

Voorstudie

Rapport Willy Miermans – dd. december 2006
beknopte weergave

randvoorwaarden :

- streefbeeld studie N73 – geen extra kruispunten, scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer
- De Lijn in functie van scholen en ziekenhuis, bus het niet laten omrijden door woonbuurten - halten aan de ring
- geen sluiproute door woonbuurten
- zo weinig mogelijk auto's in de zone, zo vlug mogelijk laten parkeren, geen Kiss&Ride aan de schoolpoort
- een veilige comfortabele interne circulatie – veel fietsers
- groene vingers in het landschap
- goede relatie met het stadscentrum
- leesbaarheid van de campus en herkenbaarheid van de diverse functies – leesbare ontsluitingstructuur
- optimale terreinbenutting

aandachtspunten en programma

de verschillende tijdregimes van de functies : overlappingsen maar ook meervoudig gebruik is mogelijk

parkeerbehoefte:

- scholen : 400 personeelsleden 80% auto, 70% gelijktijdig - totaal 280 parkeerplaatsen nodig
- politie : 50 medewerkers gelijktijdig aanwezig (eigen terrein)
- ziekenhuis : 100 parkerende personeelsleden
- dit geeft een totaal van ongeveer 400 personeelsparkeerplaatsen
- parkeer behoefte bezoekers : 100
- huidig aanbod : 370

busgebruik :

Minstens 24 bussen tijdens piekuren (1440 of 60 procent leerlingen komen met de bus). De bussen stoppen best op de campus, dit vergt keer mogelijkheden op korte afstand.

fietsers :

Het aantal wordt geschat op 1000 (40 % van leerlingen – exclusief personeel scholen en ziekenhuis). Llogische fietsroutes via Sint-Jacobstraat en Houbornstraat.

mogelijke concepten

Willy Miermans onderscheidt zes concepten:

1. ieder voor zich : elke functie wordt afzonderlijk bereikt vanuit het bestaande wegensysteem. Dit concept is op lange termijn niet realistisch en sluit niet aan op de gewenste randvoorwaarden.
2. korte lus over de campus met twee rotondes op de N73 en gebruik van de Sint Jacobstraat – dit vergt extra kruispunt op de N73 – niet gewenst
3. alles op één punt – rotonde Sint Jacobstraat: geen oplossing voor politie huis, beperkte leesbaarheid, moeilijk voor fietsers, woonwijk

ontsluitingsweg wordt belangrijke verkeersontsluiting, wat niet gewenst is

4. alles op één punt – rotonde in het midden van de Rode Kruislaan : leesbare structuur voor de campus maar het is niet duidelijk of er een draagvlak is bij bewoners (keer bewegingen voor bewoners via Opieterpoort en Gruitroderkiezel)
5. laterale ventwegen – met keerpunten op rotonde Opieterpoort en Kloosterpoort: keer beweging op grote afstand, tunnels voor fietsers noodzakelijk, beperkte leesbaarheid
6. centrale rotonde op de Rode Kruislaan, gecombineerd met ventwegen: leesbare structuur, fietstunnels blijven gewenst aan de Sint Jacob straat en de Houbornstraat (dit concept sluit het best aan op het masterplan)

Uitgangspunten en ontsluitingsvoorstel masterplan

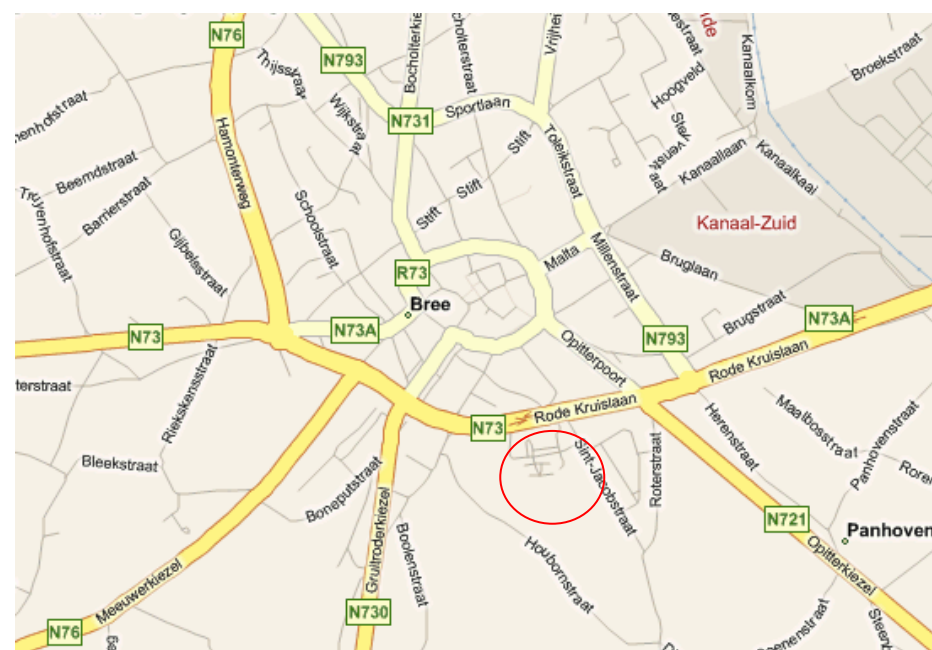
BESTAANDE TOESTAND MACRO

Wegencategorisering

Het studiegebied is gelegen aan de N73 ten zuiden van de stadskern van Bree. De N73 werd geselecteerd als primaire weg type II (verzamelen op Vlaams niveau). De N76 werd aangeduid als secundaire weg type I (verbinden op regionaal niveau).

In het GRS van Bree werden volgende relevante selecties qua wegcategorisering gemaakt:

- Lokale weg type I (verbinden op lokaal niveau):
 - N730 – Gruitroderkiezel
 - N721 – Opieterkiezel
- Lokale weg type II (verzamelen op lokaal niveau):
 - Opieterpoort
 - De Wallen



BESTAANDE TOESTAND MICRO-NIVEAU

De N73 heeft momenteel een 2x2 profiel. Er zijn vrijliggende fietspaden die echter weinig afgeschermd zijn van het gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt met de N730-Gruitroderkiezel wordt door middel van verkeerslichten geregeld. Er zijn linksvoorsorteerstroken voorzien.



Het kruispunt van de N73 met de Oudestraat en de Gruitroderstraat werd recentelijk aangepast (TV3V). Beide straten hebben een rechts-in – rechts-uitconfiguratie, met een uitzondering voor het openbaar vervoer dat linksaf de Oudestraat mag inrijden. Hiervoor is een uitvoegstrook voorzien.

Aan het ziekenhuis is eveneens een rechts-in – rechts-uit ingesteld, net als voor de Sint-Jobstraat. De kruispunt van de N73 met de Sint-Jacobstraat wordt met verkeerslichten geregeld. Er is een rechtsuitvoegstrook komende van het westen en een linksvoorsorteerstrook vanuit het oosten. In de Sint-Jacobstraat is er zowel voor linksaf als voor rechtsaf een aparte rijstrook voorzien.

Het kruispunt N73 x N721 is momenteel nog verkeerslichtengeregeld, maar wordt in het kader van de TV3V-projecten omgevormd tot een dubbelstrooksrotonde.

STREEFBEELD N 73

Voor de N73 (van Kanaal Noord te Bree tot N74 te Hechtel-Eksel) werd er in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Wegen en Verkeer een streefbeeld opgesteld (VECTRIS eindrapport PAC 2006). In deze studie werd uiteraard geen rekening gehouden met de planopties zoals beschreven in het Masterplan. Voor de uitwerking van de verkeersafwikkeling is het noodzakelijk rekening te houden met de visie voor de N 73.

De volgende elementen worden als uitgangspunten van het concept in het streefbeeld naar voren gebracht:

- Een beperking van het groot aantal aansluitingen van lokale wegen en rechtstreekse erftoegangen;
- een verbeterde ontsluiting van de N76 (secundaire weg type I);
- Het verwerken van piekbelastingen omwille van de stedelijke functies aan beide zijden van de ringweg;
- Een veilige multimodale verkeersafwikkeling
- Verbeterde laterale en dwarsende fietsverbindingen;
- Het bevoorstellen van het openbaar vervoer met goed uitgeruste halteaccommodatie;
- Een aangepast, representatief ruimtelijk beleid.

Deze elementen geven aanleiding tot een keuze voor een centrale stroomweg (per richting) en naastliggende ontsluitingswegen (ventwegen). De grotere knooppunten worden vormgegeven als dubbelstrooksrotondes. De overige lokale wegen sluiten

aan op de ventwegen. De fietsers kruisen de N73 via ongelijkgrondse oversteekplaatsen. De fietspaden zijn aanliggend ten opzichte van de ventwegen.

Met betrekking tot het masterplan zijn er een aantal relevante bepalingen opgenomen:



- Het kruispunt van de N73 met de N730-Gruitronderkiezel wordt vormgegeven als dubbelstrooksrotonde, waarbij er dubbele toeritten zijn in de N73.
- Net ten oosten van de rotonde beginnen de ventwegen, waarop de Gruitroderstraat en de Oudestraat aantakken via een rechts-in – rechts-uitprincipe. In de N73 wordt ter hoogte van de Oudestraat een afslagmogelijkheid voorzien voor het openbaar vervoer.
- Vrijliggende bushavens aan de N73 ter hoogte van het ziekenhuis.
- Afslagmogelijkheid aan de Sint-Jacobstraat ten behoeve van het openbaar vervoer en de hulpdiensten.
- Tunnels voor het langzaam verkeer ter hoogte van de Oudestraat en de Sint-Jacobstraat.
- Het kruispunt van de N73 met de N721-Opitterkiezel wordt omgevormd tot dubbelstrooksrotonde.

PROBLEEMSTELLING

Binnen het studiegebied zijn op dit moment een aantal diensten aanwezig met een zeker verkeersgenerend effect met name het ziekenhuis, Middenschool H. Hart, College Sint-Augustinus, een kinderkribbe, en bejaardenwoningen. De ontsluiting van deze functies gebeurt rechtstreeks via de bestaande wegen meer bepaald de N73 en de Sint-Jacobstraat. Dit heeft een beperkte scheiding van verkeersstromen tot gevolg.

Door de aanwezigheid van de scholen is er tijdens de piekuren sprake van een groot aantal bussen die via de Sint-Jacobstraat de leerlingen aan de schoolpoort afzetten en via de aanpalende woonwijk een keerbeweging maken naar de Ring. Ook alle fietsbewegingen vanuit het centrum verlopen langs de logische schoolroutes (Houbornstraat en Sint-Jacobstraat). In de huidige situatie is er geen sprake van een campusmodel met gemeenschappelijke voorzieningen. Hier is eerder sprake van een individuele benadering van iedere functie op zich compleet met OV halte en parkeerplaatsen voor de deur.

Het masterplan voorziet naast de bestaande functies de inplanting van het nieuwe politiehuis, TISM en uitbreiding van de bestaande scholen met sportaccommodatie. Door het verhoogde aantal leerlingen zal ook het aantal bussen in de piekuren verhogen waardoor capaciteitstechnisch een probleem ontstaat bij de bestaande haltes (zeker langs de Ring). Daarnaast is er op de N 73 een verhoging van verkeersintensiteit te verwachten ten gevolge van de uitbouw van de industriële activiteit ter hoogte van Kanaal Noord ten oosten van Bree.

Door de gecombineerde verkeersgenerende effecten, met een aanzienlijk aandeel zwakke weggebruikers, gaan de bestaande problemen explicieter duidelijk worden met een verhoogde verkeersonveiligheid, slechte oversteekbaarheid en bijgevolg negatieve perceptie door de gebruikers van de site.

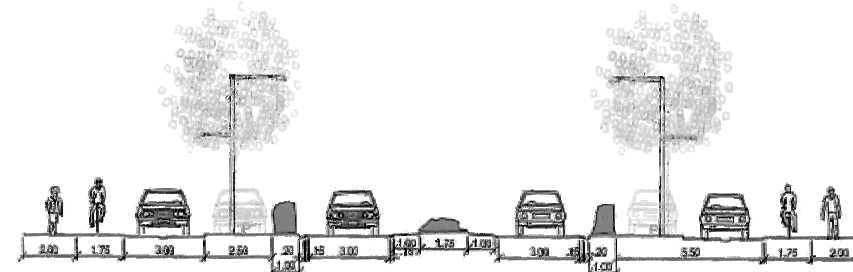
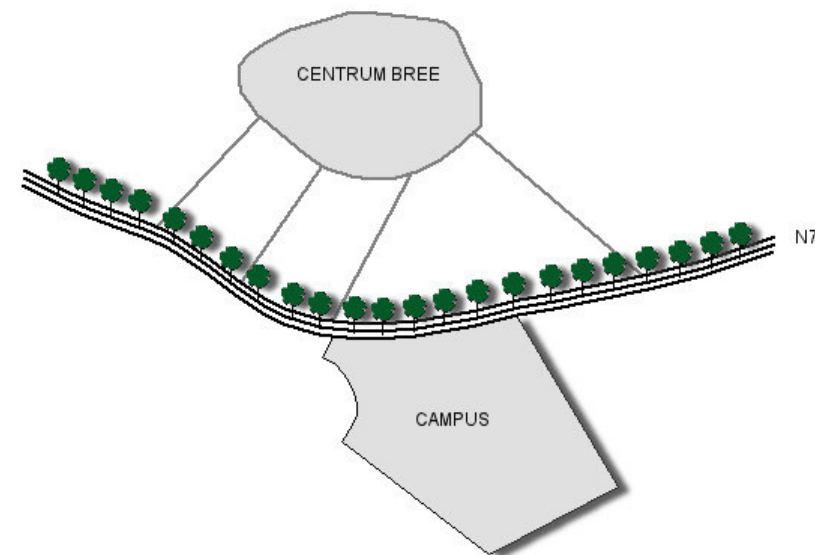
ONTSLUITINGSVOORSTEL

De gewijzigde situatie ten gevolge van de ontwikkelingen geeft natuurlijk een aanleiding tot wijzigingen t.o.v. het streefbeeld. Toch tracht het ontsluitingsvoorstel zoveel mogelijk verder te werken op de principes en de keuzes uit het streefbeeld zonder daarbij een realistische oplossing uit het oog te verliezen.

Zoals beschreven in de probleemstelling is het noodzakelijk om na te denken over een nieuwe lay-out voor de ontsluiting van de campus conform de globale concepten voor de stedenbouwkundige inrichting.

Herinrichting N73 met ventwegen

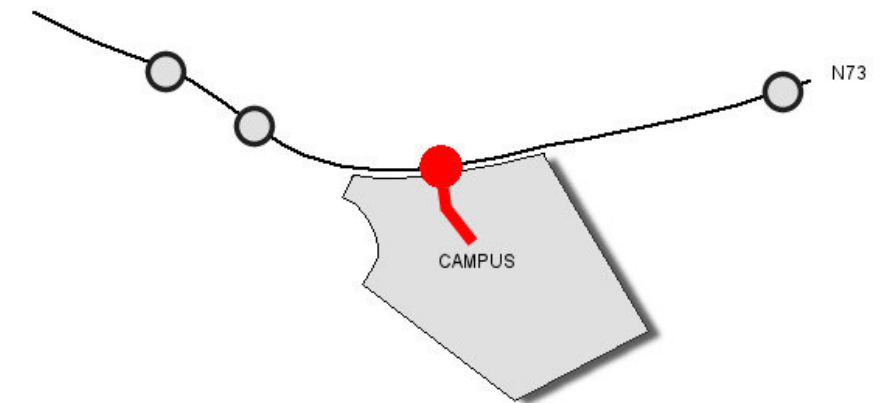
Het typedwarsprofiel uit het streefbeeld voor de N 73 met een 2x1 voor doorgaand verkeer en ventwegen voor het bestemmingsverkeer wordt in principe behouden. Dit is noodzakelijk voor de ontsluiting van de bestaande woningen en functies langs de ringweg. Omdat de ringweg in het stedelijk gebied Bree ligt is het van belang bij de herinrichting bijzondere aandacht te besteden aan de vormgeving (oa materiaalgebruik, verlichting, groenstructuur) om een representatief beeld te vormen de past bij het stedelijk karakter



Wegprofiel ringweg door stedelijk gebied Bree

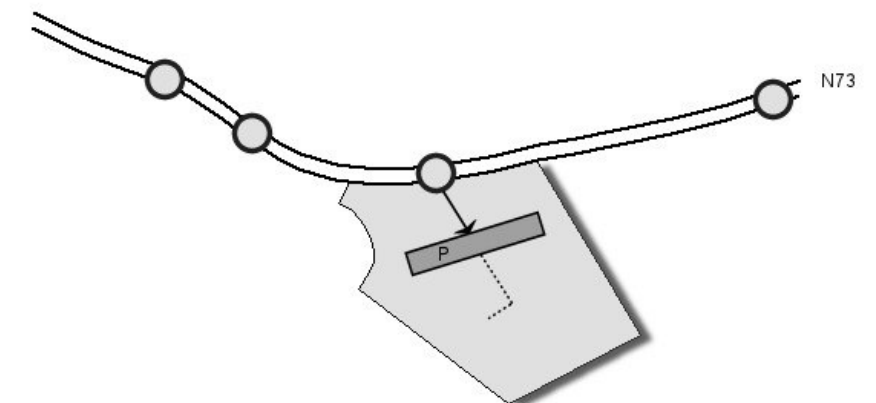
Nieuwe centrale ontsluiting

Ter ontsluiting van de site wordt een bijkomende aansluiting op de N73 voorzien halverwege tussen de Oudestraat en de Sint-Jacobstraat. Een aparte ontsluiting voor de voorziene ontwikkelingen is nodig om het gegenereerde verkeer te kunnen afwikkelen. Zonder definitieve uitspraak te doen over de technische inrichting zou de keuze voor een rotonde consistent zijn met het streefbeeld. Deze bijkomende aansluiting heeft tot gevolg dat afslagmogelijkheden aan de Oudestraat en de Sint-Jacobstraat kunnen herleid worden tot rechts in en rechts uit of op termijn zelfs niet meer noodzakelijk zijn. De ventweg ter hoogte van de nieuwe rotonde dient zo opgevat te worden dat de erfontsluitingen niet gehypothekeerd worden.



Beperkte auto-toegankelijkheid

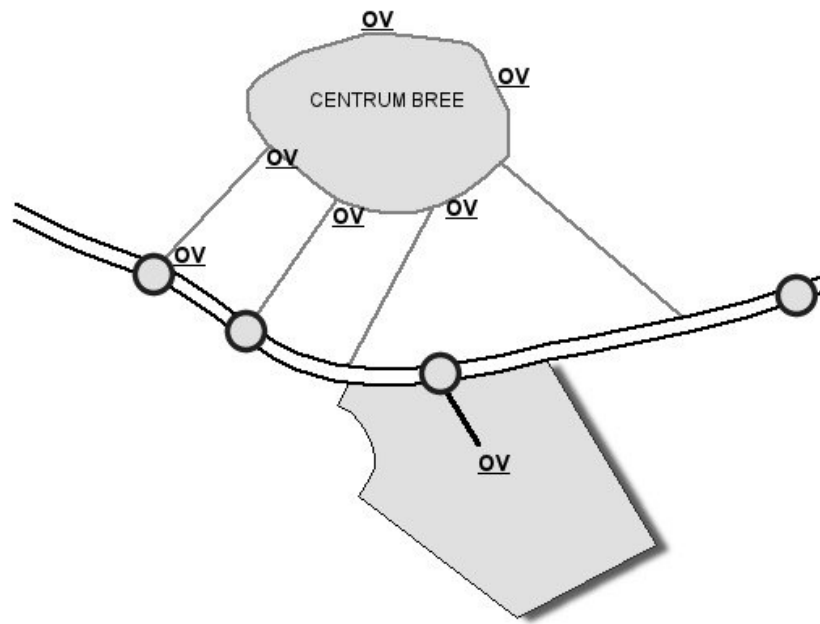
Het masterplan beoogt een groene campus die een ontspannen sfeer uitstraalt, aanmoedigt om te verblijven, rust geeft en terzelfder tijd aanzet tot creativiteit en studie. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn een belangrijk onderdeel van dit opzet. De campus is daarom wel met de auto bereikbaar maar deze kan niet echt doordringen tot de uiteinden van de campus, de auto blijft zoveel mogelijk geconcentreerd op de parkeerruimte achter het ziekenhuis. Gedurende de avonduren, wanneer het aspect van sociale controle het meest speelt, is een publiek gebruik van de schoolsporthal mogelijk en kan de auto verder doordringen in de zone. Om het verkeer van de woonwijk aan de Sint-Jacobstraat niet doorheen de site te laten rijden, moet de mogelijkheid om van de Sint-Jacobstraat rechtstreeks naar de rotonde te gaan vermeden worden.



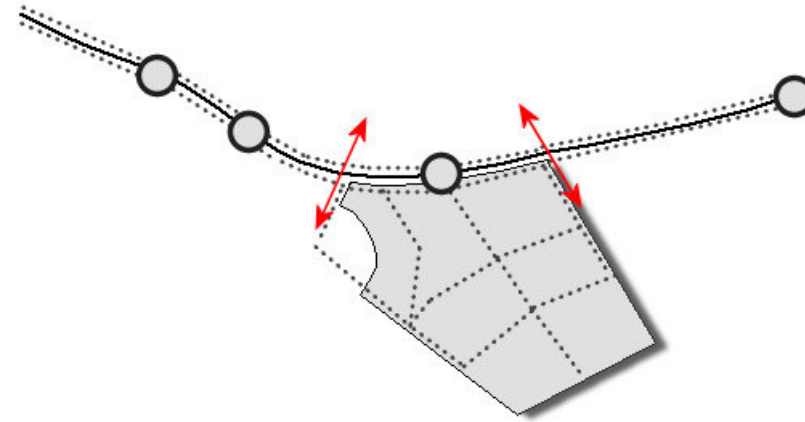
Bevoordelen openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan de rotonde als keerpunt gebruiken en zal gelet op de ontwikkelingen bij voorkeur steeds halt houden op de site zelf. De in het streefbeeld voorziene bushavens komen te vervallen.

Het openbaar vervoer krijgt dan centraal op de site een halteplaats met voldoende accommodatie. Er dient ook een keerpunt voorzien te worden. Vanuit dit centrale punt kunnen de reizigers veilig hun bestemmingen bereiken via het padennetwerk. De halte zal worden ingeschakeld zowel in het reguliere busvervoer als het schoolvervoer.



De zones voor het nieuwe politiehuis en het ziekenhuis wordt heringericht als een "voortuin" met een open en groen karakter waar de ruimte voor langzaam verkeer op aansluit.



Doorwaadbaarheid

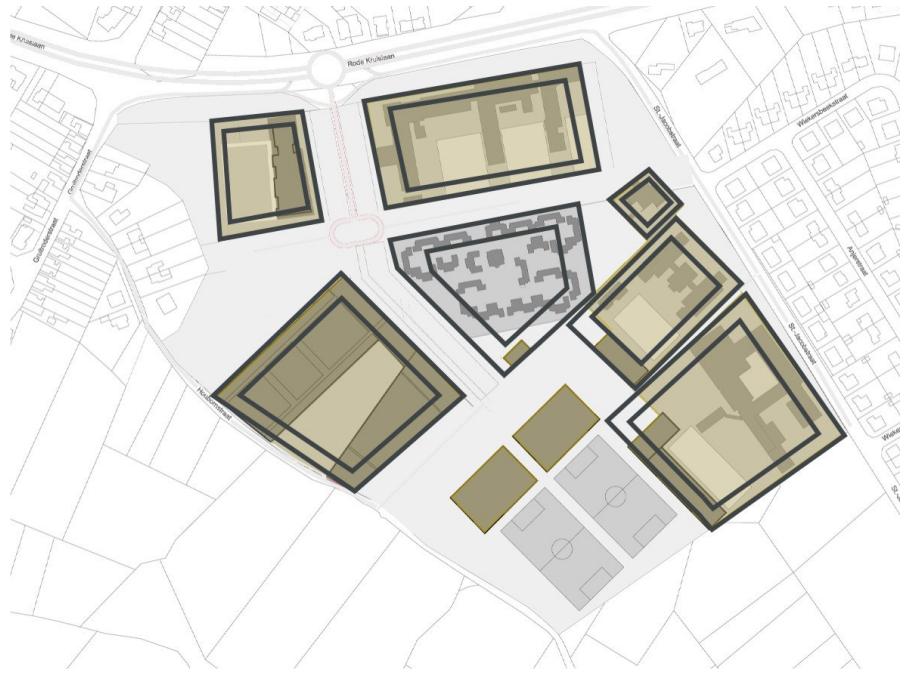
De verschillende duurzame vervoersmodi – voetgangers, fietsers en openbaar vervoer – staan centraal in de campus en die moeten alle ruimte krijgen. Om dit principe te laten werken is een optimale doorwaadbaarheid van de campus noodzakelijk. Het groene casco kan functioneren als langzaam verkeersnetwerk. Er kan op deze manier een betere relatie gelegd worden met de binnenstad en er kunnen ook interne relaties gelegd of versterkt worden tussen de verschillende "ensembles" van gebouwen op de campus. Dit vereist een minimum van "eigendomsafsluiting" door hekwerken op de perceelsgrenzen van iedere speler op de campus. Hier moet gedacht worden aan de afsluiting van de hoogst noodzakelijke gebieden met het oog op veiligheid en toezicht van de scholieren. In ieder geval is de setting van verschillende gebouwen groepen in een open en doorwaadbaar karakter strikt noodzakelijk voor het welslagen van de campus.

Laterale en dwarsende fietsverbindingen

De fietsers beschikken in de N73 over fietspaden, aanliggend aan de ventwegen. Er worden, conform het streefbeeld 2 ongelijkgrondse kruisingen voorzien, namelijk ter hoogte van de Oudestraat en de Sint-Jacobstraat. Een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de N73 tussen beide tunnels leidt de fietser naar de ideale toegang (TISM, Politie, Ziekenhuis, Middenschool, College), waarna de site via vrijliggende fietspaden betreden kan worden. Op deze manier wordt er ook gewerkt aan een betere binding van de campus met de stad Bree.

3. ONTWERP CONCEPT

ruimtelijke visie



campus idee – eilanden

Het basisconcept van het geheel steunt op de **campus-idee**. Dit betekent dat het gebied als één geheel overkomt. Het landschappelijke voorkomen, de ontsluiting en de gemeenschappelijke publieke ruimte met straten, pleinen, groene ruimtes en parkeerruimtes, staan in voor de herkenbaarheid van de campus als een eenheid. De huisstijl of aanleg van dit gemeenschappelijk gedeelte moet daarom ook overeenstemmend zijn. Dit zou best vertaald worden in een gemeenschappelijk landschapsinrichtingsplan.

De afzonderlijke entiteiten op de campus hebben een op zichzelf staande betekenis en voorkomen. Soms zijn ze zelfs afgesloten, zoals delen van de scholen en van het politiekantoor. We beschouwen ze als "eilanden" die een eigen identiteit en uitstraling hebben. Ze functioneren autonoom, maar delen gemeenschappelijke functies en maken deel uit van het gemeenschappelijke landschappelijke beeld van de campus.



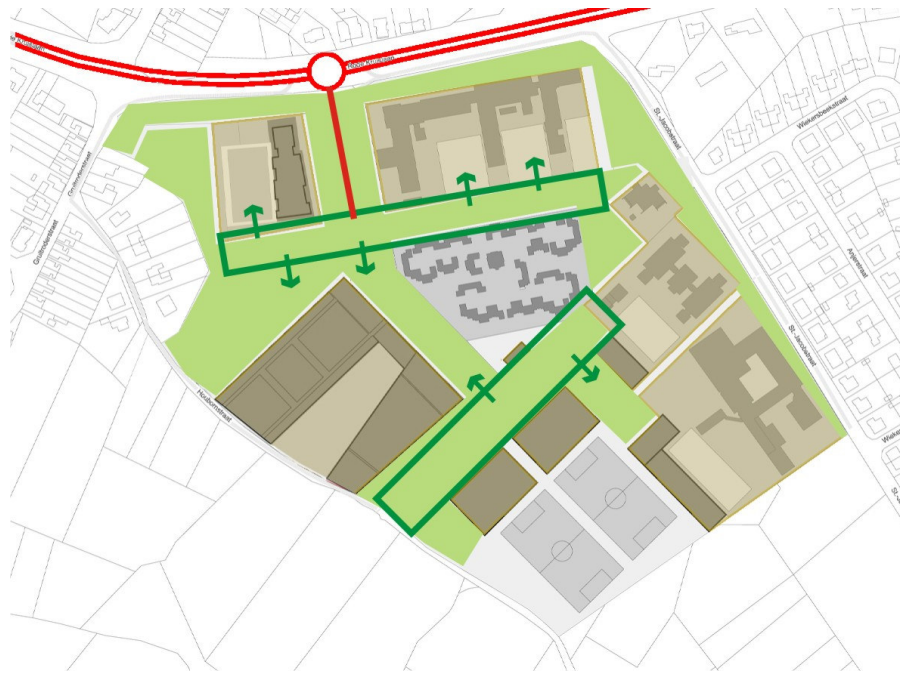
hoofdontsluiting

De hoofdontsluiting vertrekt vanaf de Rode Kruislaan. Deze laan wordt ingericht als een weg voor doorgaand verkeer, met ventwegen voor het lokale verkeer. Een streefbeeldstudie wordt opgemaakt. In het midden van de Rode Kruislaan wordt een rotonde voorzien waarop de campus aansluit. Zowel de hoofdweg als de ventwegen worden hierop aangesloten. Het verkeer voor de campus, met hierbij vooral het openbaar vervoer (24 bussen op piekmomenten), dringt voor een korte afstand op de campus binnen. Het eindigt op de eerste langwerpige pleinzone, waar een keerpunt voorzien wordt en van waaruit de parkeerplaatsen bereikt kunnen worden.



secundaire ontsluiting

De secundaire ontsluiting van de campus voor auto's gebeurt hoofdzakelijk via de centrale hoofdontsluiting. Daar vertrekt het eerder sporadisch, doelgericht bestemmingsverkeer (bezoekers, personeel, ..). Voor bepaalde gebieden, zoals bijvoorbeeld de toegang tot het scholengebied, wordt het verkeer best met badges geselecteerd. De Sint-Jacobstraat kan enkel nog verkeer opvangen met de aangrenzende voortuinzone als bestemming (groene strook). Die moet als een filter gezien worden tussen de omgeving en de campus. Het is een dienstzone die ingericht wordt als een groene zone met hier en daar parkeerruimte, kleine groepen fietsstallingen, afspreekpunten voetgangers, etcetera en in die zin als een soort van "voortuin" geconcipeerd wordt. Fiets- en voetpaden bevinden zich ook in deze voortuin. De Houbornstraat is enkel op fietsverkeer gericht. Fietsers gebruiken het volledige secundaire ontsluitingssysteem. Bij voorkeur worden twee ondergrondse verbindingen naar het stadscentrum gemaakt.



verbindende pleinen

De interne organisatie van de campus gebeurt door middel van een aantal pleinen. Een eerste plein ligt parallel met de Rodekruislaan en bedient het ziekenhuis, de kindercrèche, de service woningen, het toekomstige TISM en het politiekantoor van binnenuit. Het plein dient tegelijkertijd als lokale verkeersontsluiting, opvang van bezoekers parkeren en groene as. Een tweede plein sluit loodrecht aan op de Houbornstraat en ontsluit de nieuwe sporthal en de latere uitbreiding. Dit is voornamelijk een verkeersluwe ruimte, die de fietsers en voetgangers toegang geeft tot de verschillende scholen. Van de scholen wordt verwacht dat zij zich richten naar deze nieuwe centrale ruimte. Dit vereist een omkeringsproces. Totnogtoe hebben de scholen hun achterkant naar de open ruimte gericht en hun gezicht naar de Sint Jacobstraat. In de toekomst zal hier anders moeten gehandeld worden. De scholen krijgen twee voorzijdes en richten zich zo naar elkaar. De sporthal en sportterreinen krijgen hierdoor een centrale bindende functie en betekenis.



groene structurerende lijnen

Drie groene lijnen structureren het campus terrein. Ze delen het terrein op in twee grote delen en maken telkens verbinding met het omgevende landschap. Hier sluiten ze aan op de groenstructuren die loodrecht staan op de steilrand van het Kempisch plateau. De eerste structurerende lijn, langs het politiekantoor, maakt de verbinding tussen het landschap en Bree centrum (via de groene ruimte van het Ter Rivieren klooster). De tweede structurerende groene lijn is nu reeds grotendeels aanwezig in de perceelscheiding langs de middenschool en verder in het millenniumbosje. De derde structurerende groene lijn beëindigt de campuszone. Daar eindigt ook het stedelijk gebied.



binding omgevende landschap

De bebouwing langs de Houbornstraat wordt zo geconcipeerd dat er open ruimtes ontstaan waarlangs enerzijds de groene structurerende lijnen binnendringen en anderzijds vanuit de campus een open zicht wordt gegeven op het landschap van de steilrand. Deze open ruimtes zijn respectievelijk een groenzone die de woningen van de Houbornstraat bufferen, de speelplaats van TISM, het millenniumbosje en de toegang en de publieke ruimte voor de sporthallen en open sportterreinen.

4. MASTERPLAN

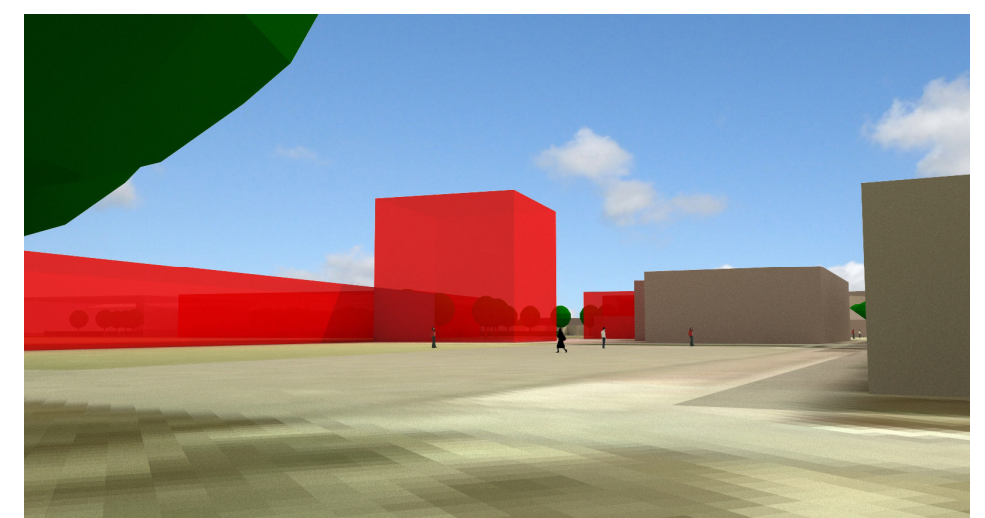
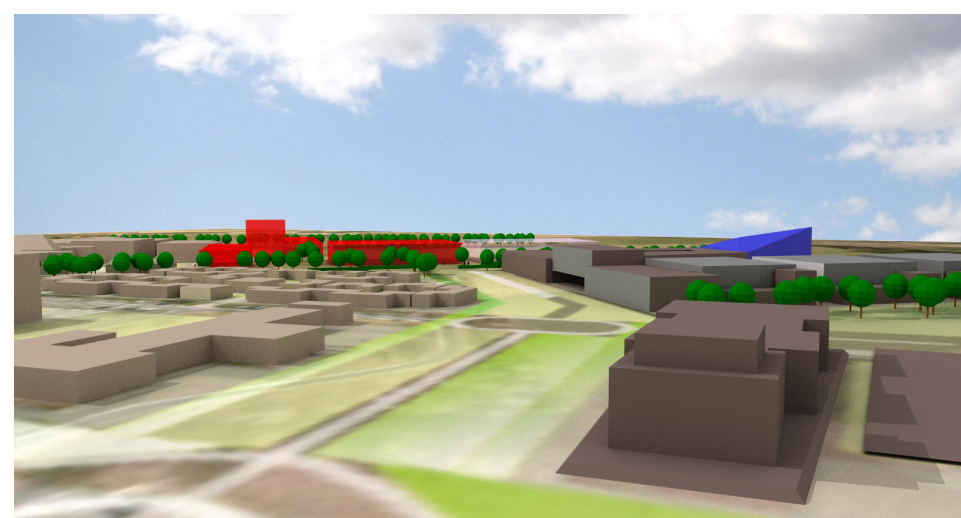
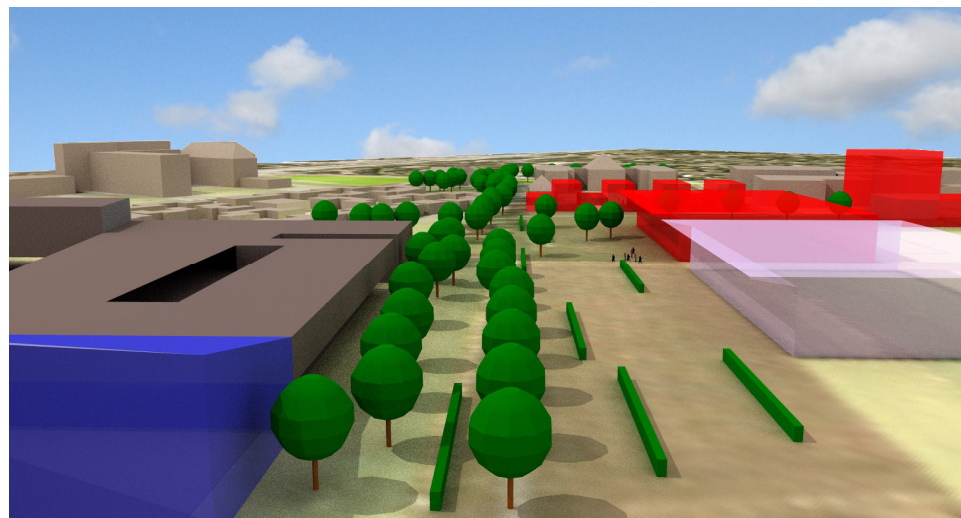
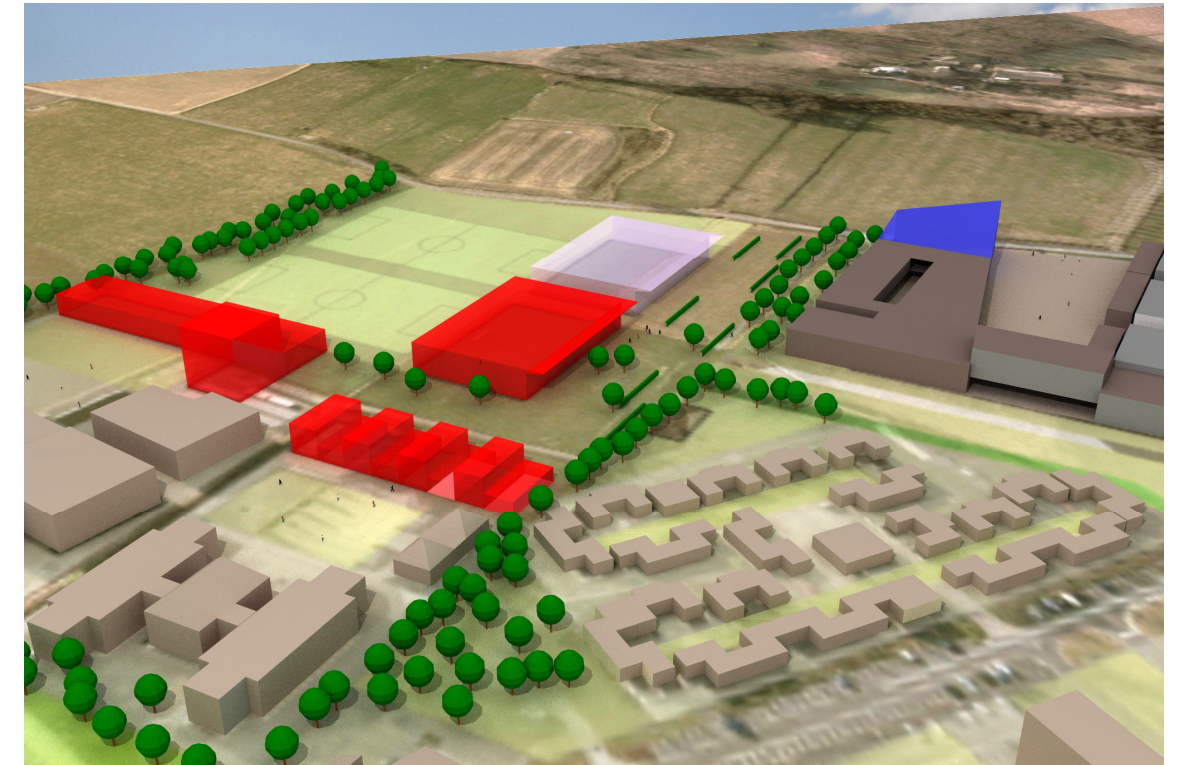
ONTWERP 2D



LEGENDE

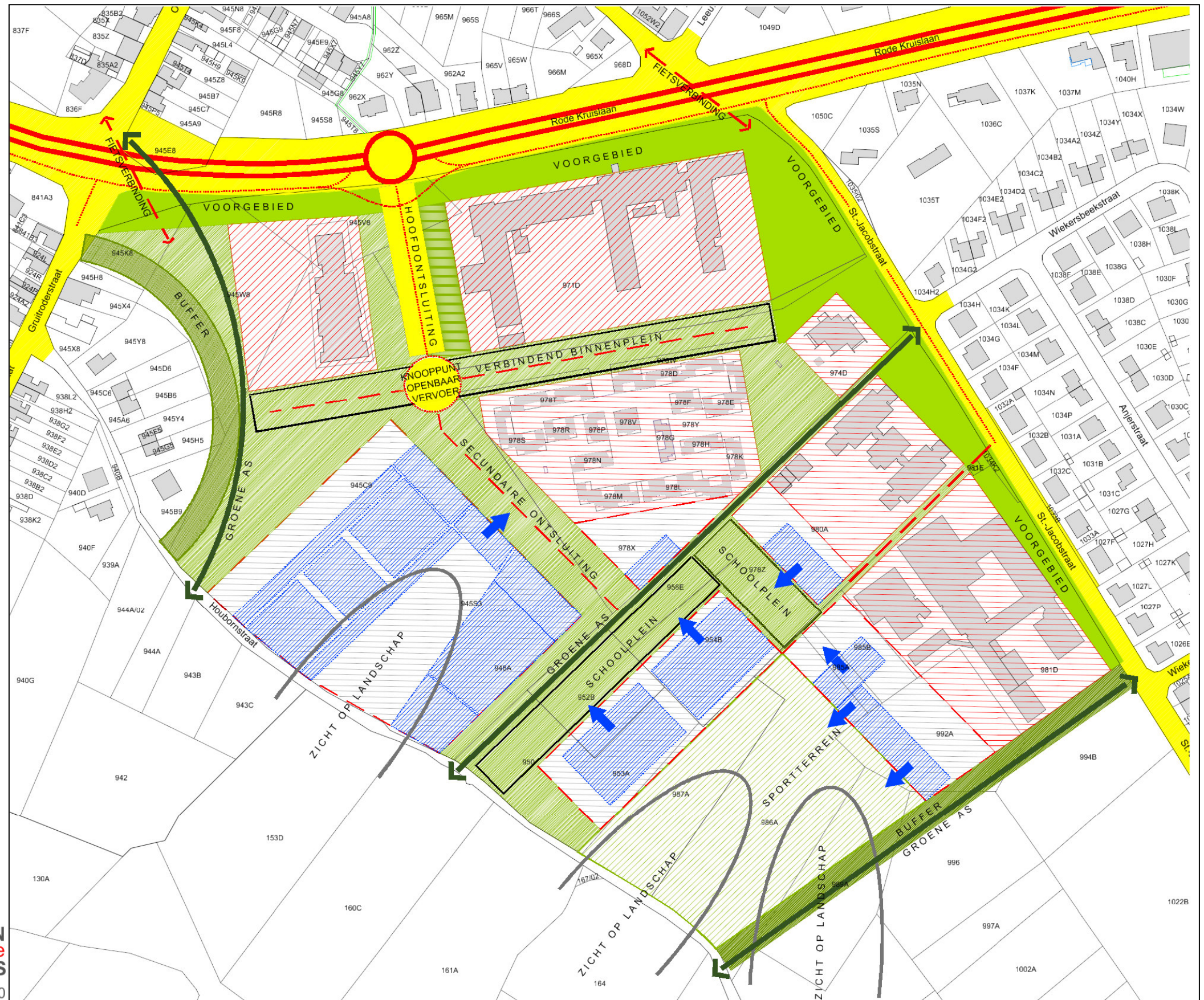
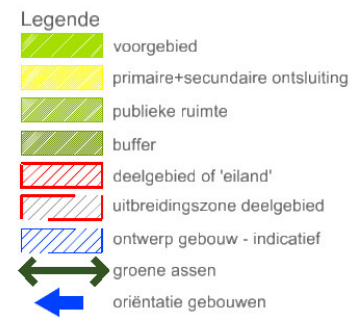
1. politiekantoor
2. ziekenhuis
3. service woningen
4. kindercrèche
5. middenschool
6. Sint Augustinus
7. Projectzone TISM
8. lineair plein 1
9. lineair plein 2
10. schoolplein
11. uitbreiding scholen
12. sporthal 1
13. sporthal uitbreiding

ONTWERP 3D





MASTERPLAN ABSTRACTIE EN SYNTHESE



belangrijkste principes:

een nieuwe en unieke hoofdontsluiting van de campus rechtstreeks via de Rode Kruislaan – de verdere ontsluiting gebeurt vanuit het binnengebied

omkeringsproces: nieuwe gebouwen en uitbreidingen keren zich naar het binnengebied – geleidelijk aan moet dit een nieuwe gerichtheid en herkenbaarheid geven – het binnengebied wordt de nieuwe voorkant

de verschillende instituten vormen autonome eilanden en een gemeenschappelijk geheel – afsluitingen, indien nodig, zijn subtiel en hebben een natuurlijk karakter (haag, watervlak, berm, struikgewas, ...) – draadafsluitingen worden waar mogelijk vermeden

twee structurerende langwerpige pleinen organiseren de binnengelegen publieke ruimte

drie sterke groene assen delen de campus op en verbinden dit gebied met de groenstructuren van het Kempisch plateau en het stadscentrum

een voorgebied als zachte en groene overgangszone tussen het omgevende wegennet en de campus – het voorgebied omvat voetgangers- en fietszones, parkeerfaciliteiten en de huidige (en vroegere) toegangen

open perspectieven vanaf de campus naar het Kempisch plateau (kasteelpark Viggel) geven zicht op het landschap

MASTERPLAN
abstractie
SCHOLENCAMPUS
schaal 1/2000

BIJLAGE SPORTHAL – BEELDVORMING



INPASSING IN HET LANDSCHAP



architecte / photo : ECDM

EEN OPVALLEND GEBOUW DAT EEN MIDDEN KAN ZIJN



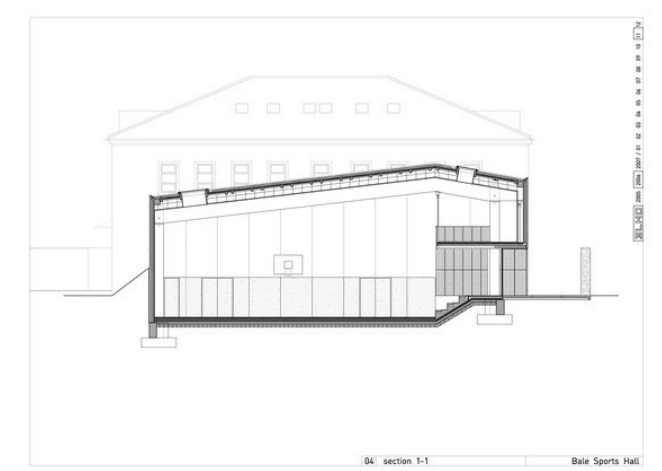
OPEN GEVEL



AANTREKKELIJKE ARCHITECTUUR _ SPORTS HALL BALE CROATIA



GERICHT NAAR OMGEVING



DEELS INGEGRAVEN

WAT NIET



EEN GEBOUW MET NIETS DAN ACHTERKANTEN



EEN GESLOTEN GEBOUW



EEN INDUSTRIEGEBOUW