

Reportage Vernieuwde luchthaven

# Streamline-esthetiek in Eindhoven

De drukke vertrekhal van Eindhoven Airport glinstert van nieuwigheid. De capaciteit is meer dan verdubbeld, de vormtaal met ronde dakhoeken, staal, glas en aluminium bleef gehandhaafd.

Van onze verslaggever  
**Bob Witman**

**EINDHOVEN** De groeistruipen van Eindhoven Airport lopen niet parallel aan het crisissentiment dat over Nederland hangt. Hier heerst volop de feestelijke drukte die hoort bij het begin van een zomervakantie. De nieuwe vertrekhal verwerkt dit jaar naar verwachting 3,4 miljoen passagiers, meer dan in 2012 toen er ook al een recordaantal werd geteld.

De Bever Architecten en KCAP Architects & Planners hebben samen de groeistruip vormgegeven. De nog niet zo oude terminal (2005) is flink opgeschaald, maar zijn vormtaal met ronde dakhoeken, het staal, glas en aluminium is gehandhaafd en in spiegelbeeld gekopieerd. De capaciteit is meer dan verdubbeld. Dwars bovenop de terminal prijkt een nieuw hotel. De uitbreiding is eind juni geopend, vlak voor het vakantie seizoen losbarste.

Eindhoven is het grootste regionale vliegveld van Nederland, met wortels in de militaire luchtvaart. De luchtmacht maakte er gebruik van – in 1996 crashte er een transporttoestel waarbij 34 mensen omkwamen. Maar afgezien van dat incident was het relatief rustig. Philipsmensen stegen op in kleine vliegtuigjes naar Europese bestemmingen.

Nadat *low-cost carrier* Ryanair Eindhoven in 2001 als uitvalsbasis ging gebruiken, is de groei op het civiele deel van het vliegveld geëxplodeerd. Dat scenario past goed in de ambities van Brainport regio Eindhoven, als de belangrijkste economische motor van buiten de Randstad.

De architecten ontwierpen een luchthaven die hightech oogt, maar niet luxe. De vormen refereren aan de Amerikaanse streamline-esthetiek uit midden vorige eeuw. De terminal is een hangar van glas, met gebogen daklijsten en een zijgevel die in een binnenwaartse hoek van 15 graden de grond raakt.

Het dak leunt op sculpturale V-vormige staanders binnen in de hal. Het interieur is volledig in metaal tint gehouden, zodat de techniek en constructie tegen de achtergrond lijken op te lossen.

## Eén geheel

Voor de architect lag er de wat ongebruikelijke opdracht om zijn eigen werk binnen acht jaar nog maar eens 'over' te doen. Eindhoven was net gewend aan de nieuwe vorm van het luchthavengebouw, daar moest niet aan gerommeld worden, vond de opdrachtgever.

Bovendien moest het één hal blijven. De luchtreiziger moest geen verschil ervaren tussen oud en nieuw. 'We wilden geen lappendeken met aan elkaar geplakte uitbreidingen', zegt directeur Joost Meijs van Eindhoven Airport.

Daarom is een kopie van de eerste hal opgetrokken, in gespiegelde vorm. Met de stompe hoeken tegen elkaar aan gezet, wat je vooral ziet in de voorgevel. De binnenruimte loopt onderbroken door. Op de plek waar de daklijsten elkaar raken is in een glasgevel een smalle piramidevorm ontstaan. Die nieuwe driehoek wordt gebruikt als lange ononderbroken zichtlijn van voor tot achterin de hal.

Tegelijkertijd is de vorm opgeschaald. Op de kop van de oude hal, is een nieuw voorstuk geplaatst. Dat is in



De vernieuwde vertrekhal van Eindhoven Airport, die in juni is opgeleverd. Onder: het exterieur van de luchthaven.

vorm gelijk maar wel 30 procent hoger en breder dan de originele hal. Je ziet het nauwelijks. Daardoor blijft het binnenin een geheel. Als je goed kijkt kun je in de voegen van de tegelvloeren de aansluiting van nieuw op oud zien en in het dak zit de verspringing van de grote voorhal naar kleiner origineel.

Net als de maatschappijen die op Eindhoven vliegen – Ryanair, Transavia, Wizzair, Corendon – moet de hal efficiëntie uitstralen. De architect weet dat hij hier niet voor de eeuwigheid bouwt.

Deze uitbreiding moet tot 2020 dienst doen, als er maximaal vijf miljoen passagiers in- en uitstappen. Dat is een wereld van verschil met de jaren negentig toen de luchthaven nog maar duizend passagiers per jaar verwerkte.

## Vliegbewegingen

Ondanks de economische crisis groeide het aantal luchtreizigers in Eindhoven Airport het afgelopen jaar met 14 procent. 'Tot 2020 hebben we een akkoord met landelijke en regionale partijen om te groeien tot 43 duizend vliegbewegingen', zegt directeur Joost Meijs van het vliegveld. Dit jaar zijn dat nog 'maar' 28 duizend vliegbewegingen. Het groeiscenario past in het rijksbeleid om de druk van luchthaven Schiphol – voor 51 procent eigenaar van Eindhoven – te verlichten. 'De groei moet wel worden gecompenseerd met duurzaamheidsmaatregelen en beperking van de hinder', zegt Meijs.

De voordelen van een regionale luchthaven ten opzichte van Schiphol zijn evident. Als je aankomt, parkeer je je auto op loopafstand van de terminal. Als je logeert in het hotel, kijk je tijdens het ontbijt uit over de incheck-balies.

De nieuwe hotel boven op het dak van de terminal was architectonisch gezien slechts een beperkte uitdaging. Er moesten voor gering budget vijf etages met beddenrijen worden gecreëerd, ook hier was efficiëntie de sleutel.

## Kleine vliegtuigjes

Het is een rechttoe rechtaan gebouw geworden, het vensterpatroon is rond-uit monotoon, de gevels zijn vlak, bekleed met aluminium dat is geprint met kleine vliegtuigjes.

Dat het toch een mooi setje vormt

met de terminal, komt doordat de omtrek van het hotel aansluit op de streamline-esthetiek. Het heeft wel wat weg van een Texaco-uitgangbord uit de jaren zestig. Vijfkantig. Ronde hoeken en net als bij de terminals buigen de zijgevels naar onder toe inwaarts. Het effect daarvan is dat aan de kopse kant enkele kamers letterlijk boven het asfalt van de startbaan lijken te hangen.

Het minste deel van de terminal zijn de commerciële zones in het interieur. Waar de architectuur oriëntatie, dynamiek en helderheid uitstraalt, zijn de winkeltjes en hokjes voor het veiligheids personeel vooral grof vormgegeven obstakels. Ze zitten soms de architectuur in de weg, of anders het zicht van de reiziger wel.

Het moederbedrijf Schiphol laat op

de hoofdlocatie in de Haarlemmermeerpolder zien dat winkelvoorzieningen – een belangrijke bron van inkomsten voor elk vliegveld – de moeite waard zijn om mee te ontwerpen. Dat geldt ook voor het rommelige voorplein van Eindhoven Airport, dat een paar passen achterloopt bij de ontwikkelingen binnen in de terminal.

Dat plein is nu het eerst nu aan de beurt volgens de luchthavendirectie. Dat niet alles synchroon loopt in Eindhoven, lijkt een onvermijdelijk neven-effect van een onstuimig groeiende jongeling.

Terminal en hotel Tulip Inn Eindhoven Airport, geopend 21 juni. De Bever Architecten (Eindhoven), KCAP architects & planners (Rotterdam).



**“**  
We wilden geen lappendeken met aan elkaar geplakte uitbreidingen

Joost Meijs Directeur van Eindhoven Airport