



Foto BOUW



Foto Herman de Winter



Foto John Lewis Marshall

12 De leeuw van de Nederlandse architectuur

Na de oorlog verhuisde de Technische Hogeschool Delft naar een nieuw terrein rond de Mekelweg. Het architectenbureau Van den Broek en Bakema leverde een grote bijdrage aan de architectuur van de nieuwe universiteitswijk. Het meest opvallende gebouw was de Aula, die in 1966 werd voltooid. Betsky analyseert dit immer nog krachtige gebouw.

16 Terminal Eindhoven Airport

Omdat de luchthaven flink uit zijn jasje was gegroeid kreeg Constellation, een samenwerkingsverband tussen KCAP, De Bever en NACO, de opdracht een nieuwe terminal te realiseren. Dit gebouw moet de komende jaren kunnen meegroeien met het aantal reizigers. Resultaat is een terminal die weliswaar functioneel en sober is, maar niet saai.

20 Stadsdeelkantoor Haagse Hout Den Haag

Het nieuwe stadsdeelkantoor ligt op de grens van het Bezuidenhout en Mariahoeve. Voor dit gebied maakte Tangram het stedenbouwkundig plan. Het kantoor is de eerste van drie gebouwen die Tangram hier realiseert. In materiaal- en kleurgebruik sluit het aan op de omliggende bebouwing, de vormgeving is echter modern en laat een afwisselend beeld zien.



Foto Christian Richters



Foto MOPET

36 Rozen theater Amsterdam

Wie de buitenzijde van het Rozen theater bekijkt, verwacht een interieur met florale sjabloneringen en gestileerd tapijt. Maar door Mecanoo architecten is een geheel andere sfeer geschapen: hedendaags, jong, flexibel en informeel. Passend bij de doelgroep: jonge mensen in de leeftijd van vijftien tot vijfentwintig jaar.

40 MOPET architecten

In de rubriek Platform komen Joep Mollink en Daniël Peters aan het woord, die in 2004 samen MOPET architecten oprichtten. Met hun architectuur willen ze een zinvolle bijdrage leveren aan de maatschappij. Inmiddels zijn vier projecten in uitvoering en is de ondergrondse fietsstalling in Amsterdam net opgeleverd (zie ook p. 30).

Inhoud 60e jaargang #09/ 2005

- 4 Interview en projecten architectuurcentrale Thijs Asselbergs
- 12 Betsky Aula TU Delft

- Architectuurdocumentatie
- 16 Terminal Eindhoven Airport
- 20 Stadsdeelkantoor Den Haag
- 24 Hotel Stroom Rotterdam
- 30 Fietsenstalling Amsterdam
- 31 Fietsenstalling Zoetermeer
- 32 De Tricot Winterswijk
- 36 Rozen theater Amsterdam

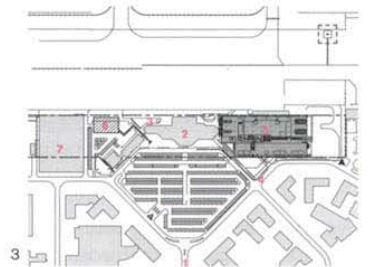
- 40 Platform MOPET architecten
- 44 Netnieuws
- 45 Boek en Nieuw verschenen
- 46 Agenda
- 48 Productfocus Paneelwanden in restaurant
- 52 Productinformatie
- 57 Colofon

Omslag Terminal Eindhoven Airport
foto Herman de Winter

Terminal Eindhoven Airport
Constellation (KCAP De Bever NACO)
M+R interieurarchitecten



- 1 V-kolommen in de ontvangsthal
- 2 Zij-aanzicht exterieur
- 3 Situatie 1:10000
- 1 Luchthavenweg
- 2 stationsgebouw
- 3 begrenzing terminalzone
- 4 bebouwingsgrens huidige bestemmingsplan
- 5 terminal
- 6 tijdelijke aankomsthal
- 7 Eindhoven handling
- 4 Platformzijde



Omdat de luchthaven flink was gegroeid van 80.000 reizigers twintig jaar geleden tot 900.000 nu, kreeg het samenwerkingsverband Constellation de opdracht een nieuwe terminal te realiseren. Dit gebouw moet de komende jaren kunnen meegroeien met de verwachte groei van het aantal reizigers. Resultaat is een terminal die weliswaar functioneel en sober is, maar niet saai.

Iris Knapen

De Bever Architecten Eindhoven, KCAP Rotterdam en NACO Den Haag ontwierpen onder de naam Constellation een basic en sober gebouw waarin functionaliteit en efficiency de boventoon voeren. Ook het ontwerpproces was efficiënt, tussen de goedkeuring van het voorlopig ontwerp en de oplevering zat slechts een jaar. Het ontwerp refereert niet alleen naar vliegtuigen als machines, maar gaat ook uit van de terminal als machine, waarin passagiers 'verwerkt' worden. Daarom is het materiaalgebruik beperkt tot glas en staal, is er gekozen voor één kleur, namelijk metaal en zijn de constructie en installaties in het zicht gelaten.

Lang en compact

Binnen het vigerende bestemmingsplan was een lang en smal bouwperceel beschikbaar. Dit bleek goed te integreren in de opgave: het noopte tot een ondiepe en compacte terminal die in de lengte uit te breiden is. Een gebouw waar de reiziger zijn auto voor de deur parkeert en bij binnenkomst bij wijze van spreken zijn vliegtuig al ziet staan. De terminal is opgebouwd uit twee delen: een grote dynamisch ogende ontvangsthal die overgaat in een rechthoekige achterbouw van twee verdiepingen. In de laatste zijn de passagiers- en bagageafhandeling, restaurants, wachtruimtes en kantoorfuncties op logische en doelmatige wijze ondergebracht. Om te kunnen beantwoorden aan de verwachte groei zijn beide gebouwdelen onafhankelijk van elkaar uit te breiden. In de ontvangsthal functioneren de V-kolommen zelfstandig en ondersteunen zowel de kap als de gevel. De constructie van de hal staat daardoor los van die van de achterbouw. De gevelbekleding van de laatste bestaat uit stalen sandwichpanelen die, ook zonder continuering van de voorhal, naar buiten toe kunnen worden doorgezet. Het dak van de achterbouw is berekend op gebruik als parkeerdek.

Gestroomlijnd en dynamisch

De toepassing van stalen V-kolommen maakte het mogelijk een uiterst gestroomlijnd gebouw te ontwerpen met in de voor- en achtergevel een hel-

lingshoek van 15 graden. Voor de gevelhoogte is de maximaal toegestane hoogte van dakgoten genomen, dat wil zeggen zes meter. Om verticaal ruimte te winnen, heeft het hellende dak een knik. Deze is voorzien van een strook vensters. Buiten lijkt het hierdoor net of je – heel toepasselijk – tegen een rij vliegtuigneuzen aankijkt. Dit wordt nog eens versterkt door de glanzende metalen dakafwerking. De glazen voor- en zijgevels geven licht en lucht aan het geheel.

De gevel aan de platformzijde is in dezelfde lijn opgetrokken. Hier loopt de voorover hellende en afbuigende gevel fraai door in het hekwerk van het panoramaterras, hetgeen bovendien zorgt voor meer veiligheid: zo kunnen geen dingen op het platform worden gegooid. Om de gevels zo glad mogelijk te houden is aandacht besteed aan de detaillering en is de hemelwaterafvoer in de constructie weggewerkt.

In de ontvangsthal is de dynamiek extra kracht bijgezet door de verdiepingwand van de achterbouw eveneens in een hellingshoek van 15 graden te plaatsen. Aangezien de constructie en installaties in het zicht bleven, kreeg ook in het interieur de detaillering nadrukkelijk de aandacht. De leidingen en kanalen zijn in een helder stramien ondergebracht en hebben alle een metaal-



kleur. Daardoor werken ze niet storend en worden ze als het ware opgenomen door het gebouw. Bijna letterlijk gebeurt dat bij het dak van de ontvangsthal. Alleen wie goed kijkt ziet de leidingen hier parallel aan de gleuven van het dak lopen.

Overzichtelijkheid en veiligheid

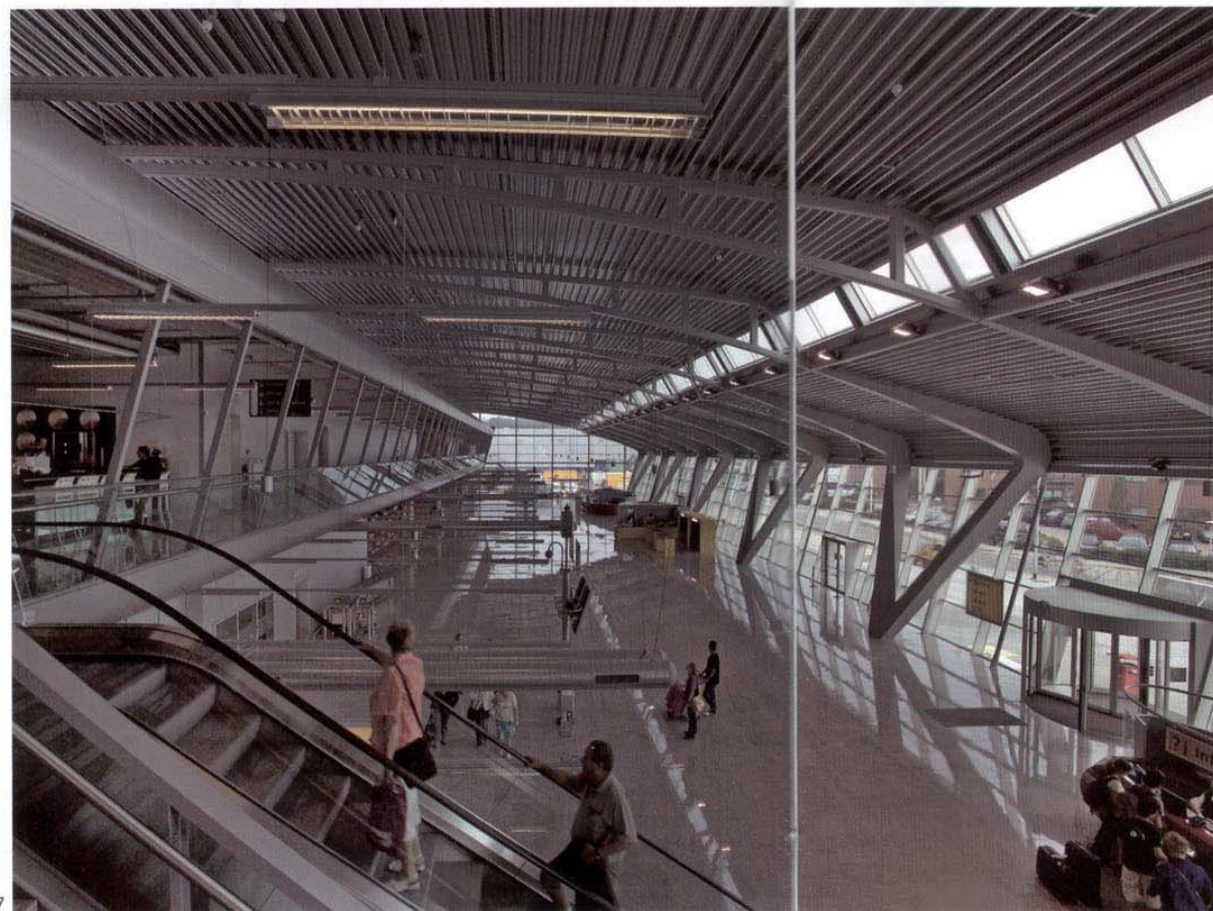
Niet alleen efficiency en heldere logistieke lijnen zijn belangrijke verworvenheden van dit nieuwe gebouw. Daarnaast maken de lichtheid en transparantie het ook nog eens uiterst prettig van sfeer. Door de compactheid en neutraliteit van de architectuur heerst overzichtelijkheid. Hierdoor kun je eenvoudig positie en richting bepalen en voel je je veilig. Bij binnenkomst geeft de heldere en neutrale ontvangsthal direct zicht op alle passagiersvoorzieningen, zowel op de begane grond als op de verdieping. Overal zijn de zichtlijnen lang door het veelvuldig gebruik van glas en het zo transparant en open mogelijk houden van de overgangszones. Door vides in de achterbouw aan te brengen, worden de verschillende ruimtes – op hetzelfde niveau of tussen de niveaus onderling – op elkaar betrokken en is er licht en contact. Licht wordt bovendien weerkaatst door het metaal en het vele glas. Vanuit een van de kantoorruimtes kan over bijna de gehele verdieping worden gekeken en is er tevens zicht op de winkel op de begane grond en het panoramaterras buiten. Vanuit het restaurant is er direct zicht op de aankomsthal.

Neutraal met een miniem laklaagje

Doordat alle openbare gebieden zijn voorzien van een gepolijste natuurstenen vloer die het licht vanuit verschillende kanten weerkaatst, krijgt het gebouw meer helderheid en de luxe uitstraling die bij een eigentijdse luchthaven past. De vloer loopt overal door, zodat de indeling eenvoudig en zonder zichtbare sporen is te wijzigen.

De losse inrichting is verzorgd door M+R interieurarchitecten. Zij hebben de neutraliteit en transparantie intact gelaten en door bescheiden ingrepen en het toevoegen van kleur- en materiaalaccenten het interieur extra cachet gegeven.

Projectarchitecten Eric Slotboom (KCAP), Bas den Older (De Bever Architecten) en Niels de Vries Humel (NACO)
Projectteam Kees Christiaanse (KCAP), Stefan de Bever en Ronnie Hoevenaars (De Bever Architecten) Stephan Niks (NACO)
Interieurontwerp M+R, Eindhoven, Hans Marechal
Opdrachtgever Eindhoven Airport, Eindhoven
Hoofdaannemer Heijmans IBC, Best
Adviseur constructie D3BN, Breda
Adviseur installaties Deerns raadgevende ingenieurs, Rijswijk
Adviseur bouw fysica Peutz, Mook
Bruto vloeroppervlakte 13.338m²
Bruto inhoud 74.555m³
Start bouw December 2004
Oplevering Augustus 2005
Bouwkosten € 14.100.000, incl installaties (€ 3.850.000) excl BTW
Foto's Arthur Bagen en Herman de Winter (5)



- 5 Restaurant
- 6 Vide met zicht op aankomsthal
- 7 Doorzicht vertrekhal
- 8 Doorzicht vanaf kantoren op uitkijplatform
- 9 Plattegronden begane grond en verdieping plus doorsnede 1:1000
- 1 voorplein
- 2 ontvangsthal
- 3 aankomst
- 4 vertrek
- 5 bagage
- 6 vide
- 7 restaurant
- 8 keuken
- 9 panoramaterras
- 10 techniek
- 11 kantoren

