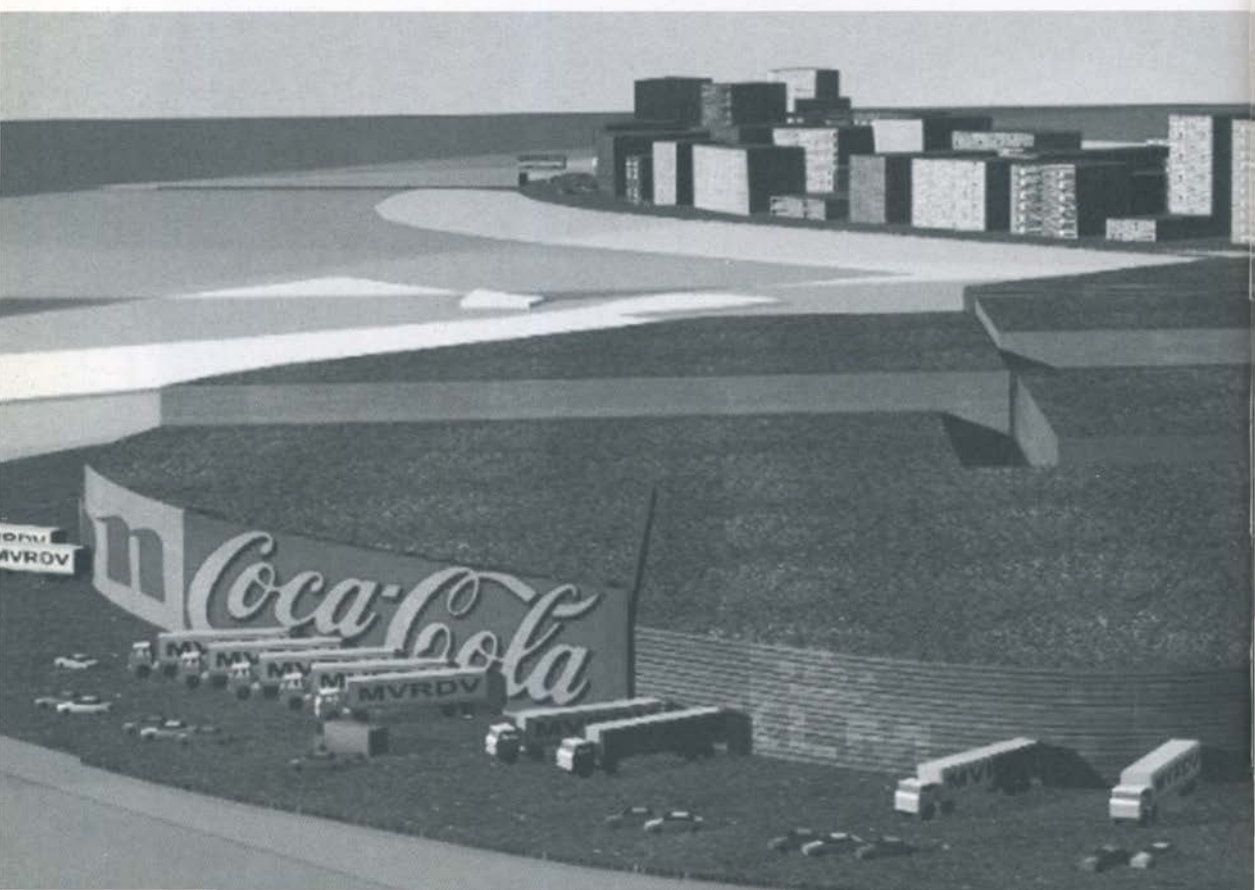


Flight Forum Eindhoven

Flight Forum Eindhoven

74

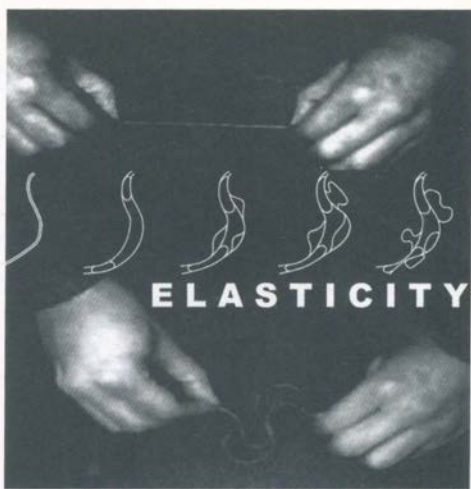
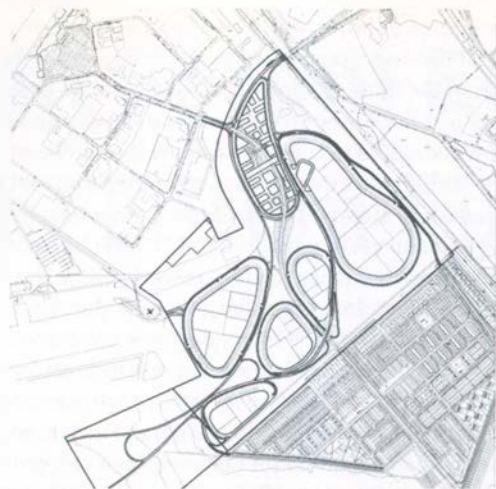


Flight Forum is situated next to Eindhoven Airport, occupying abandoned parts of the air force base. 60 hectares are destined to house business and office developments. Industrial parks in Holland are characterized by fenced off plots. A relatively low amount of land is actually occupied by buildings. These areas are surrounded by waiting/retaining zones with temporary storage and simple and often haphazard landscaping/green. The appearance of these areas does not seem to be in balance with their economical importance. Not a single alderman is however willing to improve the development of these areas fundamentally, not to impede the growth of local employment. In the meantime vast terrain are awaiting definitive occupation, sacrificing urban quality standards. How much longer can we continue wasting land for this kind of development? Are these areas still viable in times of insufficient surface area? Is it not possible to intensify industrial development, by building companies in direct adjacency, or by simply stacking them vertically? This would create room for park-like surroundings which in turn would be eligible for a future intensification!

Nederlandse bedrijventerreinen kenmerken zich meestal door een aaneenschakeling van omheinde terreinen die relatief dun bebouwd zijn en die omgeven worden door 'wacht'-zones met tijdelijke opslag en eenvoudige, vaak tijdelijke groenvoorzieningen. De verschijningsvorm van deze gebieden lijkt niet in verhouding te staan tot het economisch belang dat deze gebieden vertegenwoordigen. Onder het motto van de ontwikkeling van de lokale werkgelegenheid zal geen wethouder dergelijke gebieden durven tegen te houden. Maar in de onderlinge concurrentie worden grote delen vooralsnog niet ingevuld of worden kwaliteitseisen opgeofferd. Enorme arealen van onherbergzaamheid en onveiligheid ontstaan. Hoe lang gaan wij door met het verspillen van grond voor deze ontwikkelingen? Zijn dit soort bedrijventerreinen nog wel verantwoord in tijden van grond-schaarste?

Kunnen, indien we nieuwe bedrijventerreinen realiseren, deze niet geïntensiveerd worden, door bedrijven aan elkaar te bouwen of te stapelen? Hierdoor ontstaat er ruimte voor een karakteristieke parkachtige omgeving die tevens gebruikt kan worden in de toekomst voor een nadere intensiveringsoperatie!





Intensification

About 70 percent of business areas is divided into plots and sold. The increasing privatization of this division generates an undefined and unattractive sprawl. Only 45 percent of plot area is actually occupied by buildings. The breakdown of Flight Forum is defined by the same division of 45 percent built area and 55 percent void of plot area. By erecting buildings wall to wall, eliminating 3 out of 4 façades, conglomerates emerge surrounded by continuous lots used for both loading and parking. The image generally associated with front yard parking guarantees a high quality layout. Clustering of buildings allows for greater continuity of landscape.

Elasticity

The main access road which is part of a greater ringroad system is split up in two directions and stretched allowing for greater comfort and safety. Moreover this generates the opportunity of offering more addresses on the main road which makes perfect sense from a business point of view. All plots have prime real estate values. By further stretching and curving both driving lanes the amount of addresses is increased. Loops and curves can be modeled and molded to house the entire programmatic surface. All plots are accessed from this single access system. Through designing curves at

Intensivering

De opbouw van Flight Forum wordt net als dat van het gemiddelde bedrijventerrein gekenmerkt door een verdeling van 45% bebouwing en 55% open ruimten. De vergaande privatisering van deze verdeling leidt tot versnippering, die als karakterloos en onherbergzaam bestempeld kan worden. Door de bedrijven tegen elkaar aan te bouwen en zij- en achtergevels te verbieden, kunnen conglomeraten ontstaan met aaneengesloten gemeenschappelijke voorterreinen die zowel voor laden en lossen als voor bezoekersparkeren gebruikt worden. De daar verlangde representativiteit staat garant voor een verzorgde en herbergzame omgeving. Deze clustering van de gegeven verdeling maakt het mogelijk karakteristiekere grotere aaneengesloten groengebieden te maken.

Elasticiteit

De in het structuurplan aangegeven hoofdontsluiting van het gebied wordt gevormd door een vierstrooksrijweg die niet overgestoken kan worden. Door de rijbanen te splitsen en uit elkaar te trekken ontstaat een comfortabeler en veiliger wegtracé, er zijn dan geen tegenliggers meer. Tevens wordt het mogelijk meer adressen te maken aan de hoofdontsluiting, wat economisch zeer aantrekkelijk is: alle locaties worden zichtlocaties!

50 km/h a supple and swift route is created, eliminating all traffic lights, thus increasing the accessibility of the site. This elasticity principle can be regarded as an instrument of flexible planning.

The design of this parklane is determined by the layout of intersections and junctions. These are projected as interweaving zones similar to those on the Erasmus Bridge in Rotterdam. At a given speed of 50 km/h and a certain intensity these weaving lanes stretch 180 meters. Across this length two lanes converge to one. Two super roundabouts at either end of Flight Forum interconnect both parklanes. This access system could be part of a larger transformation of the nearby highway. This could generate an unparallelled and attractive business environment.

Clusters

The clusters are seemingly scattered across the site. Size, location and shape are however directly caused by a process of optimization and determination of the amount of addresses afforded by the parklane and the required surface area. All offices are concentrated in one cluster, situated at the heart of the northern roundabout. All other clusters are occupied by industrial buildings.

Each cluster is surrounded by an access ringroad connected to the parklane. All buildings are juxtaposed and backed up by others, leaving just one façade. Loading and parking are combined in front of the building. The front side of the plot is always curved. The greater costs of a curved façade are compensated for by the lower costs of the remaining perimeter-walls. Company logos determine the appearance of the buildings, spanning the entire façade.

Office cluster

The office cluster has a different layout. This is a small town of office buildings, separated by pedestrian streets. The cluster is split in two by a modern public transport link at 5m height. The streets slope down from this level creating a hill with a bus stop at the summit. Companies will have an address at both bus/bike level and at

Door de rijstroken verder te splitsen en uit elkaar te 'rekken' wordt het aantal adressen vergroot. Zij kunnen zodanig gekneed en vervormd worden dat de ontstane lussen voldoende oppervlakte bevatten voor het verlangde programma. Door de bochtstralen te dimensioneren op 50 km per uur ontstaat een soepel en snel tracé, wat het comfort van de locatie verhoogt. Dit elastisch principe kan worden opgevat als een flexibel planningsinstrument.

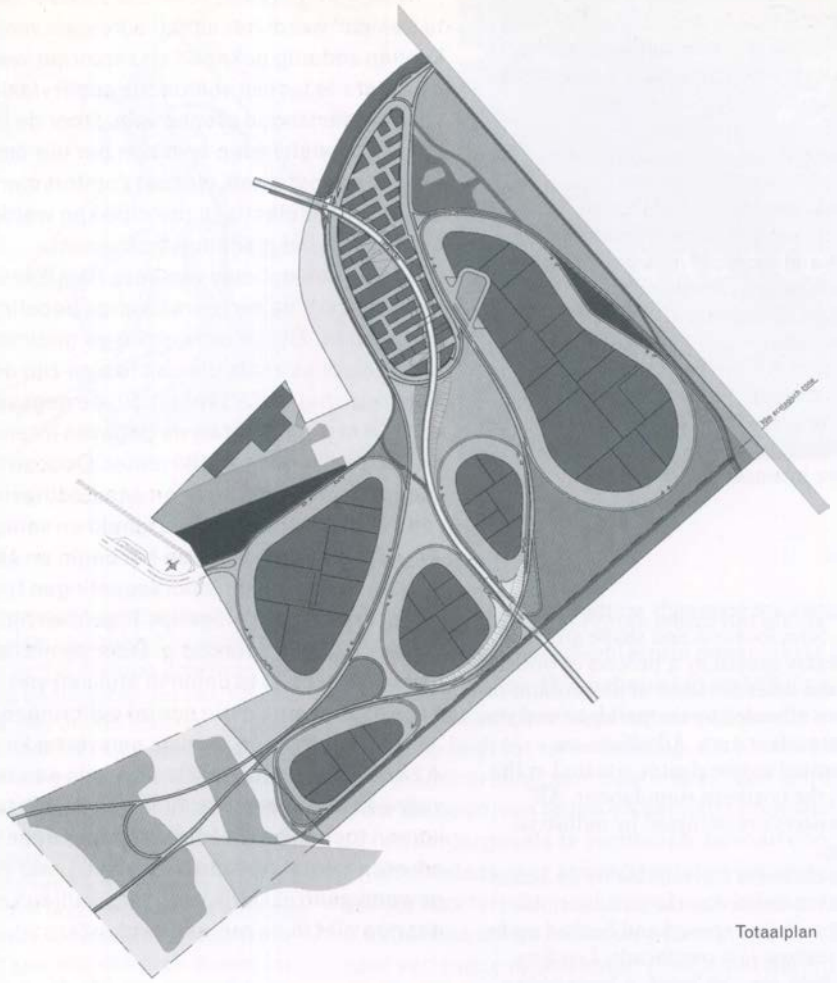
De nadere opbouw van deze *Parklane* wordt bepaald door de verkeerskundige bepaling van de splitsingen. Zij zijn ontworpen en gedimensioneerd als weefzones zoals die ook te zien zijn op de Erasmusbrug in Rotterdam. Bij de gegeven snelheid van 50 km per uur en bij de gegeven intensiteit leidt dit tot weefzones van 180 meter. Door ze uit te voeren zonder lijnvoeringen en aanduidingen garanderen ze voldoende voorzichtigheid en veiligheid. Twee 'superrotondes' aan het begin en eind van de gegeven zone maken doorkoppelingen tussen de twee rijrichtingen mogelijk. Tegelijkertijd worden verkeerslichten overbodig. Door de maximaal uitgetrokken tracés in te delen in stukken van 180 meter ontstaat het maximale aantal splitsingen.

Door dit tracé te zien als een vertakking van de A2 kan dit plan opgevat worden als een testcase voor een verdere omvorming van de A2 naar een volkomen toegankelijke snelwegzone, waar letterlijk adressen ontstaan aan de snelweg, wat een buitengewoon aantrekkelijk vestigingsmilieu kan leveren dat nog niet in de regio te vinden is.

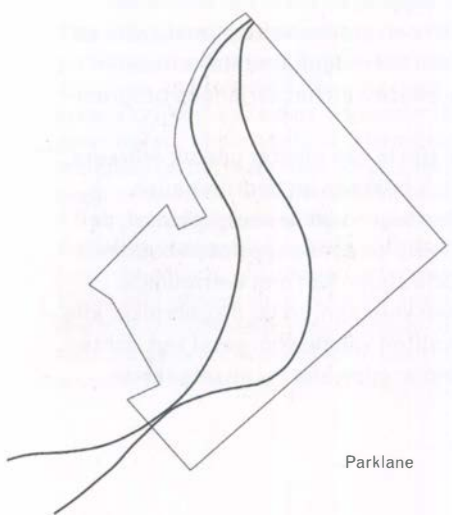
Clusters

De clusters lijken als zwerfkeien in het landschap gestrooid te zijn. Ligging en vorm zijn echter het directe gevolg van een proces van optimalisatie en afstemming tussen het mogelijk aantal adressen van het *parklane-elastiek* en het verlangde programma.

Alle kantoren zijn in één cluster geconcentreerd, de overige clusters bestaan uit bedrijfshallen. Gebouwen worden tegen elkaar aan geplaatst, de rooilijn dient volledig en aaneengesloten bebouwd te worden. Aan drie zijden kan met eenvoudige materialen worden volstaan, zodat de gebruiker alle energie op de kwaliteit van de voorgevel kan richten. Op het voorterrein worden alle in- en uitgaande



Totaalplan



Parklane



Asfalt

parklane level. This is reflected in lobbies of buildings, which will occasionally interconnect two levels. The buildings will be coronated by transparent company logos.

Landscape

The asphalt spaghetti and the bedrock shapes of business clusters leave open a series of 'islands'. By landscaping each island in a distinctive manner a mosaic is created. The landscape mosaic allows for ecological connections in this sensitive environment. This kaleidoscope of differences is tied together by the continuity and uniformity of the asphalt. At night the clusters are lit by daylight illumination, giving the area a 24 hour appeal.

processen gecombineerd. Om chaotische taferelen te voorkomen wordt per cluster zo veel mogelijk één gangbaar gevelmateriaal gebruikt: golfplaat, hout of baksteen. Per cluster ontstaat een eigen identiteit.

Logo's en reclameaanduidingen kunnen over de hele hoogte en breedte van de gevel aangebracht worden. Geschilderd, gedrukt, of in het materiaal geëxtrudeerd.

Kantorencluster

Het hart van de eerste rotonde ter hoogte van de snelwegafslag naar Airport Eindhoven wordt ingevuld door een concentratie van kantoren. De kantorenwijk wordt omsingeld door een ringweg, waarlangs aan weerszijden geparkeerd wordt.

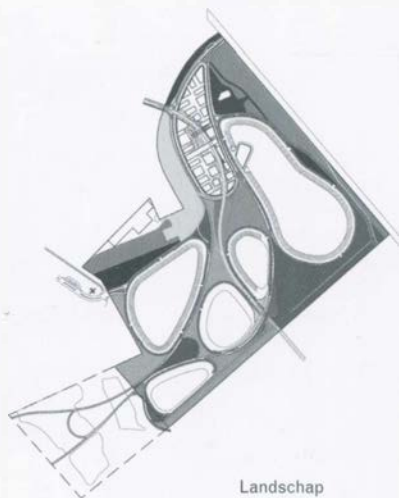
Door de straatbreedte te beperken tot gemiddeld 10 m ontstaat een kleine stad met gemiddeld 4 tot 5 bouwlagen.

Het cluster wordt doorsneden door het verhoogde tracé van de HOV-lijn. Midden in het gebied ligt een halte. Het niveauverschil wordt op vloeiende wijze opgenomen in het stratenpatroon door een serie hellende straten en trappartijen en doorboord door een cervitunnel.

Zo wordt het voor bedrijven mogelijk twee adressen te hebben, één aan de parklane en één aan het verhoogde HOV-tracé. Dit komt tot uiting in de typologie van de gebouwen, waar de omgang met dit niveauverschil tot interessante oplossingen leidt.



Clusters



Landschap

Credits Flight Forum

- MVRDV
Voorlopig ontwerp:
 Winy Maas, Jacob van Rijs en
 Nathalie de Vries met René Marey,
 Fokke Moerel, Kristina Adersen,
 Christelle Gualdi, Bouke Kapteyn,
 Jaap van Dijk en Bas van Neijenhof
Definitief ontwerp:
 Winy Maas, Jacob van Rijs en
 Nathalie de Vries met René Marey,
 Andrew Tang, Katie Tedder, Penelope
 Dean, Fokke Moerel, Carolien
 Ligtenberg, Bas van Neijenhof en
 Gabriela Bojalil
- Landschapsontwerp:
 Katie Tedder landschapsarchitect,
 Scheveningen
- Verlichtingsontwerp:
 Arno van der Mark, Amsterdam
- Cliënt:
 Flight Forum Eindhoven
 waarin vertegenwoordigd:
 Schiphol Real Estate BV:
 Berenike Jacobs,
 Jouke Kist,
 Frank Diepstraten
 Gemeente Eindhoven, Dienst
 Stadsontwikkeling:
 Angelique Jansen, Henk Scholte

Zo kunnen lobby's van verschillende gebouwen onder de hellende straten doorlopen. Een bedrijf kan zich zelfs aan weerszijden van het HOV-tracé vestigen, met een verbindende lobby onder het HOV door. Anderszins is het mogelijk een plaza te koppelen aan het HOV-niveau, een éénlaags gebouw dat zich omhoog krult bij de *parklane*.

Het stratenpatroon ontstaat uit de vraag en groeit in een bepaald tijdsbestek, kavels en bebouwing beïnvloeden elkaar.

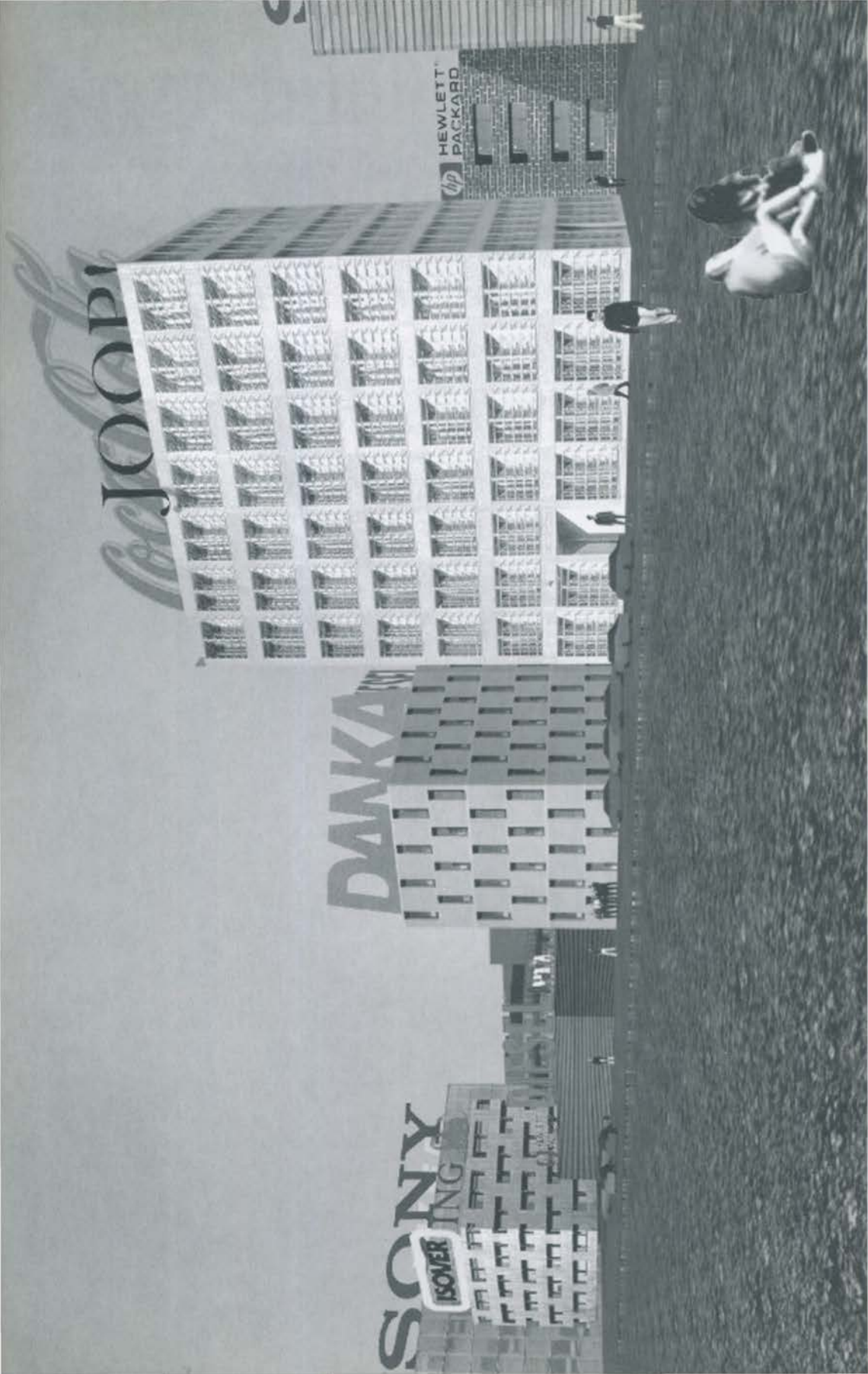
Het groeiproces wordt door regelgeving op het gebied van daglichttoetreding en brandweereisen gestuurd. De maximale bouwhoogte wordt door de breedte van de straat bepaald. Door de gemiddelde bouwhoogte naar de randen van het gebied toe te laten nemen, vormt de hartlijn van cluster 1 het centrum van een coulisseachtig perspectief en een aantrekkelijke plaats om te verblijven. Gebouwen dienen zo dicht mogelijk tegen het HOV-tracé aan gebouwd te worden. De dijk waar deze op ligt wordt daarmee opgenomen in het glooiende stratenpatroon en toegankelijk gemaakt vanuit de lobby's op HOV-niveau.

Landschap

Door de ontstane 'eilanden' alternerend te bebouwen en onbebouwd te laten, ontstaat een mozaïek van invullingen, die ecologische verbindingen mogelijk maken met de omgeving en die zichten openlaten op de omgeving: de plas, de snelweg, het vliegveld, het kanaal, de woonwijk. Door de landschapseilanden afwisselend in te richten ontstaat een rijkdom aan recreatieve en ecologische potenties.

Dit mozaïek refereert daarmee aan het 'scherpen'-concept zoals dat in het Structuurplan van Eindhoven/Meerhoven is vastgelegd. Deze verschillen worden bijeengehouden door alle verhardingen uit te voeren in zwart asfalt. Katteogen, reflectoren en parkeerbeugels begeleiden de weggebruiker en detailleren de asfaltpartijen.

Door het asfalt en de gevels egaal aan te lichten met 'daglichtlampen' wordt het gebied 24 uur bruikbaar. Door de straten in het kantorencluster met een nog wittere kleur aan te lichten ontstaat er een continu 'interieur'.



SONY
ISOVER

DANKA

JOOP!

HEWLETT
PACKARD