

Architectuur weerspiegelt bedrijfscultuur

IN OPDRACHT VAN THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY RENOVEERDE SVR-ARCHITECTS EEN IN ONBRUIK GERAACKE TERMINAL TOT EEN NIEUW HOOFDKANTOOR. DE ARCHITECTUUR VAN HET CIRKELVORMIGE GEBOUW WEERSPIEGELT DE NIEUWE WAARDEN VAN THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY, NAMELIJK TRANSPARANTIE EN SAMENWERKING. DE OPEN KANTOORLANDSCHAPPEN MET GLAZEN TUSSENVOLUMES ZORGEN VOOR EEN AANGENAME WERKOMGEVING EN EEN WEIDS UITZICHT OP DE TAXIËNDE VLIEGTUIGEN.

MOTIEVEN

Door de aanleg van een nieuwe pier op de luchthaven, raakte de zuidelijk gelegen oude terminal afgezonderd van de rest van de luchthavengebouwen. Hierdoor was het gebouw niet langer commercieel interessant en raakte het stilaan in onbruik. Toch had The Brussels Airport Company verschillende redenen om te verhuizen naar dit gebouw. In de eerste plaats was er een concrete behoefte om de 250 werknemers te centraliseren. Het management en de afdelingen, die instaan voor het beheer van de luchthaven zaten immers verspreid over de luchthaven. Die ruimtes waren ook commercieel interessant om te verhuren. Tot slot speelde de kost per vierkante meter per personeelslid een rol. De overkoepelende reden echter was de nieuwe identiteit van The Brussels Airport Company, in 2006 geprivatiseerd. Dat ging gepaard met nieuwe waarden en een nieuwe manier van werken die in de architectuur een vertaling kreeg.

CIRKELVORMIGE CONSTRUCTIE

Het architectenbureau kreeg de opdracht om de terminal te renoveren, waarbij men rekening moest houden met de flexibiliteit van de werkruimtes. Afdelingen kunnen namelijk in een sneltempo krimpen of uitbreiden en de ruimtes moesten zo opgebouwd worden dat dergelijke veranderingen optimaal opgevangen konden worden. Een tweede - niet onbelangrijk - gegeven is de cirkelvormige constructie van het gebouw. Iets wat voor de architecten eerst een vloek bleek te zijn, werd uiteindelijk een zegen doordat net die vorm de oplossing bleek voor een maximale flexibiliteit.

“Het ronde gebouw, opgebouwd uit betonnen kolommen en balken, bestaat uit drie niveaus”, vertelt Philippe Van Goethem van SVR-Architects. “De politie en facilitaire diensten nemen de gelijkvloerse verdieping in, terwijl de medewerkers van The Brus-





sels Airport Company op de eerste en tweede verdieping werken. De vraag die we ons stelden was hoe we de 250 werknemers een plaats moesten geven in deze beperkte en bovendien cirkelvormige ruimte. Uiteindelijk bleek deze onconventionele vorm de oplossing om een maximale flexibiliteit te garanderen. Het gebouw kreeg daarom een minimum aan architecturale ingrepen. The Brussels Airport Company streefde immers naar een zo open mogelijk plan waar flexibiliteit, openheid en uitwisseling van diensten maximaal waren. Om het concept van transparantie en samenwerking tot zijn recht te laten komen, kozen we binnen deze cirkelvormige basisvorm voor een orthogonale opstelling van de functies en volumes met het aansluitende kantoorlandschap. Dit werd gerealiseerd door de integratie van drie glazen tussenvolumes die de enorme ruimte reduceren tot een meer menselijke schaal. Functioneel scheiden de tussenvolumes een aantal zones af, maar visueel zijn ze niet altijd een barrière. Een gebouw met een cirkelvormige structuur is af. Zo zijn externe uitbreidingen niet mogelijk. Door de opstelling en het concept is er wel flexibiliteit. De verschillende types van werk- en besprekingsplekken zijn immers inwisselbaar. Afdelingen kunnen op deze manier groeien of krimpen zonder dat dit structurele veranderingen met zich meebrengt."

ZONES

De vier grote zones, die ontstonden door de glazen tussenvolumes, geven structuur aan de lay-out van het concept. Een eerste zone bevindt zich aan de voorkant van het gebouw en dient als ontvangstruimte en vergaderplaats. Via een trap in deze ruimte bereik je de mezzanine, die een uitzicht biedt over alle ruimtes. De twee open kantoorzones zijn quasi gelijkaardig en

tellen 250 werkplekken. In de transparante volumes, die de cirkel opdelen, bevinden zich een aantal kantoren van managers alsook extra vergaderruimtes. In de vierde zone tot slot brachten de architecten alle nevenfuncties samen die niet gebonden zijn aan daglicht, zoals het sanitair, de vestiaires of de printhoeken.

Tot slot werd een nieuw glazen volume voorzien dat dienst doet als inkomruimte. De originele terminal stond alleen via een 'slurf' in verbinding met de incheckbalies en had geen voor- of achterdeur noch trappen. De architecten losten dit euvel op door een nieuwe inkomruimte voor het gebouw te plaatsen. Dit volledige glazen volume biedt 's avonds een aparte sfeer dankzij de led-verlichting.

ARCHITECTURALE INGREPEN

Het gebouw werd volledig gestript tot op de dragende structuur, zodat enkel nog een schijf met kolommen en een centrale kern overbleef. De gevel van het gebouw dateert uit de jaren '60 en was bouwfysisch geen hoogvlieger. Toch probeerde men om via een minimum aan ingrepen, een optimaal resultaat te behalen. Hierbij werd vooral aandacht besteed aan de akoestische eigenschappen.

"We werden verplicht het karakteristieke gevelbeeld van de voormalige terminal te bewaren. De ingrepen aan de buitenschil bleven beperkt tot het vervangen van de ramen en het isoleren van de gevels. Hierdoor wordt het buitengeluid tot een minimum herleid. De medewerkers zien de vliegtuigen van dichtbij opstijgen en landen, maar horen ze niet. Ook wordt heel wat geluid geabsorbeerd door de houtcementwolplaten als plafondafwer-



king. Daarnaast werd het originele onaantrekkelijke en niet-functionele bronskleurige glas vervangen door een nieuwe beglazing met een K-waarde van 1,1. Deze beglazing houdt de zon buiten, maar laat het licht binnen en scoort op akoestisch vlak heel goed. Door de beglaasde dubbele verdieping slaagden we erin om optimaal daglicht binnen te halen en het kunstlicht tot een minimum te herleiden. Via tal van lichtstudies konden we het aantal lux dat extra geproduceerd moet worden, beperken tot 350. In het gebouw zijn dan ook amper schakelaars aanwezig. De verlichting wordt gestuurd door aanwezigheidsdetectie. Is er na een kwartier niemand meer in een bepaalde ruimte, dan doven de lichten automatisch. Via daglichtsturing wordt het licht versterkt of gedempt.”

“Daarnaast werd gebruik gemaakt van een binnenzonwering in de vorm van screens. De kerosineresten en de geur van de vliegtuigen lieten niet toe een buitenzonwering te plaatsen. Een binnenzonwering is duurzamer en goedkoper doordat je ze niet zo vaak moet reinigen. De deels transparante zonwering breekt het licht voor 60% en houdt de zon tegen.”

TECHNIEKEN

Op het vlak van technieken is een basisverwarming voldoende. Het gebouw is zo geïsoleerd dat er geen koudebruggen of warmteverliezen meer zijn. Het aantal dagen dat The Brussels Airport Company het gebouw moet verwarmen is hierdoor eerder beperkt. Bedrijven zijn immers producent van warmte door de aanwezigheid van computers, printers en medewerkers. Dankzij de aan-

wezigheidsdetectie pakken de architecten de oorzaken aan en verminderen ze de interne warmtelasten. Koeling bleek in deze ruimte veel crucialer en werkt alternerend in functie van de verschillende zones.

“Qua binnenafwerking kozen we voor neutrale kleuren - wit, bruin en grijs - met hier en daar kleuraccenten in een volume, zit-hoek of rond een trap. Zo bleven de drie oorspronkelijke noodtrappen behouden en werd er als het ware een doos van gipskarton rondgebouwd. Hierin werd er tevens een kleine keuken in onder gebracht. De gipskarton muren zijn beschilderd, telkens in een andere accentkleur. We kozen voor tapijt in de kantoorruimtes omwille van de akoestiek, het onderhoud en de gezondheid. In de publieke ruimtes kozen we voor leisteen en in de sanitaire ruimtes voor een keramische tegel, allebei heel onderhoudsvriendelijke materialen.”

De algemene respons op het nieuwe kantoorgebouw was uitermate positief.

“Een goede leefomgeving, kwaliteit en comfort waren prioriteit in het nieuwe kantoorgebouw. Uit een bevraging blijkt dat de tevredenheid van de werknemers sinds de verhuis naar het nieuwe kantoorgebouw sterk is toegenomen. De werknemers die het eerst verhuisden naar de nieuwe locatie fungeerden als gangmakers voor de andere. Hun enthousiasme werkte ansteekelijk op alle personeelsleden en het hele concept is dan ook vol enthousiasme onthaald. De open ruimtes doen de medewerkers meer samenwerken met elkaar en er ontstaat een meer informele en directere manier van werken.”

Alle foto's: Yvan Glavie/Architect: SVR-Architects