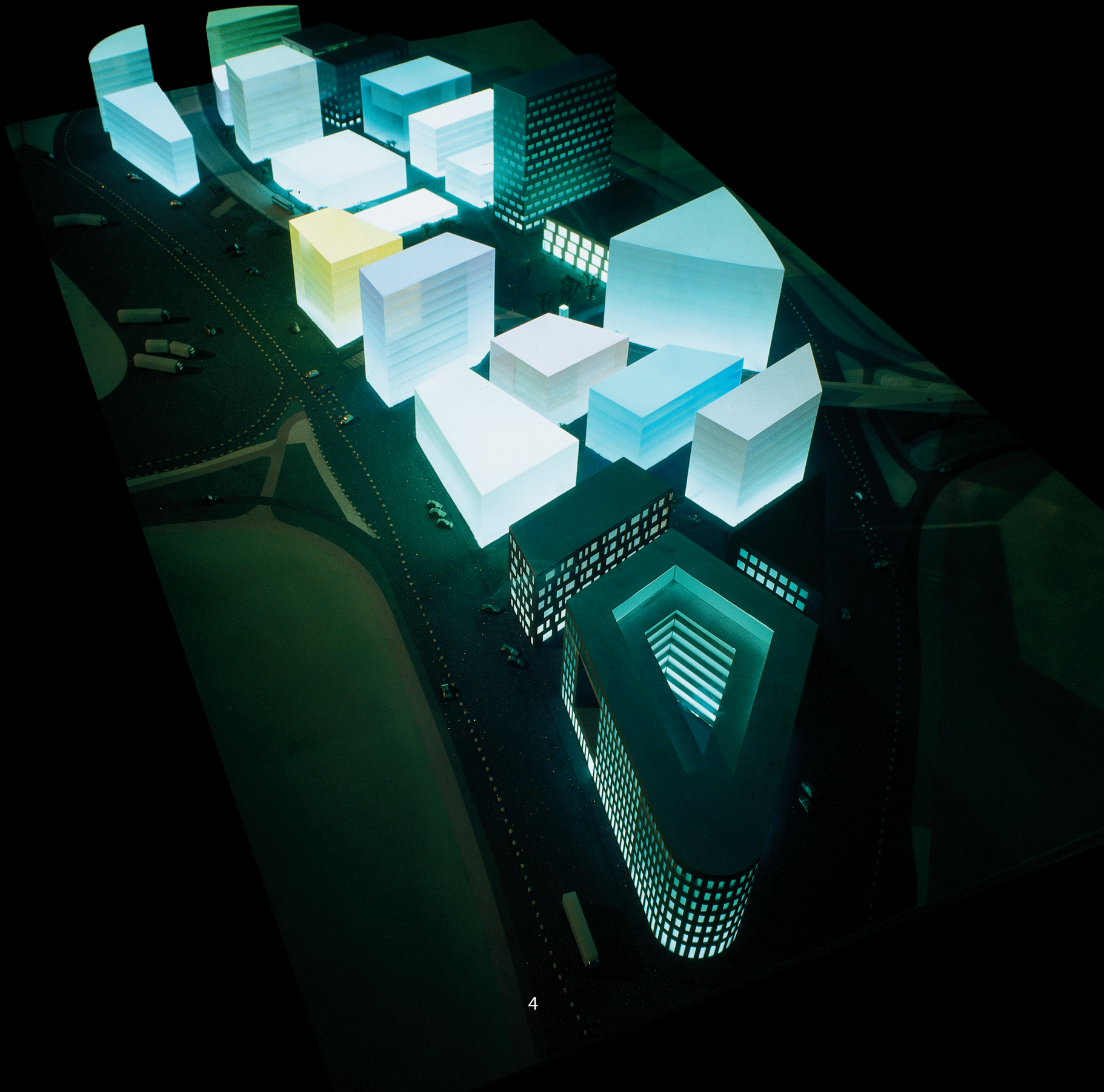


An aerial photograph of a road winding through a dense, green forest. The road is a light grey color and curves through the trees. The text is overlaid on the upper left portion of the image.

MVRDV
DEFINITIEF ONTWERP EN
BEELD-KWALITEITPLAN
010901



FLIGHT FORUM



7	CONCEPT
29	PLAN
41	CLUSTER 1
65	CLUSTERS 2-6
89	TERREIN INRICHTING

CONCEPT



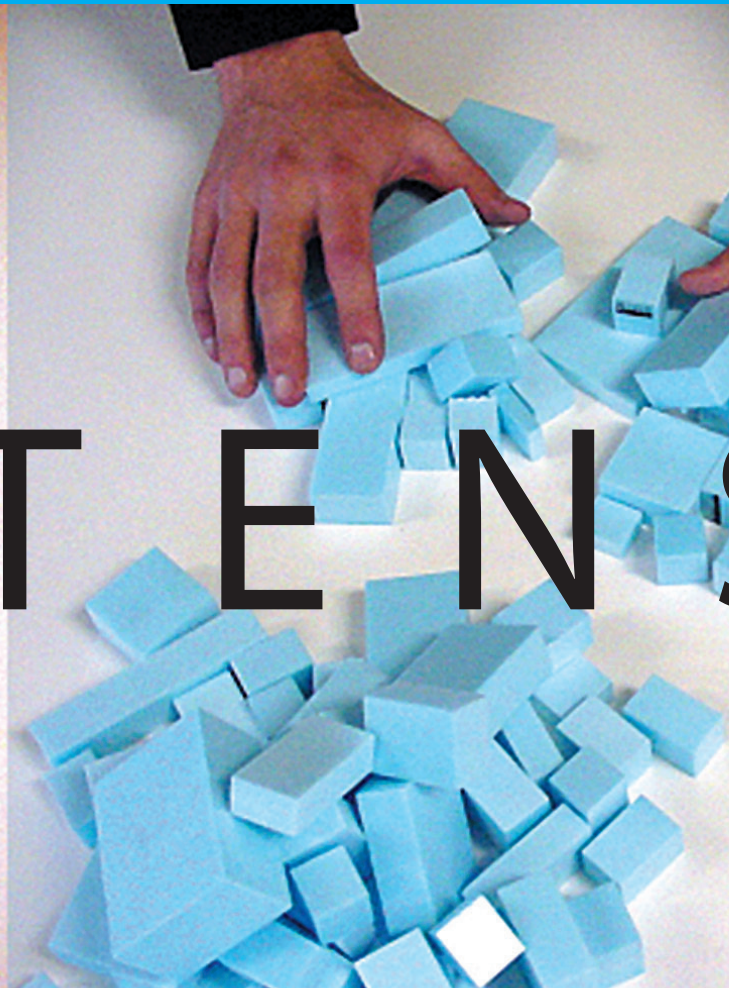
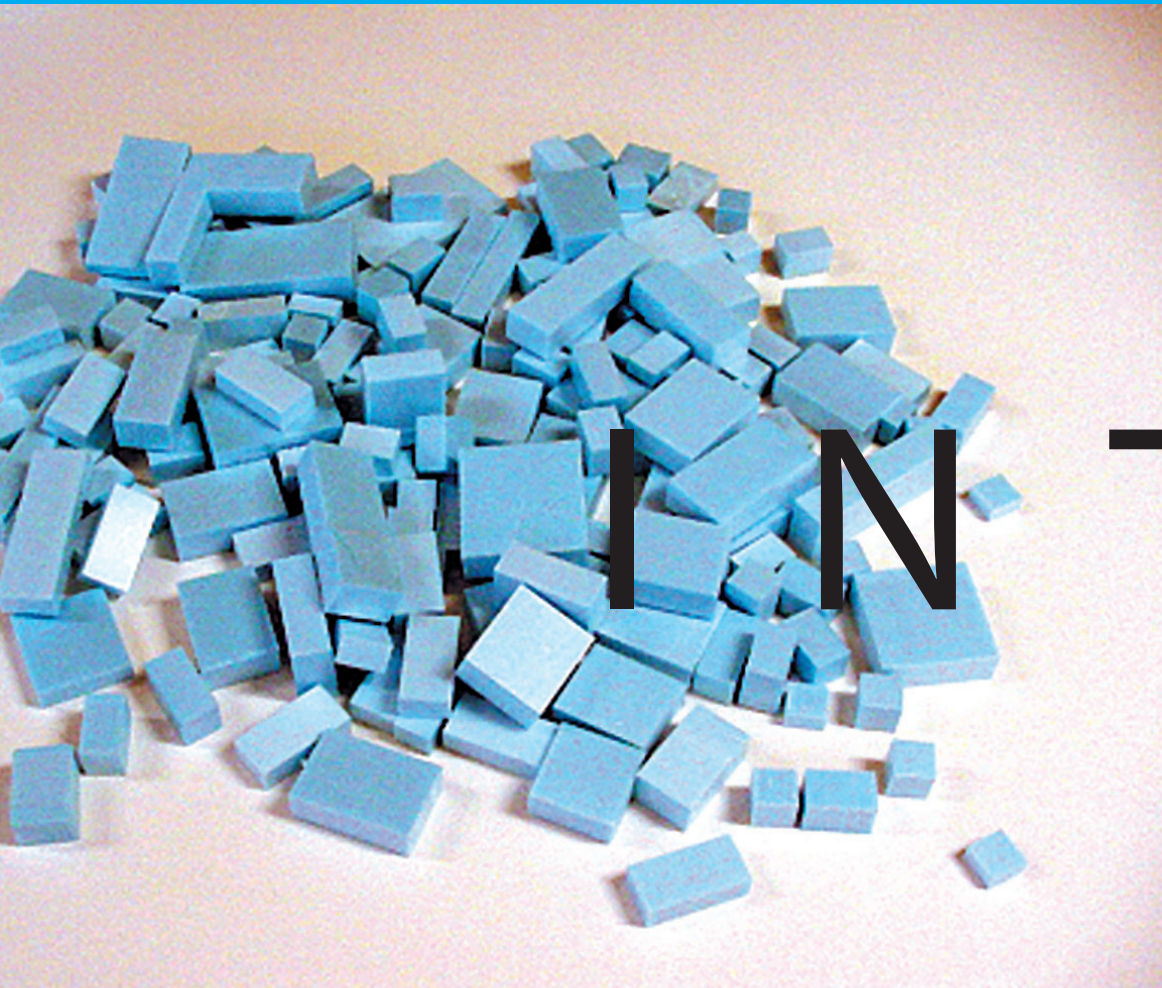
EINDHOVEN AIRPORT

An aerial photograph of a large, rectangular industrial building with a flat roof, surrounded by other industrial structures and parking lots. The text 'BLOW-UP' is overlaid in the center in a large, white, sans-serif font. The entire image has a green color cast.

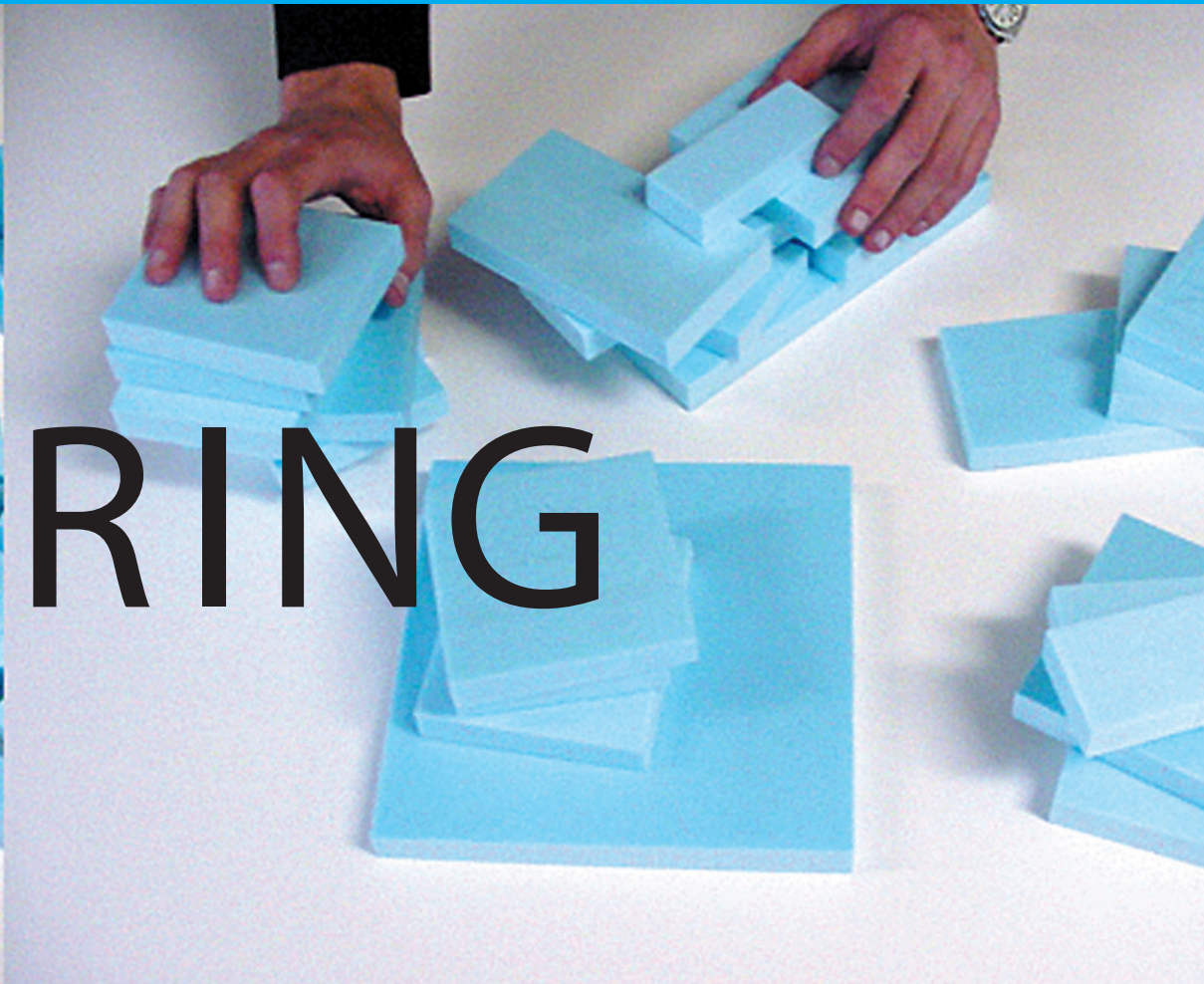
BLOW-UP

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 grondschaarste?

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! In de onderlinge concurrentie met andere bedrijventerreinen, wordt in Flight Forum een hoogwaardigheid nagestreefd die gelegitimeerd wordt door de nabijheid van de luchthaven (Eindhoven Airport) en de A2. Kan het ontwerp van Flight Forum niet als een eerste fase gezien worden voor de ontwikkeling van de gehele A2 zone die, door de reeds bestaande aanwezigheid van bossen, in tegenstelling tot andere stadscorridors als in Rotterdam en Amsterdam, meer parkachtig van aard zou kunnen zijn?



INTENTS



S I V E R I N G

De opbouw van Flight Forum wordt net als 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.

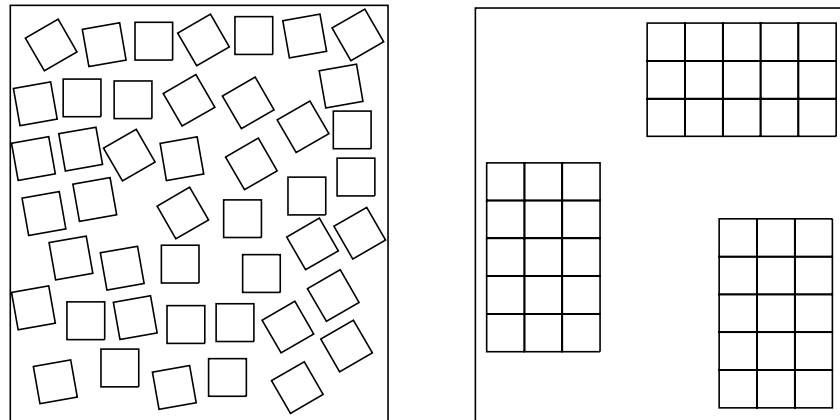
De daar verlangde representativiteit staat garant voor een verzorgde en herbergzame omgeving. Deze clustering van de gegeven verdeling maakt het mogelijk karakteristieke grotere aaneengesloten groengebieden te maken.

De in het structuurplan aangegeven hoofdontsluiting van het gebied wordt gevormd door een onoversteekbare vierstrooksrijweg. Door de rijbanen te splitsen en uit elkaar te rekken 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!

Door de rijstroken verder te splitsen en uit elkaar te 'rekken' wordt de hoeveelheid adressen vergroot. Zij kunnen zodanig gekneed en vervormd worden dat de ontstane lussen voldoende oppervlakte bevatten voor het verlangde programma.

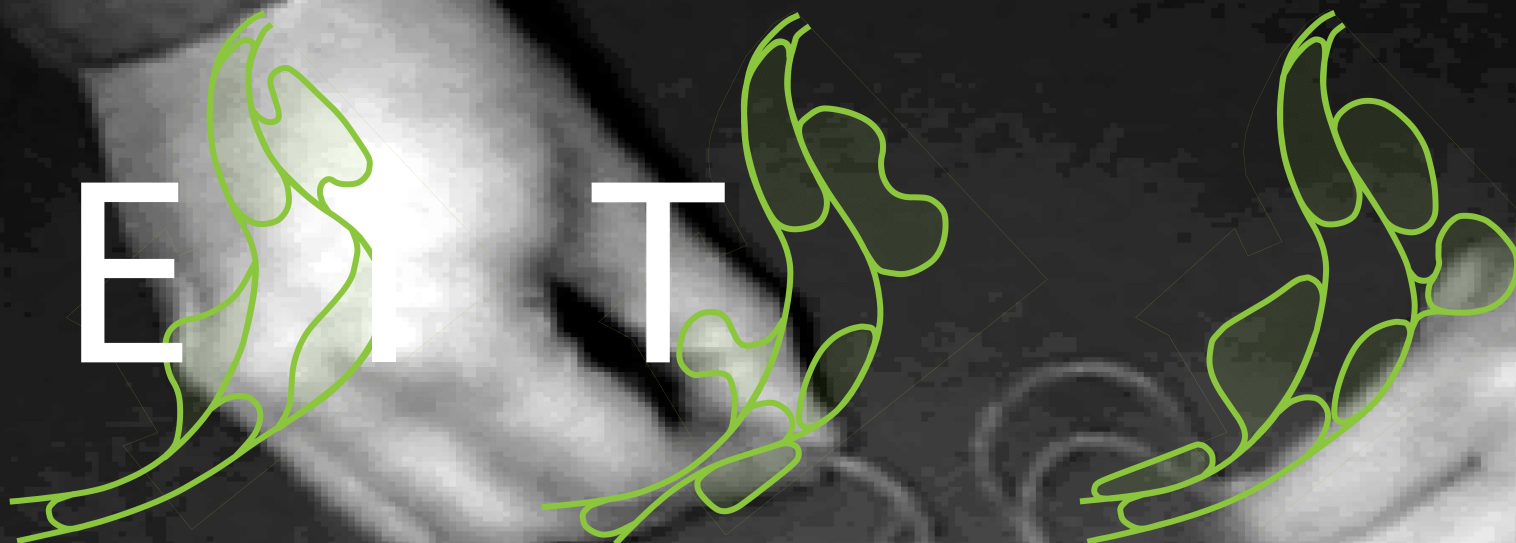
Door de bochtstralen te dimensioneren op 50 km per uur ontstaat een soepel en snel tracé, wat het comfort van de locatie verhoogt. Dit elastisch principe kan worden opgevat als een flexibel planningsinstrument.

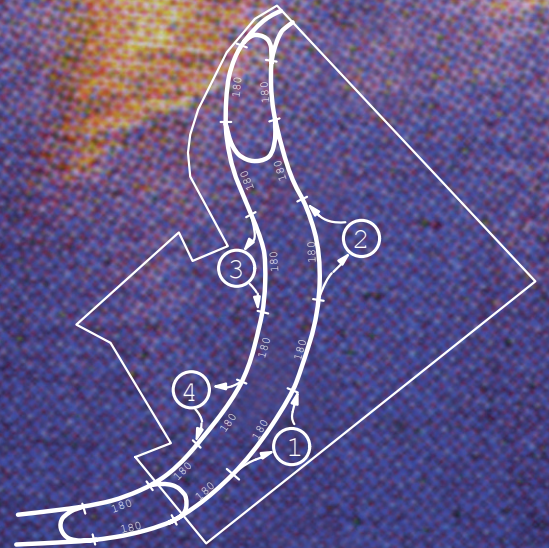
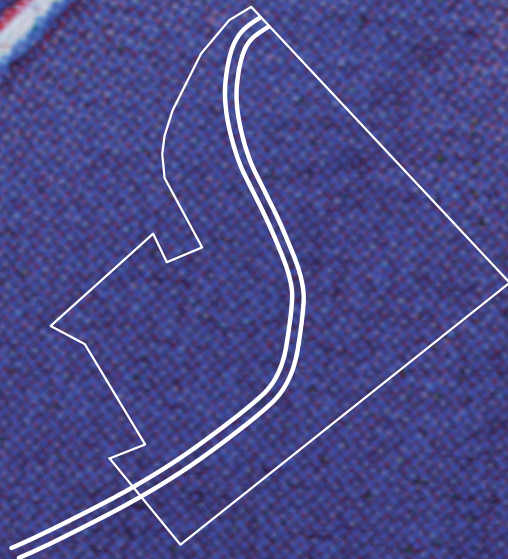


ELASTICITY

The word 'ELASTICITY' is written in large, white, sans-serif capital letters across the center of the page. Overlaid on the letters are three stylized, green, branching structures that resemble elastic fibers or biological cells. These structures are positioned behind the letters 'E', 'S', and 'C'. The background is a dark, grayscale image of a textured surface, possibly a piece of fabric or a biological specimen, which is partially obscured by the green lines and the white text.

— E N T





De nadere opbouw van de Parklane wordt bepaald door de verkeerskundige bepaling van de splitsingen. Zij zijn ontworpen en gedimensioneerd als weef-zones zoals die ook te zien zijn op bijvoorbeeld 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.

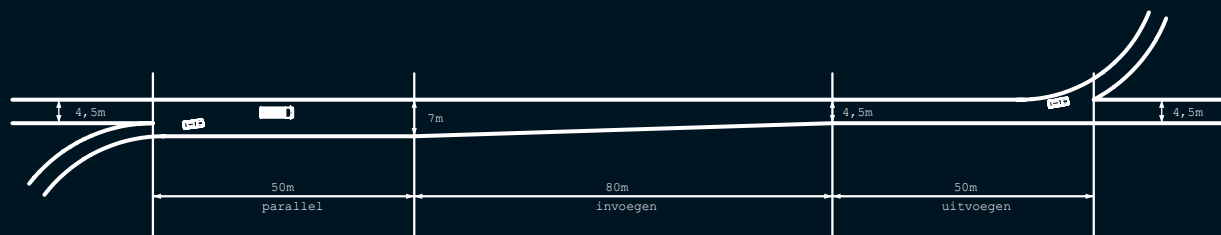
Twee 'superrotondes' aan het begin en eind van de gegeven zone maken doorkoppelingen tussen de twee rijrichtingen mogelijk. Tegelijkertijd worden verkeerslichten overbodig. Door de maximaal uitgetrokken tracé's in te delen in stukken van 180 meter ontstaat de maximale hoeveelheid aan splitsingen. Door 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. Letterlijk ontstaan adressen aan de snelweg, wat een buitengewoon aantrekkelijk vestigingsmilieu kan leveren en nog niet in de regio te vinden is. Het tracé van de Hoogwaardige openbaar Vervoersverbinding is kruisingsvrij ontworpen.

De Parklane wordt, vanuit de stad gezien, achtereenvolgens middels een tunnel en een viaduct gekruist, waardoor zowel op de Parklane als vanuit de bus éénmaal een zicht over het landschap ontstaat, wat een oriëntatie op de omgeving mogelijk maakt. Tevens wordt het mogelijk, door de aldus ontstane snelheidswinst, om op termijn een tweede halte in het gebied te realiseren. Een tweede kantoorlocatie zou daardoor mogelijk zijn. Door de hoogteverschillen ontstaan opmerkelijke zichtlokaties. De Parklane krijgt een golvend tracé, wat het parkachtige karakter versterkt. De HOV-route wordt begeleid door hoofdroutes van fiets en voetgangers. Twee 'cerviducten' leiden de Parklane kruisingsvrij over deze 'ruggegraat' heen, waardoor de verste diepten van het landschap optimaal bereikbaar zijn vanuit de woonwijk.

De halte op de dijk in het kantorencluster is voorgesteld als een centraal verhoogd plein met een voetgangersdomein dat direct toegang verleent naar de kantoren. De fietsroutes door het gebied zijn voorgesteld als onafhankelijke tracés, die middels tunnels en bruggen kruisingsvrij de Parklane passeren.

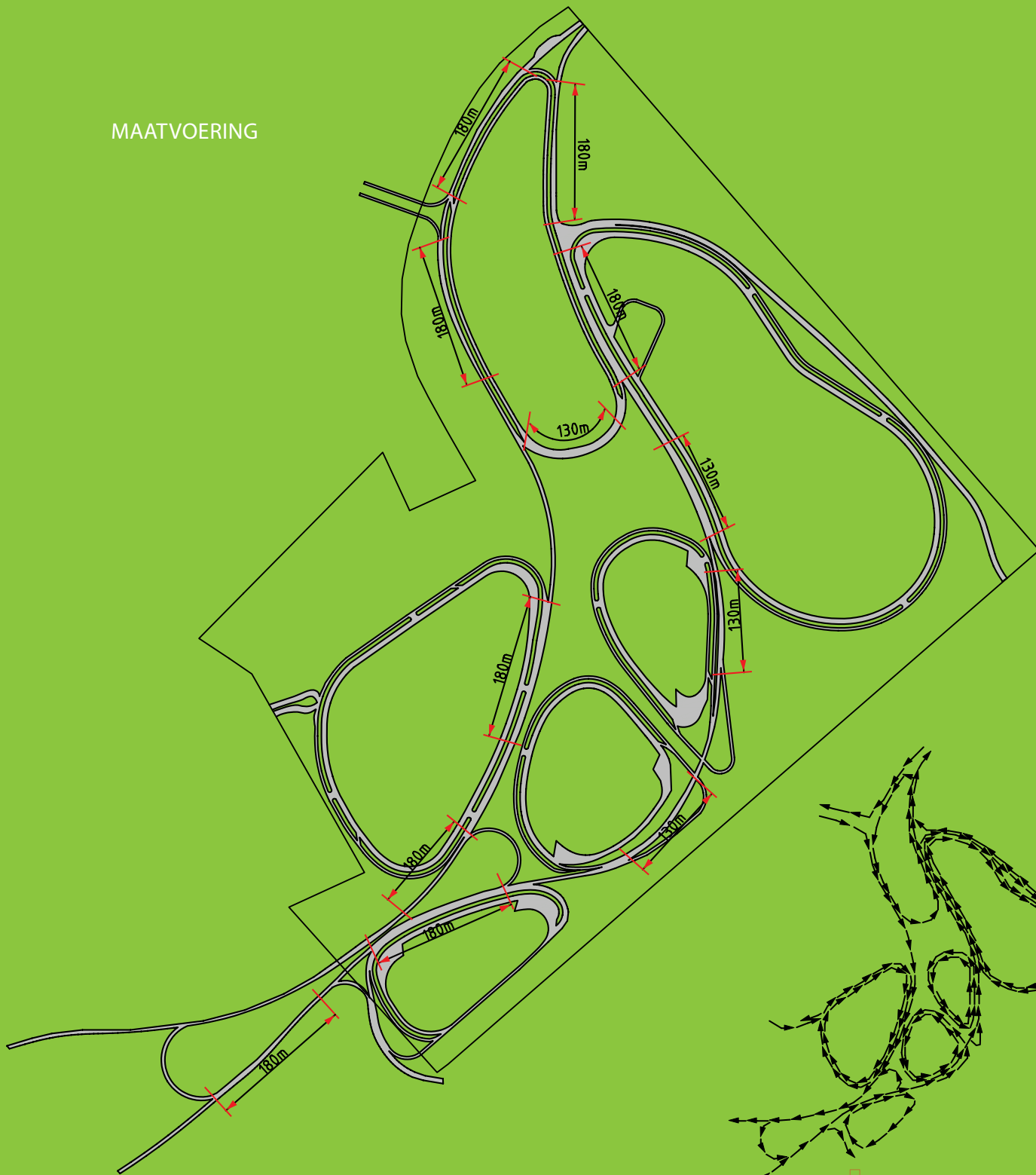


PARKLANE



WEVEN

MAATVOERING







9

10

11

12

Luchthavengebouw

EINDHOVEN AIRPORT

FLIGHT FORUM

ZANDRIJK

MEERBOS

Sportpark Tegenbosch

Tennisclub P.S.V. Tegenbosch

Crematorium en mortuarium Rijtackers

Novotel

EINDHOVEN-AIRPORT

Pomp- en Zuiveringsstation Welschap

Openbare Golfbaan Welsch

BOSRIJK

Woonwagenlokatie

ZIE KAART OP ACHTERZIJDE

ZIE KAART OP ACHTERZIJDE

29

HET SCHAKEL PLEIN

ANTHONY FOKKERWEG

TEGENBOSCHWEG

DIRSCHOTDIECK

VENSEDIJK

JAN JONESLAGERWEG

FREDDY VAN RIEMSDIJKWEG

LUCHTHAVENWEG

BEATRIX DERIJKWEG

PARMENTIENWEG

ANTHONY FOKKERWEG

VENSEDIJK

WELSCHAPREDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

LANDROSEWEG

SPOTTERSDEWEG

C-STEINDIJKWEG

LUCHTHAVENWEG

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

LANDROSEWEG

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

VENSEDIJK

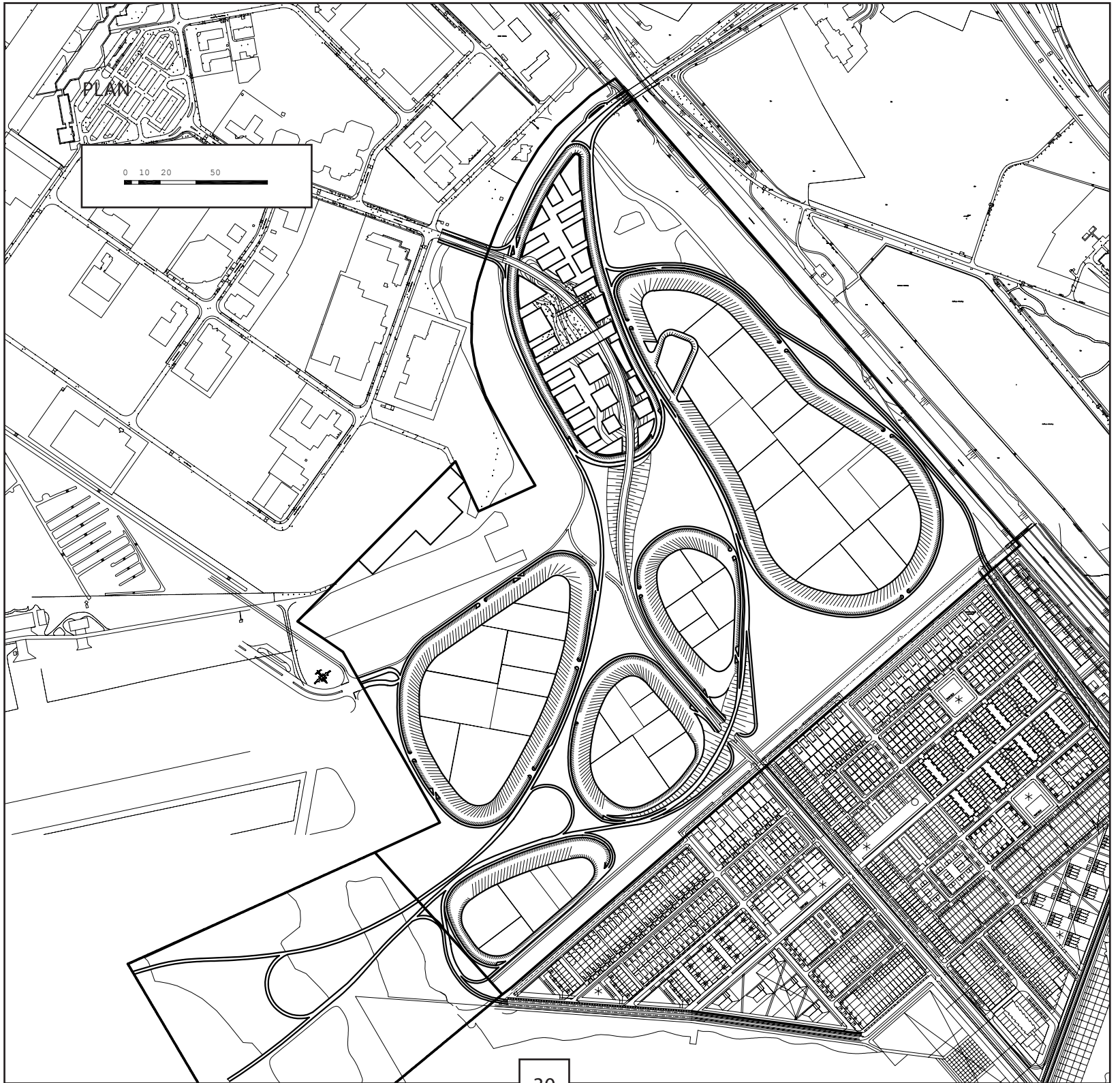
VENSEDIJK



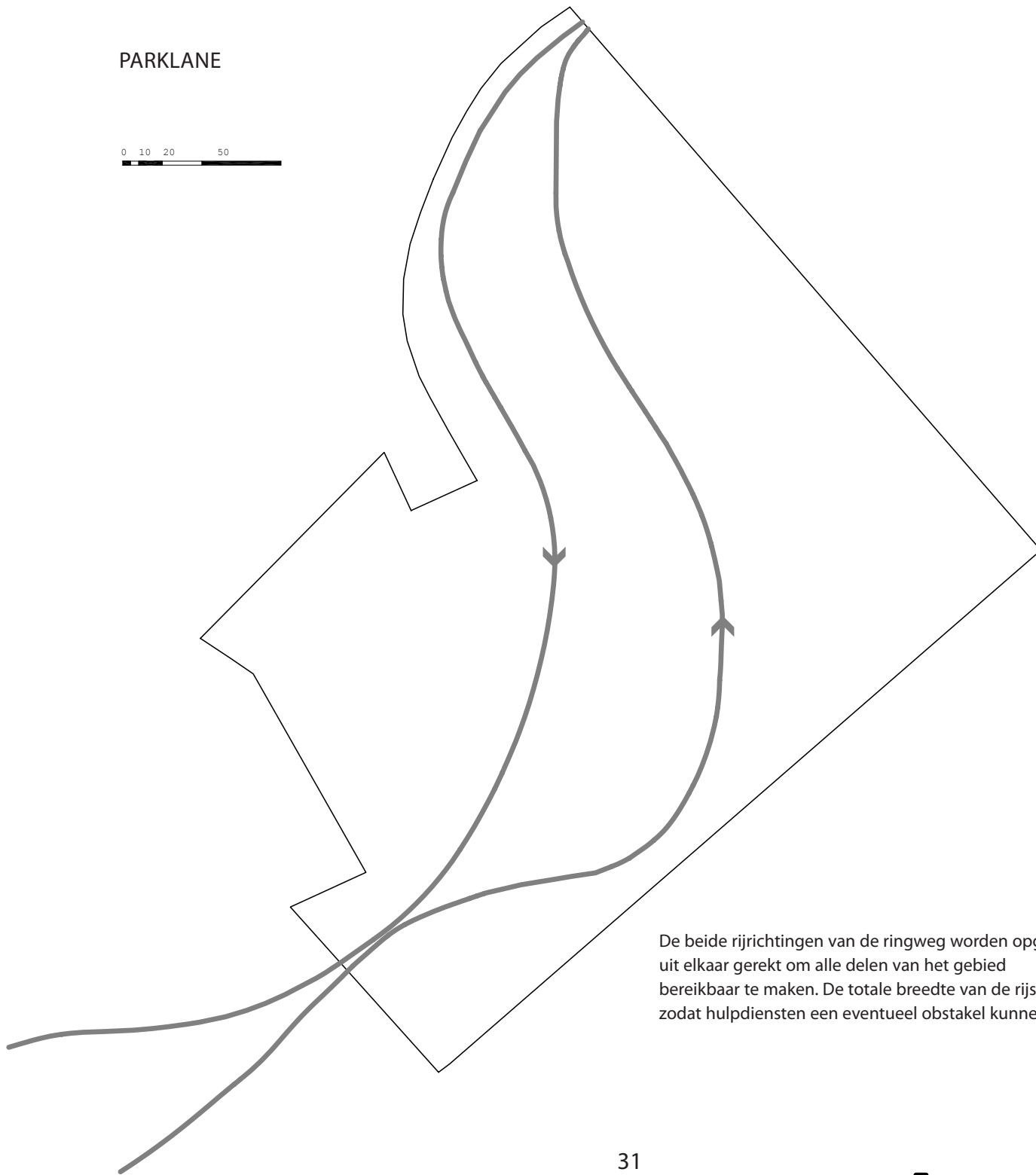
MOZAÏEK VAN LANDSCHAPPEN

Door de ontstane 'eilanden' alternerend te bebouwen en onbebouwd te laten, ontstaat een mozaïek aan invullingen, die ecologische verbindingen mogelijk maken met de omgeving en die zicht open laat op de omgeving: het park, 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 'scherven'concept zoals dat in het Structuurplan van Meerhoven is vastgelegd. Deze verschillen worden bijeengehouden door alle verhardingen uit te voeren in zwart asfalt. Kattenogen, reflectoren en jumboblokken 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 dezelfde kleur aan te lichten ontstaat er een continu 'interieur'.

PLAN



PARKLANE

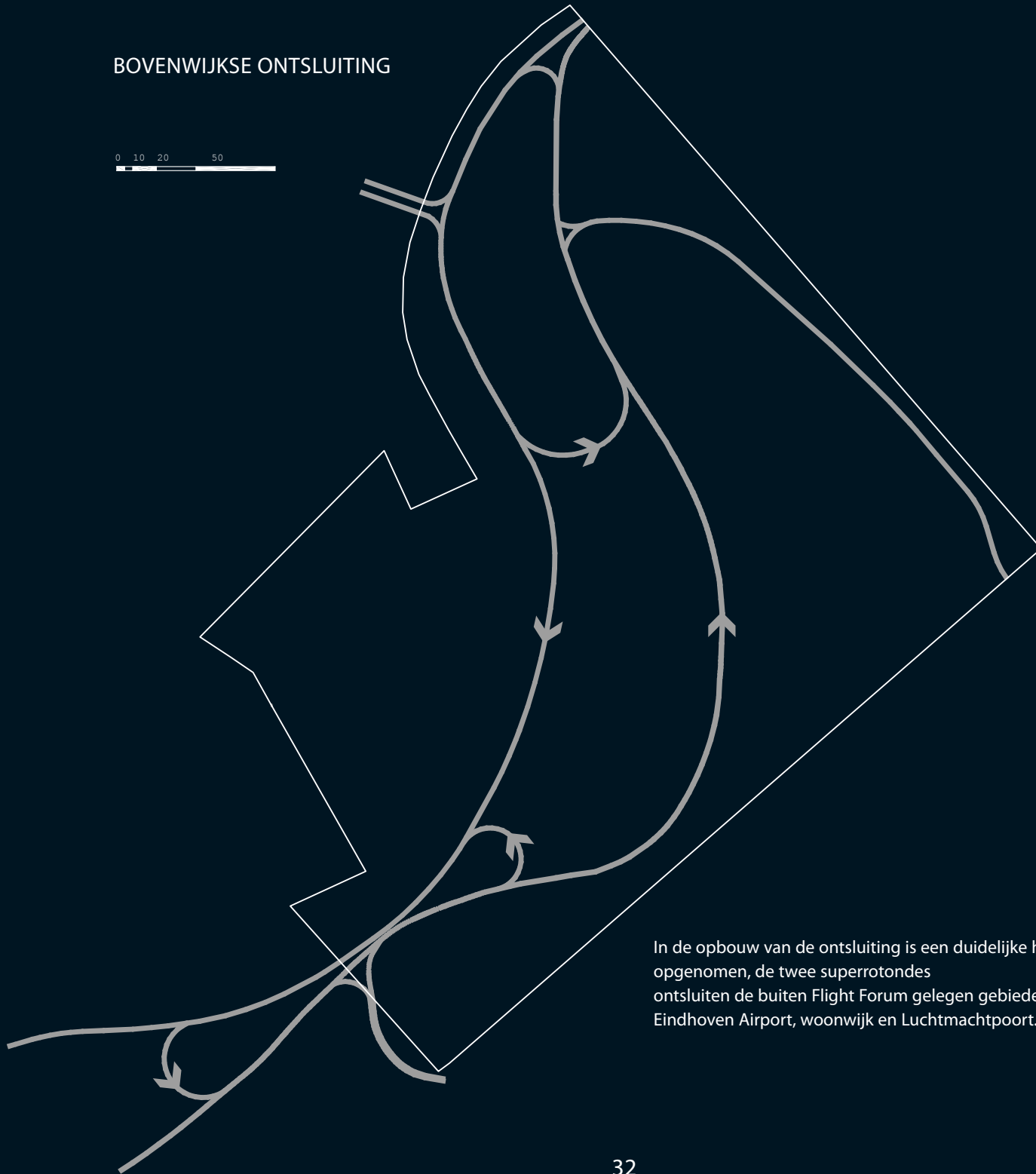


De beide rijrichtingen van de ringweg worden opgesplitst en uit elkaar gerekt om alle delen van het gebied bereikbaar te maken. De totale breedte van de rijstrook is 4,5 m zodat hulpdiensten een eventueel obstakel kunnen passeren.



BOVENWIJKSE ONTSLUITING

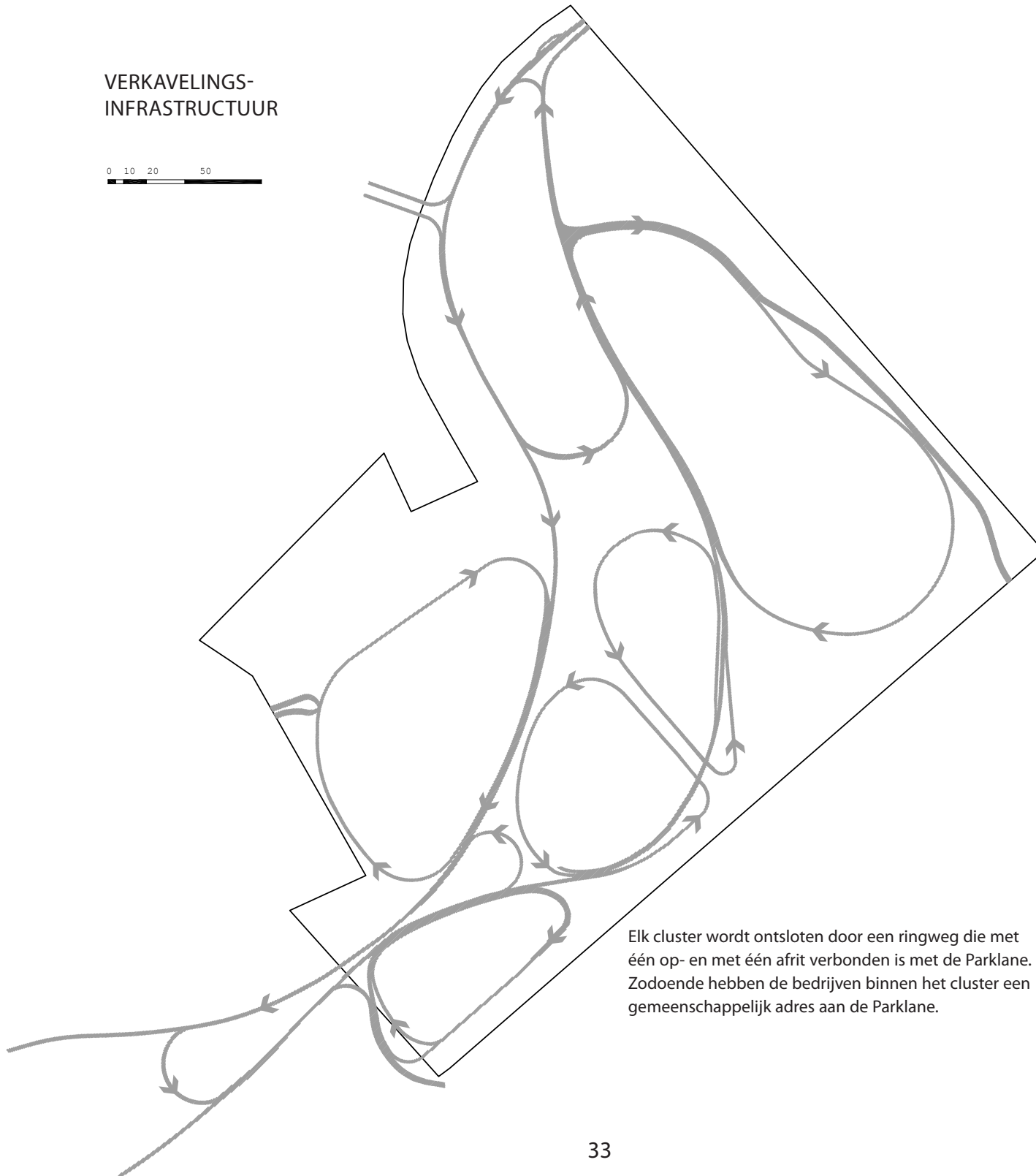
0 10 20 50



In de opbouw van de ontsluiting is een duidelijke hiërarchie opgenomen, de twee superrotondes ontsluiten de buiten Flight Forum gelegen gebieden; Eindhoven Airport, woonwijk en Luchtmachtpoort.

VERKAVELINGS- INFRASTRUCTUUR

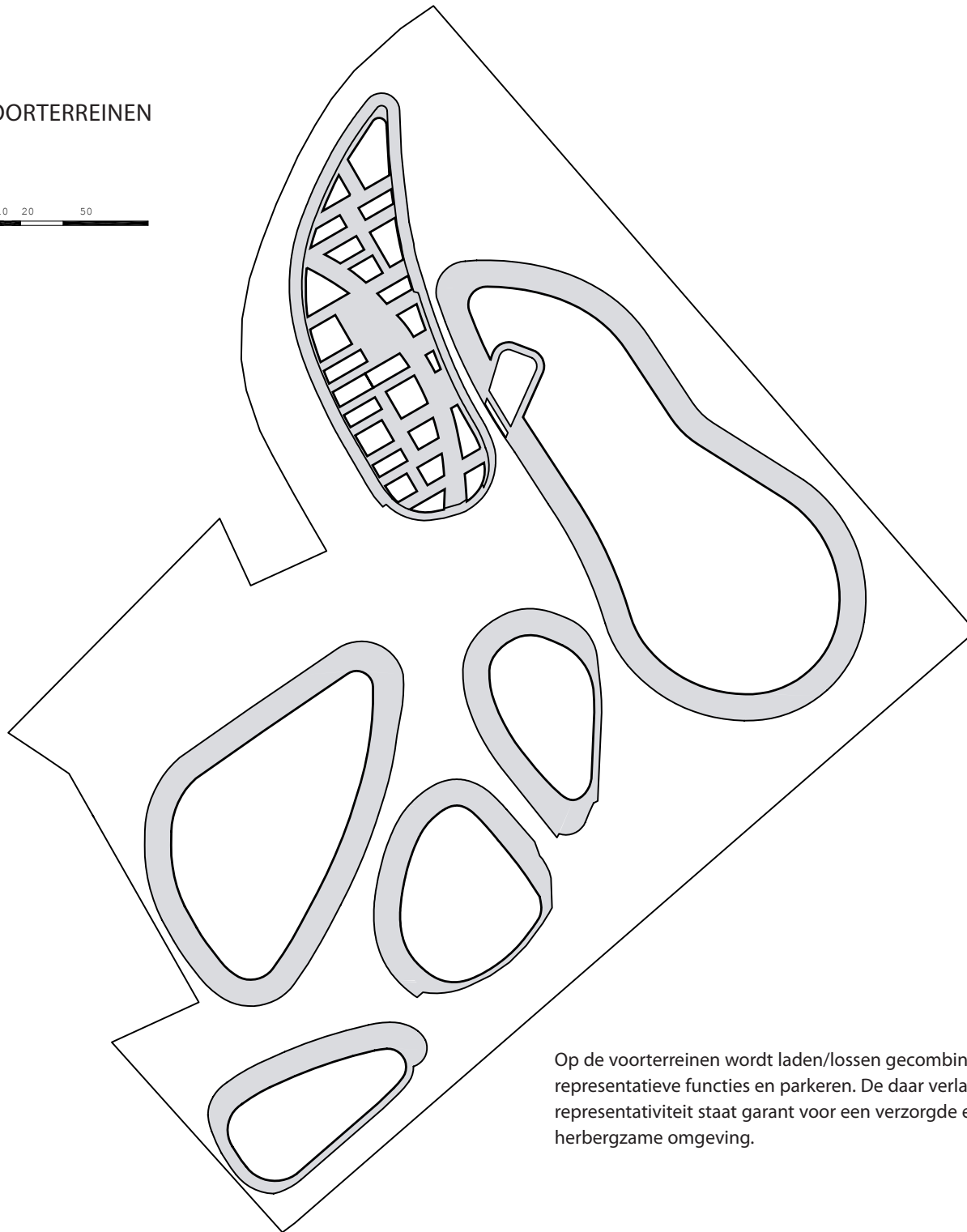
0 10 20 50



Elk cluster wordt ontsloten door een ringweg die met één op- en met één afrit verbonden is met de Parklane. Zodoende hebben de bedrijven binnen het cluster een gemeenschappelijk adres aan de Parklane.

VOORTERREINEN

0 10 20 50



Op de voorterreinen wordt laden/lossen gecombineerd met representatieve functies en parkeren. De daar verlangde representativiteit staat garant voor een verzorgde en herbergzame omgeving.

BEBOUWING

0 10 20 50



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. De gekromde rooilijn dient volledig bebouwd te worden, een heldere systematiek voorkomt onnodige snijverliezen tussen kavels onderling. Alle kantoren zijn in één cluster geconcentreerd, de overige clusters bestaan uit bedrijfshallen.

RELIEF

0 10 20 50



Het maaiveld ligt grotendeels op +19,7 m N.A.P.
Ongelijkvloerse kruisingen van HOV en fiets
veroorzaken niveauverschillen die landschappelijk
en stedenbouwkundig benut worden.

LANDSCHAP

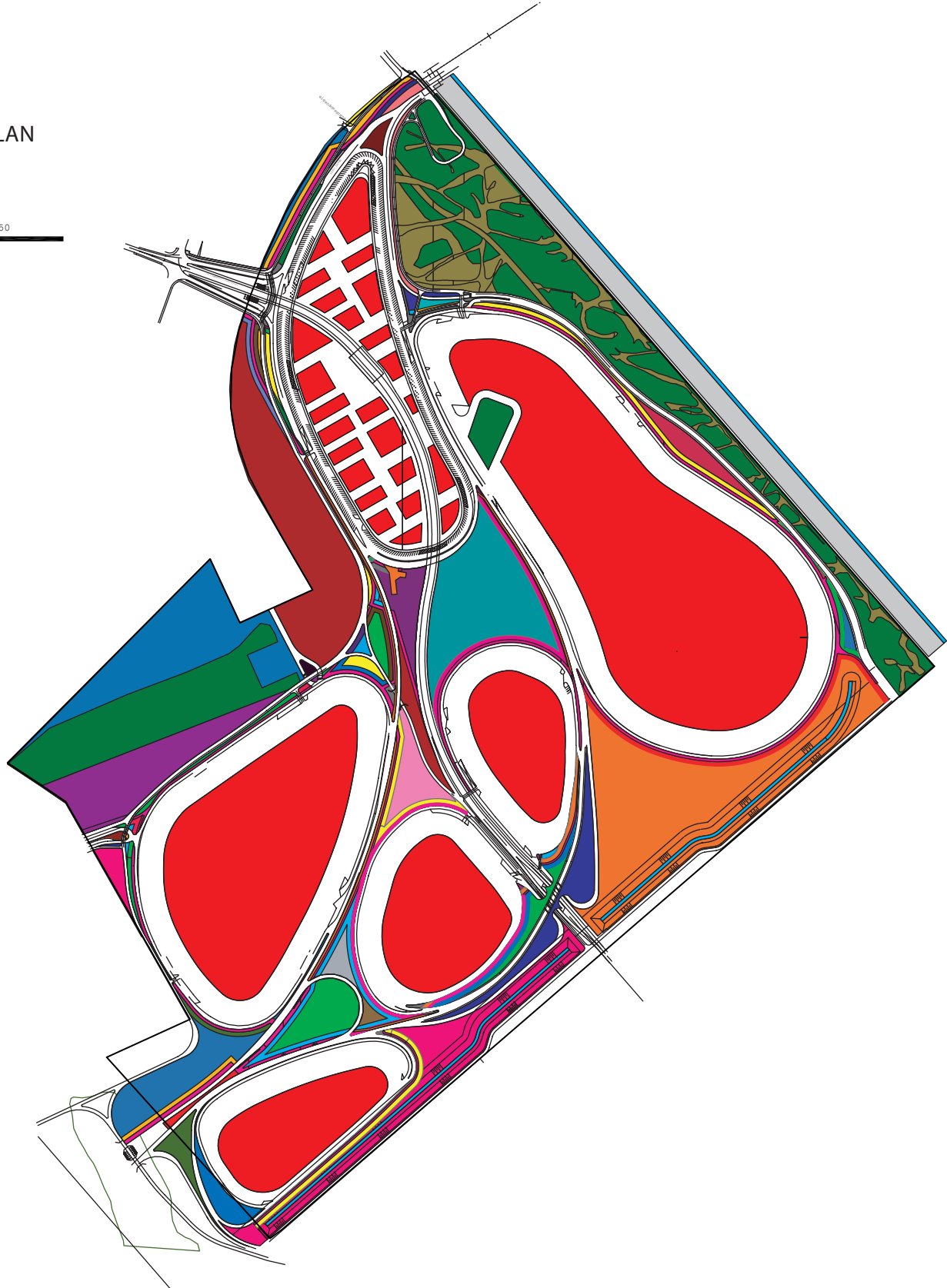
0 10 20 50



De landschapsscherven die de contramal vormen van het ontsluitingsfiguur, worden zodanig beplant dat een mozaïek van geëigende landschappen ontstaat.

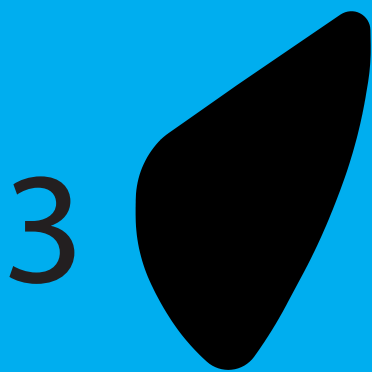
TOTAAL PLAN

0 10 20 50





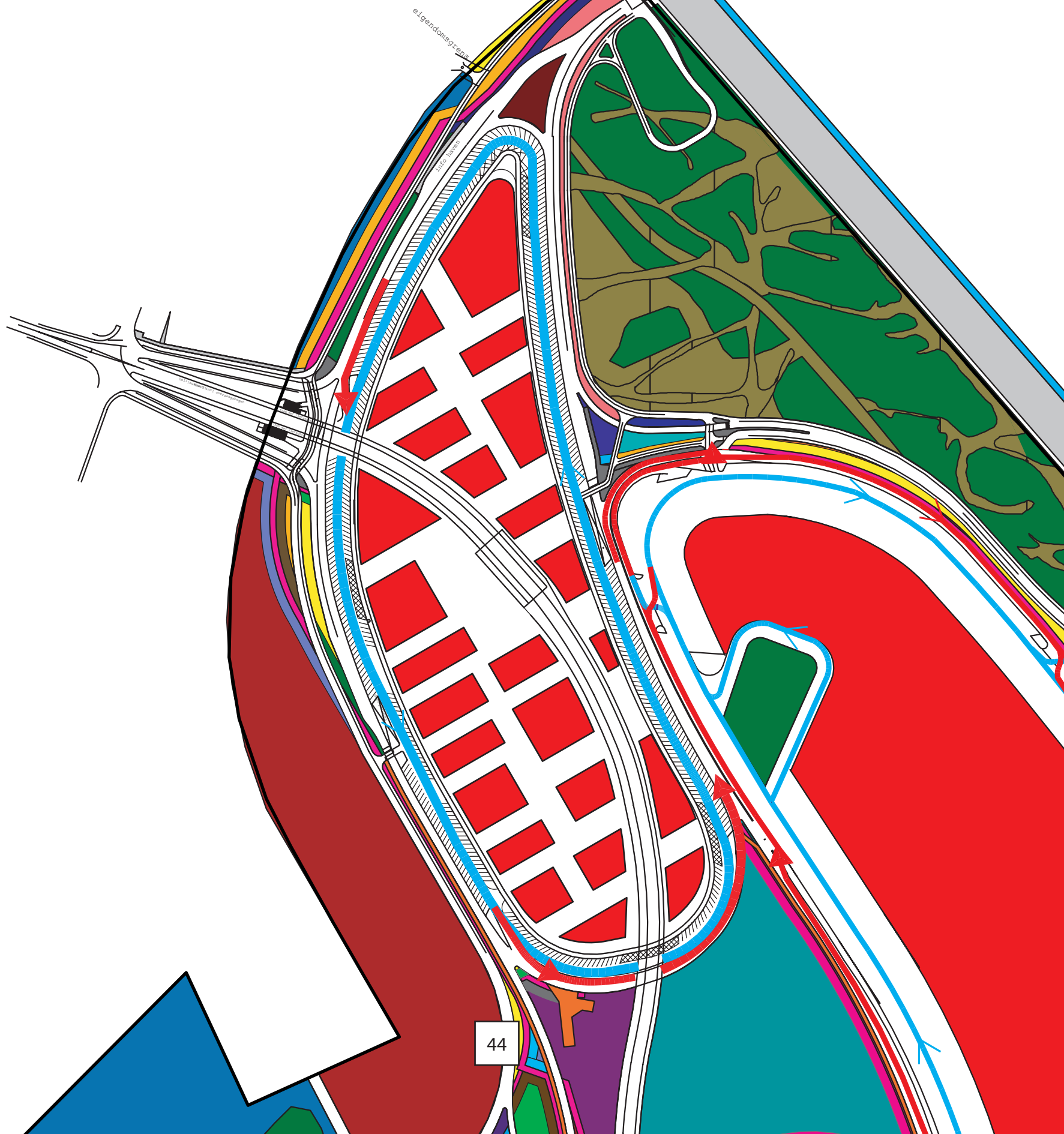
BOUWRIJP MAKEN



6

CLUSTER 1

Het hart van de eerste rotonde ter hoogte van de snelwegafslag naar Eindhoven Airport wordt ingevuld door een concentratie van kantoren. De kantorenwijk wordt omsingeld door een ringweg, waar langs aan weerszijden geparkeerd wordt, extra capaciteit kan worden opgenomen in parkeerkelders onder de gebouwen. Het hart van het terrein is het domein van fietsers en voetgangers. Door de straatbreedte te beperken tot gemiddeld 10 m ontstaat een kleine stad met gemiddeld 4 tot 5 bouwlagen. De cluster wordt doorsneden door het verhoogde tracé van de HOV-lijn. Midden in het gebied ligt een halte. Centraal in het gebied ligt een hellend plein, rond de HOV-halte. Het niveauverschil wordt op vloeiende wijze opgenomen in het stratenpatroon door een serie hellende straten en trappartijen en doorboord door een voetgangerstunnel. De dijk waar deze op ligt wordt daarmee opgenomen in het glooiende stratenpatroon en toegankelijk gemaakt vanuit de lobby's op HOV-niveau. 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. Het stratenpatroon ontstaat uit de vraag en groeit in een bepaald tijdsbestek, kavels en bebouwing beïnvloeden elkaar. De rooilijn van de kavel dient bebouwd te zijn, hiermee wordt een wildgroei aan luifels voorkomen en de stedelijkheid van het gebied gewaarborgd.

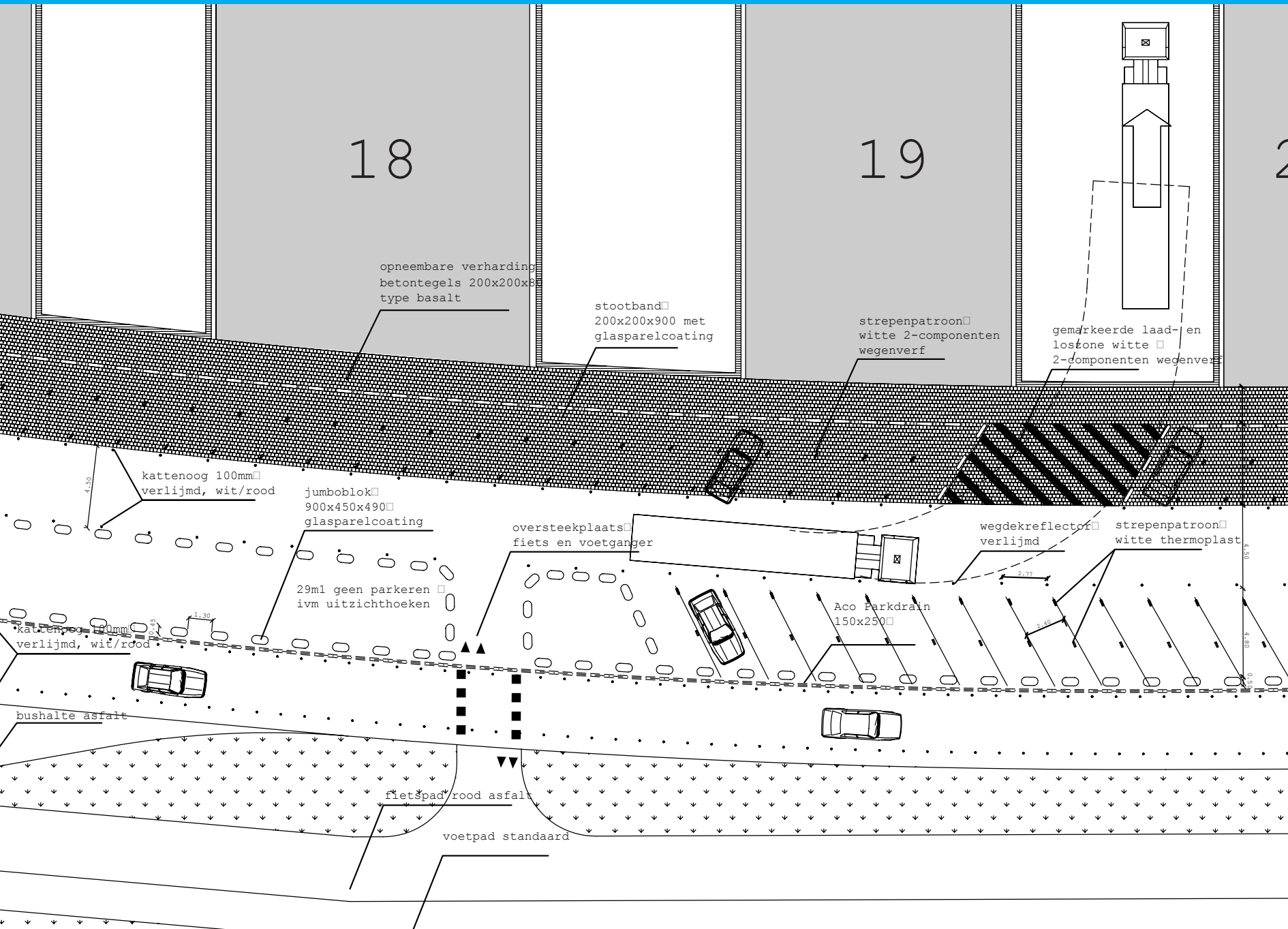


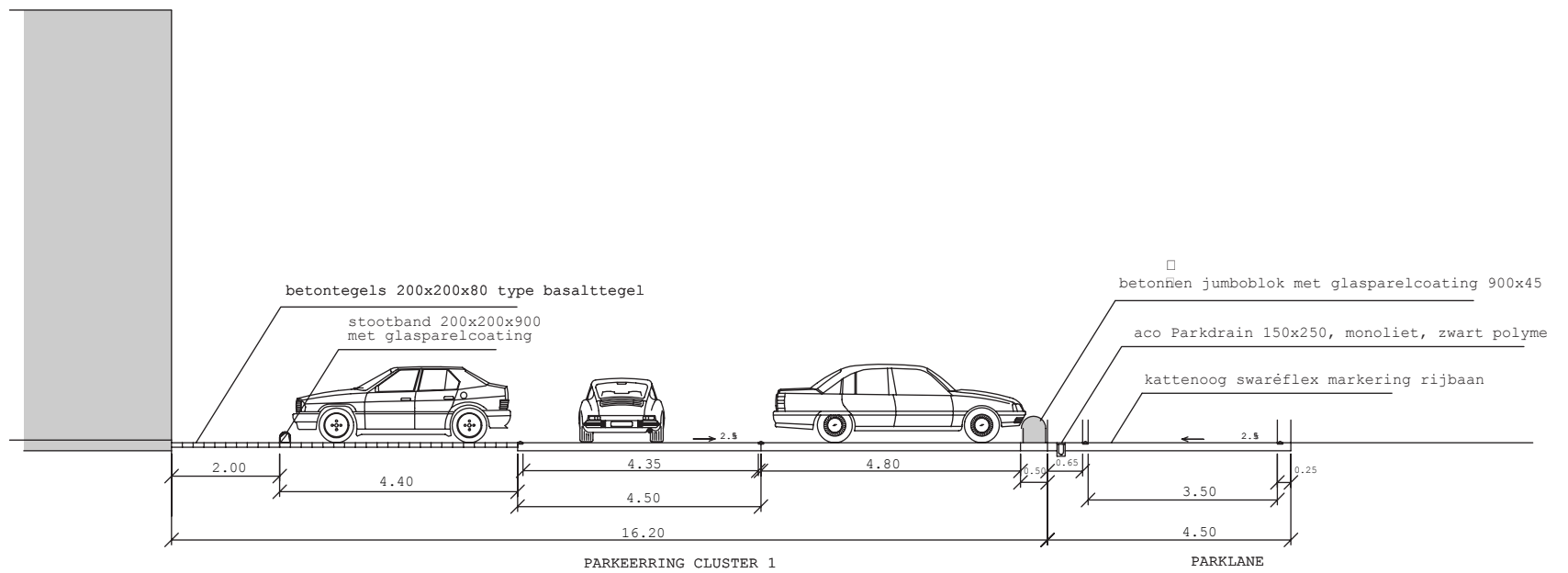
eigendomsgränze

STADION

44

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 coulissen-achtig perspectief en een aantrekkelijke plaats om te verblijven. Tussen de gebouwen ontstaat een stedelijk voetgangersmilieu. Dit wordt zodanig ingericht en verlicht dat een continu 'interieur' ontstaat. Kabels en leidingen worden in een ring rond de gebouwen gelegd. Transformatorstations worden in de bebouwing opgenomen. De introductie van het HOV-niveau en de compactheid van het verkavelingspatroon leiden tot een rijkdom aan mogelijkheden, die dit gebied doet onderscheiden. De verschillende kavels kennen verschillende hoogterestricties. De gemiddelde kavel biedt de mogelijkheid 4 tot 5 lagen te bouwen. Hogere gebouwen hebben uit overwegingen van daglichttoetreding en brandweervoorschriften bredere straten nodig, deze kavels zijn reeds gereserveerd. Bij anderen is het hoger bouwen alleen mogelijk door het perceel te verkleinen. Uiteraard dient de rooilijn aan de Parklane te worden gehand- haafd. De variatie aan percelen met verschillende mogelijkheden en karakteristieken garandeert een aantrekkelijk en afwisselend silhouet.







**BEEELD-
KWALITEIT
KANTOREN**

Rooilijnen alleen vormen weliswaar de basis maar geen garantie voor een goed en duurzaam plan. Zij dienen te worden vergezeld van een overzichtelijk pakket met voorwaarden. Voorwaarden die er voor zorg dragen dat het gewenste eindbeeld ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. In dit hoofdstuk wordende ambities op het gebied van kwaliteit en uitstraling van Flight Forum geformuleerd.

Entree's worden aan de Parklane zelf niet toegestaan, maar beperkt tot de geasfalteerde straten tussen de kantoren. Dit voetgangersgebied wordt een aantrekkelijke en overzichtelijke openbare ruimte, waarbij rond de halte een plein is gecreeërd. Zoals bij alle clusters wordt ook bij de kantoren gestreefd naar een vloeiende bebouwingslijn langs de Parklane. Om dit te bereiken is het allereerst van belang dat het gehele perceel bebouwd wordt, tot aan de rooilijn. De vorm van de kavel is tevens de plattegrond van het gebouw. De kantoren krijgen zo een vlak en eenduidig bouwvolume.

De contramal van de gebouwen is immers openbare ruimte en deze is niet gebaat bij allerlei hoekjes en onduidelijke opstallen. Kastjes van nutsbedrijven en dergelijke worden (in pandig) in de gevel opgenomen. Hetzelfde geldt voor overdekte stalling van fietsen. Gevels dienen te worden uitgevoerd in één patroon dat over het hele gebouw herhaald wordt. Zo wordt voorkomen dat gebouwen een collage worden van allerlei materialen, die niet in verhouding staan tot elkaar.

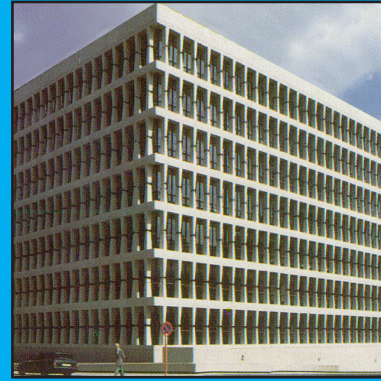
Luifels en andere uitsteeksels dienen te worden vermeden. Gebouwen worden verstilde sculpturen. Bedrijven worden aangemoedigd de gebruikelijke reclame-uitingen op het dak te plaatsen. Dit is de enige plaats waar dit is toegestaan.

De gevel blijft hierdoor vrij van opdruk. Alleen op entreeniveau is een kleine markering mogelijk. Door de reclames met open letters uit te voeren, worden de gebouwen sokkels van een verzameling letters en logo's.

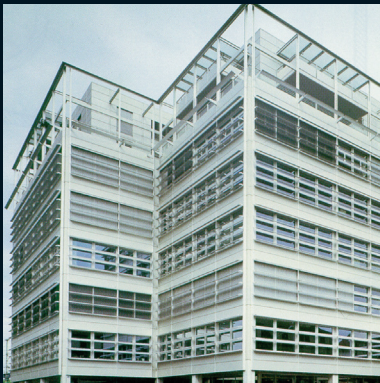
BOUWVOLUME



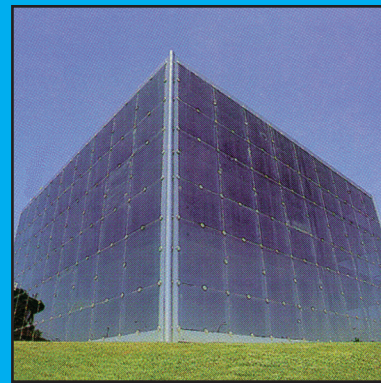
NIET ZO...



MAAR ZO!



NIET ZO...



MAAR ZO!

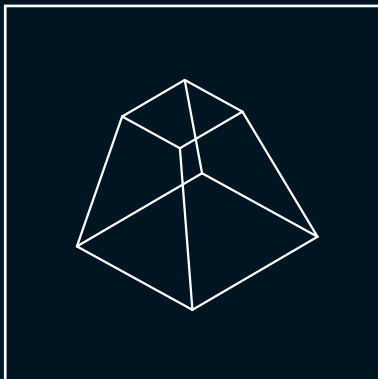


NIET ZO...

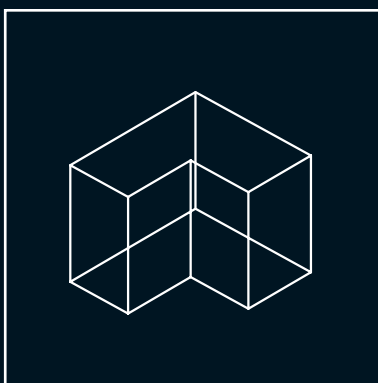


MAAR ZO!

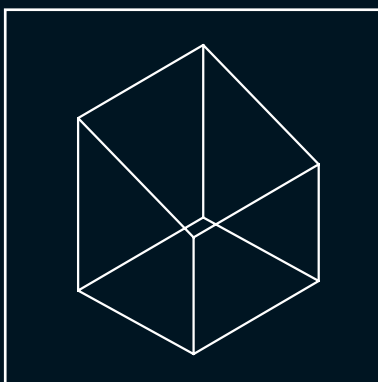
BOUWVOLUME



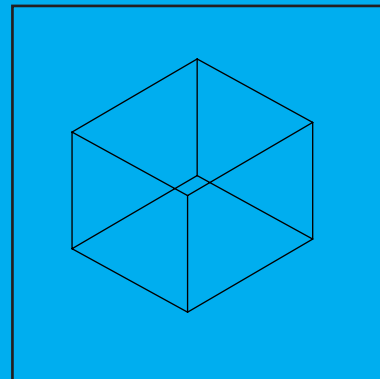
NIET ZO...
PERCEEL = PLATTEGROND



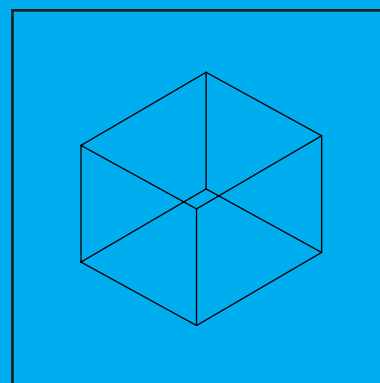
NIET ZO...
PERCEEL = PLATTEGROND



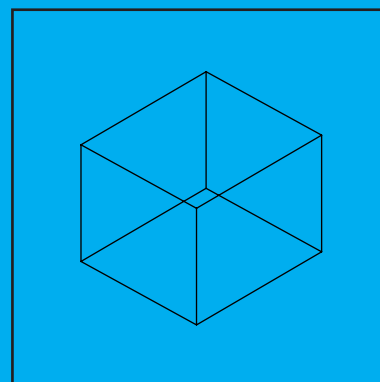
NIET ZO...
PERCEEL = PLATTEGROND



MAAR ZO! UITVULLEN VAN
HET PERCEEL GEEN SETBACKS

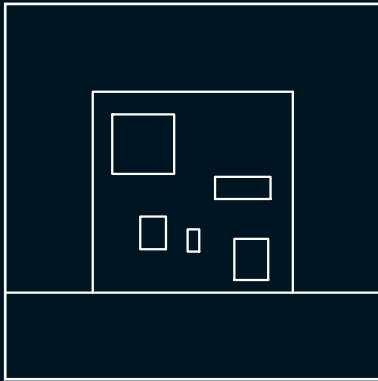


MAAR ZO!
GEEN VERSPRINGENDE GEVEL

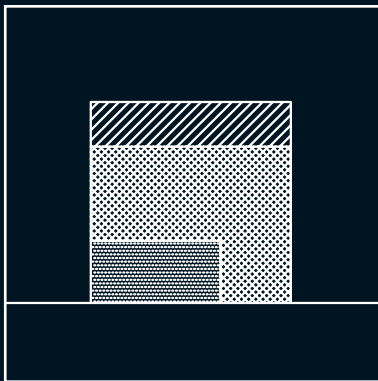


MAAR ZO!
DAKLIJN HORIZONTAAL

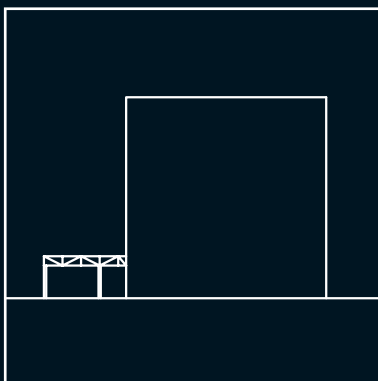
GEVELDETAILS



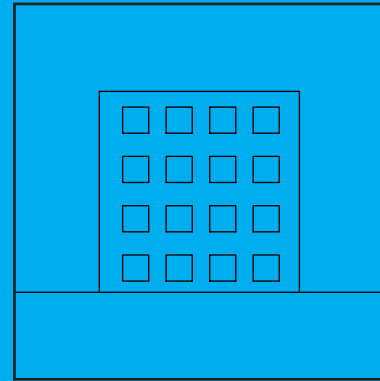
NIET ZO...



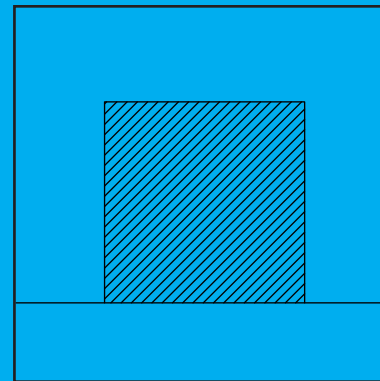
NIET ZO...



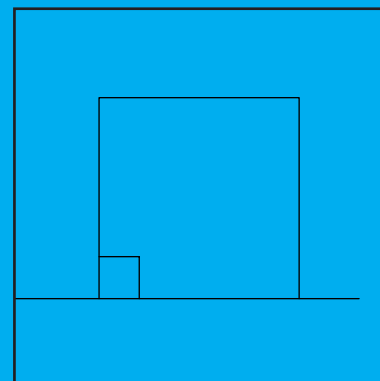
NIET ZO...



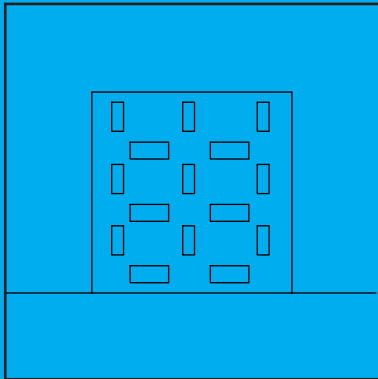
MAAR ZO!



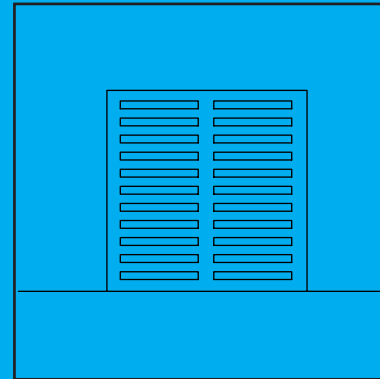
MAAR ZO!



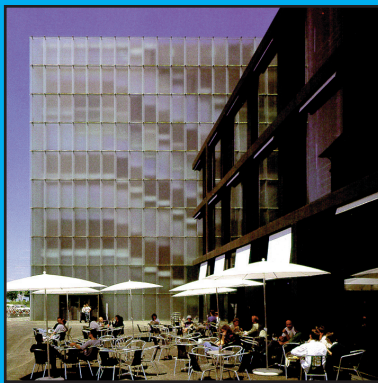
MAAR ZO!



OF ZO...



OF ZO!



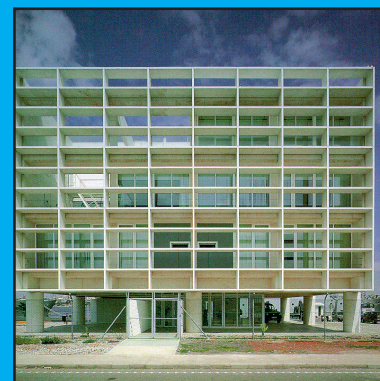
OF ZO...



OF ZO!

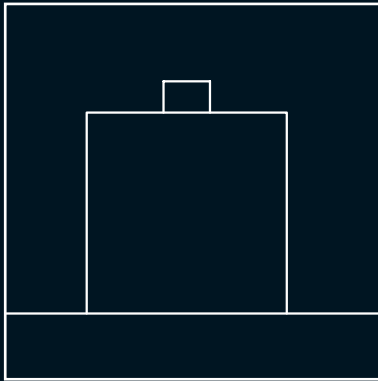


OF ZO...

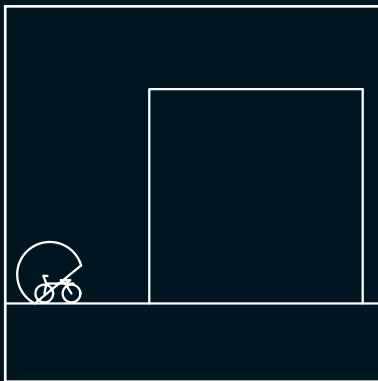


OF ZO!

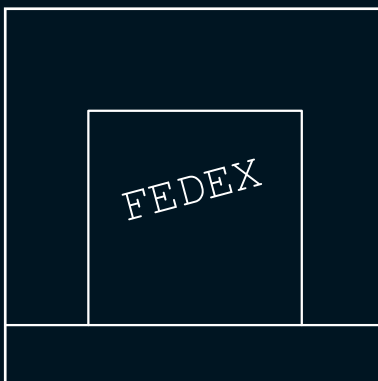
GEVELDETAILS



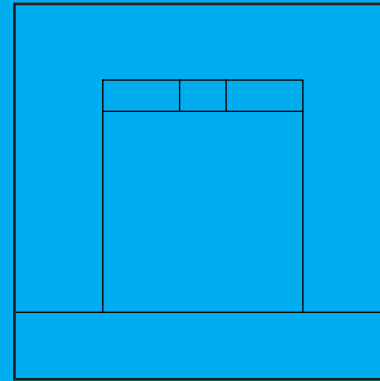
NIET ZO...



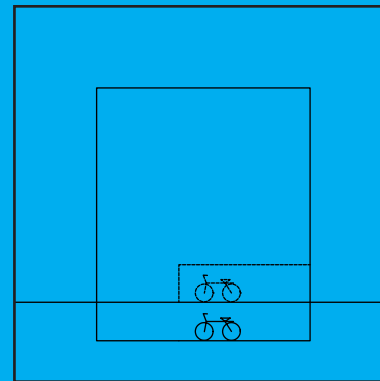
NIET ZO...



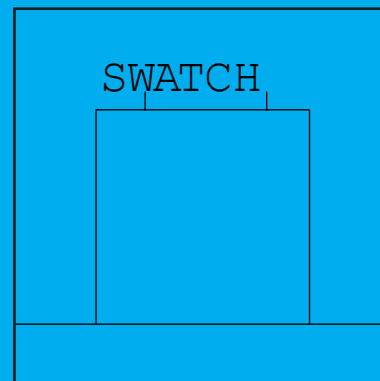
NIET ZO...



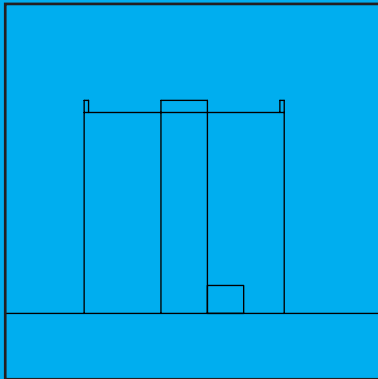
MAAR ZO!



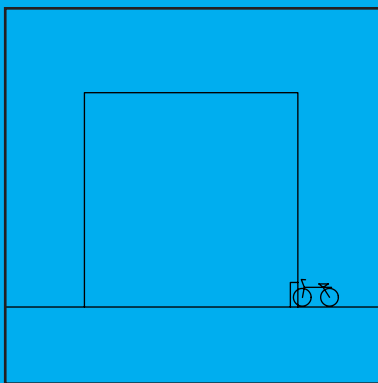
MAAR ZO!



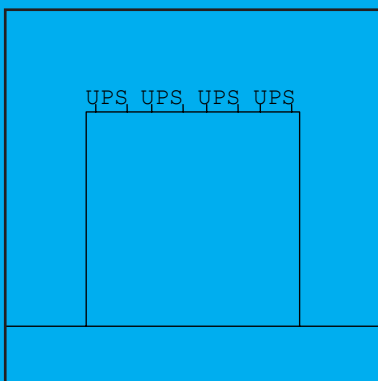
MAAR ZO!



OF ZO...
TECHNISCHE OPBOUW

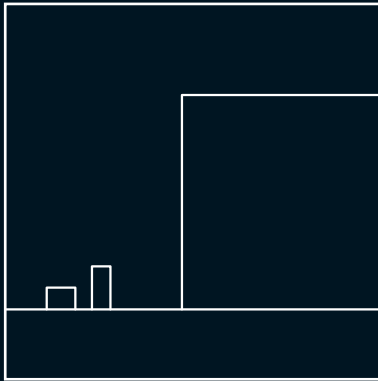


OF ZO...
FIETSENSTALLING

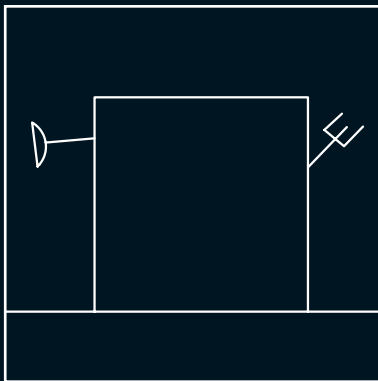


OF ZO...
LOGO'S IN OPEN LETTERS OP DAK

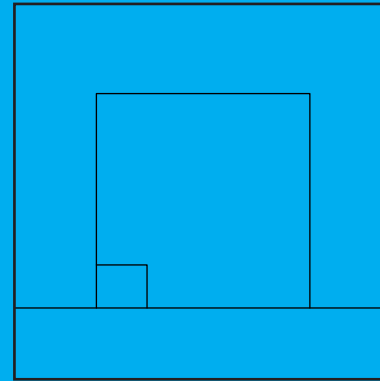
GEVELDETAILS



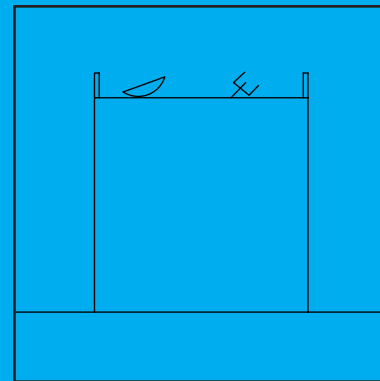
NIET ZO...



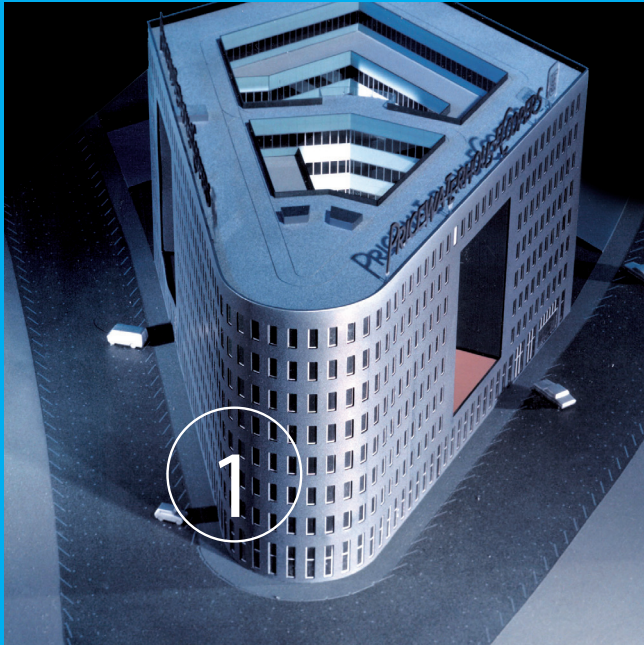
NIET ZO...



MAAR ZO!
CONTAINER/NUTS/TRAFO INPANDIG



MAAR ZO!
MASTEN/SCHOTELS UIT ZICHT





STEDELIJK INTERIEUR

Voor het openbare binnenterrein van Flight Forum Cluster 1 is voorzien in het planten van bamboes. Het patroon is gebaseerd op de mogelijkheden en onmogelijkheden van het terrein (kabels en leidingen en toegankelijkheid hulpdiensten etc) in combinatie met een verdichting naar mate de hoogte toeneemt. De bamboes worden geplant in RVS goten met verschillende diameters. De bevoeiing vindt met een irrigatiesysteem plaats.

Uitgangspunt voor het meubilair is de versterking van een zekere huiselijkheid van het openbare binnengebied. Een paradoxale situatie ontstaat bij toepassing van luxe meubilair in RVS-uitvoering. Zo ontstaat een continu interieur, waarbij het denkbaar is dat vergaderingen bij goed weer buiten worden gehouden. De wandelgangen op straat! Een reeks van configuraties wordt ingezet op specifieke plekken, wachtcombi's op de HOV-dijk, loungecombi's op zonnige pleinplekken, solitair op eenzame plekken en een grote vergader- en leestafel centraal op het plein. Vrijstaande prullen-afbakken worden in combinatie met zitgroepen toegepast.

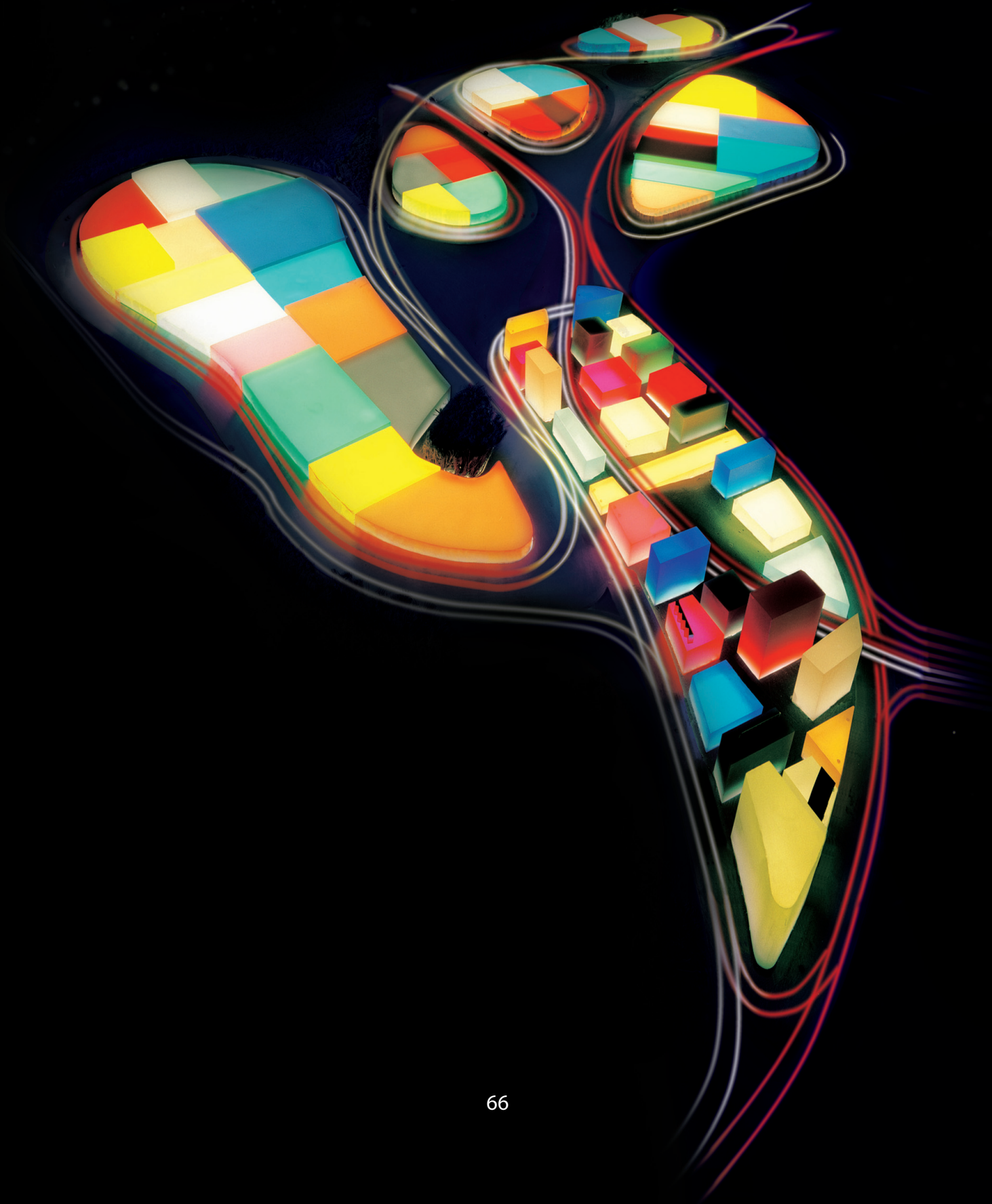




6

CLUSTERS

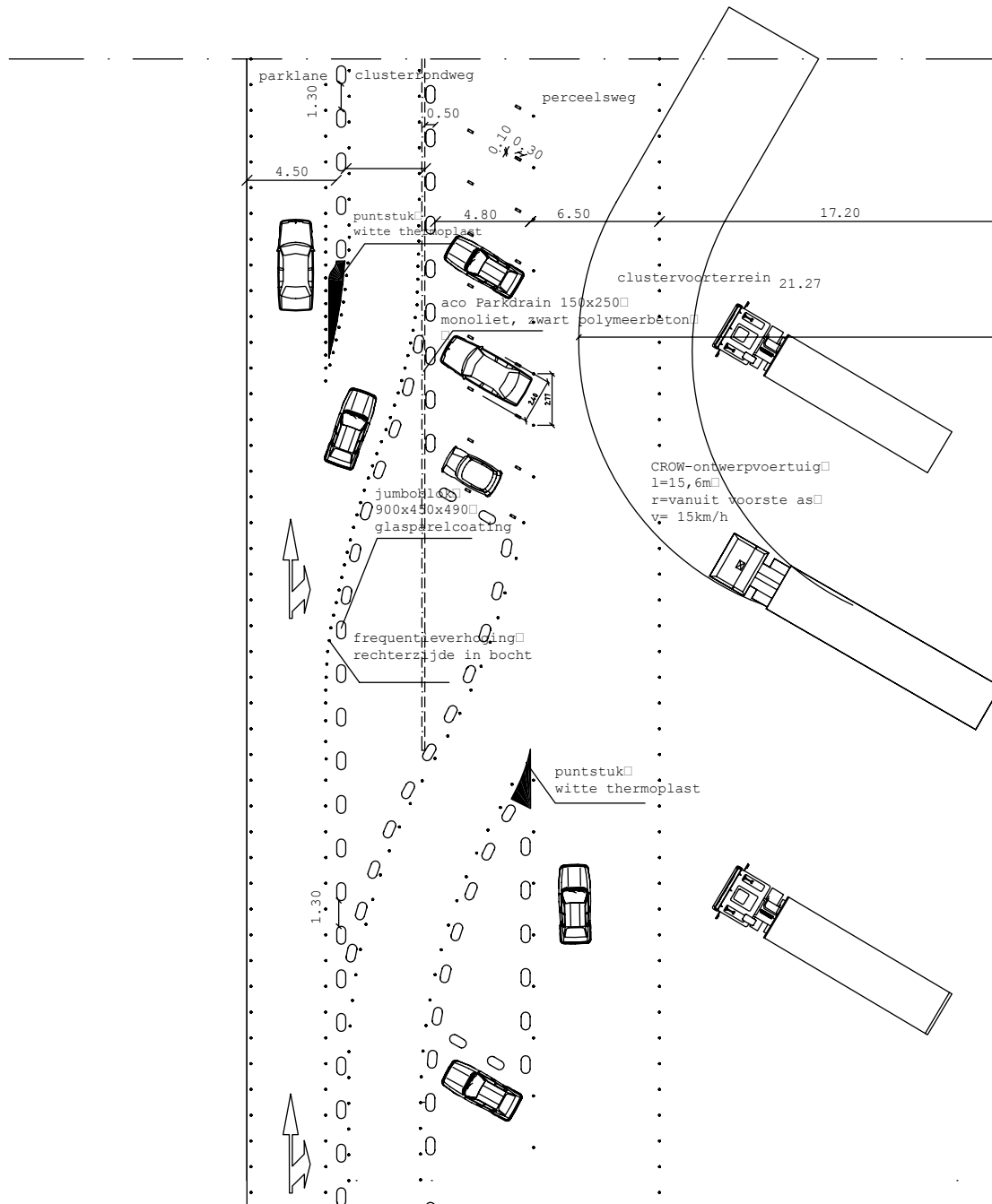
2 T/M 6



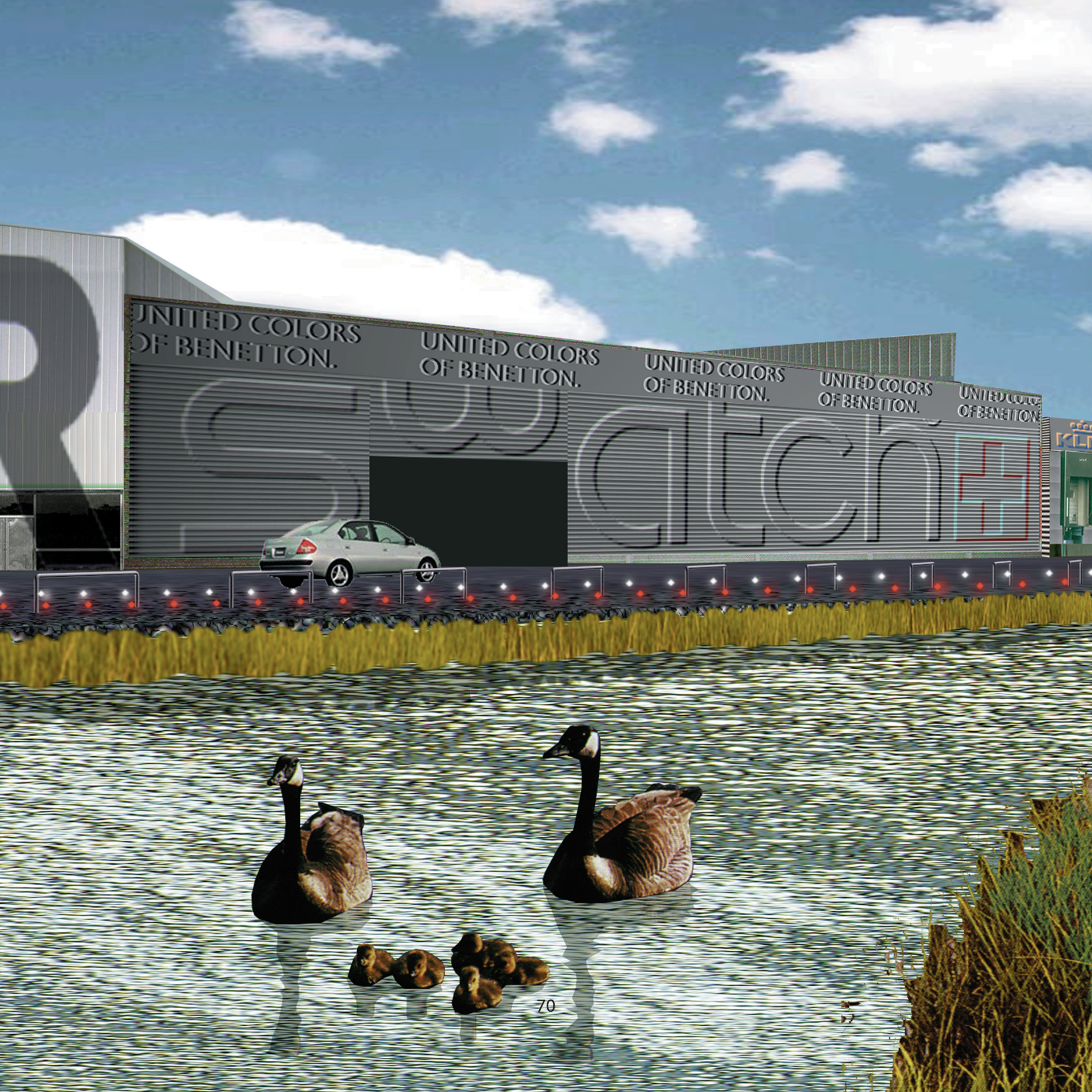
De clusters liggen als zwerfkeien verspreid in het landschap. Een bedrijven- cluster wordt ontsloten door een ringweg die met een op- en afrit verbonden is met de Parklane. Zodoende hebben de bedrijven in het cluster een gemeenschappelijk adres aan de Parklane, met een nummer op het cluster zelf.

Deze gemeenschappelijkheid komt tot uiting in het deels gemeenschappelijke voorterrein, dat vooraf aangelegd wordt, en waarvan het type asfalt is voorgeschreven. Op dit terrein loopt een doorlopende weg met recht van overpad, gescheiden van de clusterringweg door een band van parkeerplaatsen.

Tussen deze weg en de gebouwen is ruimte voor laden en lossen, alnaar gelang de behoefte van de vestiger. Een gemeenschappelijke vorm van beheer en toezicht is hier op zijn plaats. Evenals in cluster 1 worden de doorgaande rijstroken met behulp van witte katteogen gemarkeerd. Met verglaasde jumboblokken worden afscheidingen bewerkstelligd, het parkeren wordt onder een hoek van 60 graden georganiseerd. 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. Er ontstaat een beeld van tegen elkaar geschoven volumes in een vloeiende lijn, verspringend in hoogte en kleur. Brandweereisen leggen beperkingen op aan de omvang van brand- en rookcompartimenten. Het aan elkaar bouwen levert verder geen betekenisvolle beperkingen op van bouwfysische- of funderingstechnische aard. Kabels en leidingen worden buiten de clusterringweg (en eventueel buiten de Parklane) in een ringtracé gelegd, en met een geboorde verbinding door een mantelbuis naar het gebouw gevoerd. Ter plaatse van de invoer wordt het asfalt onderbroken door een vlak met zwarte tegels.



UNITED COLORS
OF BENETTON.

UNITED COLORS
OF BENETTON.

UNITED COLORS
OF BENETTON.

UNITED COLORS
OF BENETTON.

UNITED COLORS
OF BENETTON.



gitch



**BEEELD-
KWALITEIT
BEDRIJVEN**

Clusters 2 t/m 6 zijn bestemd voor bedrijfsbebouwing met eventuele kantoren daarin opgenomen. De vloeiende rooilijn dient ook hier volledig bebouwd te worden. Doordat de gebouwen veelal aan drie zijden aan het zicht wordt onttrokken door andere gebouwen, kan de gebruiker alle energie in de voorgevel steken. De daklijn dient horizontaal te zijn. Brandgangen tussen gebouwen worden beperkt en aan het zicht onttrokken, zodat in het gevelbeeld geen onderbrekingen te onderscheiden zijn. Materiaalkeuze is vrij, maar ieder volume dient in één materiaal of patroon uitgevoerd te worden, uitgevuld over de hele gevel. In deze compositie dienen zowel laaddeuren als kantoorramen te worden opgelost. Luifels en dergelijke zijn niet toegestaan. Indien de zij- en achtergevels zichtbaar zijn dienen deze in hetzelfde materiaal te worden uitgevoerd. Namen en logo's van bedrijven worden bij voorkeur gebouwhoog uitgevoerd. Geëxtrudeerd, geschilderd of met losse belettering.

In het geval dat dit niet mogelijk is kan het logo in verkleinde vorm over het gevelvalk herhaald worden, zoveel mogelijk het gevelvalk uitvullend. Doordat bedrijven nog maar één gevel en voorterrein hebben is het geheel optimaal zichtbaar. 's Avonds worden de voorterreinen aangelicht door daglichtlampen, eventueel aangevuld met eigen verlichting. Allerhande opstallen als bloembakken dienen te worden vermeden. Kastjes van nutsbedrijven en dergelijke worden zoveel mogelijk (inpandig) in de gevel opgenomen. Hetzelfde geldt voor overdekte stalling van fietsen. Dit om tevens de continuïteit van het asfalt, en daarmee de continuïteit van het landschap te waarborgen. Uniformiteit in uitvoering van asfaltering en eventuele laadkuilen wekt de indruk

dat de clusters worden ingesnoerd door asfalt, dat zo een landschappelijke kwaliteit krijgt. Er ontstaat een beeld van tegen elkaar aangeschoven volumes in een vloeiende lijn, verspringend in hoogte en kleur, die door gevelhoge logo's en het omringende asfalt bijeen worden gehouden.

GEVELS



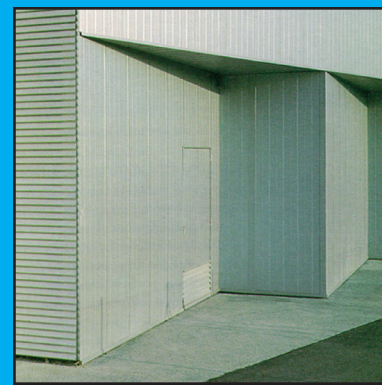
NIET ZO...



MAAR ZO!



NIET ZO...



MAAR ZO!

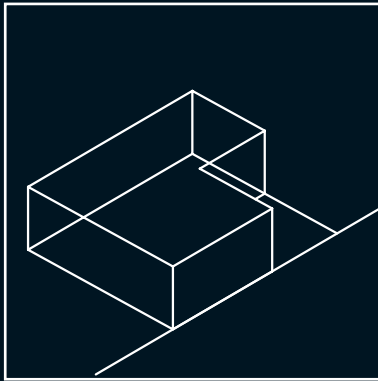


NIET ZO...

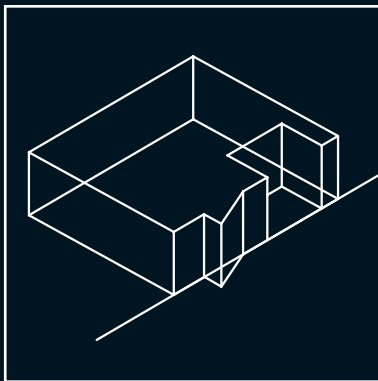


MAAR ZO!

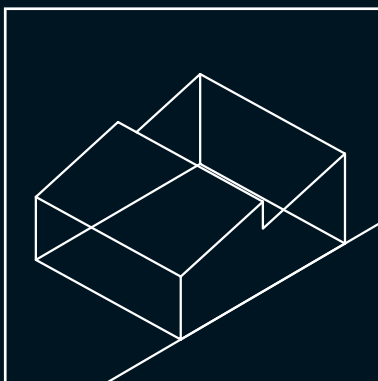
ROOILIJN=BOUWLIJN



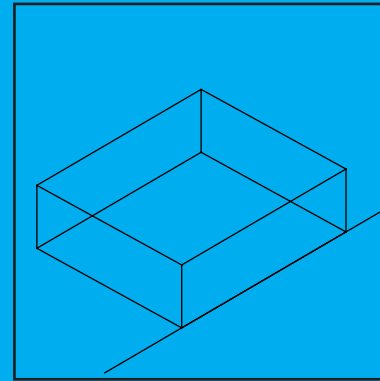
NIET ZO...



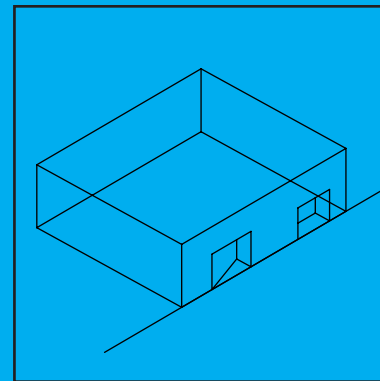
NIET ZO...



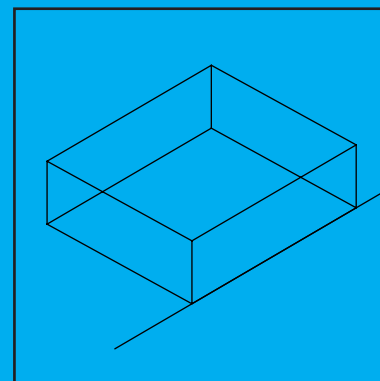
NIET ZO...



MAAR ZO!
GEEN VERSPRINGENDE GEVEL

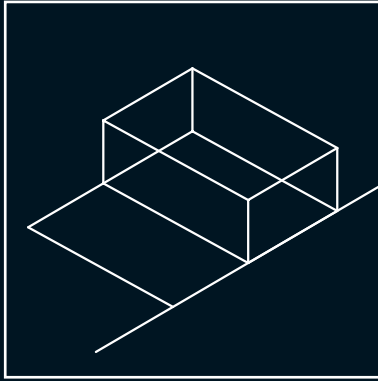


MAAR ZO!
UITVULLEN VAN PERCEEL

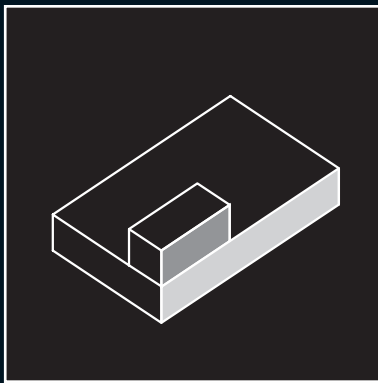


MAAR ZO!
MAX. SETBACK VAN 2.5M
NIET TOT AAN DAKRAND

ENVELOP

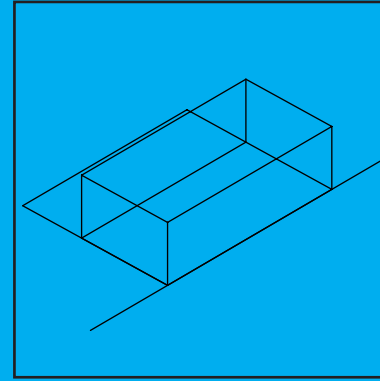


NIET ZO...

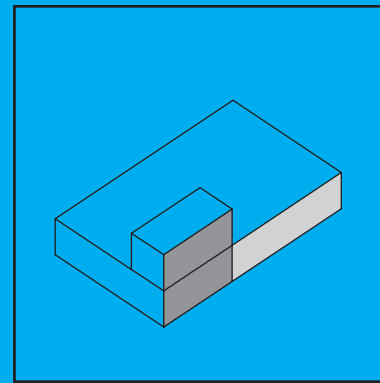


NIET ZO...

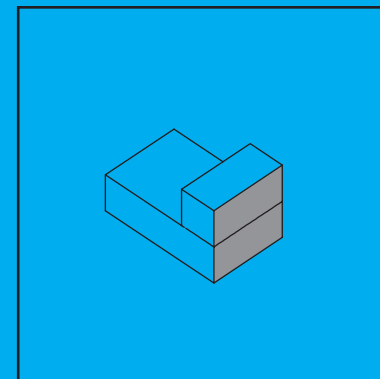
OF ZO...



MAAR ZO!

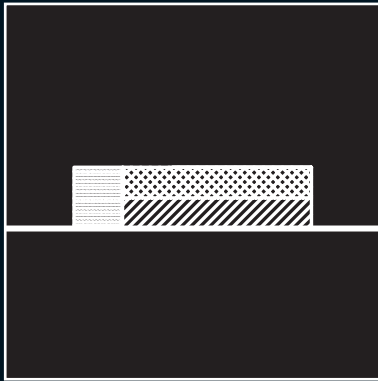


MAAR ZO! KANTOOR AFDELING
PER VOLUME ÉÉN MATERIAAL

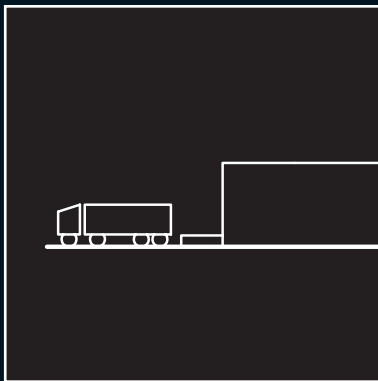


OF ZO!

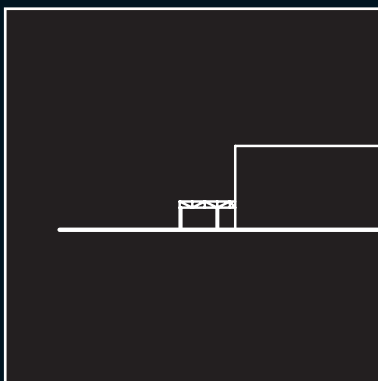
ENVELOP



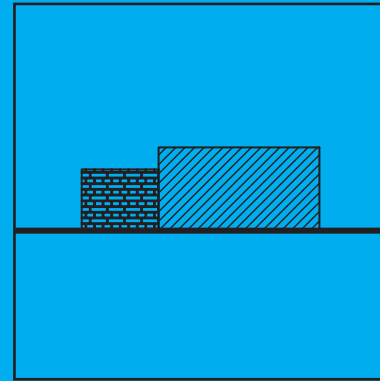
NIET ZO...



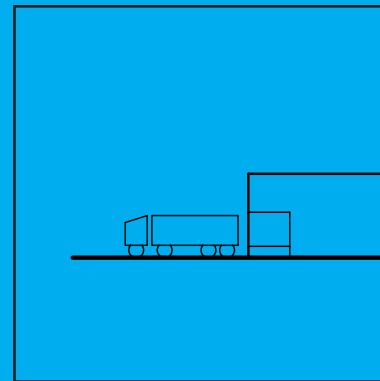
NIET ZO...



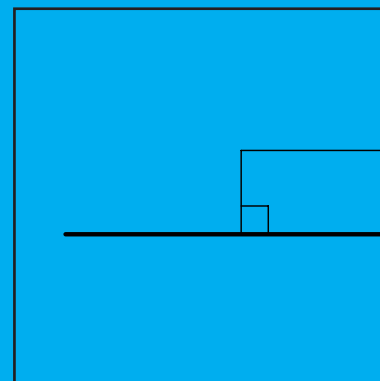
NIET ZO...



MAAR ZO! GEVELMATERIAAL
KEUZE VRIJ PER VOLUME

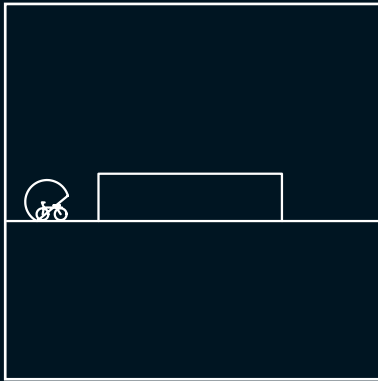


MAAR ZO! LOADING DOCKS
INPANDIG

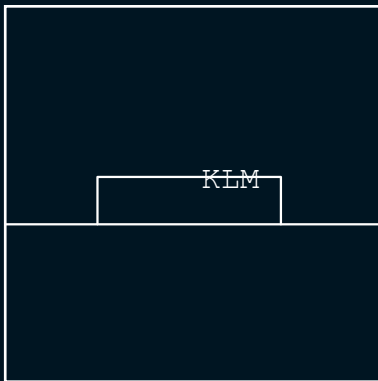


MAAR ZO! ENTREE INPANDIG
GEEN UITSTEKENDE LUIFELS

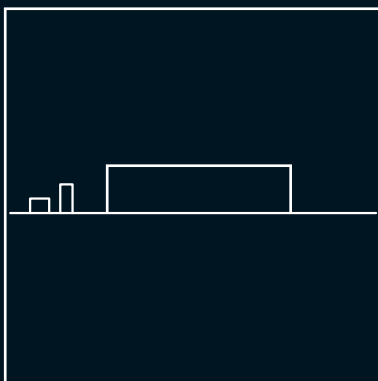
ENVELOP



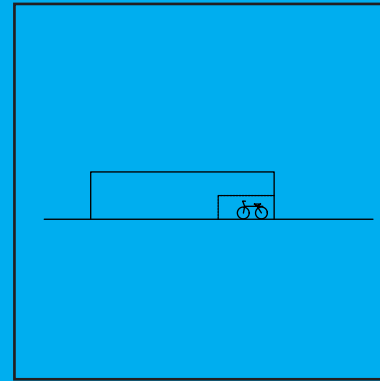
NIET ZO...



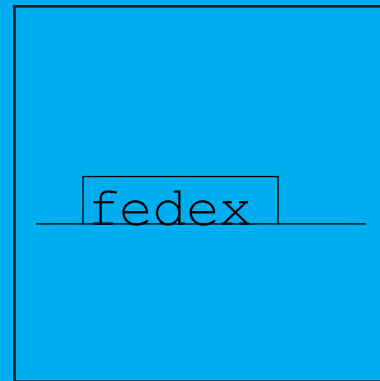
NIET ZO...



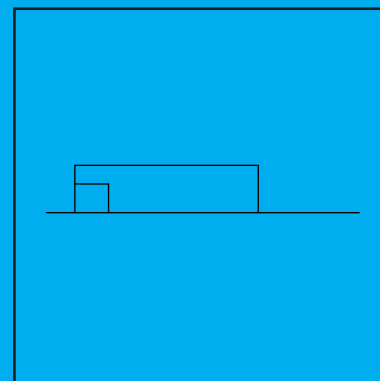
NIET ZO...



MAAR ZO!

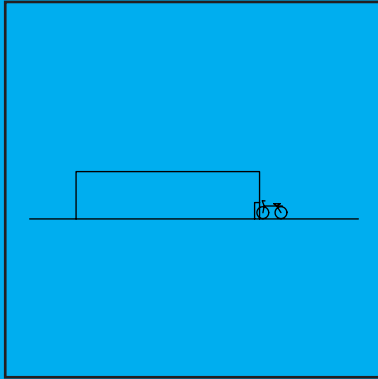


MAAR ZO!

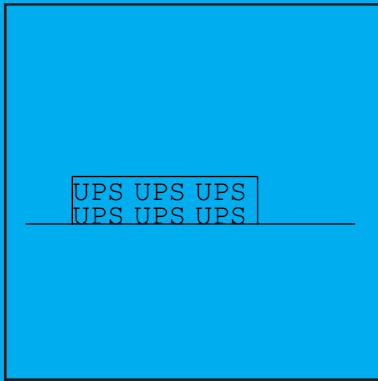


MAAR ZO!

REFERENTIES

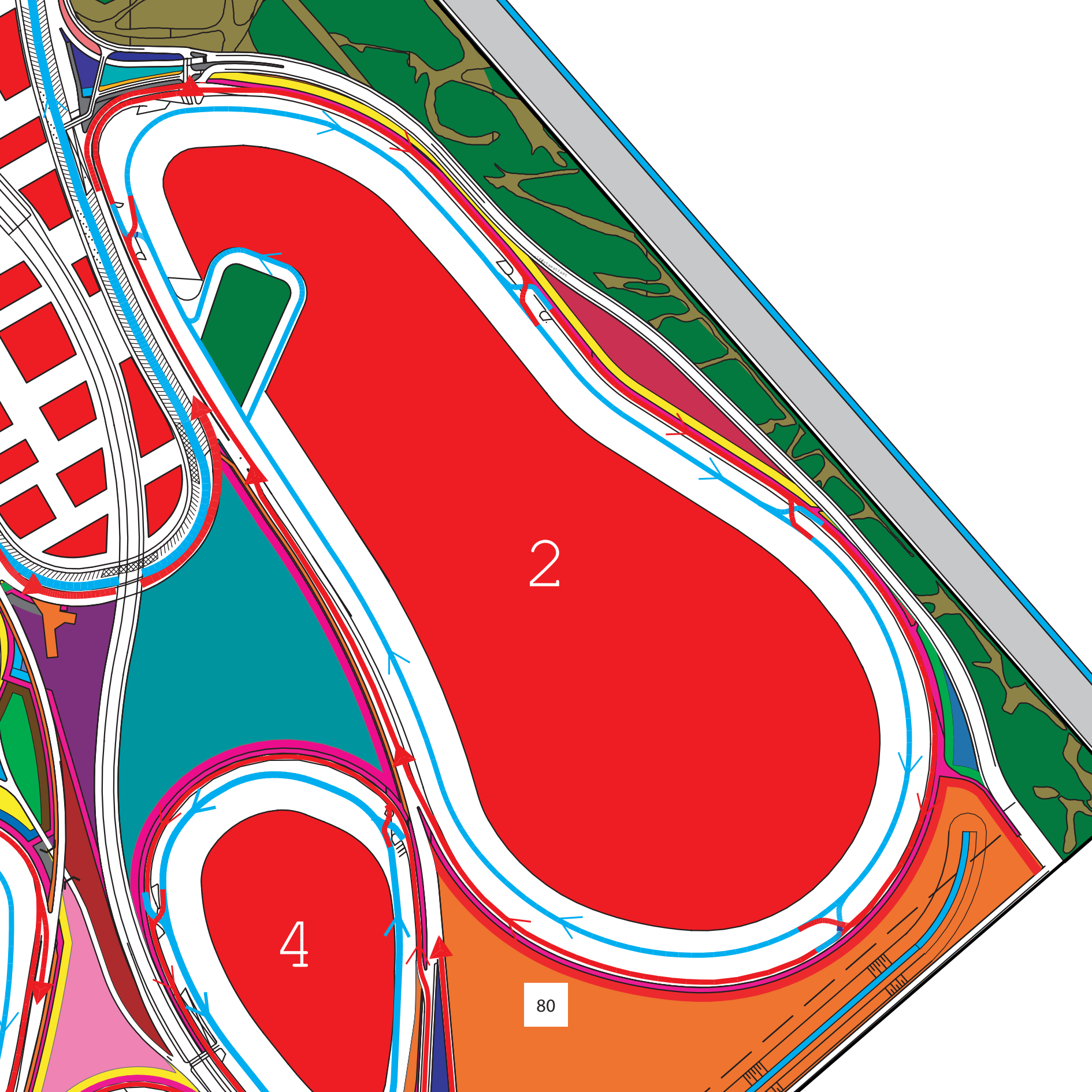


OF ZO!



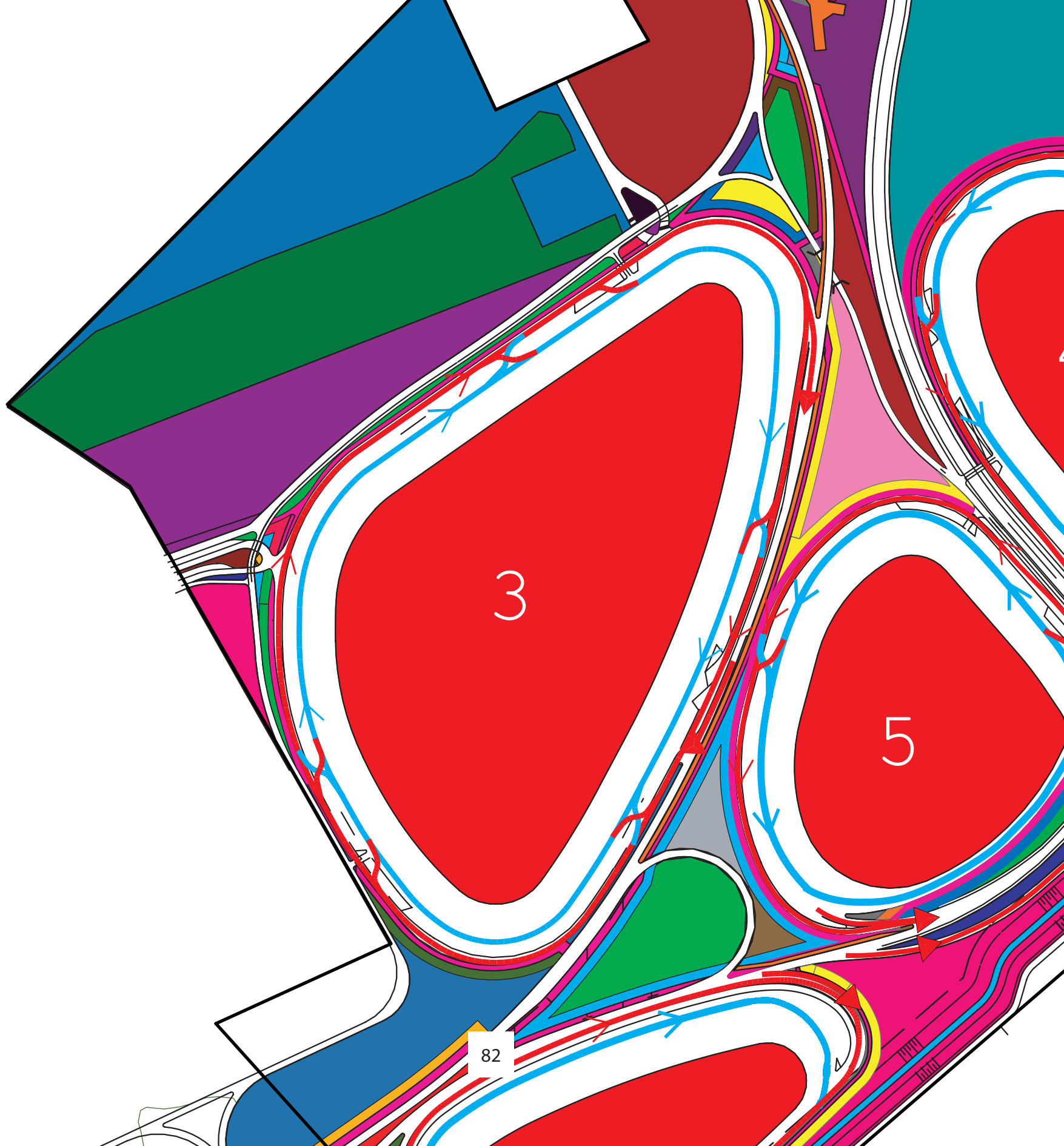
OF ZO!





CLUSTER 2

Cluster 2 ontleent haar identiteit aan een aantal bestaande landschappelijke kwaliteiten. De bosrijke oevers van het kanaal worden zoveel mogelijk gespaard en in de setting van dit cluster benut. Dit leidt tot de adoptie van een bestaande houtopstand van hoge kwaliteit, die door de rooilijn omarmd wordt.

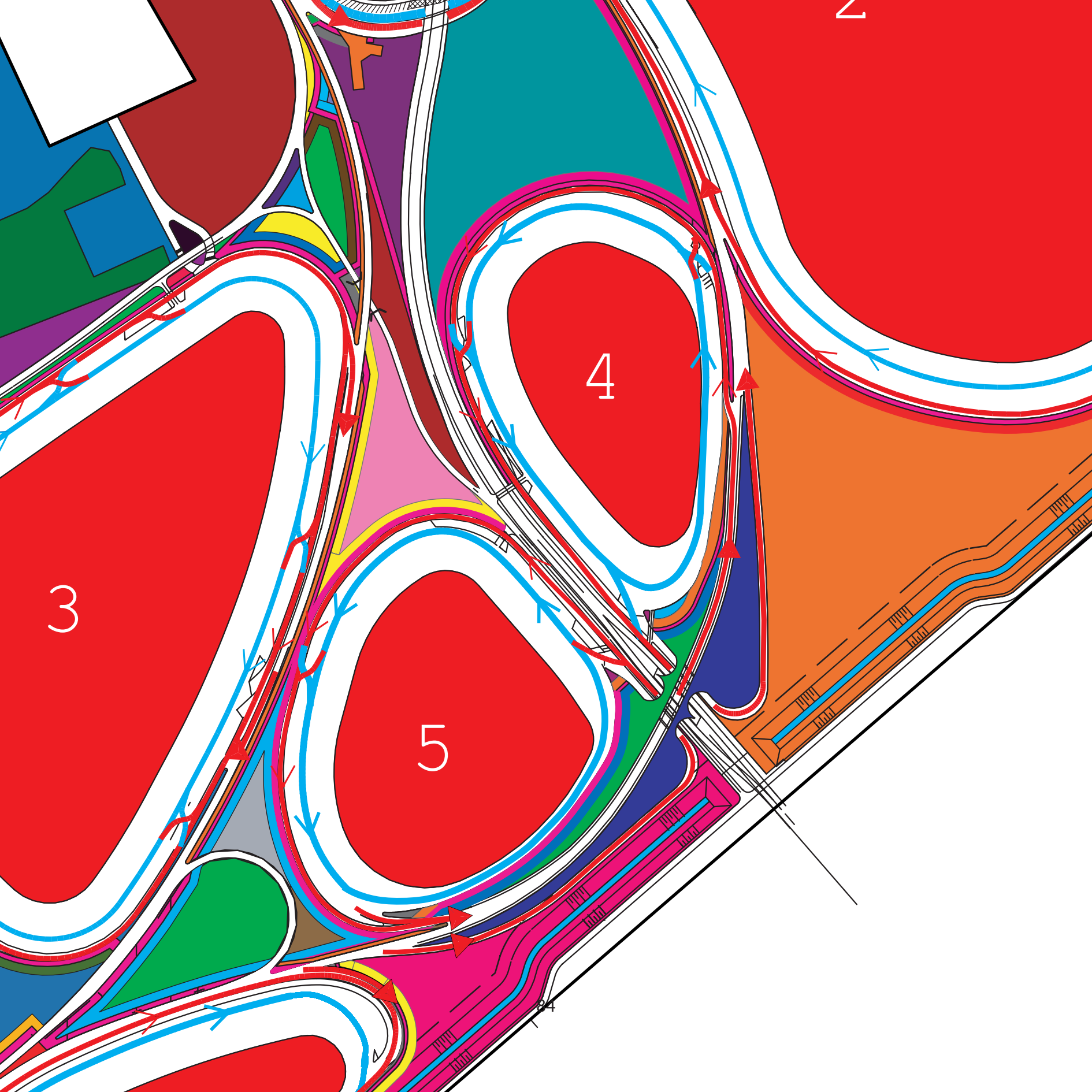


82

CLUSTER 3

Cluster 3 bevindt zich in de nabijheid van Luchtmachtpoort en zweefvliegveld.

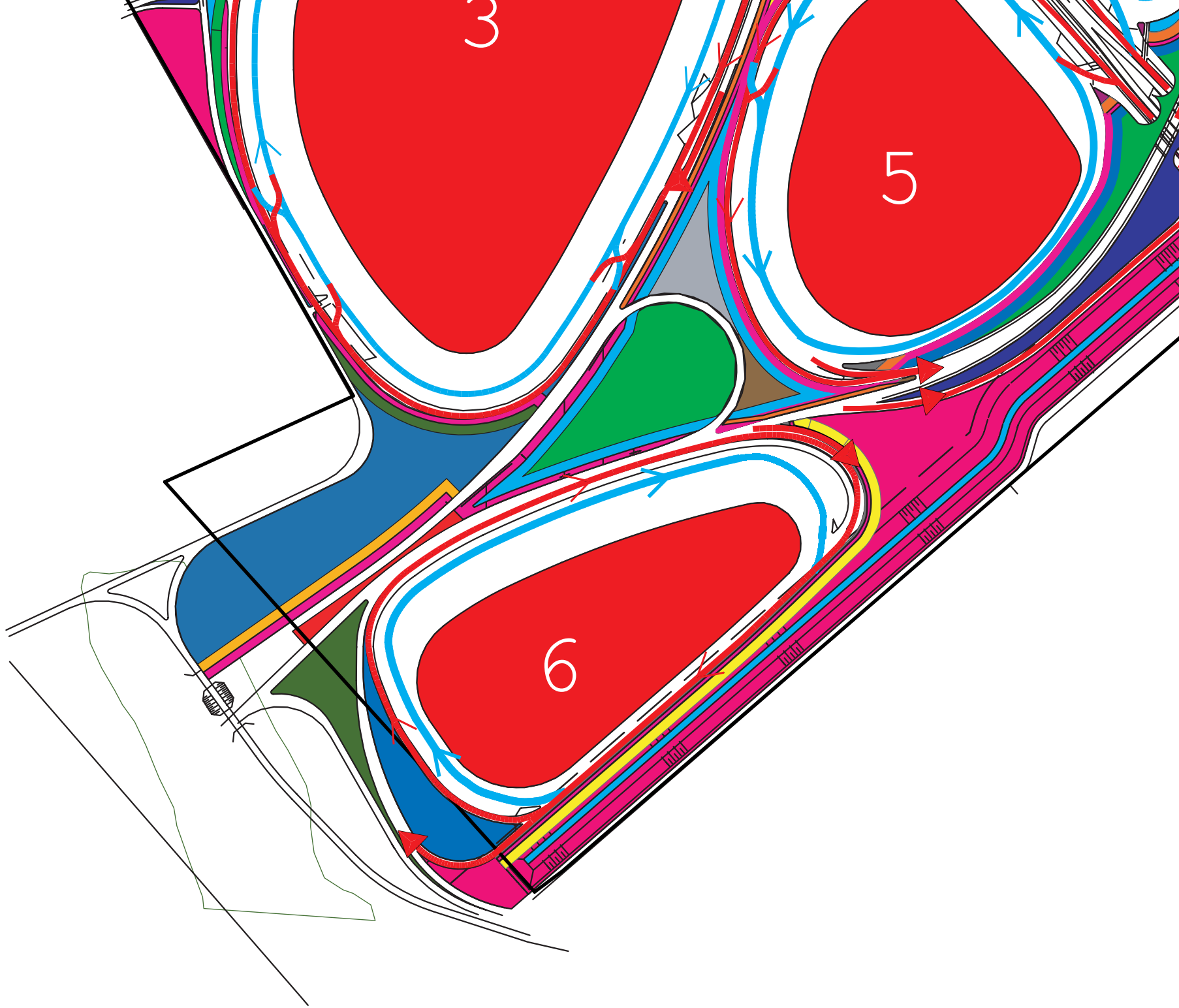
De vorm van het terrein kent een grote variëteit aan diepten, wat een meng- vorm aan programma's en bebouwing zal opleveren. De hoogte van de bebouwing wordt in cluster 3 beperkt tot een maximum van 12 m in verband met het zweefvliegveld.



CLUSTER 4+5

Deze clusters worden van elkaar gescheiden door de HOV-route, die begeleid wordt door hoofdroutes van fiets en voetgangers. Twee cerviducten leiden de parklane kruisingsvrij over deze 'ruggegraat' heen, waardoor de verste diepten van het landschap optimaal bereikbaar zijn vanuit de woonwijk.

Een soort half 'klaverblad' ontsluit de beide clusters, gebruik makend van de twee tunnels die voor HOV en langzaam verkeer benodigd zijn.



CLUSTER 6

Gezien vanuit Lake Forum begeleidt dit cluster de andere entree tot Flight Forum.

Cluster 6 is een kleinere en relatief ondiepe cluster. Zij kan plaats bieden aan bedrijven die behoefte hebben aan twee gevels, zodat parkeren en laden/lossen onafhankelijk plaats vinden.

TERREIN

INRICHTING



VERGLASDE JUMBÖBLOKKEN



KATTENOGEN



ASFALT



OPEN VERHARDING

MATERIAAL



BEPLANTING

Het beeld van de bebouwde clusters, die in verschijningsvorm duidelijk van elkaar verschillen, wordt doorgezet in het beeld van het landschap. Ieder afgebakend veld wordt beplant in één soort, die z'n herkenbaarheid haalt uit een karakteristieke verschijningsvorm, bladkleur en/of uitbundige bloei gedurende één of meer seizoenen. Zo ontstaat een mozaïek waar de bebouwde clusters en de beplantingsvakken dezelfde rol spelen in de opzet van visuele afwisseling. De beplantingssoorten zijn gekozen uit twee extreem verschillende sferen. Soorten uit het Kempisch Landschap, dat van oorsprong in dit gebied voorkomt en ook als sfeer gekozen is in de nieuwbouwwijk Zandrijk, worden in de randen van het gebied gebruikt. Deze natuurlijke beplantingsvelden worden gebruikt om het terrein van Flight Forum een duidelijke begrenzing te geven. Centraal in het gebied worden de velden beplant met gecultiveerd siergroen, die refereren aan de aantrekkelijkheid en de zorgvuldigheid van privé-tuinen. Als gevolg van de afmetingen van de veld- en ontstaat het overweldigende effect van de grootschalige bloembolvelden. Soorten als forsythia, lavendel, roos en vlinderstruik komen hier voor. Het groengebied langs de woonwijk Zandrijk vormt een onderdeel van de ecologische zone.



Onderlegger van het beplantingsplan. De kabels en leidingen liggen in een 3 meter brede strook, veelal langs de verharding van de rijbaan. Op deze strook mogen geen bomen, noch grote heesters geplant worden. Gekozen is voor een groenblijvende, lage grassoort. Een 5 meter baan aan weerszijden van deze kabels en leidingenstrook mag niet met bomen ingeplant worden. Dit wordt aangegrepen om als veld te beschouwen. De beplantingskeuze is per vak anders, horende bij de naast groeiende soorten. Op de tekening zijn die gebieden aangegeven waar geen bomen geplant mogen worden in verband

met het uitzicht. De bestaande boscomplexen worden niet dicht geplant met bos, zodat men deze volwassen complexen ook na jaren blijft zien. De taluds van de Park Lane worden met een lage beplanting ingeplant, zodat vanuit een hogere positie het terrein zichtbaar is. De velden met een kleiner maat krijgen lage beplanting, zodat het mozaïek goed zichtbaar wordt.





VERLICHTING

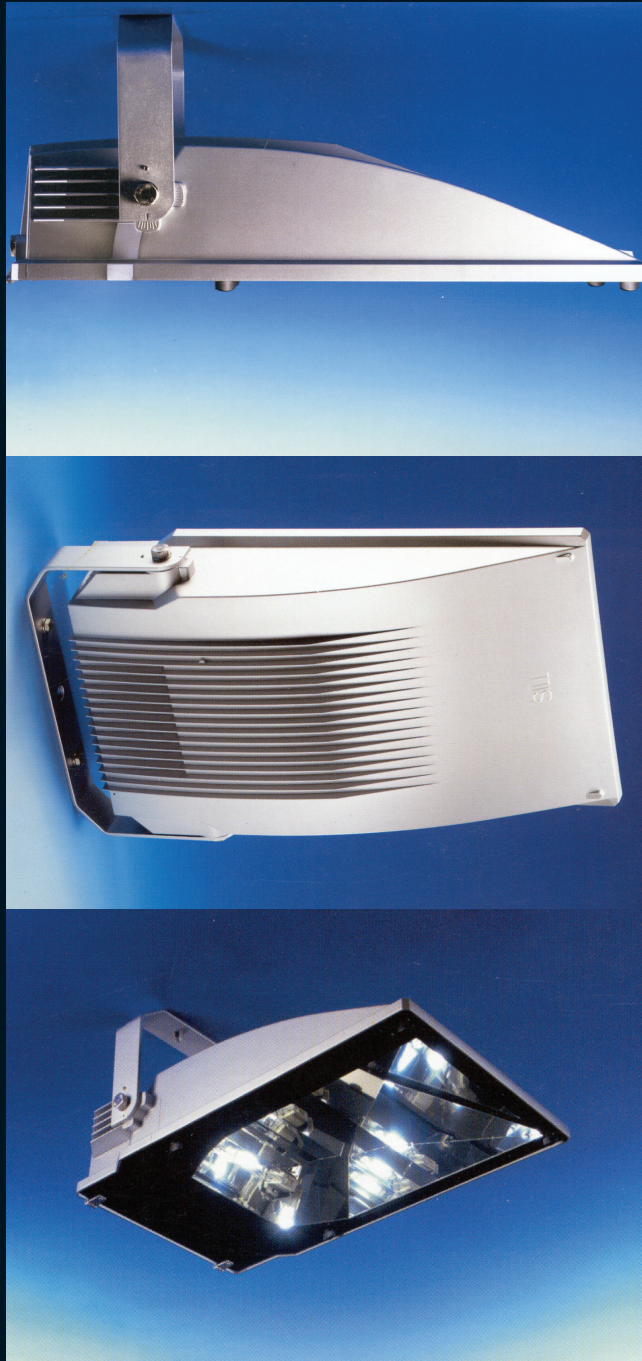
Uitgangspunten van het verlichtingsplan is de diversiteit en samenhang van het stedenbouwkundig plan en haar verkeersnetwerk te versterken. Hiervoor wordt gewerkt met onderscheid in armaturen verlichtingskleur en plaatsing. Met uitzondering van de h.o.u. en wijkontsluitingsweg is het plangebied Flight Forum voorzien van een verlichting met daglichtlampen in de kleur blauw.

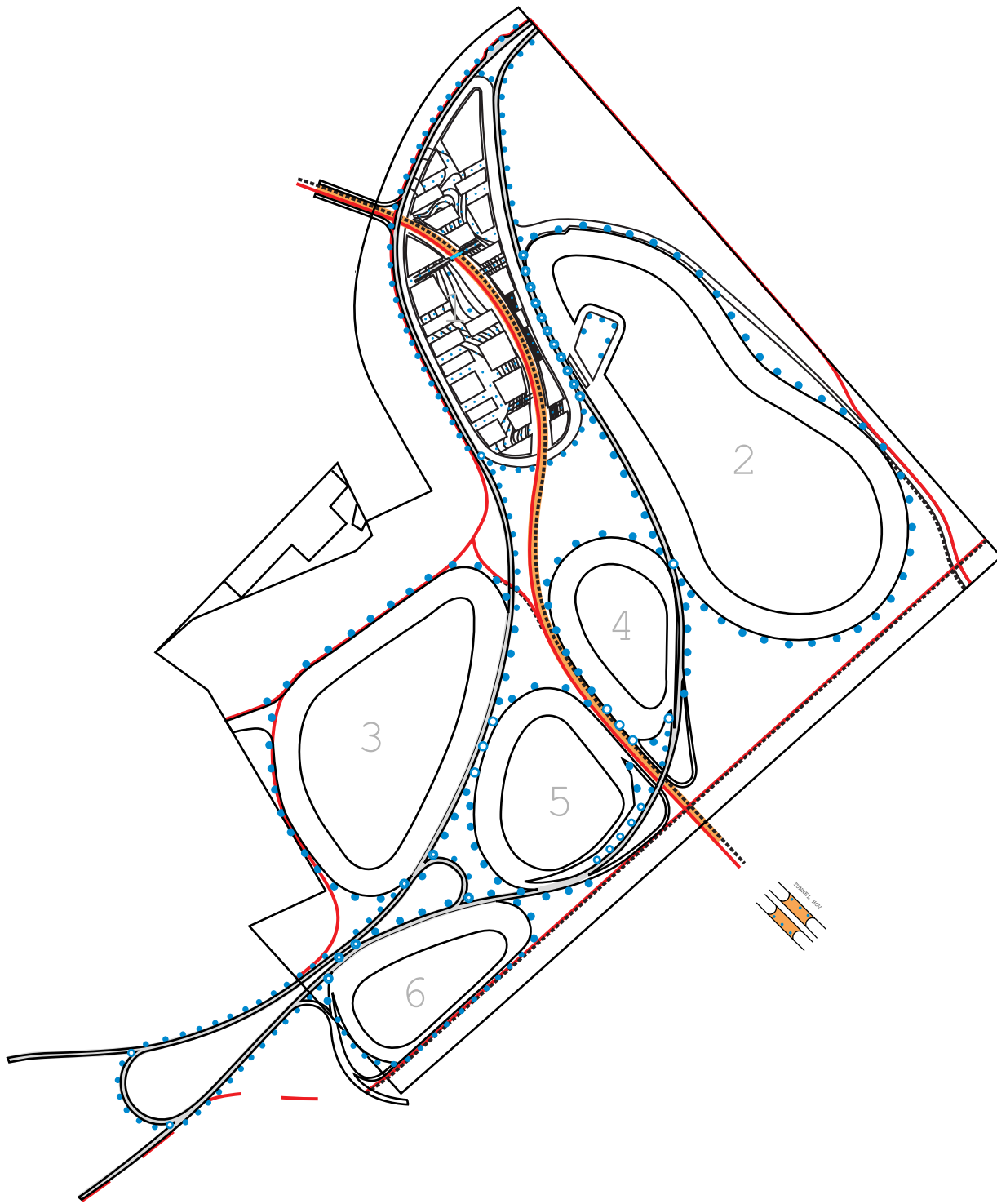
De verlichtingskleur versterkt door haar helderheid het gebied op aspecten van sociale veiligheid, en voorziet het van een duidelijk domeinkarakter.

De plaatsing van de armatuur combinaties is nauwkeurig afgestemd op de te verlichten gebieden. Enerzijds de parklane en clusterwegen inclusief de parkeerstroken, anderzijds het kantorencluster. Dit cluster is voorzien van armaturen bevestigd aan draden tussen de gebouwen. Middels de plaatsings- hoogte van de armaturen wordt steeds het gehele asfaltoppervlak verlicht. Door de toevoeging van driedimensionale wegmarkeringen waarin glaspereels zijn verwerkt krijgt het gehele gebied een dynamisch filmisch karakter.

De permanente blauwe verlichting wordt namelijk continue geïnterfereerd door het bewegende verkeer, en de hierdoor aangelichte wegmarkeringen.







ONTWERP:
MVRDV
ROTTERDAM

OPDRACHTGEVER:
FLIGHT FORUM C.V.
EINDHOVEN

WAARIN VERTEGENWOORDIGD:
SCHIPHOL REAL ESTATE B.V.
GEMEENTE EINDHOVEN

LANDSCHAPSONTWERP:
KATIE TEDDER, LANDSCHAPSARCHITECT
SCHEVENINGEN

VERLICHTINGSONTWERP:
ARNO VAN DER MARK
AMSTERDAM

GRAFISCH ONTWERP:
GRAPHIC LANGUAGE
ROTTERDAM