

Bouwen aan Vlaanderen

NUMMER 1 | 2011
JAARGANG 11 | JAN-FEB-MRT
WWW.BOUWENAANVLAANDEREN.BE
VAKTIJDSCHRIFT VOOR DE BOUW

1

dak & met vakkatern
geveltechniek | profiel

Infrac in Dilbeek
Transitcentrum Steenokkerzeel
Uitbreiding Marine Harvest
Grontmij renoveert duurzaam
Cultuurcentrum Ieper

Transitcentrum Steenokkerzeel verzoent controle en menselijkheid

Gesloten instellingen voor de opvang van asielzoekers hebben doorgaans een trieste uitstraling. Voor de ontwerpers van het nieuwe transitcentrum in Steenokkerzeel lag de voornaamste uitdaging erin om controle en menselijkheid te verzoenen. Een rondvormig, discreet gebouw met een frisse architectuur bood de uitkomst.



Er waren verschillende redenen voor de bouw van een nieuw transitcentrum," vertelt Jan De Schuyteneer, architect bij Bontinck Architecture. "België kampt momenteel met een tekort aan tijdelijke verblijfplaatsen voor asielzoekers. Uitgeleefde gebouwen zorgen voor een ronduit slechte staat van de huidige transitcentra. Met het nieuwe gebouw wilden wij een stijlbreuk maken met het verleden. We wensten een gebouw te ontwerpen vanuit een compleet nieuw concept, waarbij controle en menselijkheid centraal stonden. We zochten hierbij de grens op van wat mogelijk was, uiteraard binnen de vereisten van de opdracht. Want een opvangcentrum is nog altijd een gesloten instelling. Met een ringvormig ontwerp creëerden wij tegelijkertijd controle en privacy. De ronde vormen wijken grondig af van het traditionele, hoekige uiterlijk van gesloten instellingen. De ringvorm is bovendien een antwoord op de vraag naar een vorm die een aantal buitenruimtes in zich moet opnemen. Deze buitenruimtes dienen tegelijkertijd controleerbaar te zijn, mogen de bewoners niet te kijk zetten voor de buitenwereld en mogen geen claustrofobisch gevoel creëren."

GEDEELTELIJK VERZONKEN IN DE OMGEVING

Het nieuwe transitcentrum -met een totale oppervlakte van 6.000 m²- ligt naast de nationale luchthaven en naast het bestaande repatriëringcentrum 127 bis. De site ziet enerzijds uit over de landingsbaan van de luchthaven en anderzijds over het omliggende landbouwgebied. Het gebouw verzinkt gedeeltelijk in de omgeving, zodat het geen storende factor is in het landschap.

TWEE BOUWVOLUMES

Het geheel bestaat uit twee bouwvolumes. "Het hoofdvolume is een ringvormig gebouw waarin zich de woonruimtes bevinden. De cirkel ontsluit een groot binnenplein -te ge-



bruiken als afgesloten wandeling- voor de verschillende units en waar de asielzoekers zich kunnen ontspannen. Het hoofdvolume steunt op een balkvormig gebouw met daarin de bezoekersfaciliteiten. Dit gebouw schiet weg van het cirkelvormig woongebouw. Hierdoor is de link met de buitenwereld ook formeel zichtbaar. Het toevoegen van een volume aan het hoofdvolume zorgt ervoor dat de ring -een vorm zonder voor- of achterkant- een 'voorgevel' krijgt, die zich uitstrekt naar de buitenwereld. Door het gevelvlak in overkraging uit te voeren, verkregen we een ring, zwevend boven het landschap. De centrale en verheven positie van de ring genereert een zekere afstandelijkheid naar de buitenwereld toe, passend in het kader van zijn functie."

AFWERKING

"We werkten de beide volumes van het gebouw af met verschillende gevelmaterialen, zodat er

twee duidelijke entiteiten in het geheel aanwezig blijven. Het ringvormig hoofdvolume heeft een verticale gevelbepanking in afzelia en verticale houten ramen. Deze elementen zorgen voor een verticaal accent in een verder horizontaal volume. De afwerking van de bezoekersvleugel in donkere parementsteen en aluminium schrijnwerk zorgt voor een uiterst strakke gevel die contrasteert met de houten gevelafwerking van het hoofdvolume. Omdat het gebouw naast de luchthaven ligt, besteedden wij ook aandacht aan de afwerking van de daken. De ring kreeg een groendak met sedum en de bezoekersvleugel voorzagen we van een ballast van zwart porfier."

AKOESTISCHE EISEN

"Het project biedt een humane en comfortabele leefomgeving aan. De ligging naast de landingsbaan zorgde voor hoge eisen betreffende de akoestische aspecten van het gebouw. ➔

PARTICIPANT AAN HET WOORD

Bogaert Kunststofvloeren - epoxyvloeren

Bogaert Kunststofvloeren (Lochristi) bracht op de keuken na epoxyvloeren aan in het hele transitcentrum. "We hebben al 25 jaar ervaring in dit soort werken," vertelt bestuurder Mario Bogaert. "We installeren ook cementgebonden en polyurethaan vloeren, acrylaat- en methylvloeren, Mortelvloeren, Stootbalken, ...Voor de werken in Steenokkerzeel hebben we gemiddeld drie of vier mensen ingezet. Omdat de bouwwerken in fases verliepen, waren we er wel een half jaar actief. We gaan er prat op dat we deze opdracht kregen en dat één van de grootste bouwondernemingen van het land ons koos. Naast Besix werkten we trouwens ook al voor onder meer Cordeel en Strabag."

Bogaert telt dertien medewerkers. Het bedrijf werkte recent onder meer mee aan feestzaal Bevegemse Vijvers in Zottegem, het Heilig Hart Ziekenhuis in Menen, het gebouw van Balta Industries in Sint-Baafs-Vijve en aan de industriële bakkerij La Lorraine in Ninove (zie BAVL 2009-3, blz. 53-55).



Jan De Schuyteneer (links) en Koen Peeters (rechts): "Het contractueel vastgelegd tijdschema was vrij strak, maar de oplevering vond tijdig plaats. Duidelijke afspraken vooraf sloten verrassingen uit." (foto BV)



NEGENTIG OPVANGPLAATSEN

The Brussels Airport Company liet dit project ontwerpen en bouwen in samenwerking met de Regie der Gebouwen, die het gebouw nu huurt. The Brussels Airport Company blijft eigenaar van de gronden, maar stelt het gebouw 36 jaar lang ter beschikking van de Belgische overheid. De uiteindelijke gebruiker wordt de dienst Vreemdelingenzaken van het ministerie van binnenlandse zaken.

Op dit moment beschikt Brussels Airport over twee centra waar asielzoekers terecht kunnen. In het Inad-centrum op pier B kunnen een dertigtal personen terecht die geen asielaanvraag indienen en voor wie niet onmiddellijk een terugvlucht beschikbaar is. Mensen die wel onmiddellijk aan de grens een asielaanvraag indienen, worden nu opgevangen in transitcentrum 127 in Melsbroek. Het nieuwe transitcentrum, dat beide bestaande centra vervangt, biedt plaats aan negentig personen, verdeeld over drie vleugels van telkens dertig personen met kamers voor twee en vier personen. In het transitcentrum zullen 115 medewerkers actief zijn. Door een directe toegang tot het luchthavendomein via een sasweg over de losweg is er geen vervoer van asielzoekers over de openbare weg.



omvat de balkvormige sokkel de toegang en de bezoekersvleugel. Het cirkelvormig hoofdvolume bevat een administratieve afdeling, een medische afdeling, drie leefunits en een gemeenschappelijke infrastructuur voor de bewoners. Om het beeld compleet te maken: een aparte gespreksruimte, een intake-afdeling, een proceszaal, een refter, een bezinningslokaal, een wachruimte voor chauffeurs, drie isoleercellen en diverse technische ruimten behoren eveneens tot het gebouw."

OMHEINING ALS MOEILIK DOORDRINGBARE BARRIÈRE

"Voor de omheining -4 m hoog en 2 m diep verzonken- installeerden we de Securifor omheining van Betafence. Kleine mazen en een zware draaddiameter- 4m - maken van deze afrastering een moeilijk te beklimmen of doordringbare barrière. De draden zijn bijna niet door te knippen met conventioneel gereedschap. Ondanks de kleine maasopeningen blijft de doorzichtbaarheid optimaal, zowel vanuit frontale als schuine invalshoek. Het hekwerk maakt deel uit van een reeks beveiligingsmaatregelen zoals een centrale controlepost en badgesystemen. Bij de inrichting van de kamers speelde beveiliging en robuustheid van materialen een belangrijke rol met onder meer volledig ingewerkte armaturen, slagbestendige voorzetramen en inox wastafels."

REKENING HOUDEN MET DE LANDINGSRADAR

"Vooraleer het bouwproject van start ging overlegden wij regelmatig met Belgocontrol, de veiligheidsinstantie van de luchthaven. De mogelijkheid dat het gebouw storingen zou genereren op de landingsradar was een heikel punt tijdens de bouwaanvraagprocedure," vertelt Koen Peeters, projectleider van hoofdaannemer Besix. "De ronde vorm van het gebouw bood in ieder geval belangrijke antiradar

capaciteiten. Bovendien moesten wij tijdens de bouwwerken voortdurend maatregelen nemen om de mogelijkheid van interferentie van de radar tegen te gaan. Zo waren wij verplicht om onder een vooraf afgesproken hoogte te werken. Concreet mochten wij enkel mobiele kranen inzetten in plaats van klassieke torenkranen. Deze mobiele kranen, uitgerust met een alarmfunctie, gaven aan wanneer een bepaalde hoogte werd overschreden. Als gevolg van de beperkte hefhoogte van de kranen konden wij op sommige plaatsen geen prefab beton elementen plaatsen maar moesten wij het beton ter plaatse gieten. Omdat dit al in de aanbestedingsprocedure stond konden wij hiermee rekening houden in de prijsberekening. Een bijkomende moeilijkheidsgraad was het controversiële karakter van het gebouw. Een permanente bewaking tijdens het bouwtraject was een must."

STRAK TIJDSCHEMA

Het contractueel vastgelegd tijdschema was vrij strak. "Alle betrokken partijen gaven het beste van zichzelf, waardoor de oplevering tijdig plaatsvond. Duidelijke afspraken vooraf sloten verrassingen uit. Wij kijken dan ook met grote tevredenheid terug op de realisatie van dit niet alledaagse project," besluiten Jan De Schuyteneer en Koen Peeters. ■

Daarom opteerden we voor een massieve betonnen structuur en polycarbonaat binnenramen om een hogere akoestische weerstand te creëren. Op die manier merken de bewoners vrijwel niets van het nabije luchtverkeer. Het gebouw -uitgerust met koelbalken, vloerverwarming en klassieke radiatoren- heeft een K=28 en maakt geen gebruik van actieve koeling. Ramen hebben sterk zonnwerend glas om het 'oveneffect' te vermijden. Omwille van zijn atypische karakter ontsnapt het gebouw aan E-waarde bepalingen."

ZWAAR BOUWPROGRAMMA

"Eén van de eisen van dit project bestond erin om een zwaar bouwprogramma te verwerken in een compact gebouw. In het gebouw zijn immers heel wat diensten ondergebracht. Zo

TECHNISCHE FICHE

Opdrachtgever: The Brussels Airport Company (Brussel)

Architect: Bontinck Architecture (Gent)

Hoofdaannemer: Besix (Gent)

Afbakening: Betafence (Zwevegem)

Epoxyvloeren: Bogaert (Lochristi)

Start werken: april 2009

Oplevering: december 2010