



OPEN OPROEP 624

volledige studieopdracht voor een sanitair paviljoen op de autosnelwegparking langs de E19 te Peuti

ANA CASTILLO, LIEVEN DE GROOTE, BAS SMETS  
BUREAU BOUWTECHNIEK CVBA  
FILIP VAN DE VOORDE STABILITEIT

### **stabiliteit**

Filip Van de Voorde  
Boondaalse Steenweg 107  
1050 Elsene

T - (02)640 52 15  
E - filipvandevoorde@skynet.be

### **uitvoering & technieken**

Bureau Bouwtechniek  
Kammenstraat 18  
2000 Antwerpen

T - (03)231 53 95  
F - (03)232 78 82  
E - b.b@b-b.be

### **opdrachtgever**

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN)  
Administratie Wegen en Verkeer (AWV)  
Afdeling Wegenbeleid en Beheer

Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 Brussel

T - (02)553 71 02  
F - (02)553 71 05  
E - leefmilieu.infrastructuur@lin.vlaanderen.be

### **architectuur**

Ana Castillo, Lieven De Groote en Bas Smets  
Wareslagedreef 19  
9250 Waasmunster

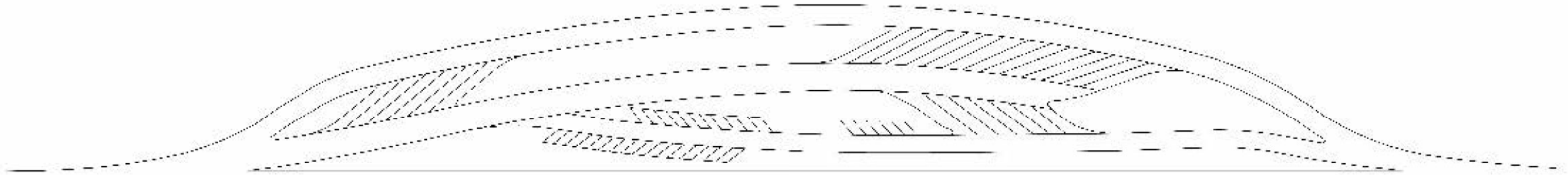
T - (052)46 36 29  
T - 0485 088 426  
E - lievendg@lycos.com



Dienstenzones zijn **rustpunten** in het autosnelwegennetwerk. Ze zijn een **optioneel** onderdeel van het circuit van autosnelwegen. De enige gebruikers zijn diegenen die zich op het circuit bevinden. De zones worden gebruikt om te rusten, te tanken, te eten, te slapen, te kopen, te douchen, af te spreken, een luchtje te scheppen, te lezen, te roken, te wachten, naar het toilet te gaan, enzovoort. Ze bieden een service aan die een voertuig en de autosnelweg niet kunnen geven. Voor vele gebruikers, vooral voor hen die voortdurend op de baan zijn, zijn het plekken die **complementair** zijn aan de autosnelweg en in zekere zin een **surrogaat zijn voor hun 'thuis'**. De baan verlaten, betekent voor hen de dagelijkse routine, gekenmerkt door een overmaat aan wegsignalisaties en -markeringen en een constante concentratie, verlaten.

Meestal zijn het niet de dienstenzones zelf, maar de objecten die er zich bevinden, zoals shops, restaurants of cafetaria's, die in meer of mindere mate de verlangens van de bestuurders invullen door een sfeer te creëren die **contrastteert** met die van de autosnelweg. Het zijn ook deze elementen die de ene dienstenzone van de andere onderscheidt, en die bepalen of een autosnelweggebruiker zich de zone herinnert en al dan niet terugkeert. Een goede koffie of lekker eten, propere toiletten, een vriendelijke service of goedkoop tanken zijn vaak de redenen waarom iemand voor een bepaalde dienstenzone kiest. **De aanleg van de huidige dienstenzones gaat echter onopvallend voorbij**. Ze zijn vormgegeven met de bedoeling een parkeergelegenheid te voorzien, echter niet vanuit het oogpunt een 'rustpunt' te creëren.

dienstenzones



Bestaande situatie in Peuti, richting Brussel

De dienstzone in **Peuti** is een dienstzone type C, een **rustzone met sanitaire voorziening**. De site is geconcipeerd als een goed functionerende parkeergelegenheid, waarbij een goede afwikkeling van het **komen en gaan van voertuigen prioritair is**. Draaicirkels, circulatie- en parkeerstroken, afmetingen, geleiding, distributie... bepalen de vormgeving. Wat niet ingevuld wordt door parkeren of gemotoriseerde circulatie - de 'restruimte' - is groenzone.

Deze groene ruimte is een weinig gedefinieerd, langgerekt grasveld, gekneld tussen twee straten en twee parkeervlakken. Her en der is ze voorzien van een bank, een picknicktafel, een boom of een vuilnisbak.

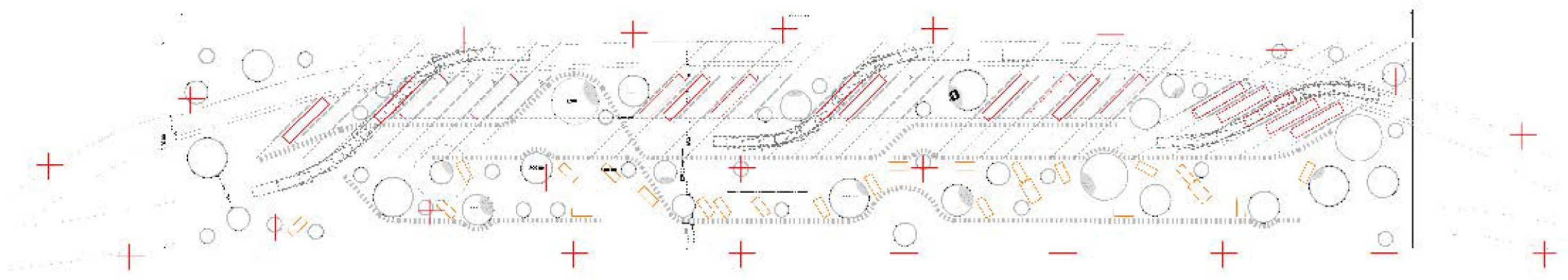
**De opdracht voor een sanitair paviljoen is volgens ons ontoereikend** om aan de projectdefinitie die betrekking heeft op de dienstzone, te voldoen, waarin belang wordt gehecht aan het 'rusten', de herkenbaarheid en de specificiteit van de plek, de mogelijkheid tot ontspanning voor kinderen, het contrast met het hoogdynamische karakter van de autosnelweg en de beeldvorming voor buitenlanders.

We zijn van mening dat het programma en de reikwijdte van een sanitair paviljoen niet voldoen om een antwoord te geven op deze vraag. Volgens ons zou dit betekenen dat de aandacht van de dienstzone verschoven wordt naar een element dat slechts ondersteunend is in de conceptie van een rustzone en dat in wezen de taak heeft **een efficiënt en hygiënisch antwoord te bieden op de fysiologische noden** van de autosnelweggebruiker.

De opdracht hebben we bijgevolg opgevat in een ruimere context, door ook de aanleg van de dienstzones als onderdeel van het onderzoek te beschouwen, met de zone in Peuti als referentie.

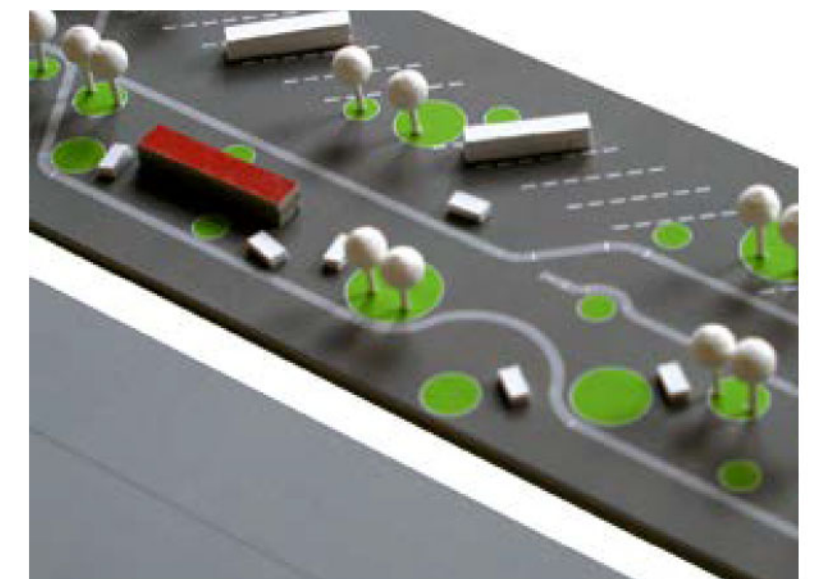
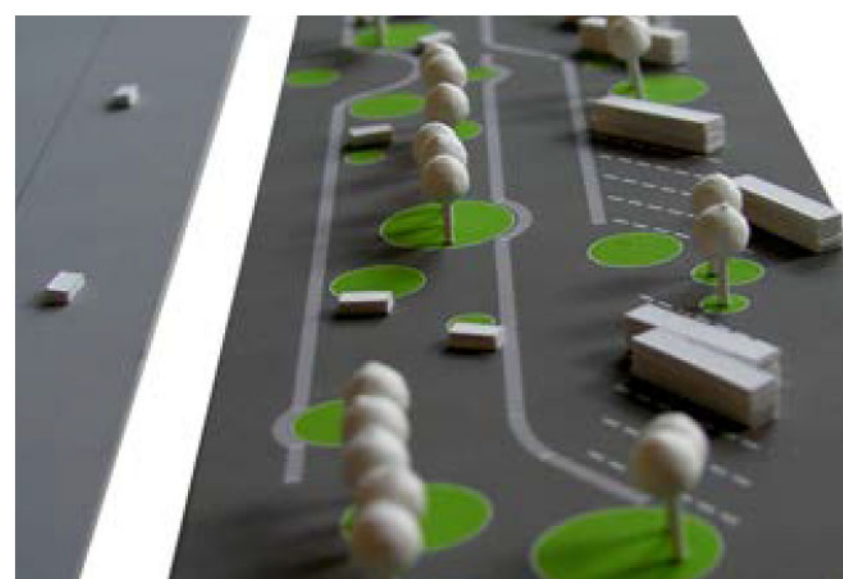


bestaande situatie

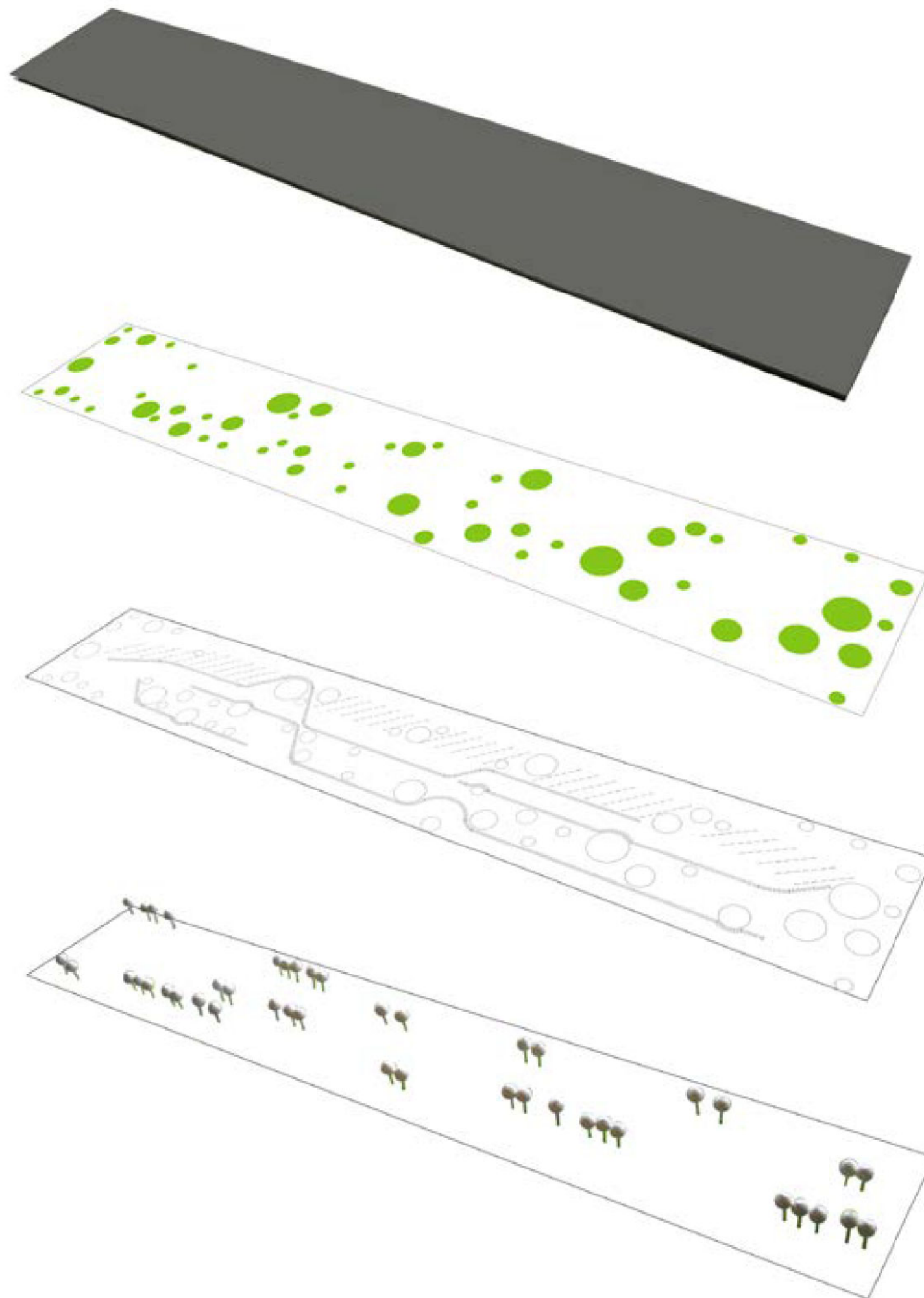


schaal 1/1000

De zone-aanleg is opgebouwd uit elementen die ook aanwezig zijn in de actuele situatie: asfalt, groen, wegmarkering, bomen (en voertuigen). Door deze elementen echter op een verschillende manier toe te passen, worden de waarneembare, functionele en formele eigenschappen van de huidige dienstzones geherinterpreteerd. Niet het paviljoen, maar de rustpunten naast de Vlaamse autosnelwegen, worden zó het beeld en een herkenbaar signaal in het circuit van de binnen- en buitenlandse autosnelweggebruiker. We stellen een flexibel en overal inpasbaar ontwerp voor **dat de rustzones - en het rusten - herwaardeert en een identiteit geeft**, dat een antwoord geeft op het gebruik ervan, dat een kader biedt voor secundaire diensten en dat de parkeercapaciteit vermeerderd, zonder aan functionaliteit in te boeten.



voorstel



## asfalt

De bestrating van donkergrijs asfalt heeft een duidelijke rechthoekige omlijning. Hierdoor wordt de dienstzone afgebakend en als onafhankelijk element vormgegeven, **op schaal van de autosnelweg**. Er ontstaat een overgang tussen weg en 'esplanade', een zichtbare grens die aanduidt dat men zich in een anders gedefinieerde ruimte begeeft. Een ruimte zonder gestroomlijnde vormen, zonder overdadige begeleiding en signalisatie en zonder duidelijk omschreven straten. **De esplanade is straat, parkeerzone en rustzone tegelijkertijd**. De weggebruiker betreedt de dienstzone, hij passeert ze niet. De overgang brengt ook een snelheidsvermindering met zich mee.

Aan de uiteinden blijven de huidige in- en uitritten bestaan. Ze begeleiden de bestuurders van en naar de autosnelweg. De twee toegangswegen scheiden vrachtwagens van de overige voertuigen en begeleiden ze naar de interne circulatiestroken.

## cirkels

De cirkels definiëren en accentueren de rust-zones. Het zijn duidelijk begrensde plekken, met een herkenbare vorm. Hun diameters variëren tussen 4, 8, 10 en 12 meter (resp. een oppervlakte van 12,5m<sup>2</sup>, 50m<sup>2</sup>, 78,5m<sup>2</sup> en 113 m<sup>2</sup>). De autonomie van elke cirkel maakt het mogelijk het programma (speelruimte, zitruimte, eetruimte, groene ruimte, ruimte voor kunst,...) te verspreiden, aan te passen, uit te wisselen en een eigen plek te geven.

De cirkels bieden de weggebruiker een **eigen rustzone** aan. Hun autonome karakter en vormgeving geven een antwoord op het individualistisch gebruik van de autosnelweg. Aan de snelweggebruiker (en zijn passagiers) met zijn voertuig wordt tijdelijk een persoonlijke rustplek ter beschikking gesteld. Op de autosnelwegparkeerzone is de eigen auto de private plek waar gelezen wordt, naar de radio geluisterd wordt of de siësta gedaan wordt. Vaak zijn dit momenten waarbij een zekere privacy verlangd wordt. Het gebeurt zelden dat een wagen in de onmiddellijke nabijheid van een andere parkeert, als alle overige parkeerplekken ook vrij zijn. De cirkels kunnen in die zin een organisatorische functie hebben, en als boeien dienst doen, verspreid over de 'esplanade'.

Naast de functie van rust-zone, doen de cirkels ook dienst als **verdelers van de circulatie**. De ronde omtrek begeleidt de voertuigen bij het draaien; een grotere dichtheid aan cirkels doet de rijnsnelheid verminderen en definieert de zone voor de personenwagens, die een kleinere draaicirkel hebben dan de vrachtwagens; soms doen de cirkels dienst als rotonde of hindernis in de circulatiestroken, om de snelheid te breken.

## zebrapaden

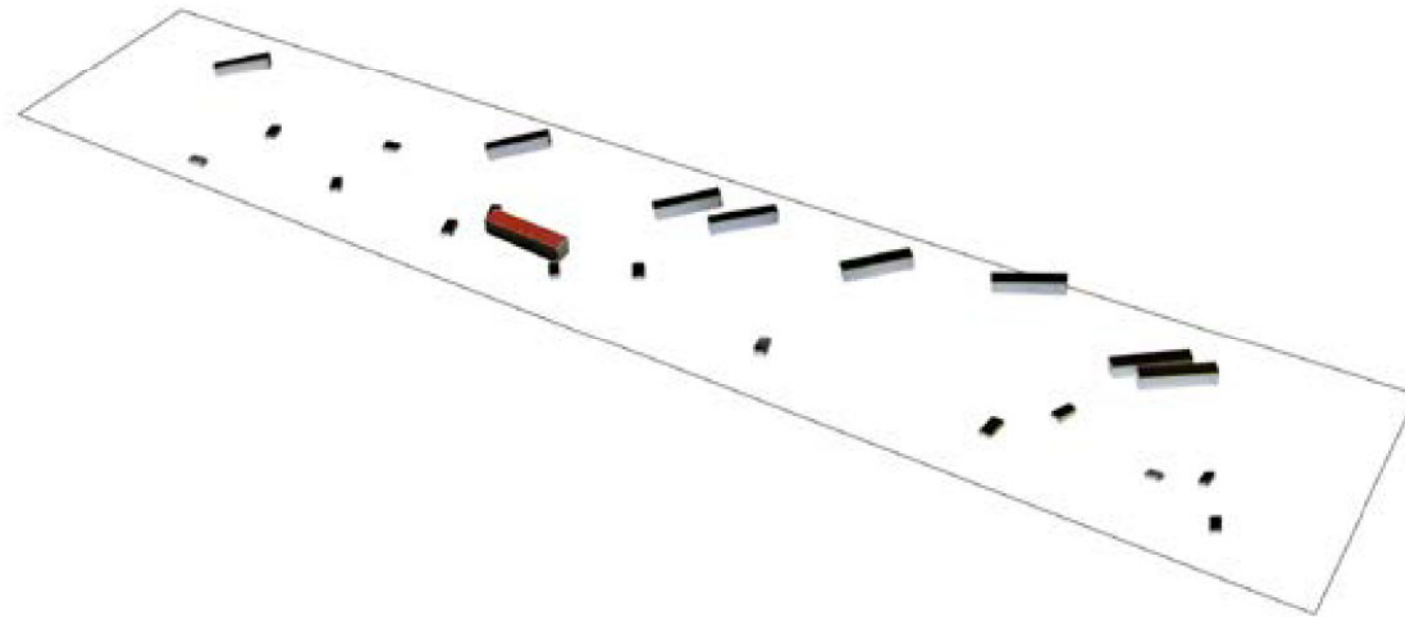
Het zebrapad is een gekende en herkenbare wegsignalisatie. De toepassing ervan op een autosnelwegparkeerzone is ongebruikelijk, waardoor het contrast met de snelle lijninfrastructuur wordt geaccentueerd. Door voor het zebrapad, dat symbool staat voor de voetganger in het verkeer, te kiezen als belijning, wordt een **evenwicht gevonden tussen de schaal van de auto en die van de gebruiker**, tussen de snelheid van de autosnelweg en de 'traagheid' van de rustzone. Het pad scheidt circulatie- van parkeerzone en begeleidt de bestuurders. (vergelijk: zebrapaden in parkeergebouwen.)

## bomenrijen

De bomen worden in rijen opgesteld, parallel aan de autosnelweg. Ze worden geplaatst in de cirkels, op voldoende afstand van de rand, opdat de kruinen de perimeter niet overschrijden en zó de vrachtwagens niet hinderen.

Op schaal van de autosnelweg vormen ze **transparante schermen**, bestaande uit verticale, zich herhalende elementen. Ze hebben verschillende dichtheiten en zijn geplaatst op verschillende dieptes, waardoor een variatie in perceptieve snelheid en doorzichten worden gecreëerd.

Als gebruiker van de dienstzone ervaar je de bomenrijen eveneens als schermen. Ze fungeren als buffer en barrière t.o.v. de autosnelweg, accentueren de richting van de circulatiestroken, en garanderen een overzichtelijke en veilige zone.



## voertuigen

De vijfde laag is een mobiele, tijdelijke en voortdurend variërende laag: de laag met de voertuigen. Er wordt in het plan een onderscheid gemaakt tussen vrachtwagens en personenwagens. Het verschil in afmetingen maakt beide groepen voertuigen weinig compatibel. Vrachtwagenchauffeurs staan bovendien gemiddeld langer stil, zijn meer afhankelijk van een routineus gebruik van de rustzone en vormen een groep met een collectiviteitsgevoel. De voorziene parkeergelegenheid voor vrachtwagens is met dit opzet ontworpen: als **een eenduidige, functionele en gegroepede parkeergelegenheid**, die zich integreert in het systeem.

De tweede groep, bestaande uit personenwagens en hun bestuurders, laat meer **flexibiliteit** toe in de conceptie van de parkeergelegenheid. Het voertuig is kleiner en **het gebruik van de rustzone is gevarieerder, evenals de bezettingsgraad, de frequentie en de duur van het verblijf**. Van 11u tot 13u op een normale werkdag in november registreerden we 44 personenwagens. De verblijfsduur varieerde van 1 minuut tot 1 uur. Het mag geen referentie zijn, maar het geeft wel een idee van de hoge frequentie van komen en gaan en het relatief kortstondig verblijf tijdens het middaguur op een werkdag.

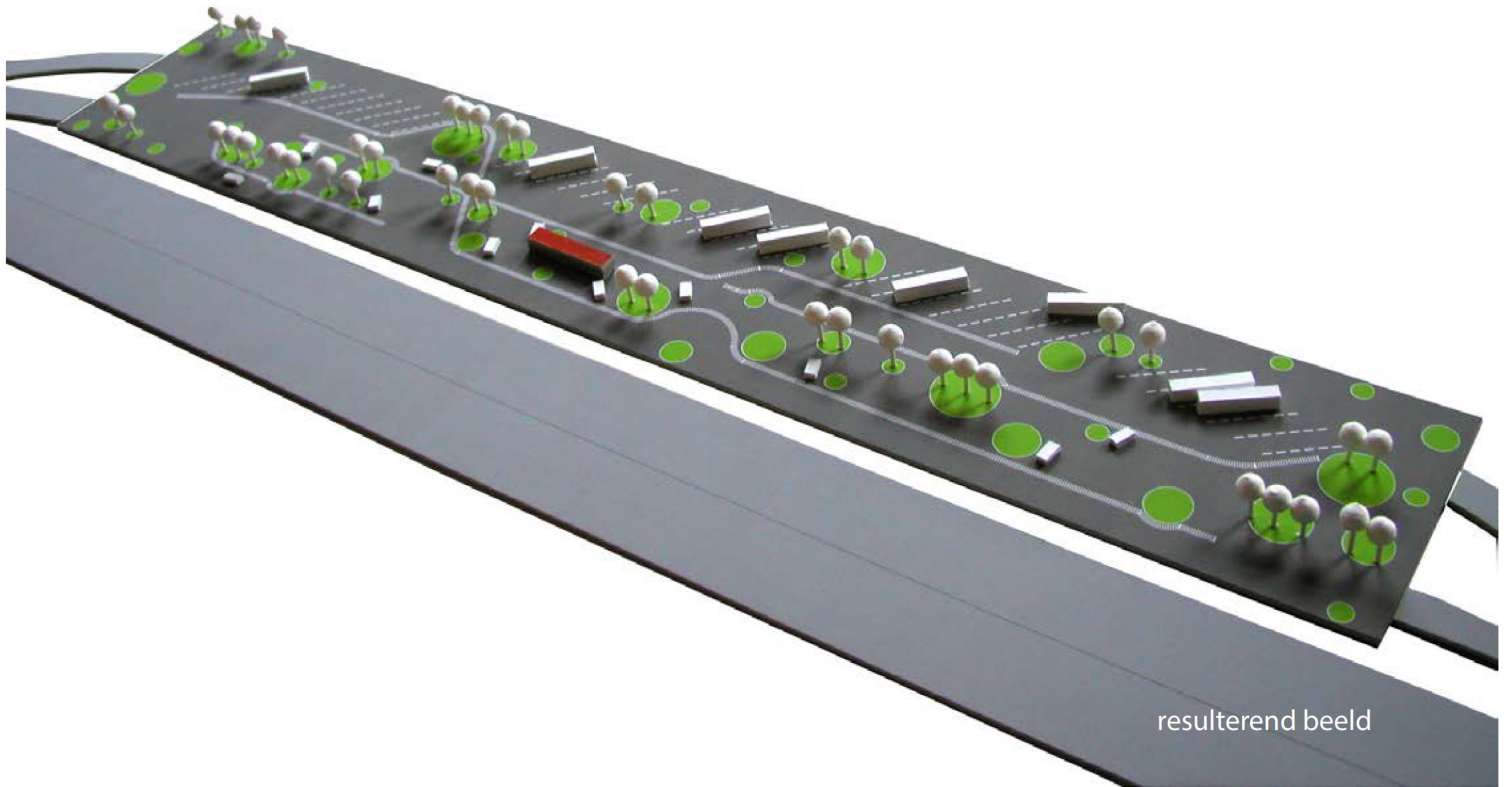


De voorgestelde esplanade, met her en der verspreide cirkelvormige rustzones en zonder aanduiding van vooraf vastgelegde parkeerplaatsen, laat de gebruiker **toe vrij te parkeren op de voor hem/haar meest ideale plek**. De keuze ergens al dan niet te parkeren hangt af van de reeds aanwezige auto's en van de voorkeur van de gebruiker. Het vrij parkeren is een **zelfregulerend systeem**. De behendigheid van het gebruik van de dienstzones vindt zijn vertaling in het ontwerp. Het frequente komen en gaan, de korte verblijfsduur, de aanwezigheid van de bestuurder in de onmiddellijke omgeving van zijn voertuig en het gevarieerde gebruik worden vertaald in een ongedwongen systeem zonder hiërarchie, waarin circuleren en parkeren geïntegreerd worden en een fundamenteel onderdeel zijn van het 'rusten'. De cirkels ondersteunen de flexibiliteit en behendigheid van het systeem, zowel door hun autonomie en uitwisselbaarheid, als door hun vorm, een vorm zonder richting, die een grote manoeuvreervrijheid mogelijk maakt.

Het diagram toont het gebruik van de parking in Peuti, richting Brussel, op woensdag 24 november 2004 tussen 11u en 13u. Gedurende deze periode betraden 80 voertuigen (44 vrachtwagens (groen aangeduid) en 36 personenwagens (rood) de parking. Het gemiddelde verblijf van de personenwagens was 14min en van de vrachtwagens 35min.

We hebben deze dag en dit tijdstip gekozen omdat het een normale werkdag was en een moment was (middag) met kans op veel bezoek. Het is niet onze bedoeling uit dit diagram conclusies te trekken. We beschouwen het eerder als een *case study*. Tijdens de vakantieperiodes ziet het diagram er waarschijnlijk anders uit, althans wat het gebruik van de personenwagens betreft.

vrij parkeren



resultierend beeld



De parkeercapaciteit voor vrachtwagens is momenteel ontoereikend. Vooral 's nachts, maar zelfs overdag, zijn vrachtwagenchauffeurs genoodzaakt hun voertuig op daartoe niet voorziene plaatsen te parkeren. **Het rijritme van een Europese vrachtwagenchauffeur is wettelijk vastgelegd.** Om de 4,5 uren moet hij/zij een uur pauzeren en een minimum aantal van 9 uren nachtrust moeten verzekerd worden (1).

De tagograaf registreert de rij-uren. De noodzakelijke stop van een noodzakelijke duur zorgt ervoor dat een groot aantal vrachtwagens op hetzelfde ogenblik pauzeren, en in verhouding **meer parkeercapaciteit vereisen dan personenwagens.**

Het ontwerp verhoogt het aantal vaste parkeerplaatsen voor vrachtwagens met 12, en laat de mogelijkheid, 's nachts bij overbezetting, vrachtwagens te parkeren op plekken die overdag voor personenwagens bestemd zijn (2).

De **flexibiliteit** van het parkeersysteem laat niet alleen toe piekmomenten op te vangen, maar ook de vermindering van het aantal bestaande parkings naast de Vlaamse autosnelwegen (3).



(1) Europese vrachtwagenchauffeurs (met uitzondering van sommige oostbloklanden) moeten voldoen aan een maximum van 15 diensturen per etmaal, waarvan er maximaal 10 gereden worden. Elke 4,5 uur rijden, moet een pauze ingelast worden van minimum 1 uur. De nachtrust bedraagt minimum 9 en maximum 11 uur.

(2) In de huidige situatie zijn er 15 parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien, in het ontwerp 27.

(3) Uit de projectdefinitie: "Omdat het niet haalbaar is op alle bestaande parkings zal de overheid een selectie doorvoeren van de parkings die moeten blijven bestaan en die uiteraard met een sanitair paviljoen zullen uitgerust worden. De andere parkings zullen afgeschafte worden."

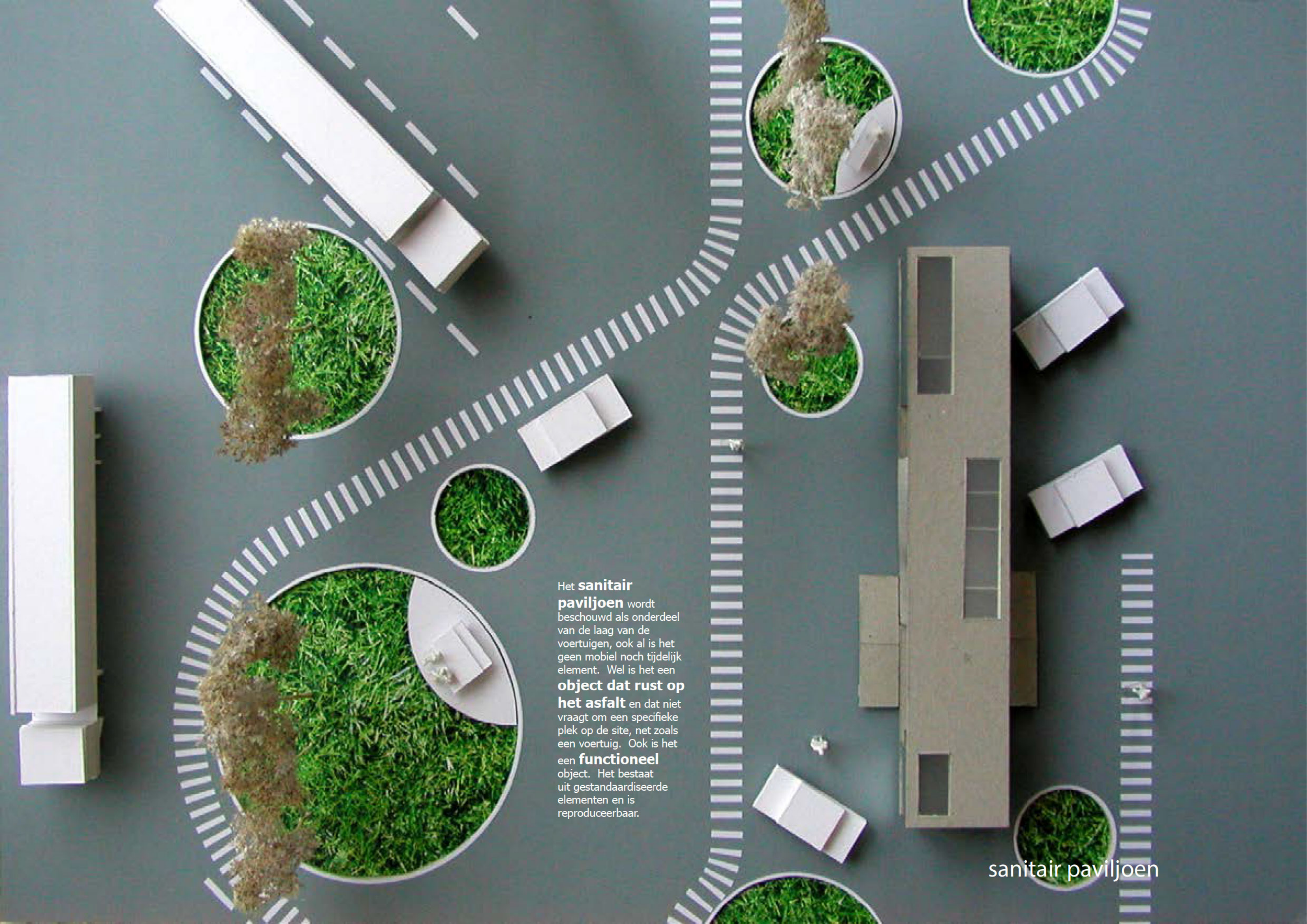


zicht



Aan elke bestuurder (en zijn passagiers) wordt de mogelijkheid geboden een individuele rustplek uit te kiezen en deze tijdelijk te bezetten.

zicht



Het **sanitair paviljoen** wordt beschouwd als onderdeel van de laag van de voertuigen, ook al is het geen mobiel noch tijdelijk element. Wel is het een **object dat rust op het asfalt** en dat niet vraagt om een specifieke plek op de site, net zoals een voertuig. Ook is het een **functioneel** object. Het bestaat uit gestandaardiseerde elementen en is reproduceerbaar.

sanitair paviljoen



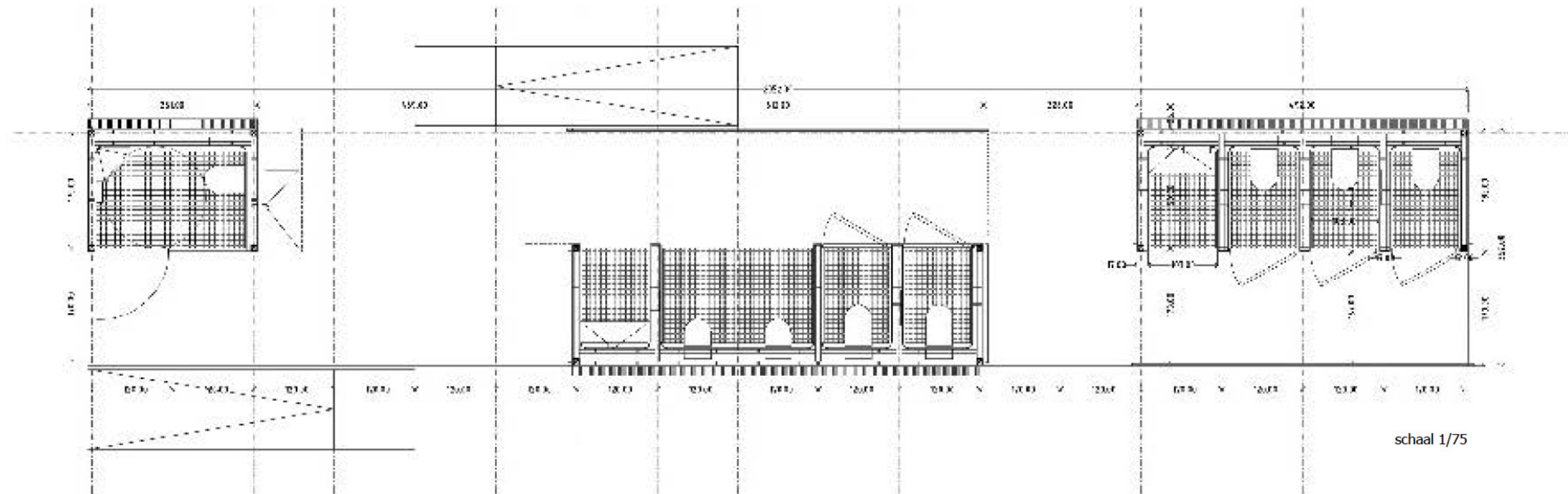
uitgangspunten:

hygiëne

Hygiëne is een factor die eerder **psychologisch** is dan wetenschappelijk, waardoor het gevoel zich in een ruimte te bevinden die proper lijkt vaak belangrijker is dan een daadwerkelijk propere ruimte. Koude, openheid, verhinderen van contact met vuil en verfrissing van de atmosfeer zijn aspecten die een gevoel van hygiëne verschaffen.

flexibiliteit

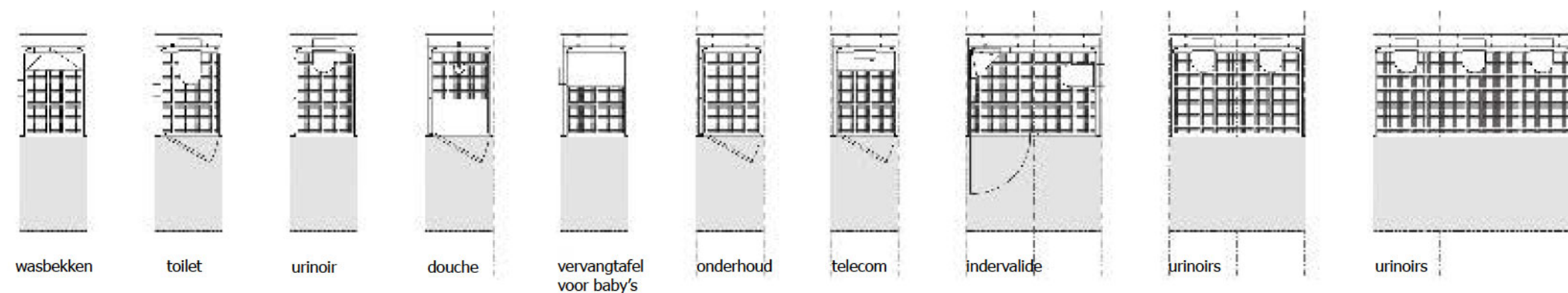
Flexibiliteit wat het ontwerpproces, de constructie en het gebruik betreft. Het paviljoen is opgebouwd uit een **zo beperkt mogelijk aantal elementen en aansluitingen**, waardoor de mogelijkheid tot onderhoud en de vervanging van de elementen geoptimaliseerd wordt.



Het paviljoen is **isotroop**, het heeft in alle richtingen dezelfde eigenschappen. Er zijn **geen achterkanten** en het is **bereikbaar van alle zijden**. Dit verhoogt het veiligheidsgevoel en het is praktisch, omdat men nooit om het paviljoen heen moet lopen. Symbolen (mindervalide, man, vrouw) op de wanden van de cabines en op de schermen zorgen voor een leesbaar paviljoen. Ze maken de gebruiker vanop afstand duidelijk waar hij/zij heen moet.

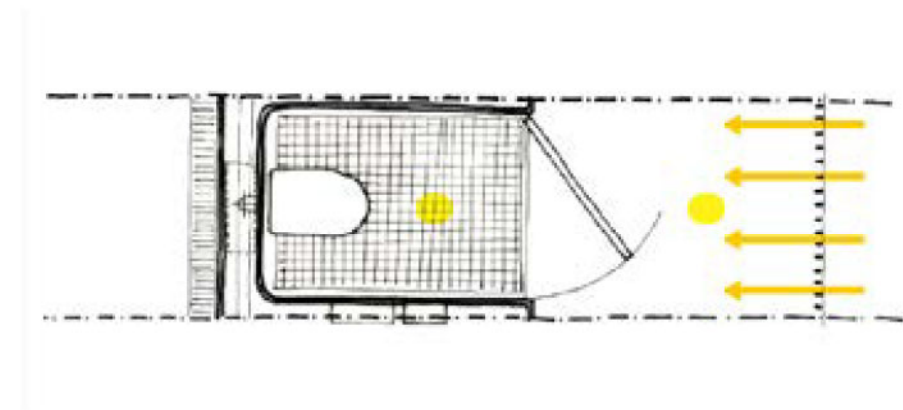
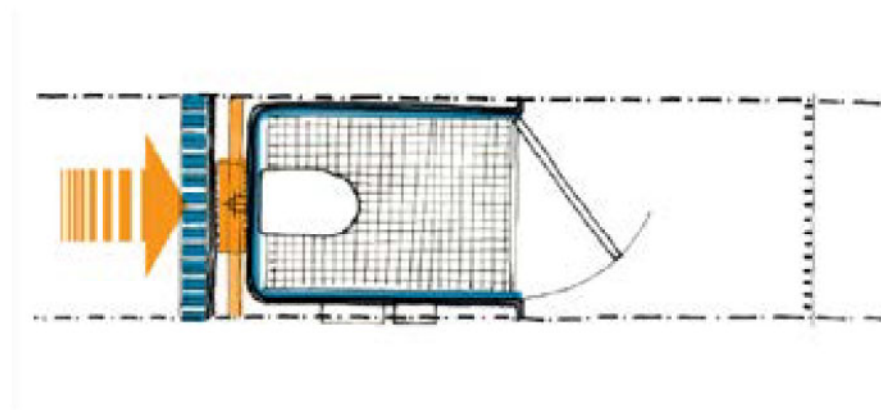
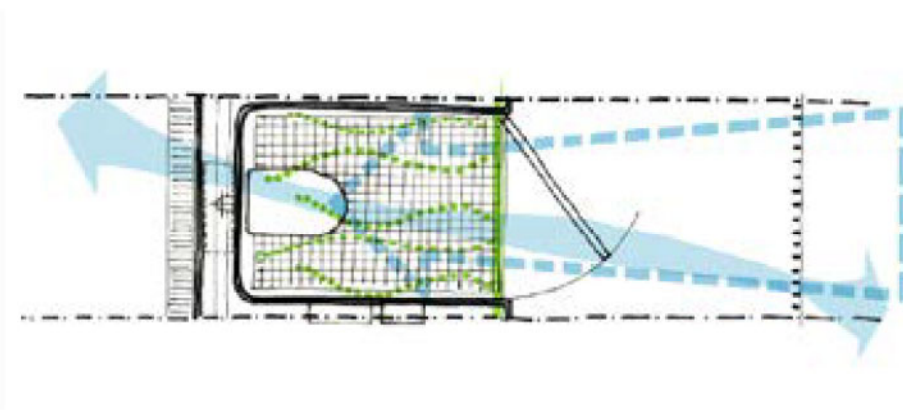
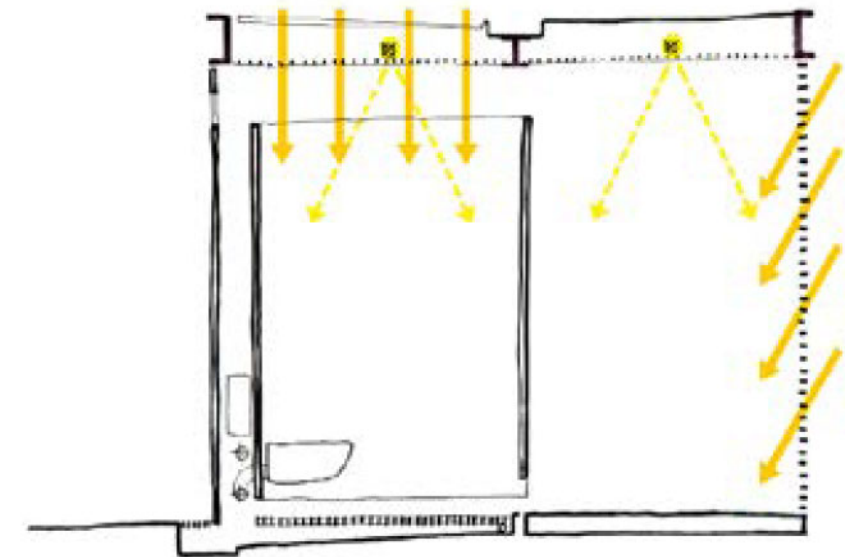
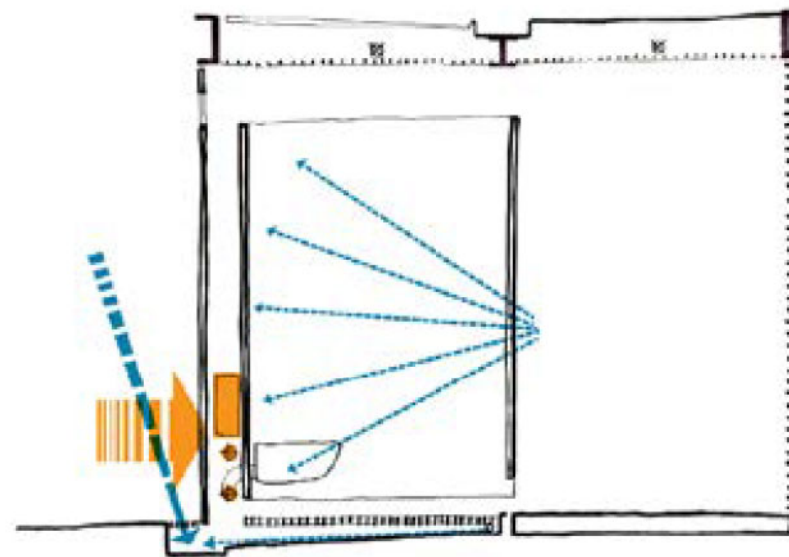
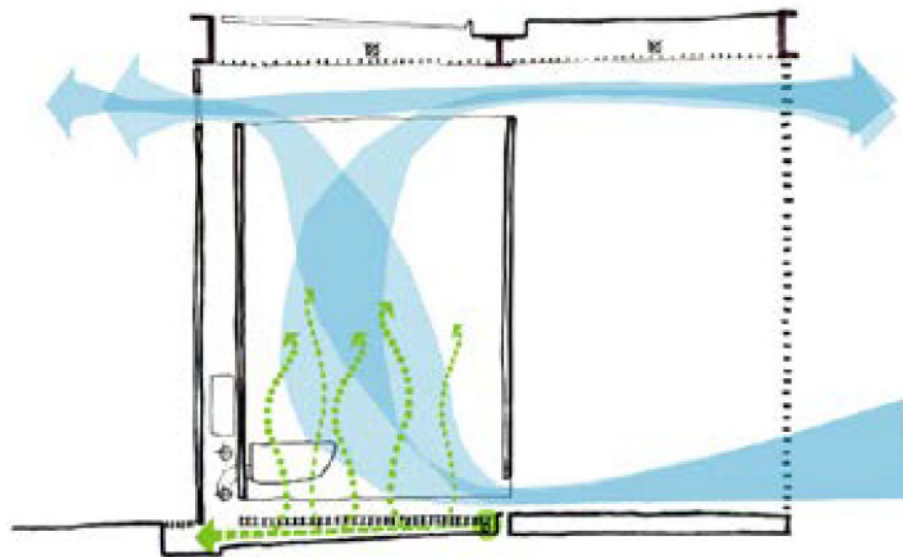
Het paviljoen is opgevat als drie cabines onder een dak, respectievelijk bestemd voor mindervaliden, mannen en vrouwen. Elke cabine-eenheid is voorzien van een overdekte buitenruimte van dezelfde afmetingen. Een scherm uit stekmetaal zorgt voor privacy bij het in- en uitgaan van de units. Enerzijds minimaliseren we de effectieve oppervlakte van het sanitair, waardoor we de minst hygiënische zones -en bijgevolg het onderhoud- concentreren. Anderzijds zijn we generieus met de overdekte buitenruimte, om een gevoel van openheid te creëren, **ventilatie en natuurlijk licht te garanderen, concentratie van onaangename geuren te vermijden** en gangen en een bedompt gevoel te voorkomen. Openheid bevordert de hygiëne, maar ook de veiligheid. De opstelling is zó, dat doodlopende uiteinden en **inspringende hoeken niet aanwezig zijn**, ook omwille van hygiënische en veiligheidsredenen. Tussen het sanitair van de mindervaliden en dat van de mannen bevindt zich een ruimte waar zich tegen de wanden van de cabines een fontein en een bank bevinden. Hier kan men overdekt water nemen of zijn handen wassen, of wachten op een medepassagier die het sanitair heeft betreden.

Bij een defect of een buiten werking stelling sluiten schuifdeuren de betreffende cabine af, zonder het functioneren van de overige cabines te verstoren. Een hellingsbaan aan weerszijden maakt het paviljoen toegankelijk voor mindervaliden.



Het paviljoen is opgebouwd uit **units** van 1m20 op 1m70, as op as. De units kunnen, naargelang de eisen, **verschillende programma's** herbergen. Een wasbekken, een toilet, een urinoir, een douche, een vervangtafel voor baby's, een onderhoudsruimte, een telecommunicatieruimte. Door units aan elkaar te schakelen kunnen programma's die een grotere oppervlakte vereisen, zoals een toilet voor mindervaliden of meerdere urinoirs, opgevangen worden. Het scheiden van programma biedt de units een praktische, hygiënische en functionele meerwaarde. **Droge ruimtes worden van natte gescheiden, en vuile van propere**. Het onderhoud wordt beperkt en het vuil wordt geconcentreerd. Het gebruik van units biedt de mogelijkheid naargelang de omstandigheden zowel het programma, de cabines, als de configuratie van het paviljoen samen te stellen en te combineren.

De systematische opbouw, bestaande uit een beperkt aantal en zich herhalende elementen, vereenvoudigt de constructie en zorgt ervoor dat de elementen gemakkelijk kunnen vervangen worden.



### verfrissing

Natuurlijke ventilatie: luchtstroom boven en onder de zijwanden, via de perforaties in het scherm en in de bovenkant van de buitenwand. Een schoorsteeneffect ontstaat door de aanwezigheid van laatstgenoemde perforaties. De horizontale luchtstroom boven de binnenwanden 'ventileert' onaangename geuren naar buiten.

Het openen van de deur brengt op zich al een frisse vernieuwing van de atmosfeer in de unit met zich mee, door het onmiddellijke contact met buiten.

De vloer is het meest vuile oppervlak van een toilet. Vuil, onaangename geuren, nattigheid en plakkerigheid worden er op korte tijd geaccumuleerd, waardoor de sensatie van een hygiënische ruimte snel verdwijnt. Het contact van de voetzool met een glibberige vloer of het zicht van een niet identificeerbare substantie wekt afkeer op, ook al is het maar een beetje water of modder dat op de vloer is blijven liggen.

We voorzien een metalen rooster op de vloer van de units. We reduceren daardoor het **contactoppervlak tot het minimum**. De kleinere vuiltjes (bvb sigarettenpeuken of modder) en spatten vallen door het rooster en worden opgevangen door een hellend vlak. Uit een sproeiertje dat zich aan het bovenuiteinde van het hellend vlak bevindt, stroomt op regelmatige tijdstippen water, voorzien van een verfrissende geur en een ontsmettingsmiddel. Het water voert het vuil af naar een kleine riolering aan de buitenrand van de cabine, vanwaar het, samen met het vuil van de overige units, naar een zuiveringsinstallatie wordt geloost.

### reiniging







Elke unit is aan de binnenkant bekleed met een continue inox wand met afgeronde hoeken. De rondingen verhinderen vuilophoping in de hoeken en vereenvoudigen het reinigen. Bij de dagelijkse kuisbeurt worden met een lans de wanden besproeid en gereinigd. Het gebruikte water valt door het vloerrooster op het hellend vlak en wordt afgevoerd naar de riolering. De riolering is gemakkelijk bereikbaar en kan bijgevolg zonder moeite gecontroleerd worden op verstopping.

Via de ruggen van de units zijn de leidingen gemakkelijk bereikbaar, in geval van defect of verstopping.

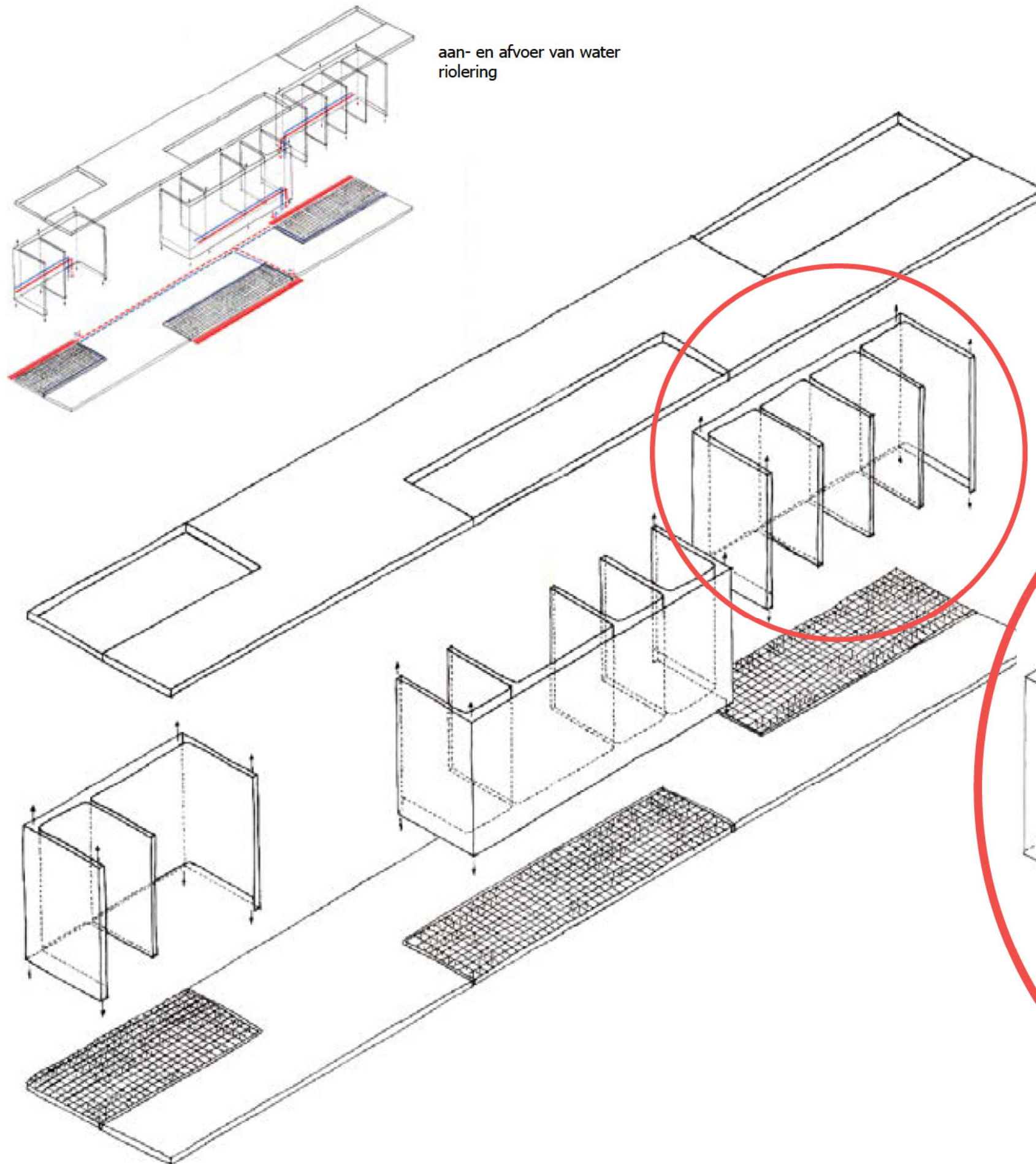
### verlichting

Overdag treedt er in het paviljoen voldoende licht binnen dankzij de open configuratie. Een plexiglazen dakafwerking boven de units garandeert ook daar natuurlijk licht.

's Nachts wordt het paviljoen verlicht d.m.v. een heldere en warme verlichting. Door het open karakter is er een grote sociale controle en fungeert het paviljoen als lichtbaken op het terrein.

-  sproeier van water met verfrissende geur en ontsmettingsmiddel
-  onderhoud
-  natuurlijke ventilatie
-  natuurlijke verlichting
-  reiniging
-  kunstmatige verlichting

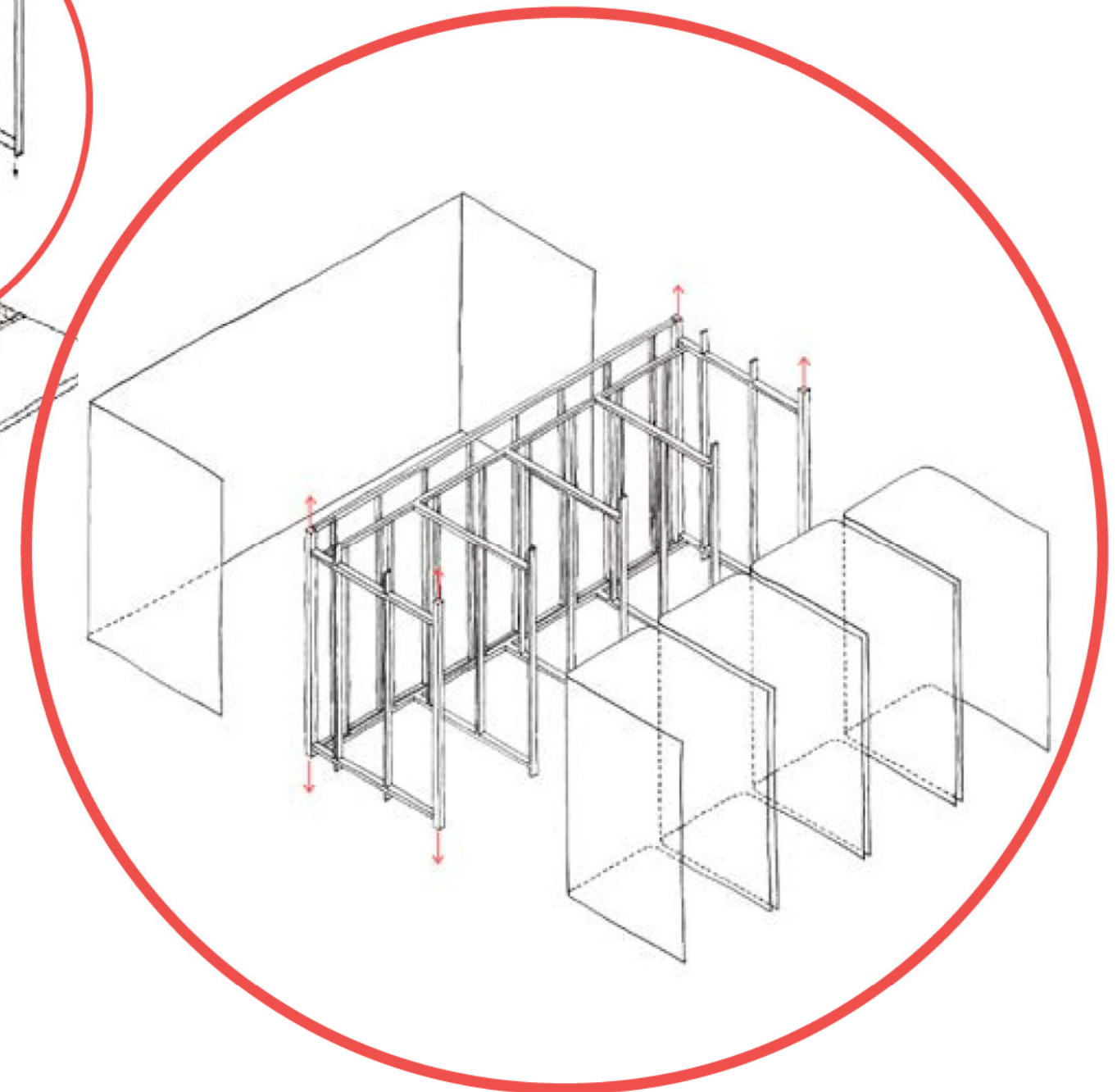
verfrissing, reiniging en onderhoud, verlichting



Het **dak** wordt in situ gemonteerd. Het bestaat uit een stalen structuur die rust op de cabines. De dakafwerking is ofwel een plaat uit plexiglas (boven de cabines), ofwel een stalen plaat (overige zones). Onder de dakstructuur worden roosters gehangen, waarboven zich de verlichting bevindt.

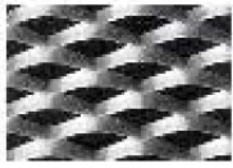
De **vloer** wordt in situ gemonteerd. In de cabines heeft elke unit een hellend stalen vloervlak, waarboven een rooster komt dat bevestigd wordt aan de structuur van de cabine. In de overige zones van het paviljoen bestaat de vloerbedekking uit geprefabriceerde betonplaten.

De **cabines** worden in het atelier vervaardigd. Ze bestaan uit een stalen frame bekleed met inox. Op de fundering (3 parallelle betonnen balken), voorzien van stalen wachtplaatjes, worden de stalen pootjes van de cabines bevestigd.



bouwkundige elementen





Scherf uit strekmetaal

Wordt geplaatst voor de sanitaire units om een zekere privacy te bieden. De perforaties in het metaal voorzien het paviljoen van ventilatie, getemperd licht en een gedeeltelijk transparante gevel.



Fontein uit inox

Met waterbesparend dispositief. Sensoren zorgen voor automatische voorziening van water.

Bank uit inox



Metalen schuifdeuren

Bij een defect of een buiten werking stelling sluiten schuifdeuren de betreffende cabine af, zonder het functioneren van de overige cabines te verstoren.



Wasbekken uit inox

Wordt aan drie zijden begrensd door zijwanden van de unit. Hoeken en randen worden zo voorkomen. Met waterbesparend dispositief. Sensoren zorgen voor automatische voorziening van water.



Urinoirs uit inox

Handenvrij. Sensoren zorgen voor automatische spoeling na elke beurt. De wateraan- en -afvoer is verborgen.



Wc-rolhouder en vuinbakje uit inox

Zijn geïncorporeerd in de zijwand van de toilet-units. Hoeken en randen worden zo voorkomen. Diefstal wordt uitgesloten.



Metalen rooster

Kan eenvoudig gedemonteerd worden om te reinigen.



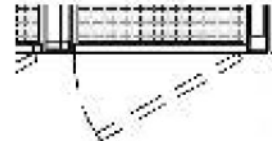
Zeepvoorziening en droger uit inox

Worden boven het wasbekken gemonteerd, zodat gemorste zeep wordt opgevangen in het bekken en natte handen de droger in de directe nabijheid hebben.



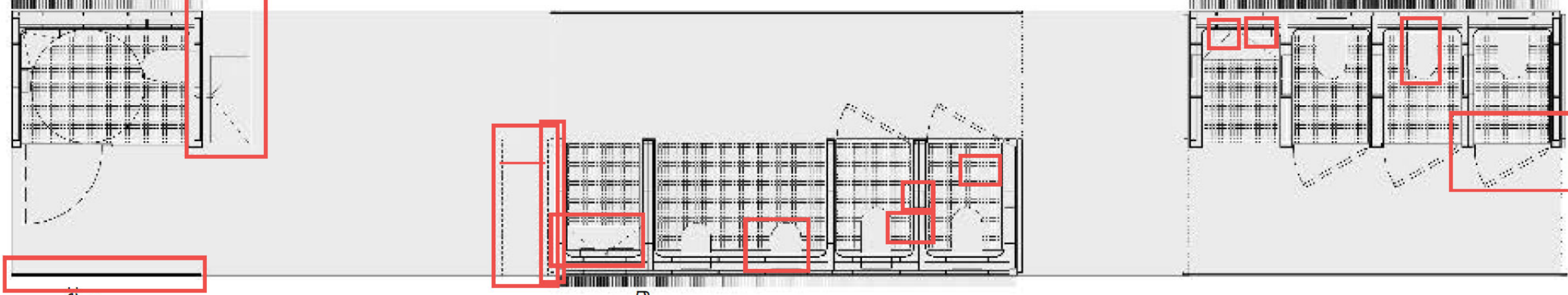
Toiletten uit inox

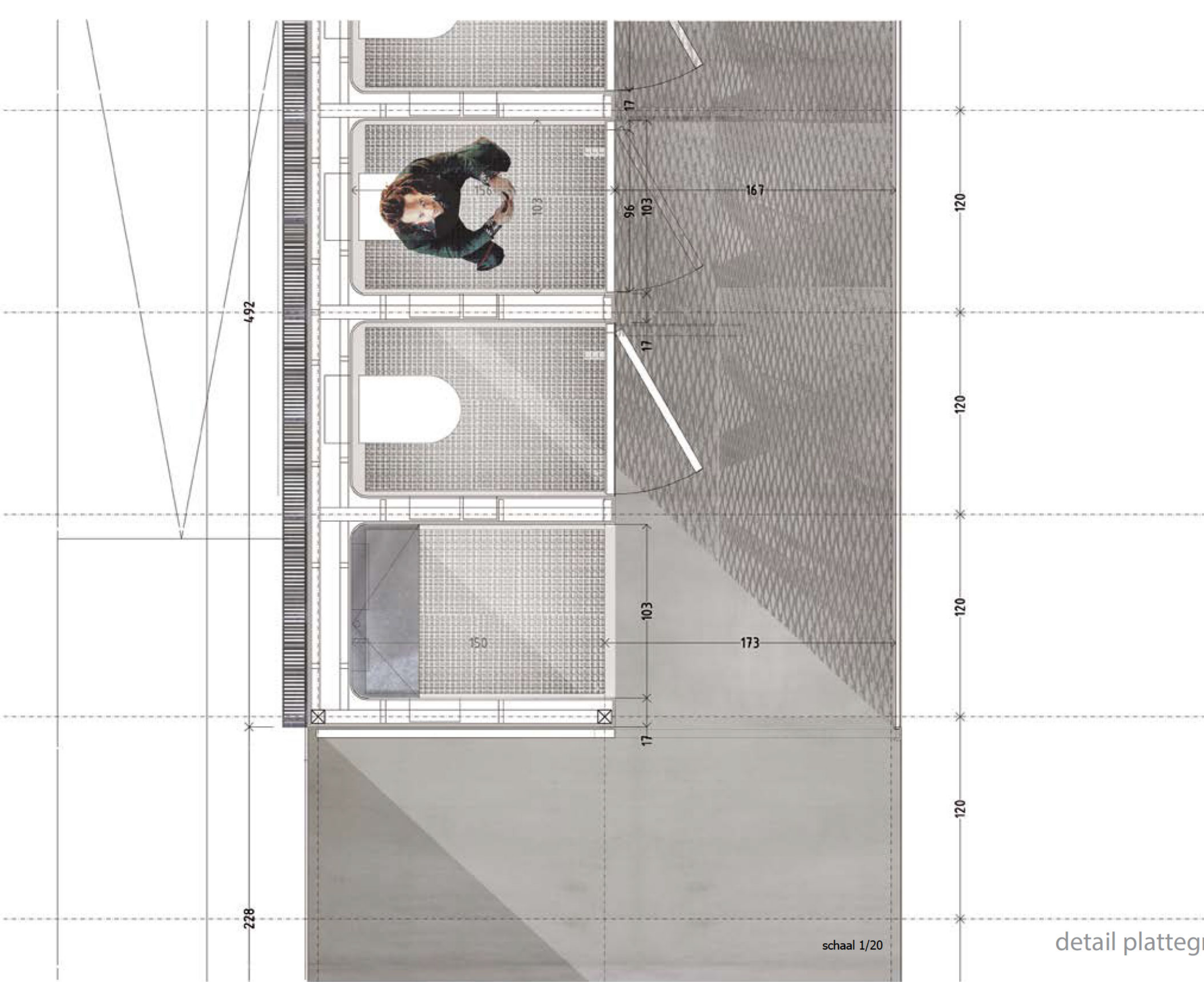
Handenvrij. Sensoren zorgen voor automatische spoeling na elke beurt. De wateraan- en -afvoer is verborgen. Hangend, om de vloer (het rooster) vrij te houden voor reiniging.



Deuren uit inox

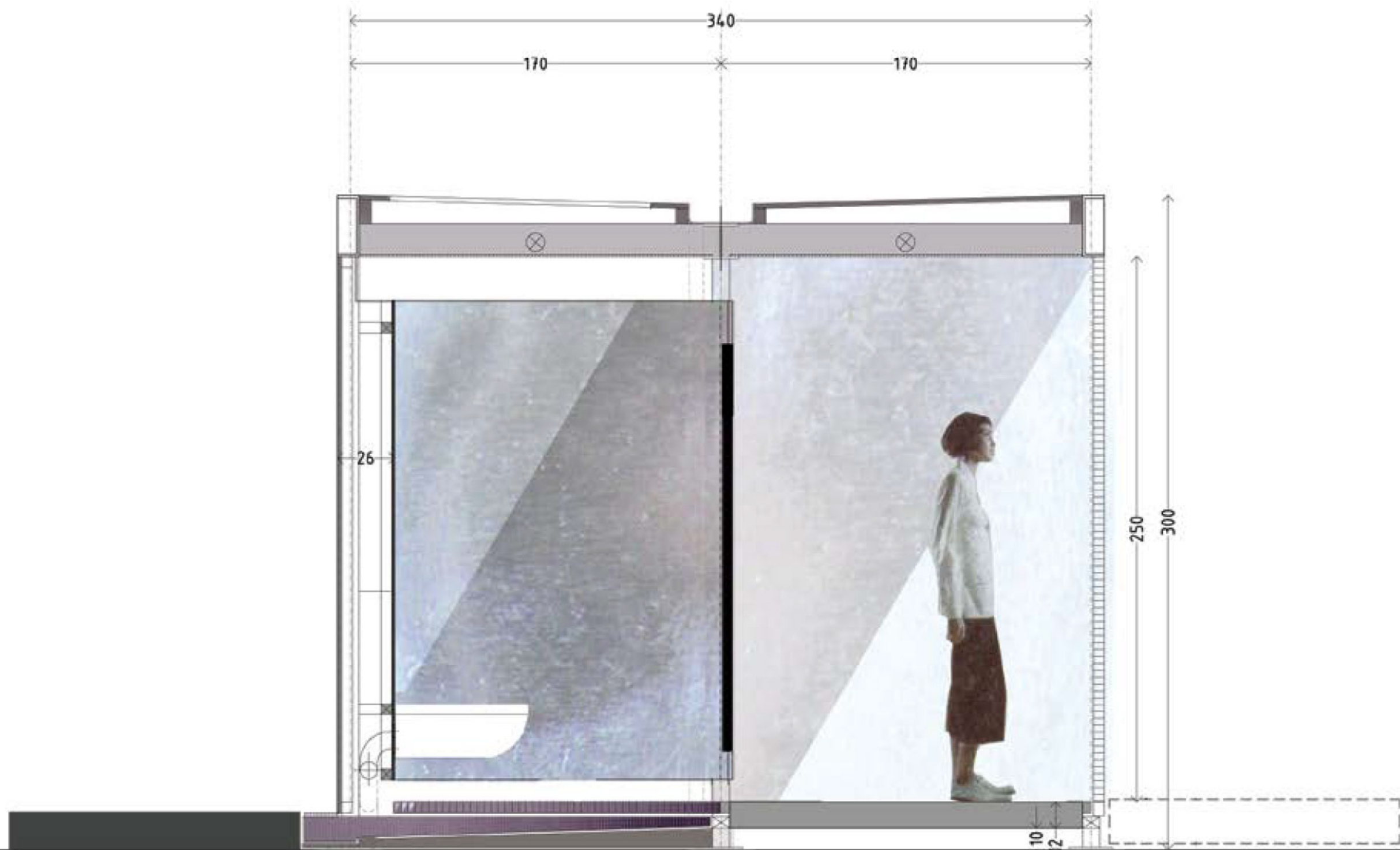
Zonder deurknoppen. Voorzien van sterke scharnieren die bestand zijn tegen overslaan.





schaal 1/20

detail plattegrond



schaal 1/20

detail dwarse snede



We bekleden het paviljoen met roestvast stalen platen om verscheidene redenen.

Het is een **roestvast** materiaal.

Het is een **sterk** materiaal, waardoor vandalisme uitgesloten wordt.

Door de gladde afwerking is het gemakkelijk en **goed reinigbaar** en wordt graffiti verwijderd. Door bovendien de oppervlakte huid electrolytisch te behandelen, worden poriën gedicht en wordt de porositeit geminimaliseerd, waardoor de noodzaak te reinigen gereduceerd wordt. Vocht- en schimmelproblemen zijn uitgesloten. (zie referentie grootkeukens en keukenartikelen)

Het is een **plooibaar** materiaal, waardoor de mogelijkheid bestaat voegen en aansluitingen te reduceren. Rondingen zorgen ervoor dat vuil nergens achter of tussen blijft hangen en dat de kuisploeg gemakkelijk met een vod voorbij de (afgeronde) hoeken kan passeren.

De **stijfheid** van RVS biedt de mogelijkheid de platen op een eenvoudige stalen structuur te monteren, zonder extra verstevigingen.

Door haar reflecterende afwerkingslaag, **past het zich in haar omgeving**, die in het materiaal weerspiegeld wordt. In het geval van het paviljoen reflecteert de donkergrijze asfalt op de RVS-platen en wordt het licht zó geabsorbeerd, waardoor het paviljoen onderdeel gaat uitmaken van haar achtergrond. We kiezen voor een matte afwerkingslaag (en geen blinkende) om overdaad aan reflectie te voorkomen en deze zó wat te dempen. 's Nachts, verlicht, zal de reflectie van het licht eerder een helderheid aan het paviljoen geven, waardoor het opvalt en veiligheid biedt. Hetzelfde geldt voor het interieur van de cabines overdag, die voorzien zijn van een plexiglazen dakafwerking, waardoor natuurlijk zenitaal licht naar binnen valt. (zie referentie monument)

Het is een **recycleerbaar** materiaal. Naast ijzer bevat RVS andere waardevolle grondstoffen, meer bepaald chroom, nikkel en molybdeen, waardoor het recycleren economisch verantwoord is. Het recycleren van RVS is een zelfonderhoudend proces. Zoals alle metaalproducten wordt RVS geproduceerd in een smeltproces. Productie en recyclage zijn geen aparte stappen in de levenscyclus van het materiaal. Ze maken deel uit van hetzelfde proces. Ieder product uit RVS bevat gemiddeld 60% gerecycleerd materiaal (waarvan 25% 'oud schroot', afkomstig van afgeschreven producten, en 35% 'nieuw schroot', bvb. afkomstig uit productie en verwerking).



Leesbaarheid, toegankelijkheid, isotropie, aanpasbaarheid...  
Reflectie, en de integratie in de omgeving. Transparantie van de schermen.



gevel a



gevel b

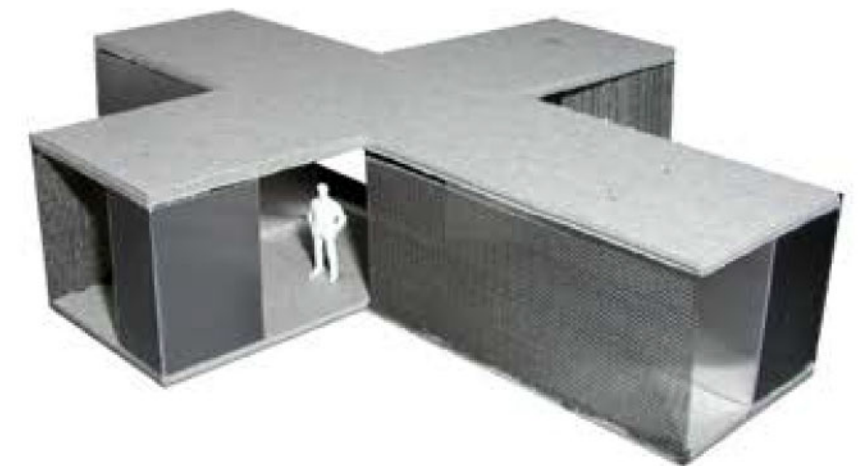
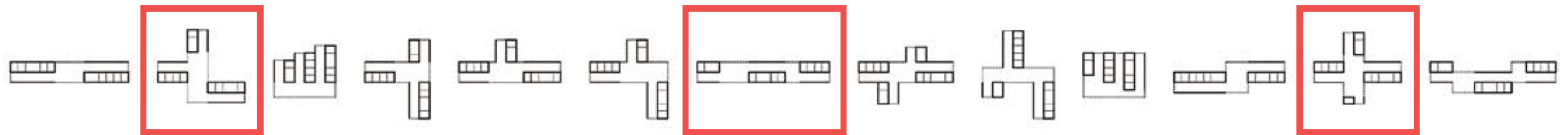


gevel c



gevel d

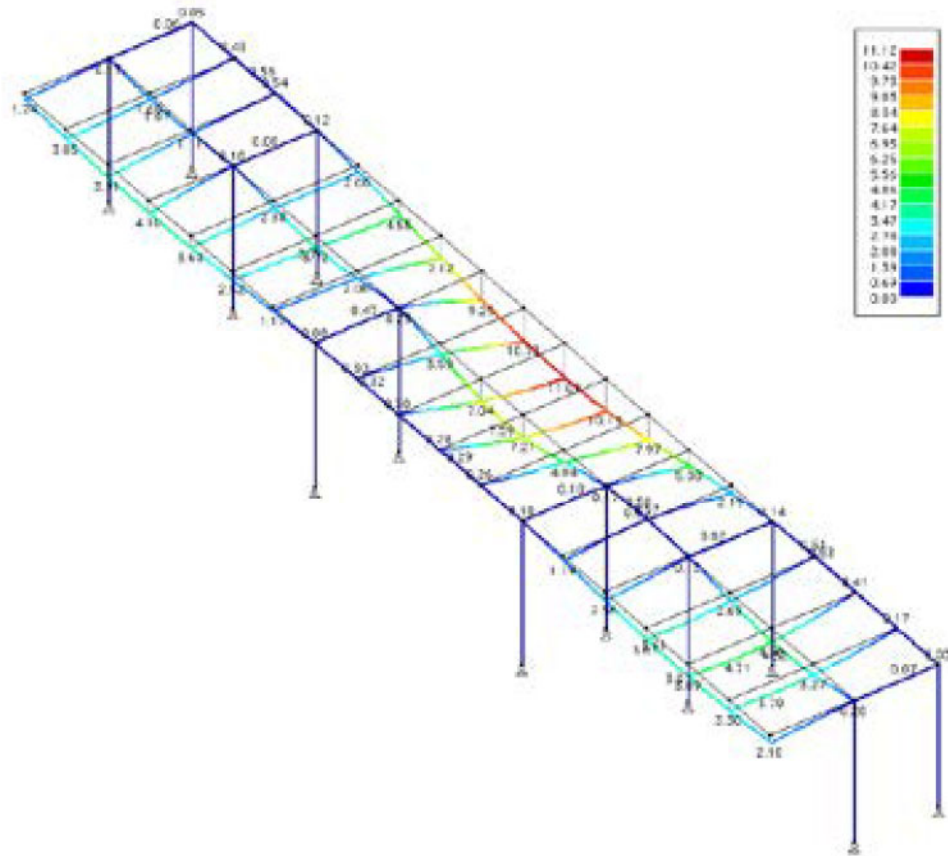
gevels



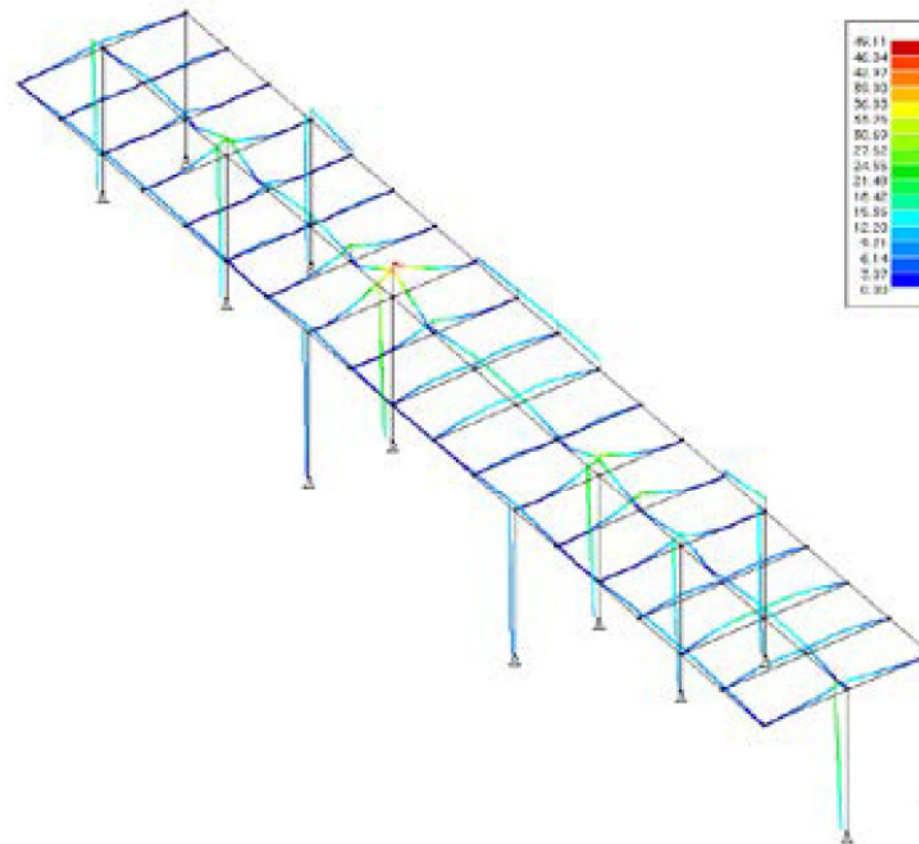
De cabins, met hun overdekte buitenruimtes en strekmetalene schermen, zijn elementen die, naargelang de vereisten van het programma of de situatie op het terrein, verschillende paviljoenconfiguraties mogelijk maken, zonder dat de uitgangspunten verloren gaan.

paviljoenconfiguraties

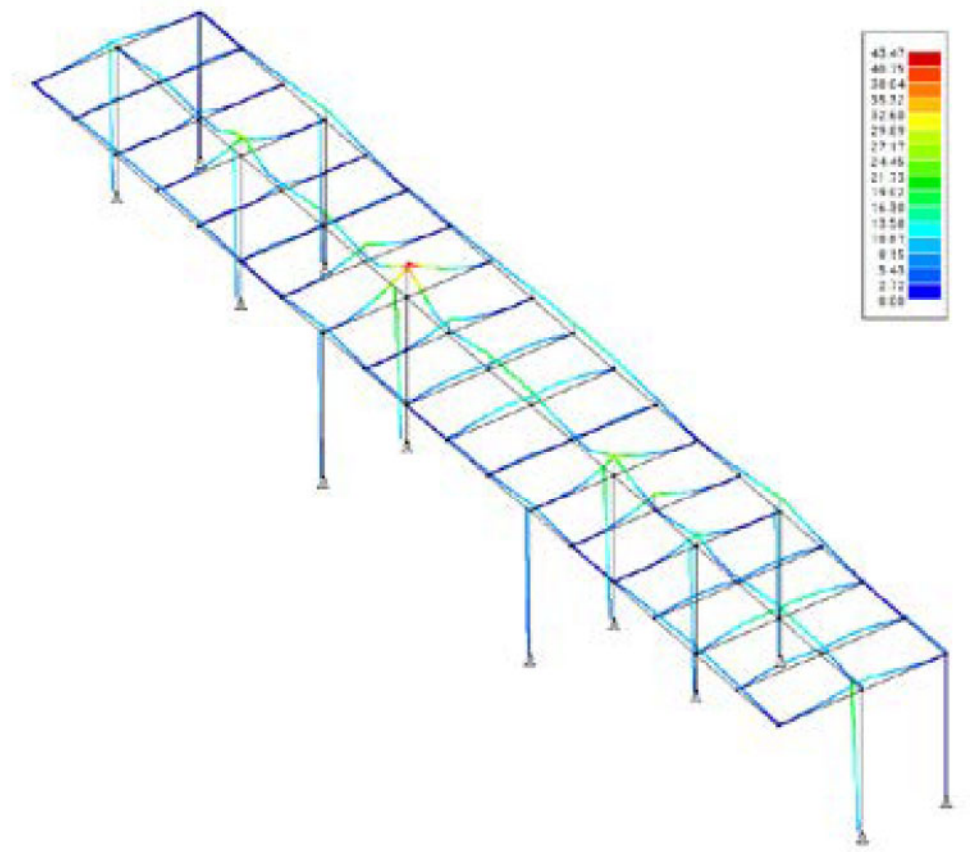
doorbuiging



knik



sterkte



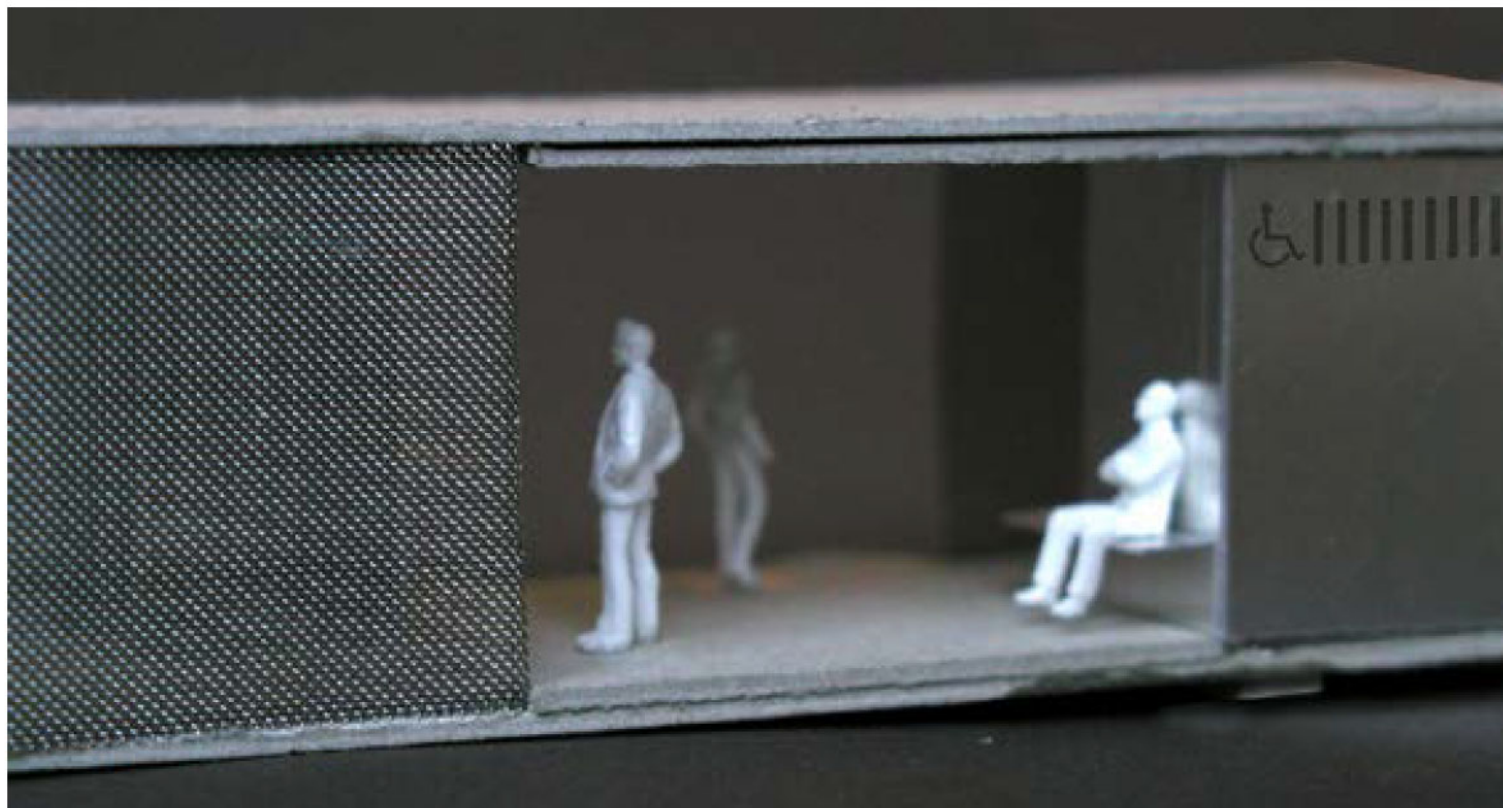
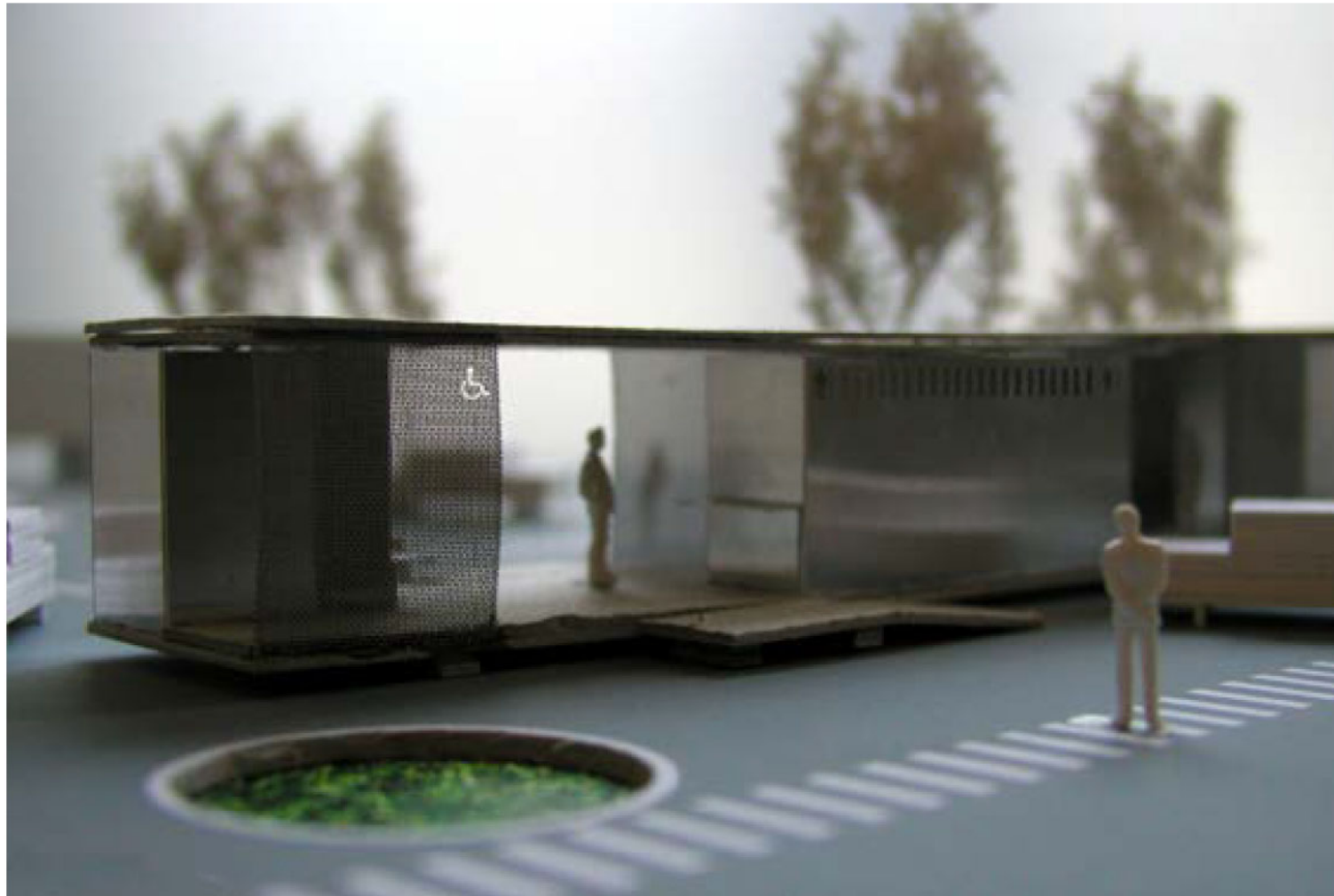
Stalen kolommen van 8 op 8cm (koker 80x80x4) in de hoekpunten van de cabines dragen de dakstructuur, die bestaat uit twee UPN-profielen (UPN 260) aan de langse zijden en een HEA 200 in het centrum. Kleinere profielen (IPE 200) tussen de langse liggers maken een homogeen rooster van het dak, waardoor uitkragingen (van 1m70) en overspanningen (van max. 4m80) kunnen opgevangen worden.

stabiliteit



zicht





zicht



zicht