

CBS SEO marketingartikel - maart 2010

Trefwoorden: luchthavendesign, computerergonomie, ergonomisch werkstation, monitorarm voor wandbevestiging

Het ontwerp van een passagiersterminal

In 1930 schreef Le Corbusier: “De schoonheid van een luchthaven zit hem in de prachtige, grote open ruimtes” en volgens hem zou de voor luchthavens meest geschikte architectuur “de lucht, gras en betonnen start- en landingsbanen” benadrukken. Maar als we nadenken over design voor luchthavens, moeten we ons eerst afvragen “waarvoor zijn luchthavens voor bedoeld”? Ze zijn eerst en vooral een “doorvoerfaciliteit voor mensen”: een voorziening waarmee mensen die vanuit hun auto, trein of taxi naar een vliegtuig onderweg zijn zo snel, veilig en ontspannen mogelijk dat vervoermiddel bereiken.

Er zijn allerlei zichtbare manieren waarmee deze doelstelling gerealiseerd wordt, waaronder bewegwijzering, het ontwerp van het gebouw (hoe de doorstroming van mensen kan plaatsvinden en hoe goed het aansluit op andere transportvoorzieningen), de inrichting die bezoekers rustig stemt en ontstrest en elementen om bezoekers bezig te houden – meestal cateringvoorzieningen en winkels. Minder vanzelfsprekend, maar even belangrijk, is het nadenken over ergonomie en met name over hoe mensen in de passagiersterminal met technologie omgaan.

In de 21e eeuw krijgt het ontwerp van luchthavens steeds meer aanzien: grote architectenkantoren afficheren aan de hand van deze gebouwen op opvallende en avontuurlijke wijze hun creativiteit en hun probleemoplossingsvaardigheden. Recente voorbeelden van bekroonde, prestigieuze ontwerpen voor luchthavens zijn:

- Beijing Terminal 3 door Foster & Partners (de grootste passagiersterminal ter wereld, waar men naar verwachting 50 miljoen passagiers per jaar zal afhandelen)
- Heathrow Terminal 5 van de hand van Richard Rogers Partnership die uiteindelijk 35 miljoen passagiers per jaar moet afhandelen
- Barajas New Area Terminal (een samenwerkingsverband tussen Richard Rogers Partnership en Estudio Lamela dat in 2006 de Stirling Prize heeft gekregen)

Hoewel deze projecten voor de hand liggen als voorbeelden van het ontwerp van luchthavens, blijft het feit dat de overgrote meerderheid van de luchthavens niet recent door beroemde architecten en designers ontworpen is. De meeste luchthavens zijn vijftig jaar oud of ouder en zijn herhaaldelijk aangepast om ze aan de huidige normen te laten voldoen en geschikt te maken voor de toenemende passagiersvolumes, veiligheidseisen en technologische behoeften.

Na de mensen die gebruikmaken van een luchthaven is de technologie een van de belangrijkste onderdelen ervan. Denk bijvoorbeeld aan de incheckbalies, de digitale bewegwijzering, de luchtverkeersleiding, de veiligheidsvoorzieningen en de back-offices: technologie is alomtegenwoordig. Toen de meeste van onze bestaande luchthavens gebouwd werden, zag de technologie er nog heel anders uit dan vandaag de dag: grote CRT-schermen en logge apparatuur bepaalden het beeld. Nu zijn flatscreens de norm: deze nemen minder ruimte in beslag en verbruiken minder energie. Door een scherm op een wandsteun te plaatsen, blijft er meer nuttige ruimte vrij en wordt de visuele impact van de technologie geminimaliseerd.

Een luchthaven is tevens een werkplek waar het personeel vaak de hele dag lang steeds weer dezelfde taken uitvoert. Daarom dient men bij het ontwerpen voor luchthavens aandacht te besteden aan ergonomie en ergonomische werkstations te ontwerpen voor zowel de medewerkers in de back-offices als het personeel dat direct klanten helpt. Bij het ontwerpen van een luchthaven is aandacht voor gezond, gelukkig en productief personeel even belangrijk als efficiënte exploitatie, een hoge doorvoersnelheid of de veiligheid van de gebruikers.