

GEEN GELIJKE

OPENBAAR VERVOER TERMINAL BREDA



QUA OMVANG EN AFWERKING ZIJN ER VRIJWEL GEEN GELIJKE PROJECTEN TE VINDEN OP (AF)BOUWGEBIED. DE BOUW VAN DE OPENBAAR VERVOER TERMINAL VEREIST EEN MINUTIEUZE VOORBEREIDING EN IS MET RECHT EEN WERK TE NOEMEN MET EEN HOGE MOEILIKHEIDSGRAAD. VERVOLG COMPLETE INTERIEUR REALISATIE UIT DELFT ZORGT VOOR HET COMPLETE AFBOUWPAKKET.

WILBERT LEISTRA

De eerste fase van de OVT in Breda is geopend. (Foto's: Wilbert Leistra)

Op de achtergrond is zachte pianomuziek te horen. Een voorbijganger of een reiziger die op de bus of trein moet wachten gebruikt de tijd om een deuntje te spelen, iets wat tegenwoordig op bijna elk groot station mogelijk is. De roltrap van het busstation rolt langzaam naar beneden. Hij staat vol met mensen die haastig hun trein proberen te halen. Groepen ijlen, alleen onderbroken door het inchecken van hun ov-kaart bij de poortjes, naar de perrons. Twee vriendinnen zitten samen op de natuurstenen traptreden met bewondering te luisteren. "Kijk, ik zie mezelf. Dat is grappig", zegt een kind tegen haar moeder als ze



Als halte op de hogesnelheidslijn wilde de gemeente Breda een ultramodern, hoogwaardig transportknooppunt en verblijfcomplex.

omhoogkijkt in het spiegelplafond. De natuursteenvloer weerkaatst in het spiegelende plafond en levert een fraai kijkspel op. Er straalt een allure uit, iets grootstedelijks. Dat is precies wat de gemeente Breda ambieert: een ultramodern, hoogwaardig transportknooppunt en verblijfcomplex als verbinding tussen de Randstad en België en Frankrijk. Breda is immers een belangrijke halte op de hogesnelheidslijn Amsterdam-Parijs. Dé Poort van Brabant.

TRANSFORMATIE

Reizigers die regelmatig in Breda in- of uitstappen kunnen het niet ontgaan zijn dat de spoorzone een heuse metamorfose ondergaat. Overstappen naar een trein van perron 4 naar 1 vergde een topconditie voor het bedwingen van het grote aantal treden van de buitengewoon hoge trappen die boven het spoor liepen. Het gebied van 100 ha dat direct grenst aan de historische binnenstad ondergaat een transformatie van oude woonwijken, fabriekscomplexen en verlaten emplacements naar een compleet nieuw stadsdeel, als het ware een extra stad naast het bestaande centrum. Of een verbinding tussen de binnenstad en de wijk Belcrum. Hier is onlangs de Openbaar Vervoer Terminal (OVT) in gebruik genomen. Althans, de eerste fase van het project, de zuidelijke kant grenzend aan de wijk Belcrum. De terminal bevat onder andere een trein- en busstation.

Even wat cijfers: zeven sporen, drie perrons en zestien treinen die per uur station Breda aandoen, waaronder vier hogesnelheidstreinen. Per dag verwerkt het station circa 27.000 reizigers, in 2020 zal dit aantal naar schatting groeien tot

ongeveer 57.000. Dan het busstation; het nieuwe perron biedt ruimte voor twintig bussen. Per uur vertrekken er zestig bussen en dat levert dagelijks zo'n 38.000 in- en uitstappers op. En dan hebben we het alleen maar over de ruimten die rechtstreeks bij het reizen betrokken zijn.

BAKEN

"OVT Breda is een baken in de stad. Het complex is een gebouw voor de stad. Niet een soort alien die per ongeluk in Breda is geland, maar een gebouw dat er thuishoort en er onderdeel van uitmaakt." Met deze woorden omschrijft architect

Koen van Velsen het terminalcomplex waarvan hij het ontwerp heeft gemaakt. Het complex omvat naast het trein- en busstation 150 appartementen, 9.000 m² winkels, 20.000 m² kantoorruimte, vier horecagelegenheden, 720 parkeerplaatsen op het dak en 4.400 plaatsen voor fietsen. Het centrum van Breda wordt met een 70 m lange en 36 m brede passage verbonden met de wijk Belcrum, de zuidkant. Per dag zullen ruim 14.000 mensen gebruikmaken van deze voetgangerstunnel. Het wordt volgens de architect een bruisend hart, een plek waar reizen, werken, wonen, winkelen en uitgaan samenkomen.

Verantwoordelijk voor de bouw van de Openbaar Vervoer Terminal is de Bouwcombinatie OVT, waarin de aannemers Ballast Nedam en de Hurks Groep zijn verenigd. Theo Bruijninx, voorzitter Raad van Bestuur van Ballast Nedam, omschrijft het project als volgt: "De OV-terminal is een complex, integraal project binnen de stedelijke dynamiek." Geert Hurks, voorzitter Raad van Bestuur van Hurks voegt toe: "Bouwen in een stationsomgeving is dynamisch. Op een plaats waar talloze logistieke stromen samenkomen, is alles gericht op de voortgang van die stromen. Continu in beweging blijven. Het is een zaak van een lange adem, zo blijkt. Want bij een complex gebouw in een lastige bouwput te midden van een massieve stroom reizigers en een drukke transportader is een minutieuze voorbereiding niet het halve werk, maar absolute noodzaak."

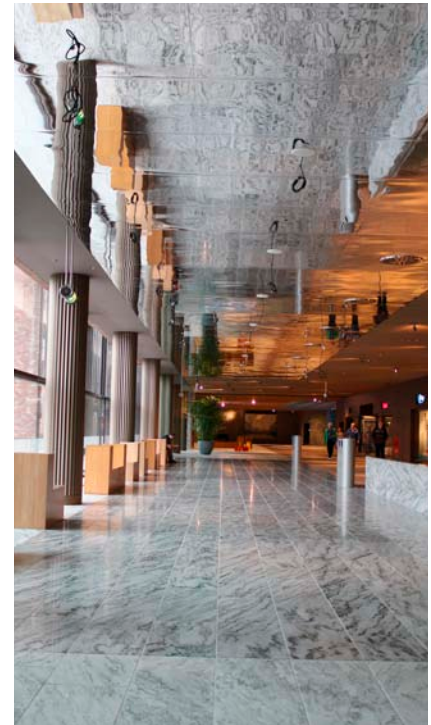
In een van de horecagelegenheden op de OVT schuift Jos Glorie aan tafel. Als projectleider van



In het winkelgebied zijn Woodgrill-plafonds toegepast.



In overleg met de constructeur en Knauf/OWA zijn de buitenplafonds gedimensioneerd voor windbelasting.



In de spiegelflafonds wordt de natuursteenvloer weerspiegeld.

Verwol Complete Interieur Realisatie uit Delft is hij nauw bij het project betrokken. "Wij hebben het totaalpakket voor de afbouw van de eerste fase verzorgd", vertelt hij. "Ongeveer een jaar werk voor twintig mensen. Nu beginnen we aan de tweede fase, maar dat is nog maar 10 procent van het totale project."

Glorie somt op: "6.500 m² OWA Plan akoestische plafonds in tien verschillende kleuren, 7.500 m² gestucte Knauf-plafonds op Knauf Aquapanel Outdoor en Indoor, 5.500 m² cellulair glas, 3.000 m² stalen Durlum-plafonds, 1.700 m² Knauf-gipsplafonds, 1.300 m² Woodgrill-plafonds, 1.200 m² steenstriplafonds van TPN Tegelpjecten Nederland, 500 m² DsignMarking-spiegelflafonds, 500 m² gefineerde wanden van Woodcenter en 400 m² Pinta Phonestop Acoustic. O ja, en duizenden meters details en koven."

Alle buitenplafonds zijn helemaal doorberekend door de constructeur. Op het busdek (300 x 30 m) zijn horizontale OWA Plan akoestische panelen toegepast, op de opstaande kanten naar de glaskappen Aquapanel van Knauf. "In overleg met de constructeur en Knauf/OWA zijn de buitenplafonds gedimensioneerd voor windbelasting", aldus Glorie. "Hier zijn extra voorzieningen voor aangebracht, onder andere om het stramien geheel te schoren. Daarnaast zijn de plafonds voorzien van dilataties. Ten slotte zijn de OWA-panelen akoestisch afgespoten door Akotech. Vanwege de trillingen van de bussen en treinen zijn in het reizigersgebied (op verdieping -1) alle

plafondpanelen vrij van de wanden gemonteerd om scheurvorming te voorkomen.

GLADDE AFWERKING

Een gladde afwerking met weinig tot geen structuur. Zo luidde de eis van de architect waar het

de plafonds betrof, legt Erwin van Elteren uit. De technisch specialist droge afbouwsystemen van Knauf licht de eigenschappen van de Aquapanel Cement Board Outdoor toe: "Het oppervlak van de plaat is voorzien van een wapening van glasvezelweefsel. Deze loopt rondom de langskanten,



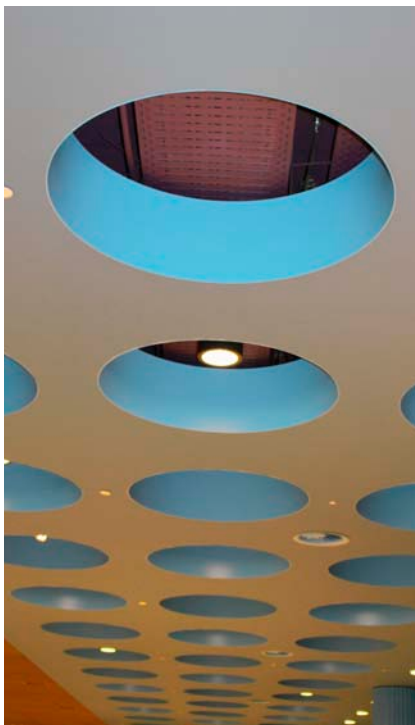
Omdat de constructie en de panelen tegen vocht bestand moeten zijn, is een corrosiewerend profiel aangebracht. (Foto: Knauf)

de EasyEdge-kanten. Het glasvezelweefsel is volledig in de cement ingebed en geeft extra versteviging. Voor het gladde eindresultaat zijn de Aquapanel-platen afgewerkt met een speciale witte voegvuller, Knauf Aquapanel Voegvuller wit."

Volgens Glorie is er wat betreft de toegepaste plafonds sprake van een "apart werk". "We hebben nergens de geijkte systeemplafonds gemontereerd, alles is naadloos of zo goed als naadloos. Dat zorgde wel voor een hoge moeilijkheidsgraad. Gezien de grote oppervlakken moesten er dilataties worden aangebracht, ook al was de architect hier geen voorstander van. De constructeur adviseerde het echter, ook in het reizigersgebied. Daarom hebben we in overleg met de constructeur en Knauf de plaatsen van de dilataties bepaald. Ook moesten de panelen en de constructie tegen vocht bestand zijn. Vandaar de toepassing van Aquapanel op corrosiewerende profielen."

BELEMMERING

Voor de thermische isolatie moest boven de plafonds 10 cm dikke Foamglass worden aangebracht. Voor de mannen van Glorie was het de eerste keer dat met het materiaal gewerkt moest worden. "Daar moesten we even aan wennen, Foamglass wordt verlijmd aan beton en onderling aan elkaar. Ondanks dat de monteurs handschoenen aanhadden, zat het spul op gereedschap, steigers en kleren. Het leverde in het begin



Zowel binnen als buiten zijn Aquapanel-platen toegepast.



Een groot deel van het werk van Verwol bestond uit een gedegen voorbereiding.

wat belemmering op, maar we hadden het vrij vlot onder de knie."

Een ander voorval vergde heel wat meer van de mannen van Verwol. Glorie: "De installaties zorgden ervoor dat we heel wat aanpassingen moesten aanbrengen. Het installatiebedrijf kreeg continu wijzigingen door, met meerwerk als gevolg. Hier moesten we flink op anticiperen, want we hebben het hier over echt heel wat aanpassingen. Om de deadline te kunnen halen, moesten we vol aan de bak. Na weekenden en avonden doorgewerkt te hebben, hebben we het werk toch op tijd afgekregen." Glorie noemt een voorbeeld van het meerwerk: "1.200 m² steenstripplafdonds is als meerwerk in onze scope gekomen. De basis wordt gevormd door een Eterbacker-plaat. Hier heeft tegelbedrijf TPN Tegelwerken Nederland de 22 mm dikke stenen (7 x 20 cm) op verlijmd (volgens butter- en flowprincipe). De platen werden geprefabriceerd in onze werkplaats in Opmeer. Hierdoor hoefden we alleen nog de aanhellingen op het werk doen, een veel betere methode dan 1.200 m² steenstrips boven je hoofd aanbrengen. Het geheel werd tussen de voegen in vastgeschroefd aan een houten constructie."

VOORBEREIDING

'Een goede voorbereiding is het halve werk', wordt wel eens gezegd. Bouwcombinatie OVT spreekt niet van het halve werk, maar over pure noodzaak. Voor Verwol Complete Interieur Realisatie bestond een groot deel van het werk uit een gedegen voorbereiding, vertelt Glorie. Hierin onderscheidt het bedrijf uit Delft zich volgens hem

ten opzichte van andere afbouwbedrijven. "We hebben bij het bestek direct mogelijke knelpunten aangegeven en hierover ook veel contact met architect Van Velsen gehad. Ook hebben we geadviseerd om alternatieve materialen toe te passen. Dit betrof materialen met dezelfde technische eigenschappen, maar die prijstechnisch heel wat aantrekkelijker waren. In goed overleg met de betrokken partijen is hier een deel van toegepast. Het is nu ook weer gebleken dat bij een project van deze omvang en met een dergelijke hoge moeilijkheidsgraad qua technische uitvoering en logistiek een goede samenwerking tussen de betrokken partijen een absolute noodzaak is."

BOUWPARTNERS

Opdrachtgevers: ProRail, NS en gemeente Breda

Architect: Architectenbureau Koen van Velsen, Hilversum

Aannemer: Bouwcombinatie OVT (Ballast Nedam, Nieuwegein en Hurks Groep, Eindhoven)

Leveranciers plafonds: Knauf, Utrecht; OWA Plafondsysteem, Amsterdam; Durlum, Amsterdam en Pinta Nieuwburg-Unisol, Ridderkerk; Woodcenter uit Hilversum

Montage: Verwol Complete Interieur Realisatie, Delft