



Dronefoto.nl

Vervoersknoop wordt multimodaal transferpunt

In Breda verrijst een nieuwe OV-Terminal met alle ruimte voor voetgangers, fietsers én automobilisten. Deze laatste kunnen als het ware door het station via de hellingbaan naar het immense parkeerdak rijden. “We wilden een gebouw waarin alle modaliteiten bij elkaar komen, zonder dat de partijen last van elkaar hebben”, zegt de architect.

Een ondergrondse parkeergarage was vanwege het hoge grondwater-niveau financieel niet haalbaar. De optie voor een half ondergrondse parkeergarage werd verworpen als zijnde “maaiveldvervuiling”. Want, zo zegt architect Koen van Velsen: “We wilden een gebouw voor de stad met winkels, kantoren en zelfs woningen. En dan wil je vanaf de straat niet tegen een parkeergarage moeten aankijken.”

Van Velsen vond de oplossing op het dak van de door hem ontworpen OV-Terminal Breda. “Ik mocht een stationsdak maken. Dat bood mogelijkheden. “Door wat extra aanpassingen konden we het dak een extra functie geven als parkeerdak. Dat past ook goed bij een duurzaam gebouw als dit, waarin we diverse functies hebben gestapeld.”

In het gebouw komen vrijwel alle transportmogelijkheden bijeen: treinen, bussen, auto’s, fietsen en een voetgangersnetwerk. Door hier de functies wonen, werken en winkelen aan toe te voegen, krijgt het gebouw een levendigheid die de architect heeft willen versterken door

lichtkoven in het dak aan te brengen. Die zijn niet alleen voor het licht, maar ook voor het zicht. “Hierdoor kan je bijvoorbeeld vanaf de perrons ook de levendigheid op het dak zien”, aldus Van Velsen.

Bewuste keuzes

Het terminalconcept is een bewuste keuze geweest, verklaart René Vegter desgevraagd. Vegter werkt bij ProRail, maar spreekt ook namens de twee andere opdrachtgevers: de gemeente en NS. “Op basis van verkenningen is gekozen voor realisatie van alle modaliteiten onder één dak. Het doel was opwaardering van de vervoersknoop tot een kwalitatief, integraal en multimodaal overstap- of transferpunt. En dat is gelukt, denk ik. Waaraan ik nog wil toevoegen dat op het dak parkeren vanwege het daglicht prettiger en sociaal veiliger is dan parkeren in een parkeerkelder.” Dat parkeerdak is overigens bijna 20.000 m² groot en biedt plaats aan meer dan 700 auto’s. Er komen

OV-Terminal

Parkeerdak



bomen in bakken te staan (evenals in de ruimtes onder de lichtkoven overigens) en een deel van het parkeerdak is overkapt. Ook dit alles is bedacht vanuit het oogpunt van levendigheid en vriendelijkheid. Architect Van Velsen: "Daarom hebben we ook heel zorgvuldig gekeken naar de gebruikte materialen. Voor het vloeroppervlak hebben we bijvoorbeeld gekozen voor donkerbruine betonplaten. Die ogen een stuk prettiger dan die kille grijze betonplaten."

Speciaal ontworpen

Waar Van Velsen het over betonplaten heeft, spreekt Richard Maassen over tegels. Heel bijzondere tegels zelfs, want 1 bij 1.30 meter groot, 8 centimeter dik, en speciaal voor dit project ontworpen. "In het oorspronkelijk ontwerp stond een kleinere tegel met een wybertjesvorm. Dat vonden wij te licht en onstabiel. Daarom hebben we een alternatief aangeboden dat als gelijkwaardig is geaccordeerd. Een vergelijkbare oplossing, maar die zo vast ligt als een huis. Ook over tien jaar nog."

Maassen werkt bij Tetto Dakdesign, dat volgens de eigen reclameslogan maatwerk in dakrichting levert. "Dakbestrating, dakterrassen, galerij-ophogingen, parkeerterrassen en zo meer", somt hij op. "In dit geval is gekozen voor een 40 millimeter dikke drukverdeelplaat van hard geperst rubber. Op de drukverdeelplaat staan rubberen positioneernokken, waarop de hoeken van vier tegels passen. Er komt dus geen zand aan te pas. Het voordeel hiervan is dat de tegels als het ware iets boven de oppervlakte zweven waardoor het regenwater snel afgevoerd kan worden. En in geval van een eventuele calamiteit kan je eenvoudig enkele tegels lichten om het probleem op te lossen. Daarna kan je ze even eenvoudig weer terugleggen."

De tegels zijn voorzien van schijnvoegen die de lijnen van de parkeervakken volgen. "Dat is lastig leggen", zegt Maassen, "omdat ze niet recht maar diagonaal lopen. Om de lijnen te kunnen laten doorlopen, hebben we dan ook twee verschillende tegels moeten produceren."

Vijf fasen

Het dak is (en wordt) in fasen aangelegd. "Je bouwt over het spoor heen", zegt Arnold Flake, "zonder dat het spoorverkeer en de reizigers hier hinder van mogen ondervinden. Ook de winkels in de terminal

De donkerbruine tegels zijn speciaal voor dit project ontworpen



moeten gewoon open kunnen blijven. De eerste vier fasen zijn inmiddels zo goed als afgerond. De vijfde en laatste fase volgt in de tweede helft van het volgend jaar."

Flake is hoofduitvoerder bij Boko Dakbedekkers, partner van Leven op Daken, dat het dak conform het bestek en stappenplan van LOD heeft aangelegd. Daardoor kan de in het bestek gevraagde 15 (10+5) jaar verzekerde garantie afgegeven worden. "Het dak is waterdicht gemaakt met een dubbele laag volledig verkleefd bitumen", zegt hij. "Dat klinkt misschien simpel, maar deze klus was echt een uitdaging. Zoals alle grote opdrachten. Dan is het zaak om de logistiek en de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen. Daarvoor moet je goede afspraken maken en de juiste mensen op het werk zetten. Als ergens risico's bij komen kijken, zoals hier, voelen wij ons als een vis in het water. En het komt altijd goed. Want als iets volgens ons niet kan, dan doen we het ook niet."

Volgens Flake is het dak al lang geen sluitpost meer. "Het is de vijfde gevel geworden. Ook kwalitatief en esthetisch zijn de nodige stappen zijn gemaakt. Kijk maar naar wat de architect er in dit geval van heeft gemaakt. In mijn beleving is het dan ook niet meer dan logisch dat bij de uitvoering van zo'n prachtig project deskundige partijen als Boko en Tetto Dakdesign worden ingeschakeld." *L*