

Bouwen aan hoogwaardig OV in dynamische omgeving

CUSTOM MADE PERRONBANDEN ESSENTIEEL ONDERDEEL VAN IMMENS GEHEEL



De nieuwe Openbaar Vervoer Terminal in Breda in aanbouw

De spoorzone in Breda wordt in opdracht van de gemeente Breda, NS en ProRail in een tijdsbestek van twintig jaar omgevormd tot een gecombineerd reis-, woon-, werk- en winkelgebied. Onderdeel hiervan is een ultramodern, hoogwaardig transportknooppunt en verblijfcomplex. Op zeven sporen en drie perrons stoppen zestien treinen per uur, waaronder vier hogesnelheidstreinen. Het nieuwe busplatform biedt plaats aan twintig bussen, waar Leicon Verkeersgeleiding de perronbanden en -elementen voor leverde.

In en rond het station wordt plaats gecreëerd voor meer dan vierduizend fietsen en op het dak van het station kunnen straks ruim 720 auto's parkeren. Tussen de noord- en zuidkant van de Openbaar Vervoer Terminal komt een brede ondergrondse passage met winkels, met aan de voor- en achterzijde overzichtelijke pleinen en brede wegen die goede bereikbaarheid bevorderen. De moderne OVT is met al

deze maatregelen straks klaar voor het groeiend aantal reizigers. Gebruiken nu nog elke dag circa 27.000 mensen het station, in 2020 zullen dit er zeker 57.000 zijn.

Complexiteit in het kwadraat

Bouwen in een stationsomgeving is dynamisch en uitdagend, dat weet Eric Kuiper van Leicon Verkeersgeleiding - ontwikkelaar van oplossingen



De perronbanden van Leicon

voor de wegenbouw - als geen ander. Te midden van de dagelijkse, massieve reizigersstroom werkte het bedrijf mee aan het gloednieuwe busplatform: complexiteit in het kwadraat. De Bouwcombinatie OVT, bestaande uit Ballast Nedam en Hurks, legde de vraag om perronbanden te leveren neer bij Leicon. Bijzonder is dat de perronbanden speciaal op maat zijn ontwikkeld en geproduceerd. "De banden zijn verlaagd en in een andere kleur dan gebruikelijk geleverd, passend bij het ontwerp van Architectenbureau Koen van Velsen", licht Kuiper toe. "Zonder dat de specifieke eigenschappen van onze perronbanden verloren zijn gegaan."

Normaal gesproken worden de perronbanden verzonken in het maaiveld, maar in Breda moesten ze op een vaste ondergrond worden geplaatst. Dit betekende nieuwe afmetingen, nieuwe berekeningen, nieuwe proeven om de tien jaar garantie te kunnen waarborgen en een separate productie met nieuwe mallen. In totaal werd zo'n 600 meter aan banden gelegd, inclusief custom made ronde banden voor de bochten.

Projectleider Willem Postmus van Leicon: "We



verrichten vaak maatwerk voor specifieke projecten, maar dat neemt niet weg dat het een uitdagende opdracht was. Ter plekke hebben we de puntjes op de i gezet wat betreft de hoekverdraaiingen in de perronbanden. Gecombineerd met de strakke planning van de aannemer vroeg dit om een daadkrachtige aanpak."

Specificaties perronbanden

Alle perronbanden en -elementen zijn voorzien van een speciaal aanrijdprofiel, waarmee de bus letterlijk aan het perron kan halteren. De chauffeur kan de bus tegen de band zetten, waardoor de bus langs de band wordt geleid. Zonder schade aan de banden of risico de band op te rijden. Het aanrijdprofiel voldoet aan de richtlijnen van CROW: in publicatie 233 wordt gesteld dat het maximaal te accepteren verticale en horizontale niveauverschil 50 millimeter bedraagt. Een bus met een verlaagde vloer kan zodoende op een optimale afstand van de opstapplaats tot stilstand komen; in de meeste gevallen 20 millimeter.

De totale bouw van de gloednieuwe OV Terminal is medio 2016 gereed; het busplatform werd in september 2014 opgeleverd.

Te midden van de dagelijkse, massieve reizigersstroom werkte Leicon mee aan het gloednieuwe busplatform