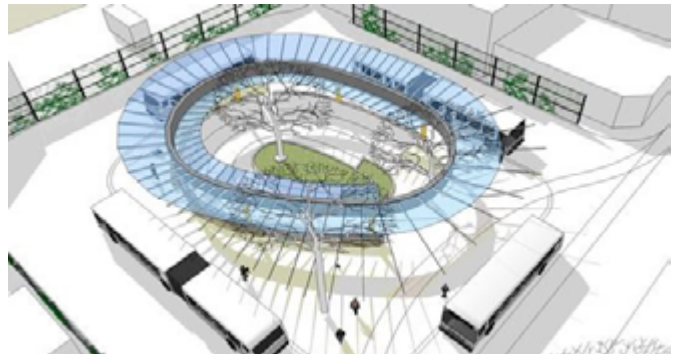


Busstation Oosterhout prachtig gerenoveerd

Het busstation aan de Leijsenhoek in Oosterhout (NBr) is compleet gerenoveerd. Naast nieuwe betonnen busbanen en perrons is op het centrale middenterrein een grote ronde overkapping gemaakt waar passagiers kunnen wachten en fietsen kunnen worden gestald.



Het busstation vormt de spil in het Oosterhoutse openbaar vervoernetwerk. Omdat de toegankelijkheid en uitstraling te wensen overliet, heeft de gemeente Oosterhout eind 2013 besloten de bestaande bushalte te renoveren. In mei 2015 is het vernieuwde busstation opgeleverd. Movares tekende voor het ontwerp. BKB Infra heeft voor het project de betonverharding van de busbaan aangebracht in opdracht van Postma Bouw & GWW uit Bergharen. De rondgaande busbaan is 120 m lang en ligt aan drie zijden ingesloten tussen bebouwing. Aan de Leijsenhoek is de busbaan ontsloten met een ingang en uitgang. De busbaan is aangebracht in doorgaand gewapend beton en heeft een breedte van 8,5 tot 9,1 m. In eerste instantie was er geen langsvogel opgenomen in het bestek.

Op advies van BKB Infra is deze voeg alsnog meegenomen in het ontwerp. De breedte van de constructie zou anders kans geven op scheuren in de langsrichting. "5 m is ongeveer de maximale breedte die wij aanhouden", zegt Gijs van Herwijnen, calculator bij BKB Infra. "Bij bredere verhardingen passen we, afhankelijk van de rest van de constructie, een langsvogel toe." De verhardingen aan weerszijden van de langsvogel zijn verbonden met koppelstaven ($\varnothing 20$) van geprofileerd betonstaal. In het midden is de staaf voorzien van een coating van 0,3 mm zodat de staaf onder de voeg niet kan corroderen.

Zes uitzetvoegen

De busbaan bevat zes dilatatievoegen. In de ingaande en uitgaande weg (dwars op de Leijsenhoek) zijn vier verdeelde dilatatievoegen aangebracht. De baan evenwijdig aan de Leijsenhoek bevat twee onverdeelde dilatatievoegen. Met deze voegen heeft de verharding de ruimte uit te zetten bij warm weer en wordt voorkomen dat er ontoelaatbare spanningen optreden. Extra handicap bij het aanleggen van het busstation was de beperkte werkruimte voor de rolling finisher. Daardoor is slechts de helft van de busbaan machinaal aangelegd. De andere helft is handmatig aangebracht. Voor handmatig aanleg-





gen is vakmanschap vereist om de vlakheid te kunnen garanderen, geeft Van Herwijnen aan. Daarom wordt het pas gestorte beton na het egaliseren nog meerdere malen gecontroleerd en met een stalen rei bijgewerkt tot de juiste vlakheid is bereikt. Waar voldoende ruimte was, is de rolling finisher ingezet. Met deze machine wordt de betonmortel – met een consistentieklasse S2 - tussen de opgestelde vaste bekisting of reeds aangebrachte lijnconstructies aangebracht. De besturing bij de rolling finisher gebeurt met sensoren en geleidedraden. Wisselende verhardingsbreedten van 4 tot 15 m zijn met deze machine eenvoudig te realiseren. De dagproductie ligt echter aanzienlijk lager dan van een slipfopmpaver.

Bestand tegen dooizouten

Het oppervlak van de betonverharding is afgewerkt met een grove bezemstreek dwars op de rijrichting. Voor het busstation is beton gebruikt met een betonsterkteklasse C28-35 en milieuklasse XF4. Beton met deze milieuklasse heeft een hoge dichtheid en is zodoende bestand tegen dooizouten. Het resultaat mag er wezen. Ook het handmatig aangelegd gedeelte voldoet aan de vlakheidseisen. Samen met de overkapping van glas en staal is Oosterhout een prachtig busstation rijker dat gezien de levensduur van beton nog lang deze uitstraling kan bewaren.

Artikel BetonInfra Nieuwsbrief 2015