

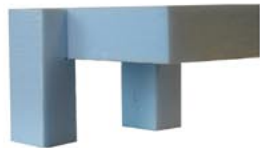
Verkeersleidingspost Roosendaal



Functioneel ontwerpconcept



De bestaande vl post blijft functioneren tijdens de verbouwing



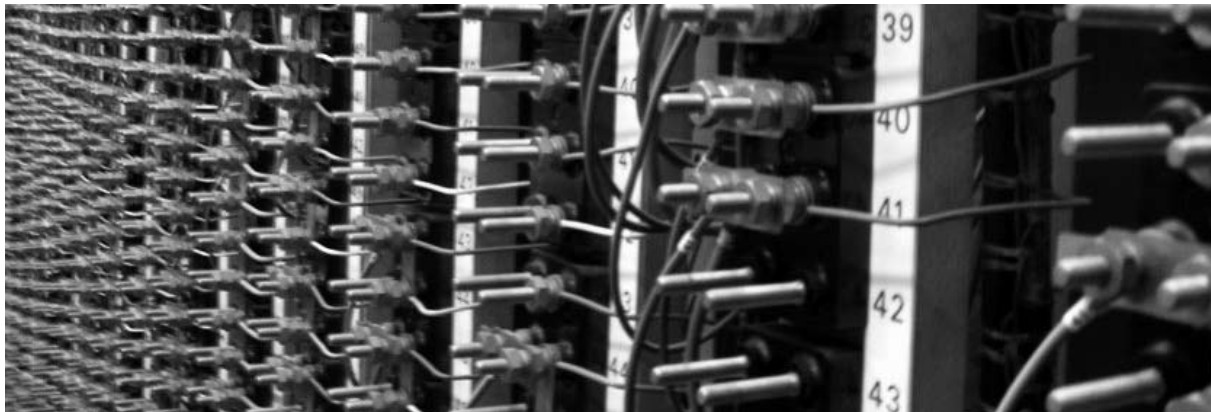
De nieuwe seinzaal met verticale verbindingen



De nieuwe seinzaal wordt op de bestaande vl post geplaatst



Nadat de mensen zijn verhuisd naar de nieuwe seinzaal wordt het oude gebouw verbouwd.



De techniek dienstbaar aan de mens

Aan de verkeersleidingsposten in Nederland worden extreem hoge bedrijfseisen gesteld. De bedrijfszekerheid moet maximaal zijn en de veiligheid op het spoor moet te allen tijde gewaarborgd zijn. Een optimaal evenwicht tussen technische betrouwbaarheid en menselijk handelen staat centraal in dit proces.

In Roosendaal waren de omstandigheden voor de werknemers niet langer optimaal. De seinzaal was te klein, te donker en uitgerust met een verouderde klimaatinstallatie. Daarnaast waren de omstandigheden ontoereikend voor een werkomgeving die 24 uur per dag, 7 dagen per week in gebruik is.

Met de voortschrijdende technische mogelijkheden hoeft een verkeersleidingspost niet meer direct aan het spoor gesitueerd te zijn. Een ondergrondse bunker kilometers verderop zou ook volstaan. Maar er is bewust gekozen de post bij het spoor te behouden. Een markant en goed functionerend gebouw toont het belang van de verkeersleidingspost en verschaft de werknemers trots op hun werk.

De keuze om het huidige gebouw uit te breiden stelt hoge eisen aan ontwerp en uitvoering. De post moest namelijk tijdens de bouw optimaal blijven functioneren. De werkplekken moesten altijd bereikbaar zijn en de techniek mocht niet haperen door te hoge temperatuur of te grote trillingen. De uitbreiding is daarom beschouwd als een volledig zelfstandig object dat vrij over het bestaande gebouw geplaatst werd. De uitstekende seinzaal vormt het markante ensemble dat de essentiële waarde van de post uitbeeldt. Een utilitair gebouw met veel aandacht voor de werkomstandigheden en het werkplezier van de mensen.

1. 's Nachts werd de staalconstructie op het bestaande gebouw gehesen om de functionerende seinzaal zo min mogelijk te storen.

ARCONIKO

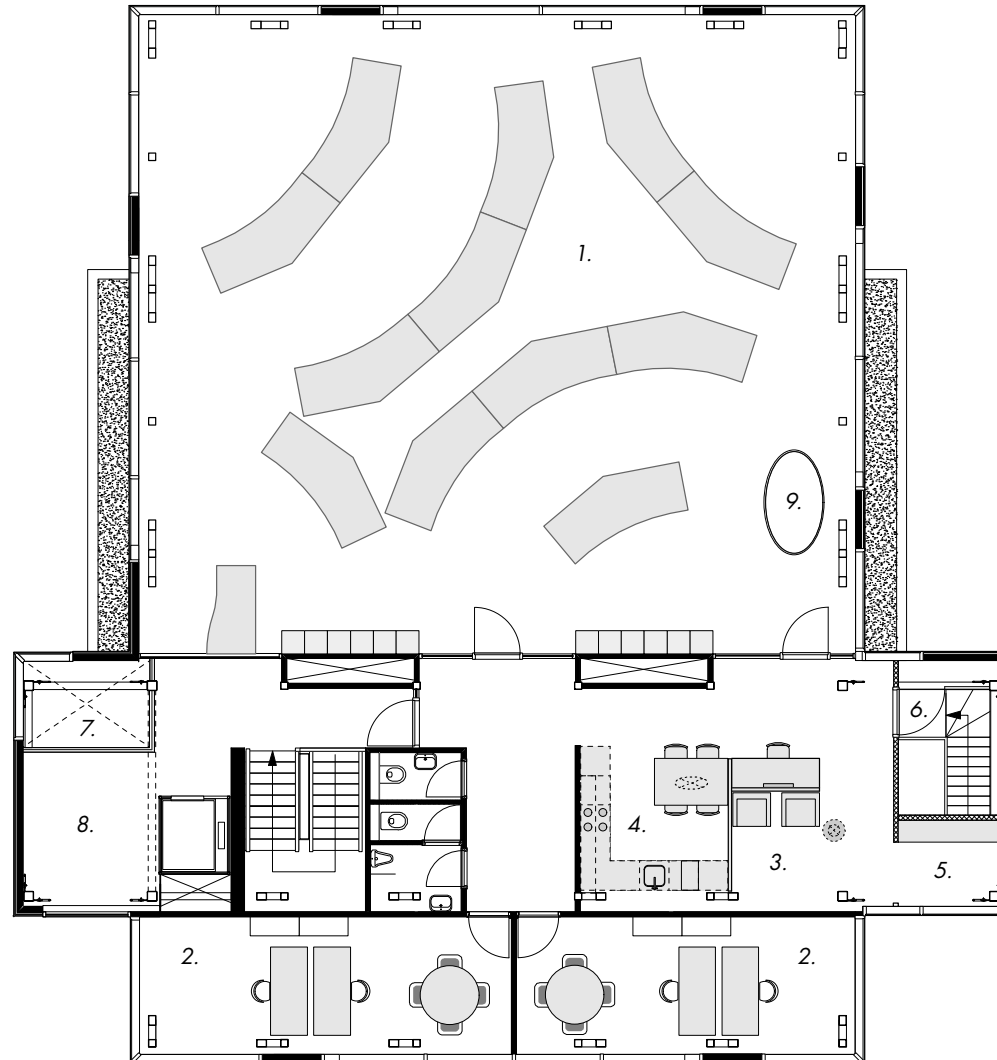


1.

Om de post gedurende de bouw continu te laten functioneren was een staalconstructie de beste oplossing. Deze kon grotendeels geprefabriceerd worden naast het bestaande gebouw en, eenmaal geassembleerd, er overheen getakeld worden. Uiteindelijk hoefde slechts tijdens het takelen van de staalconstructie het werk van de verkeersleiders stilgelegd worden. En dat zorgvuldig gepland gedurende vijf uur, in één nacht, van zondag op maandag. De constructie van het gebouw blijft in het gebouw herkenbaar. De samenwerking tussen mens en techniek, kenmerkend voor een verkeersleidingspost is hiermee in het gebouw voelbaar: de techniek in dienst van de mens.

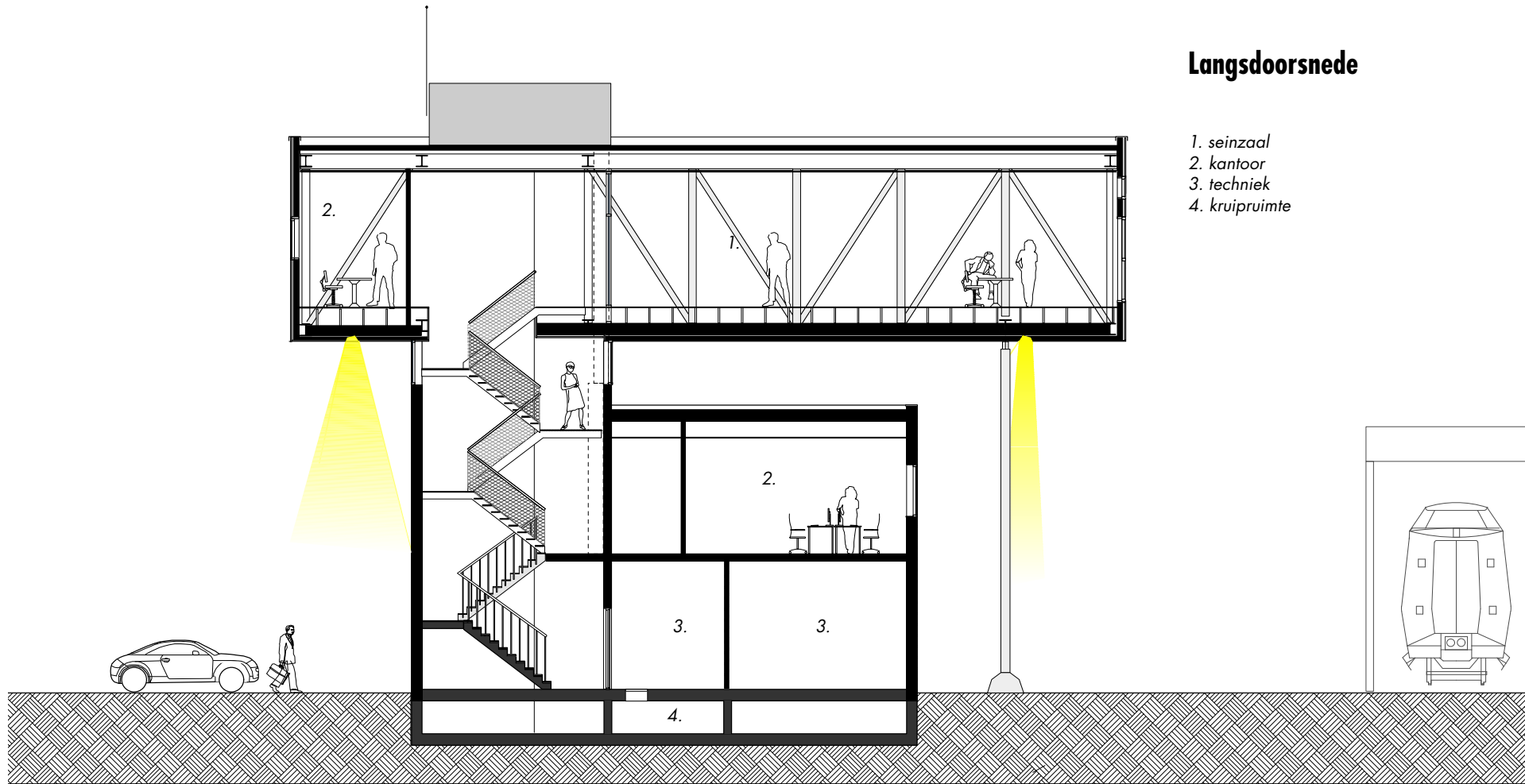
3

a r c h i t e c t e n



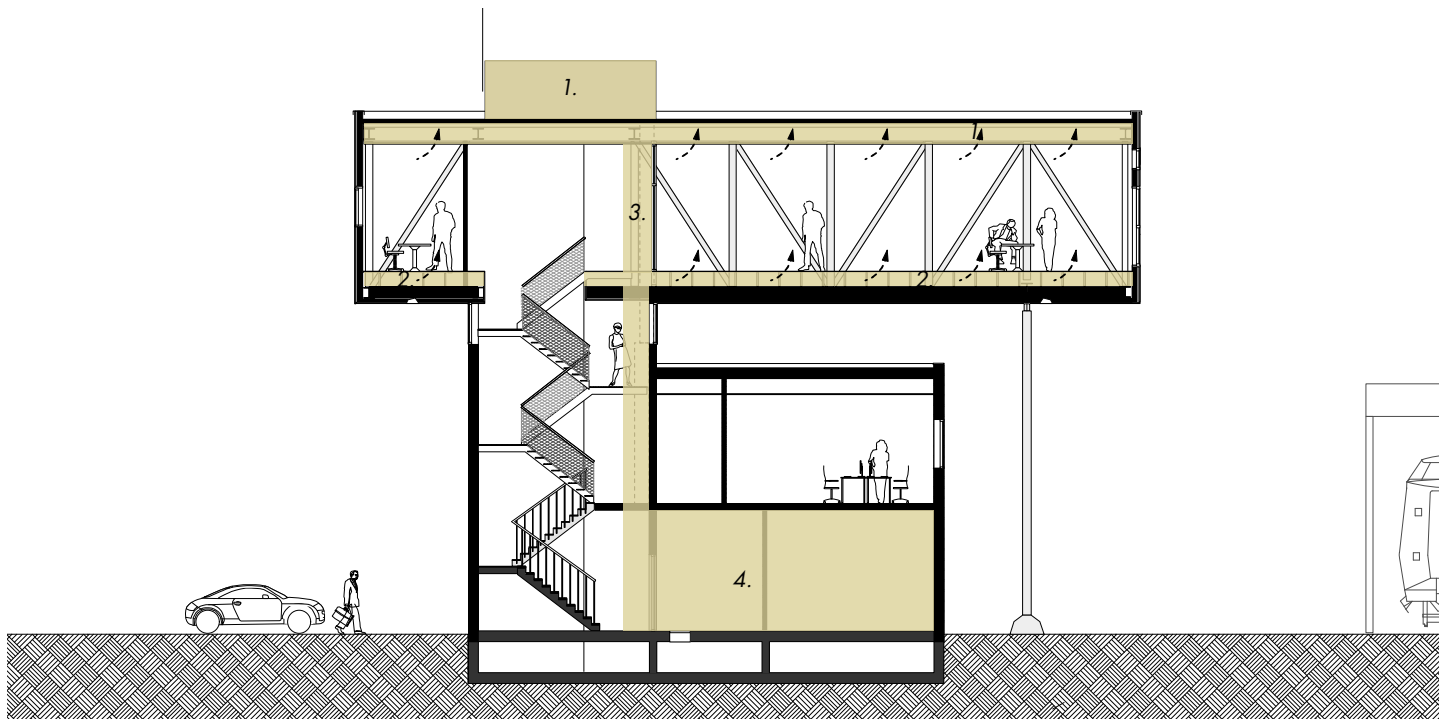
Plattegrond 2e verdieping

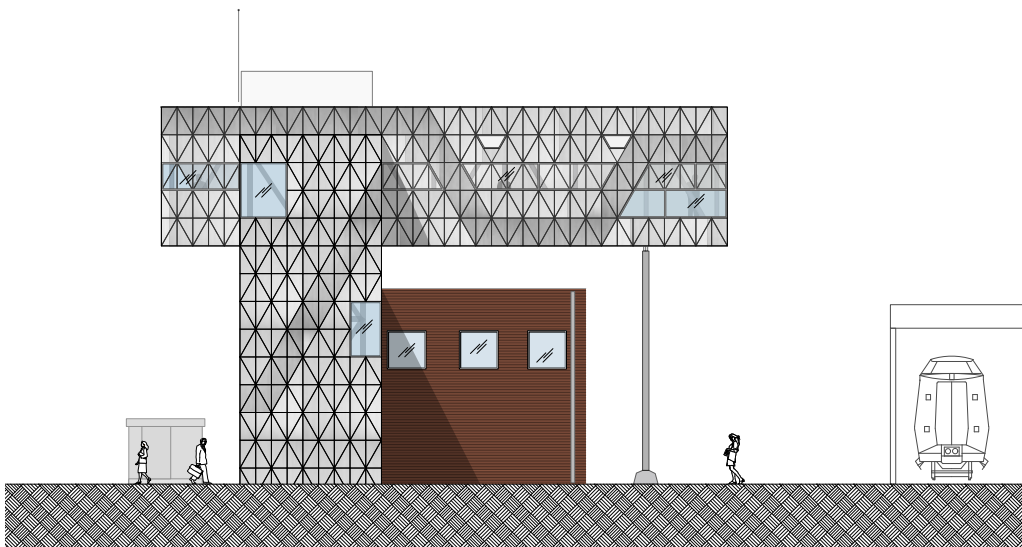
- 1. seenzaal
- 2. kantoor
- 3. recreatieruimte
- 4. keuken
- 5. rookruimte
- 6. vluchtrappenhuis
- 7. vide
- 8. overloop
- 9. garderobe



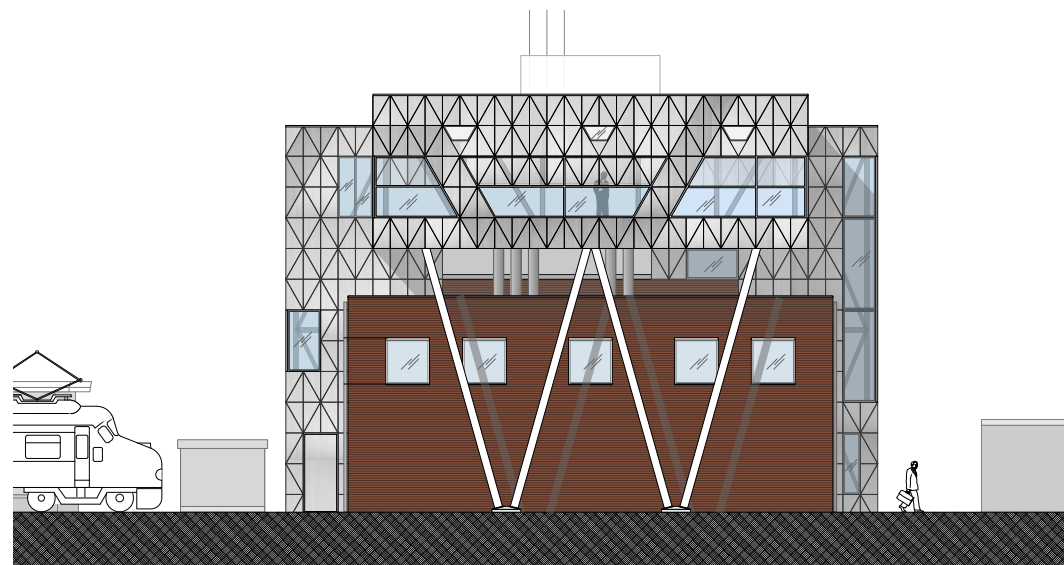
Ruimte voor techniek

1. klimaatinstallatie
2. computervloer
3. leidingschachten
4. techniek





1.



2.





*De nieuwe entree bevindt zich buiten de contouren van de bestaande VL post.
Hierbij moest rekening gehouden worden met het vele leidingwerk onder de grond.*

ARCONIKO



10

a r c h i t e c t e n

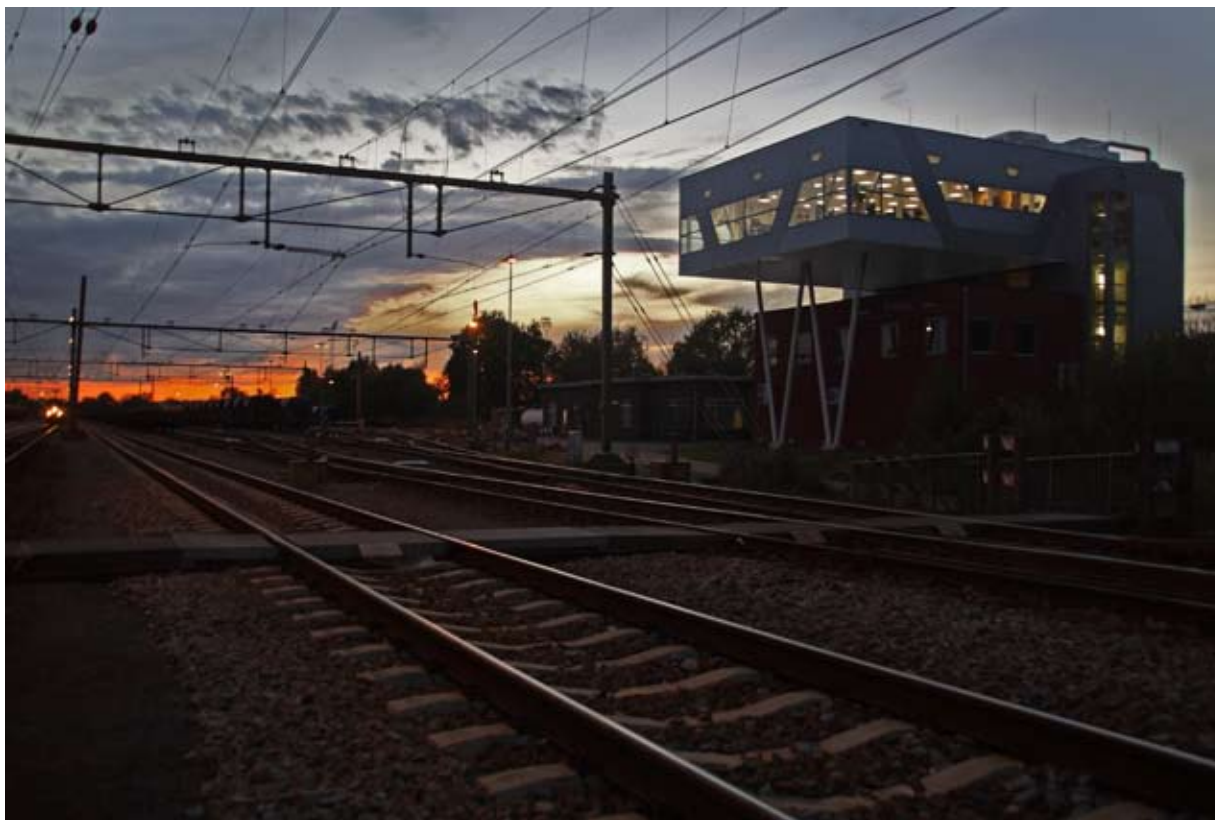
De gevelmaterialisatie



Een plaatsing dicht bij het spoor stelt hoge eisen aan de toe te passen materialen. Deze moeten bestand zijn tegen het agressieve milieu en makkelijk te reinigen zijn. Gladde materialen met minimale aanhechtingsmogelijkheden hebben de voorkeur. Glas, aluminium en gladde volkernplaten voldoen aan deze eisen en zorgen ervoor dat het gebouw gedurende een lange tijd mooi blijft.

In de gevel van het nieuwe volume refereert een doorlopende band aan de oude schakelborden bij de spoorwegen. Hoewel het op het eerste gezicht lijkt dat de banden in een donkere kleur uitgevoerd zijn, zijn ze opgebouwd uit exact dezelfde plaat als de rest van het volume. De platen zijn alleen in een andere richting opgehangen. Door de vleug in het materiaal, te vergelijken met de werking van fluweel, licht het materiaal anders op. Soms donkerder, bijvoorbeeld in het felle zonlicht en soms lichter, bijvoorbeeld in de schaduw.

Het bestaande gebouw is na het voltooiën geheel gerenoveerd met nieuwe gevelopeningen. De gehele gevel is behandeld met een keimlaag waardoor alle transformatiesporen van de afgelopen dertig jaar weggewerkt zijn. Het versterkt het objectmatige van het oude gebouw waardoor het in balans is met de nieuwe toevoeging.



Colofon

Project:	Verkeersleidingspost Roosendaal
Opdrachtgever:	ProRail
Ontwerp:	Arconiko en NPC
Ontwerpteam:	Arconiko: Frido van Nieuwamerongen Roswitha Abraham NPC: Eric Ikking Weslie Saarloos
Medewerkers:	Laurent de Wolf Aukje Litjens Fransizka Seifert
Constructie:	IOB
Aannemer	Bam Infra
Fotografie:	Luuk Kramer pg 1,3,8,10 links Lennert Rog pg 9, 10 rechts, 12
Oppervlakte:	810 m2 waarvan 410 m2 nieuwbouw
Ontwerp/realisatie:	2009 - 2011