

Comfort dient de reiziger



Tot 2020 worden 200 stations voorzien van uniforme en comfortabele stationsoutillage waaronder zitobjecten en meerstroomsafvalbakken.

Waar laat je je koffiebeker en je uitgelezen krantje nadat je de trein uitstapt? Op veel stations zie je in één oogopslag waar dat kan, gescheiden zelfs. Léon Dörr, projectcontroller stationsoutillage bij Armada Mobility: "Op station Zwolle hebben we hier nu zelfs driestroomsafvalbakken voor: koffiebekers, papier en restafval". Over Zwolle gesproken, hier tref je ook wind- en waterdichte, verwarmde glazen verblijfpaviljoens op perrons. Leveren die investeringen iets op? Dörr resoluut: "Blij rezigers".

[tekst] NETTIE BAKKER

Langzaam krijgen de Nederlandse stations 'smoel'. Er verschijnen steeds meer uniforme zitpoeffjes met een warm chocolabruin gekleurd glad oppervlak. Ook zie je warme houten banken en op veel plekken gescheiden afvalstromenbakken. Bovendien zijn er comfortabele glazen beschuttings- tot zelfs verwarmde verblijfsruimtes op perrons. "We voeren tot 2020 een raamcontract voor ProRail uit", zegt Dörr. "Wij krijgen per station AutoCad-tekeningen met de posities van de objecten die we gaan plaatsen. In de werkelijkheid moet je dan al vaak wat schipperen, want dan blijkt er een paal of een groenbak te staan. We doen dan een voorstel en zo gauw we een goedkeuring krijgen kan het feest beginnen."

Werken met de winkel open

Met 'feest' doelt Dörr op het avontuur van de aanleg: materialen bestellen en samen met een aannemer de fundatie en (achteraf) het straatwerk voor de objecten en de verblijfsruimtes aanleggen. "Dit is soms spannend", zegt Dörr, "want je werkt met de winkel open, of 's nachts of tussen de treinreizigers door." Hoe krijg je bijvoorbeeld het beton voor de fundaties en vloeren op de smalle perrons?" Dörr legt uit: "Voor de verblijfsruimtes graven we een cunet, een gat van elf meter lang, vier meter breed en een halve meter diep. Dan volgen de bekisting en bewapening. 's Nachts rijdt een betonwagen naar het station en wordt beton gestort via een hele lange slang. Daarna moeten het fundament en de

poeren - betonklompjes met energiedraden - uitharden. Vervolgens worden alle spullen geplaatst, die we vaak al in depot op de perrons hebben verzameld. Deze werkzaamheden worden zeer gecoördineerd uitgevoerd."

In de startfase zijn er wel wat klachten geweest over het weghalen van wachtvoorzieningen voordat de nieuwe er waren, met name in de winter. Dat proces is nu goed afgestemd. Dörr: "Binnen twee weken staat er nu nieuw meubilair."

De verblijfsruimtes worden opgebouwd met aluminium frames die daarna worden gevuld met glaswanden. Zodra de glaswanden zijn gekit is de beschuttings- of verblijfsruimte wind- en waterdicht. Daarna worden de lampen aangesloten en bij de volledig afgesloten verblijfspaviljoens worden ook verwarmingspanelen boven de deuren geplaatst. Op sommige stations wordt hier zonne-energie voor gebruikt. De vloer krijgt nog een laag kunsthars die met kruiwagens kan worden aangevoerd. Dan worden de bankjes geplaatst en wordt het straatwerk zo nodig aangepast en aangeveegd. Samen met de afvalbakken, de zitjes en wachtbanken wordt de nieuwe 'look' per perron opgeleverd.

Over de helft

"We zijn nu over de helft met het uniformeren van de stationsoutillage", zegt Dörr. Wat levert het op? "De reiziger reageert positief. Ik ga wel eens mee met de monteurs. Zo gauw we de hekken weghalen rondom nieuwe banken, zitten mensen erop. 'O, wat een mooie banken', hoor ik ze dan zeggen." Begrijpelijk, vindt Dörr, want de houten zittingen zijn comfortabeler dan de banken van draadstaal. Dezelfde loftuitingen hoort hij over de verblijfsruimtes en de beschuttingsvoorzieningen. "En daar doen we het voor", besluit hij. "Want wat is er mooier dan mensen blij te maken?"



Moderne panelensystemen.



Stations worden voorzien van wind- en waterdichte beschuttingsystemen, dan wel door verwarmde verblijfpaviljoens.



Meer informatie?
www.armadamobility.nl