

Daktuin over Barendrechts station

De treinreiziger die tussen Rotterdam en Dordrecht merkt dat zijn trein bij Barendrecht een tunnel induikt, bij het station even 'lucht krijgt' en vervolgens weer een tunnel inrijdt, heeft waarschijnlijk geen idee dat hij onder de grootste daktuin van Nederland doorgaat. Hoewel, daktuin ..., daklandschap is misschien een betere benaming.

Tekst Kyra Kuitert / Beeld Holland Railconsult

Boven op de kap komt een plein (rood op de tekening) te liggen, op het maaiveld liggen er nog eens drie. De bestrating is op alle pleinen gelijk: roodbruin gevulde, gebakken tegels van het formaat 15 x 30 cm. Het grootste plein, het Stationsplein, ligt op het maaiveld aan de bewoningszijde en biedt ruimte aan bussen, taxi's en de onbewaakte fietsenstalling. Boven op de kap ligt het plein met de hoofdentree van het station. Aan de bedrijvzijde ligt een kleiner plein aan de rand van de vijver voor het stationsgebouw. Het kleinste plein ligt aan de andere kant van deze vijver bij de onderdoorgang voor langzaam verkeer. Op de overkapping komen 400 parkeerplaatsen die via twee gescheiden hellingbanen zijn te bereiken.

De fysieke verbinding tussen de woonzijde (1) en de bedrijvzijde (2) wordt gevormd door twee tunnels, waarvan een alleen voor langzaam verkeer. De ingangen van het dakpark zijn, behalve bij het station, ook via een groot aantal markante taludtrappen aan de zijde van de woningen en enkele wenteltrappen aan de bedrijvzijde.



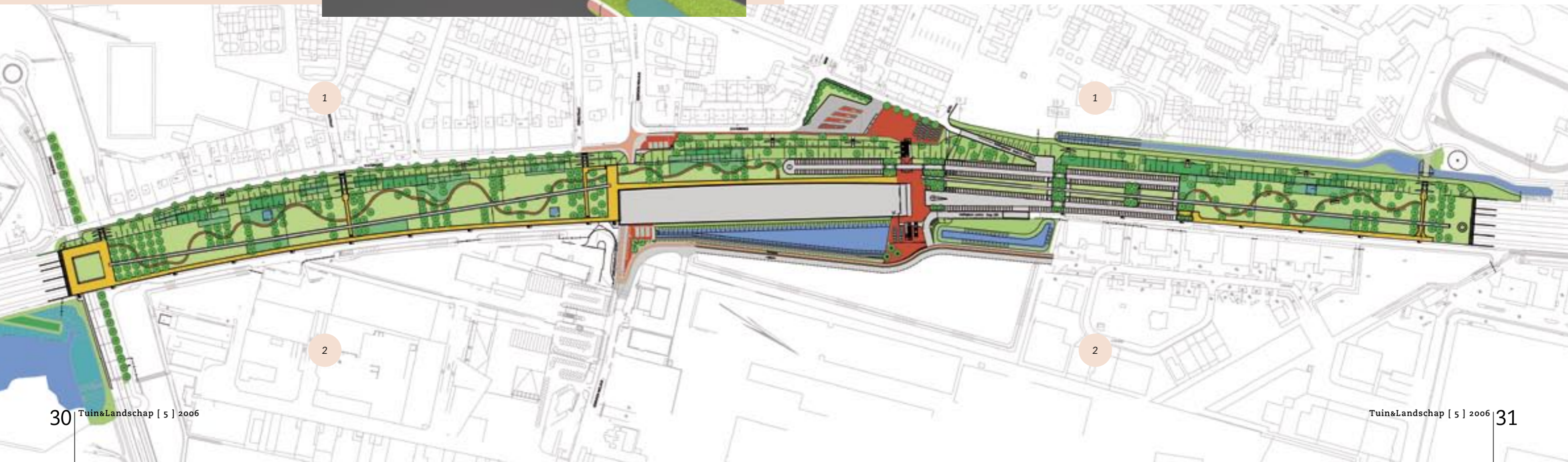
Bij de Zuid-Hollandse stad Barendrecht komen verschillende vervoerslijnen bij elkaar. Zo liggen er vier sporen van de lijn Dordrecht-Rotterdam, de HSL-lijn die van noord naar zuid loopt en de Betuweroutelijn die van oost naar west loopt. Hierdoor werden de oorspronkelijk vier lijnen uitgebreid tot in totaal negen sporen en dat zorgt voor de nodige geluidshinder. Buurtbewoners gingen niet akkoord met de geplande geluidsschermen. Een overkapping van 1,5 km lang, circa 60 m breed en 9 m hoog moet nu de overlast beperken. Bovendien zorgt de overkapping ervoor dat de barrière die de sporen vormen tussen het woongebied aan de ene kant en het bedrijventerrein aan de andere kant, overbrugd wordt.

Onderdeel Betuweroute

De projectorganisatie Betuweroute is verantwoordelijk voor alle spoorwerkzaamheden langs deze lijn, dus ook in Barendrecht. Zij heeft ingenieursbureau Holland Railconsult opdracht gegeven om een ontwerp te maken voor de overkapping, inclusief het station, park en herinrichting van de omgeving. Steven Jansen, landschapsarchitect bij Holland Railconsult, vertelt met zichtbaar

enthousiasme over dit project: „De schaal van dit groene dak van 9 ha, in totaal zo'n 16 voetbalvelden groot, en de locatie aan de rand van de stad maken dit project uniek. Vanaf 1995 worden al plannen gemaakt en in 2000 is het laatste ontwerp voor het dakpark gepresenteerd. Toen was het wachten op de bouw van de overkapping. Dit duurde lang omdat het buis voor buis gebeurde; het treinverkeer moest in de tussentijd gewoon doorgaan.”

In 2004 is Holland Railconsult, in overleg met de gemeente, de plannen en het bijbehorend bestek verder gaan uitwerken. Na een prekwificatie in de zomer van 2005 heeft Mostert De Winter samen met BAM Wegen regio West en Nootenboom, de uitvoeringscombinatie CIB gevormd om daarmee het project als uitvoerende partij te realiseren. Hans van Cooten, bedrijfsleider bij Mostert De Winter en specialist op het gebied van daktuinen: „De wisselwerking tussen ons en Holland Railconsult was nodig en nuttig. Per slot van rekening had nog nooit iemand een daktuin op deze schaal aangelegd. Je moet continue vooruitdenken want je kunt niet achteraf nog even iets veranderen. Het wordt nog wel hard aanpoten de komende maanden want in het convenant met de gemeente staat dat de



pleinen en parkeerplaatsen in oktober klaar moeten zijn. Het hele park hopen we in december te kunnen opleveren.”

Kale betonnen vlakke

Wie nu op station Barendrecht uit de trein stapt, komt in een opvallend grote glazen stationshal met uitzicht op een waterpartij op maaiveldhoogte. Dit is niet alleen een fraai gezicht maar ook functioneel; het water voedt de blusinstallatie van de spoortunnels. Als je vervolgens met de roltrap naar de boventuitgang gaat heb je daar zicht op een betonnen vlakke die zich nagenoeg tot de horizon uitstrekt. Toch zal het niet lang meer duren of er begint zich daar een compleet park af te tekenen. Eind februari is de betonnen overkapping klaar en wordt begonnen met de aanleg van de parkeerplaatsen, pleinen en paden. Na het opbrengen van een laag grond van soms wel 1,5 m, krijgt ook de beplanting een plek.

Jansen over het ontwerp: „Vraag bleef de hele tijd: hoe krijgen we de mensen naar bóven? Door de hoofdingang op het dak te situeren creëer je hier vanzelf dynamiek. Eén van de ideeën was om een pluktuin aan te leggen met bloesem in het voorjaar en oogsten in het najaar. De gemeente,

die uiteindelijk het beheer van het park gaat doen, was minder geïmponeerd van dit plan. Onder andere geïnspireerd door Leo Brand, bioloog bij de Rotterdamse ecologische tuinen, is gekozen voor een vlindertuin. Er komen in het hele park relatief veel vlinderstruiken en bloeiende vaste planten. Dit is natuurlijk ook voor mensen aantrekkelijk. Aan de westelijke kant, de dorpskant, worden relatief steile, groene taluds met trappartijen en bomen aangelegd. Het park is dan ook voornamelijk bedoeld voor de inwoners van achtergelegen wijken. Aan de andere kant, tegen een industrieterrein, blijft een rechte betonnen wand met kussenvormig patroon zichtbaar.

Flexibel ontwerp

Er is in het huidige ontwerp nog veel ruimte voor toekomstige plannen. Jansen denkt bijvoorbeeld aan natuur- en milieu-educatieprojecten of activiteiten met buurtbewoners: „Verder komt er uiteraard een uitgebreid sortiment bosplantsoen en vaste planten, maar ook is er plek voor water- en klimplanten.”

De buurtbewoners werden over de plannen en werkzaamheden voorgelicht op een informatieavond in 2005. Op zich waren ze blij met de vermindering van geluidsoverlast en zicht op het treinverkeer. Toch was het voor sommigen even wennen dat ze in plaats van een dicht stuk bosplantsoen en treinverkeer nu een compleet park achter hun huis kregen. Er leefde bij een aantal van hen angst voor het ontstaan van problemen met bijvoorbeeld hangjongeren of sociale veiligheid. De ontwerpers denken dat dat mee zal vallen en bovendien ligt er aan de noordzijde een waterpartij tussen het park en de achtertuinen. Er zijn naar aanleiding van deze feedback wel details in het ontwerp veranderd want uitgangspunt is toch dat het uiteindelijk een park van de buurt wordt. ■

Verschillende routes verbinden de parkdelen met elkaar. Er is een breed pad van gele gebakken stenen met zitranden langs de parkdelen aan de bedrijvzijde. Het pad kan ook gebruikt voor onderhoud en calamiteiten. Verder is er een centrale rechte route, de looper genoemd, van beton met dilatatievoegen en een informeel slingerpad (oranje), de trimroute, van zwart asfalt met een metalen opsluiting.



Het beplantingsplan is op advies van PPO samengesteld. De beplanting op het talud bestaat uit verspreid staande bomen (Acer, Malus, Prunus, Betula en Tilia) in golvende grasvlakken. De boomsoorten voor het hele terrein zijn geselecteerd op wind- en vorstgevoeligheid. Door de wijze van aanplanten ontstaan er verschillende ruimtes. Deze compartimentering is nodig om het geheel weer een menselijke schaal te geven. Waar de overkapping grenst aan achtertuinen wordt een aangesloten heesterbeplanting gebruikt in verband met de belangen van de bewoners. De beplanting bestaat verder uit grote vlakken vaste planten met solitairen. Ligweiden worden afgewisseld met gedeeltes met extensief maaibeheer.



De betonnen muur met kussenvormig patroon wordt in de toekomst geel geleverd.

Tegen de rand van de betonnen spooroverkapping komt aan de woonwijkzijde een beplant talud.

