

Tekst | Els Hekkenberg Beeld | Jason Setzer en ProRail/Shane van Hattum

Logistiek puzzelen op het drukste station van Nederland

Ben je een van de 200.000 reizigers die dagelijks over Amsterdam Centraal lopen, dan merk je er weinig van. Maar achter de schermen wordt gewerkt aan een grootschalige verbouwing van het station. Alles wordt ruimer en toekomstbestendiger. Een flinke uitdaging, want bouwen op een paar vierkante meter, midden in de stad én tussen de rijdende treinen, vraagt om een doordachte aanpak.

Het project maakt deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van ProRail. Strukton werkt stap voor stap aan het verbreden van de huidige perrons. Ook past zij de opgangen naar de perrons aan

en komt er een nieuwe, bredere oostelijke reizigerstunnel met winkels. Als laatste komt er onder de sporen een flinke fietsenstalling. “We werken gefaseerd, van spoorbak naar spoorbak”, vertelt Edwin Eikelboom, hoofd-

uitvoerder bij Strukton Infra Specials. Onder-tussen passeren dagelijks 200.000 reizigers het station. Een hele uitdaging dus om al het bouw materiaal op de goede momenten op de juiste plek te krijgen. “Dat betekent goed



Wagons voeren materialen en materiaal af en aan. (Beeld: Jason Setzer)



Volgeladen wagons. (Beeld: Jason Setzer)

nadenken over de fasering”, legt Ronald Kaptein, logistiek werkvoor-bereider bij Strukton Rail uit. “Wanneer heb je wat nodig? Dat doen we naast de stroom reizigers die het station elke dag gebruiken. We moeten ervoor zorgen dat zij geen last van ons hebben.”

LOGISTIEK PER TREIN

Voor de aan- en afvoer van materialen koos Strukton een opval-lende, maar voor de locatie toepasselijke aanpak. “Bijna alles gaat per trein”, vertelt Kaptein. “Vrachtwagens zijn hier geen optie. We bouwen momenteel in spoorbak 4, links en rechts rijden de treinen gewoon door.” Eikelboom vult aan: “We zetten duidelijke hekken neer op de perrons en zorgen ervoor dat reizigers en werkzaam-heden gescheiden blijven. We willen geen kruisingen tussen reizigers, machines en materiaal.”

EFFICIËNTER EN DUURZAMER PER SPOOR

Het oorspronkelijke idee van ProRail was om het zand via een lopende band naar het IJ te vervoeren en dan per schip af te voeren. “Om het volledig per trein te doen, bleek efficiënter en duurzamer”, aldus Kaptein. “Normaal vervoeren we bij spoorvernieuwingen regelmatig materialen per trein”, zegt hij. “Maar dat we ook zand, staal en beton aanvoeren via het spoor, gebeurt niet zo vaak. We gebruiken onze eigen locomotieven en wagons en hebben een elektrische trekkracht aangeschaft.”

ELKE CENTIMETER TELT

Het plannen van treinen vol machines en materialen vergt precisie. “Sommige machines zijn groter dan wat je normaal op een trein mag laden. Het past niet binnen het standaard treinprofiel”, vertelt Kap-tein. “Dan moeten we speciale treinpaden aanvragen en ervoor zor-gen dat het naastliggende spoor ook vrij is.”

Met zo’n strakke planning, wat doe je dan als er iets kapot gaat? “We nemen altijd reservemateriaal mee, maar je kunt niet alles dub-bel meenemen”, zegt Eikelboom. “Als er iets misgaat, proberen we ’s nachts in een werkvenster alsnog materiaal aan te voeren.”



De speciaal voor dit project aangeschafte trekkracht E-Maxi XL is een veilig hulpmiddel bij het rangeren van de wagons. (Beeld: ProRail/Shane van Hattum)

KANSEN VOOR DE TOEKOMST

De aanpak blijkt succesvol en werkt inspirerend. Strukton is in de laatste testfase met een eigen elektrische locomotief, die op boven-leiding en batterij kan rijden. “Zo kunnen we ook op het stuk zonder bovenleiding wagons aan- en afvoeren.” Maar de innovatie stopt niet in Amsterdam. “We produceren prefab betonelementen in Maars-sen”, vertelt Kaptein. “Bij ons hoofdkantoor in Maarssen hebben we een eigen spooraansluiting, die we nu ook uitbreiden. We verladen het materiaal dan direct op de trein en brengen het op locatie. Zo besparen we extra handelingen en transportbewegingen.” ■



Het werk bevat zowel spoorse, als civiele werkzaamheden. (Beeld: Jason Setzer)