

Repeterende trein voor Amsterdamse stationsvernieuwing

Redactie Contentmarketing

Gepubliceerd: 20 nov. 2025



Omgebouwde elektrische krol

De vernieuwing van sporen en perrons op station Amsterdam Centraal is in volle gang. Struktons slimme logistiek bestaat uit materiaalaanvoer via spoor en een bovenloopkraan voor de bevoorrading van meerdere werkstromen, om op de drukke postzegel te kunnen werken en overlast te beperken.

In 2024 is Strukton gestart met het omvangrijke netwerk van kabels en leidingen in het oostelijk deel van het station, die tijdelijk zijn verlegd naar een brugconstructie om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Voorjaar 2025 begon het civiele werk met de 28-daagse buitendienststelling van perron 4. “In deze periode hebben we het oude perron gesloopt, het zandbed afgegraven, een tijdelijk perron gebouwd op een stevige paalconstructie, en grondkerende damwanden geplaatst”, vertelt Bas van Mierlo, projectleider bij [Strukton Infra Specials](#). “Deze tijdelijke maatregelen voorkomen dat de

boel instort. Aan de ene kant wordt het perron namelijk weer gebruikt en aan de andere kant is ons werkterrein om de spoorbak te vernieuwen.”

Repeterende trein

De vernieuwing van spoorbak 4 is sindsdien in volle gang. De sporen 11, 12 en 13 in deze spoorbak zijn buiten gebruik gesteld om een compleet nieuw spoordek te bouwen, zodat de treinen weer kunnen rijden. “We hebben de sporen weggehaald, de bak ontgraven en een stuk van de oostelijke reizigerstunnel gesloopt om ruimte te maken voor de nieuwe opbouw”, vertelt Robert Hilhorst, realisatiemanager bij Strukton. “We bouwen een stuk nieuwe Oosttunnel en een stuk ondergrondse fietsenstalling, waarboven we kolommen en een spoordek plaatsen en nieuwe sporen aanleggen.”

In de nieuwe situatie blijven twee van de drie sporen over. Het middelste passeerspoor verdwijnt om ruimte te maken voor bredere perrons. Verder komen er nieuwe stijgpunten met bredere trappen, nieuwe roltrappen en liften voor de reizigers.

De spoorbakken 1 t/m 3 worden op dezelfde manier ontmanteld en weer opgebouwd, na telkens een buitendienststelling met voorbereidend perronwerk. Zo wordt het hele spooremplacement op het station geoptimaliseerd. In delen ontstaat aan de oostkant een brede reizigerstunnel met diverse winkels en een uitbreiding van de fietsenstalling voor meer dan 8.500 fietsen. Een uitgekiend bouwproces met een repeterende trein van IJzijde tot centrumzijde.

Gewend aan operationele situatie

“Het project in opdracht van ProRail is ons op het lijf geschreven”, zegt Martin Bos, directie Strukton Infra Specials. “Van oorsprong zijn we een railbedrijf met faciliteiten voor spoortransport vanaf ons eigen terrein in Utrecht. We kennen de klant, hebben oog voor zijn uitdagingen, en zijn bekend met hoge veiligheidsnormen en hectische treinvrije periodes. Ook zijn we door eerdere werken – de Noord/Zuidlijn en de Westtunnel – gewend om op station Amsterdam Centraal te werken in een operationele situatie. We hebben de verschillende disciplines in huis om zo’n complexe integrale opgave te realiseren en te managen. Dat is belangrijk, want het hoofdcontract waarvoor wij verantwoordelijk zijn, heeft impact op de andere projecten rond het Centraal Station. In de bestaande omgeving komen we onvoorziene uitdagingen tegen die we met flexibiliteit en groot oplossingsvermogen aangaan. Ik ben ongelooflijk trots op wat we nu al hebben gerealiseerd. Het team levert een topprestatie.”

Slimme planning en logistiek

Werken op zo'n drukke locatie in een operationeel spoorknooppunt is niet alleen een planningstechnische, maar ook een logistieke uitdaging. "In de aanbestedingsfase hebben we een effectieve oplossing bedacht door onze bovenloopkraan in te zetten en voor transport over het spoor te kiezen", vervolgt Hilhorst. "Materialen houden we op voorraad op ons eigen terrein in Utrecht, vanwaar we ze per trein just in time en voornamelijk 's nachts aanvoeren. Met een elektrische trekkracht (shunter) rangeren we de binnenkomende wagons, zodat de bovenloopkraan bij alle wagons kan en meerdere werkstromen over de hele breedte van het werkterrein kan bevoorraden. Grond en materialen voeren we ook via het spoor af."

Inzicht door visualisaties

Naast de vernieuwing van het station en de vrije spoorkruising bij Dijksgracht coördineert Strukton de werkzaamheden van de andere aannemers op het station en de Oostertoegang, op verzoek van ProRail. "We hebben frequent overleg met hen om raakvlakken tussen alle activiteiten af te stemmen en eventuele clashes vast te stellen. Met een integrale coördinatieplanning inclusief visualisaties maken we die voor ProRail inzichtelijk om waar nodig maatregelen te nemen", legt Van Mierlo uit. "Die visualisaties helpen enorm. Het zijn een soort stripboeken met multidisciplinaire plaatjes, gekoppeld aan de planning, die we voor verschillende doeleinden samenstellen in de ontwerp- en de uitvoeringsfase. Naast de uitvoeringscoördinatie bijvoorbeeld ook voor de buitendienststellingen om de samenhang van alle disciplines in de tijd te laten zien. Dat geeft veel inzicht om zo'n intensieve periode goed voor te bereiden en succesvol te laten verlopen."



Een batterijsysteem zorgt voor de benodigde voeding om de batterijlocomotief zonder bovenleiding te laten rijden.

Elektrische doelen

De vernieuwing van het spooreplacement voert Strukton gaandeweg de contractduur steeds duurzamer uit door de inzet van steeds meer elektrische machines. Het doel is 50% elektrisch aan het eind van de contractperiode en de ontwikkeling verloopt positief. Strukton heeft een spoorwegkraan (krol) laten ombouwen tot een elektrische uitvoering, die op het project continu in gebruik is. De rangeermodule (shunter) is elektrisch, evenals een shovel en een compacte hijskraan (hoeflon). “We kiezen bewust voor elektrische varianten, ook als ze duurder zijn dan de traditionele versies”, zegt Hilhorst. “Stappen hebben we verder gezet met een batterij op een elektrische locomotief om materiaalwagons aan te laten rijden, ook als er tijdelijk geen bovenleiding is. Daarnaast hebben we een tussenaccu met een snellader bedacht die we op ons werkterrein in de spoorbak hebben opgesteld. De tussenaccu laadt zich langzaam op als er stroom beschikbaar is om pieken op het station te voorkomen. De snellader gebruikt die

verzamelde stroom om onze machines razendsnel op te laden en te laten functioneren. We monitoren de elektrificeringsstappen om onze prestaties te blijven verbeteren."

Lopende trein

Op station Amsterdam Centraal zal het aantal reizigers groeien van zo'n 200.000 naar 275.000 reizigers per dag in 2030. Dat vraagt om meer treinen en meer bewegingsruimte in het station zelf om die groei op te vangen. ProRail vergroot de capaciteit van het station met meerdere aannemers, waaronder de vernieuwing van het spooreplacement door Strukton Infra Specials. Strukton verbreedt de perrons, vernieuwt de sporen en bouwt tegelijkertijd een grotere reizigerstunnel aan oostzijde en een ondergrondse uitbreiding van de fietsenstalling. Spoorbak voor spoorbak en perron voor perron wordt de klus aangepakt, als een lopende trein in een gestandaardiseerd proces. Vanuit hetzelfde Programma Hoogfrequent Spoor bouwt Strukton Infra Specials buiten het station een tunnel van 130 meter lang om de spoorkruising Dijksgracht wisselvrij te maken, waardoor meer treinen van en naar station Amsterdam Centraal kunnen rijden. Ook daarmee vergroot ProRail de spoorcapaciteit.

Integraal samenwerken

Er wordt in alle opzichten hard gewerkt om de uitvoering op dit complexe project steeds beter te laten verlopen. "Ons eigen projectmanagementsysteem en geavanceerde software helpen ons het proces goed in te richten, afwijkingen te signaleren en daarvoor oplossingen te bedenken. Dat houdt ons in control", benadrukt Van Mierlo. "Maar nog bepalender is onze teaminzet. Verschillende portfolio-bedrijven van Strukton en externe partners zijn hier als één team aan het werk, zonder onderscheid te maken naar bedrijfsonderdeel. Het is een mooie combinatie van ervaren en jonge collega's die grotendeels afkomstig zijn van het eerdere project Uitbreiding spoorcapaciteit Rijswijk-Rotterdam voor ProRail. Veel kennis en ervaring van dat project is daardoor beschikbaar voor het project in Amsterdam."