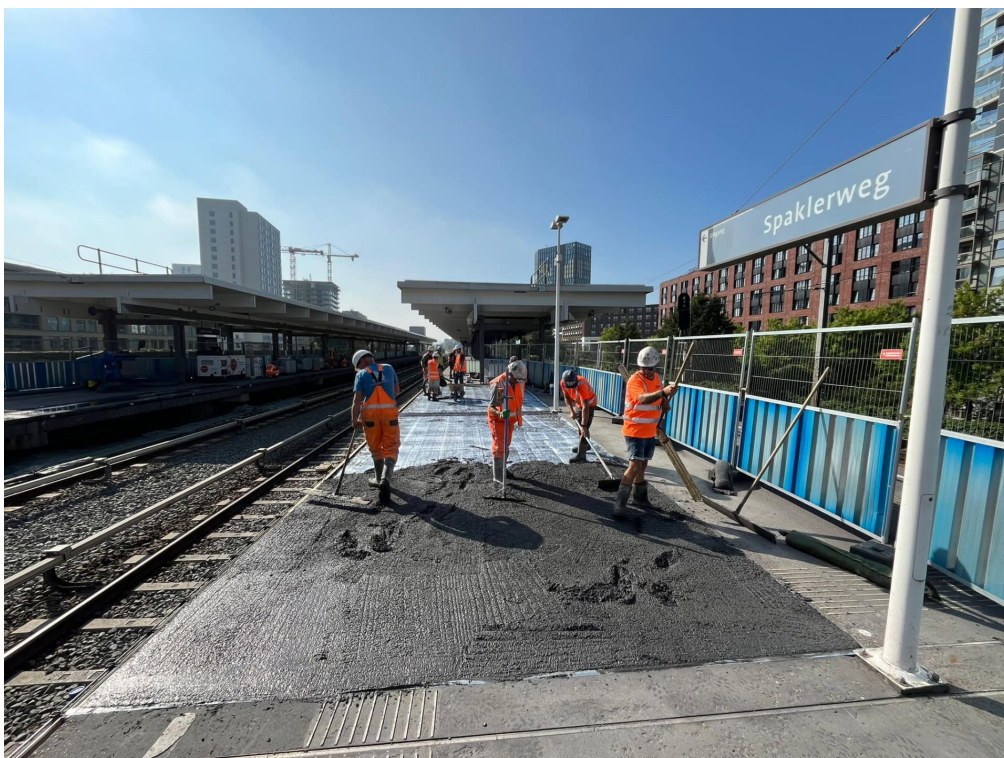


## HERSTEL PERRONVLOEREN OP VIJF METROSTATIONS

### AMSTERDAM

Amsterdam | 02 december 2024 | 0 - 500.000 | GVB

De perronvloeren van vijf metrostations op de Oostlijn in Amsterdam zijn ingrijpend gerenoveerd om de veiligheid en het comfort voor reizigers te verbeteren. Werkvoorbereider Merel Versteeg van K\_Dekker bouw & infra vertelt over de uitdagingen en oplossingen bij dit project.



**Omzet**

0 - 500.000

**Contractvorm**

UAV

**Opdrachtgever**

GVB

**Architect****Opleverdatum**

02 december 2024

**Locatie**

Amsterdam

## HERSTEL PERRONVLOEREN OP VIJF METROSTATIONS

De Oostlijn, sinds de late jaren '70 in gebruik, onderging in 2015 een grootschalige stationsrenovatie. Toch bleven sommige perronvloeren destijds onaangeroerd vanwege budgetbeperkingen. "Door de jaren heen hebben deze vloeren veel slijtage opgelopen, wat met name bij regen en vorst tot gevaarlijke situaties leidde," vertelt Versteeg. De Vervoerregio Amsterdam en het GVB besloten daarom om een groot onderhoudsproject uit te voeren. De werkzaamheden vonden plaats op de stations Overamstel, Spaklerweg, Van der Madeweg, Venserpolder en Verrijn Stuartweg. De aanpak verschilde per station: Overamstel: Hier werd de bestaande betonnen tegelvloer volledig verwijderd. Daaronder lag een zandcementlaag, die eveneens werd verwijderd. "We hebben een nieuwe, tien centimeter dikke vloer gestort, wapeningsnetten en dilatatieprofielen aangebracht. Dit zorgde voor een veiligere, strakkere en duurzamere afwerking." Andere vier stations: Bij Spaklerweg, Van der Madeweg, Venserpolder en Verrijn Stuartweg werd enkel de bovenste laag van circa 3 centimeter gefreesd en voorzien van wapening/ ankers. Vanuit de spoorbak is de bekisting aangebracht op de perronrand. De nieuwe perronvloeren bestaan uit een slijtvaste gietvloer met het mengsel Eterno Mono, een materiaal dat ook elders op de Oostlijn is gebruikt. Met elektrische vlindermachines is de toplaag vervolgens afgewerkt. Het uitvoeren van werkzaamheden op stations die in gebruik blijven, brengt logistieke en veiligheidsuitdagingen met zich mee. "We werkten ten alle tijde onder toezicht van een Leider Werkplek Beveiliging (LWB) en onze medewerkers moesten een digitaal veiligheidspaspoort (DVP) hebben," legt Versteeg uit. Daarnaast werd al het materieel en materiaal via het spoor aan- en afgevoerd om verstoring van het wegverkeer te minimaliseren. "Dit vereiste een strakke planning en nauwe afstemming met onze partners en het GVB. We moesten werken met faseringen waarbij altijd een deel van het perron openbleef voor reizigers." Het project startte in juli en werd in december afgerond. "We hebben deels tijdens een buitendienststelling gewerkt, maar grotendeels moesten we rekening houden met het metroverkeer. Door slim te plannen, konden reizigers de stations blijven gebruiken," zegt Versteeg. Een extra uitdaging was daarbij het slechte weer. "Het waren kletsnatte maanden en het werd bovendien steeds kouder", aldus Versteeg. "Daardoor moesten we continu de weersvoorspellingen in de gaten houden." Naast de vernieuwde vloeren zijn ook blindengeleidemarkeringen opnieuw aangebracht en zijn kabels en leidingen, waar nodig, opnieuw ingemeten en beschermd. Vlak- en stroefheidsmetingen bevestigden dat de vloeren aan de vereiste veiligheidseisen voldeden.