

BOUWEN IN DE BIJLMER

Tekst: Marijke Beek
Foto's: Jaap Schippers, Marijke Beek

Hoofdwerkplaats Rail van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf

Provincialeweg 2-4 Diemen

Ze staan een beetje achteraf en vallen daardoor niet echt op, maar vanuit de metro zijn ze goed te zien: de Hoofdwerkplaatsen voor de metro en de tram. Ze staan net ten noorden van Bijlmerweide Noord en liggen binnen de gemeente Diemen. Vooral de futuristisch aanvoerende tramwerkplaats valt op; het gebouw heeft iets weg van een circustent. De functie van het complex is niet meteen duidelijk, totdat het gebied erachter in beeld komt: een rangeerterrein met trams en metro's!

De Hoofdwerkplaats Rail, zoals het complex als geheel nu heet, is niet openbaar toegankelijk. Maar met een afspraak kunnen we naar binnen, later op de middag, als werkzaamheden die gevaar kunnen opleveren, klaar zijn.

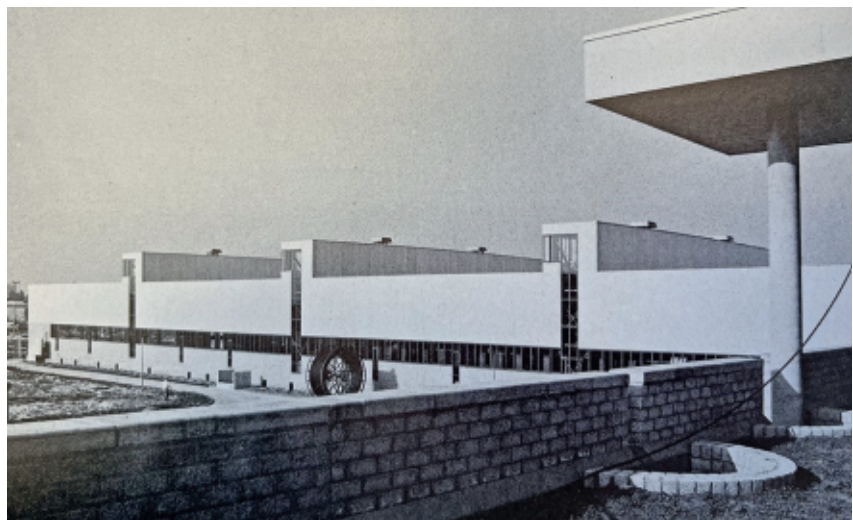
Geschiedenis van de Hoofdwerkplaatsen metro en tram

Metro

Al in 1966 werd het huidige terrein in Diemen gereserveerd voor de Lijnwerkplaats metro, dus ruim voordat de metro in oktober 1977 in gebruik werd genomen. Kort daarvoor had de gemeente Amsterdam definitief besloten het terrein van Diemen te kopen. Keer op keer werden rapporten opgesteld over de voor- en nadelen van diverse terreinen. Vanwege de ligging, de vorm van het terrein en de afmetingen ervan, bleef Diemen uiteindelijk toch favoriet en werd de knoop doorgehakt.

De Hoofdwerkplaats metro is in 1978 geopend, een jaar na de ingebruikname van de metro zelf. Hier krijgen metrostellen vooral groot onderhoud. Erachter ligt een emplacement waar het materieel kan worden opgesteld. In eerste instantie was de bedoeling dat het gebouw alleen gebruikt zou worden voor rijtuigonderhoud, maar tijdens de bouwperiode werd het ontwerp zo aangepast dat het hele technisch bedrijf inclusief administratie er een plek kon krijgen. De eerste verdieping werd als kantoorruimte ingericht.

In 1982 was het kantoorpersoneel ver-



Werkplaatshal van de Lijnwerkplaats metro in 1978. Uit: Ons Amsterdam, 1979

dubbeld, zodat het GVB ervoor koos om een tweede verdieping op het kantoorgebouw te zetten. Gevolg van de snelle groei was ook dat meermalen tijdelijke loodsen en aanbouwen werden geplaatst. In 2012 is uiteindelijk de werkplaatshal vergroot aan de noordzijde. Deze uitbreiding, naar ontwerp van Zwarts Jansma Architecten, is geschikt voor de 120 meter lange M5 metro's.

Tram

Al in 1975 werd duidelijk dat de werk-

plaats van de tram in de Tollensstraat uit de dichtbebouwde buurt zou moeten verhuizen. Na lang wikken en wegen is in 1988 ook voor de tram de locatie in Diemen aangewezen, naast de Hoofdwerkplaats metro. In het archief van het GVB is hierover een uitgebreide briefwisseling te vinden. Ook zijn toen overzichten gemaakt van alle werkzaamheden binnen de werkplaats, om helderheid te krijgen over de benodigde ruimtes in de nieuwbouw.

In het programma van eisen (1993)



Hoofdwerkplaats tram in aanbouw, uit kwartaalrapportage 1995 GVB, Stadsarchief Amsterdam

werd het zogenaamde luchtkussen transportsysteem centraal gesteld, een manier om tramwagens gemakkelijk te kunnen verplaatsen op een plat en groot, rond kussen. Volgens de 'gebouwfilosofie' zou de te bouwen hal moeten bestaan uit identieke modules, gerangschikt rond een centraal rangeervlak voor het luchtkussen transport. Dus een grote ruimte met een kolomvrije vloer en niet een sporenplan zoals bij de metro. Die openheid is er inderdaad gekomen. Zelfs het soort constructie werd al vastgelegd. Verder werd gevraagd om een gebouw met een eigentijds uiterlijk, sober, functioneel en gemakkelijk aanpasbaar.

Het gebouw is geopend in 1996, maar van het luchtkussen transport was inmiddels afgezien. De werkplaats werd bereikbaar via een enkelsporige trambaan vanaf het eindpunt van lijn 19 in Diemen. Sinds 2012 vormen beide werkplaatsen in feite één geheel onder de naam Hoofdwerkplaats Rail.

Ontwerp van beide gebouwen

Vanaf de Provincialeweg gezien staat links de opvallende Hoofdwerkplaats tram, en rechts - veel onopvallender - het grijs-witte gebouw van de metro met een ronde portiersloge op de hoek.

Metro

De lijnwerkplaats voor de metro is ontworpen door Sier van Rhijn en Ben Spångberg, die werkten voor de Dienst Publieke Werken. Vooral Van Rhijn had toen al bekendheid als o.a. de architect

van het Mozeshuis naast de Mozes en Aaronkerk en diverse gebouwen in het zuiden des lands. De metrostations uit de jaren zeventig en de hele infrastructuur van de Oostlijn zijn ook van hun hand. Het materiaal grijze betonsteen, de met de trappen mee verspringende betonnen borstweringen en de rondingen hier en daar zijn direct herkenbaar als familie van de toegangsgebouwtjes van de metro.

De lijnwerkplaats bestaat uit twee delen: de grote werkplaatshal (90x32 m) en een kleiner deel haaks erop, met werkplaatsen, kantoren en een magazijn. Hierboven bevinden zich de kantoren, en een kantine met een fraaie luifel op het grote dakterras.

Op deze vleugel is naderhand uit ruimtegebrek helaas een extra verdieping gezet, met witte gevels. Niet alleen is het er niet fraaier op geworden, maar ook werd het gebouw te zwaar voor de fundering. Daardoor zijn beide kantoorverdiepingen sinds zomer 2023 gesloten. Van oorsprong was het een sober maar mooi samenhangend gebouw met een halfronde uitstulpende entreehal, de lange luifel op het dakterras en een opvallende noodtrap naar het terras als blikvangers. De extra verdieping en andere wijzigingen in de gevels hebben er een onsamenhangend gebouw van gemaakt.

Aan de werkplaatshal is veel minder veranderd, die is op een passende manier uitgebreid.

Tram

De hoofdwerkplaats van de tram is 20 jaar later ontworpen, met een hightech uitstraling en dus met een totaal ander aanzien dan de buurman. Het is een groot vierkant gebouw, dat is opgebouwd uit vierkante modules en met een open vierkant in het midden. Het meest opvallend is de draagconstructie want die staat voor een groot deel buiten het gebouw. Zestien eenheden van steeds vier gekoppelde stalen kolommen met kabels eraan dragen het dak. Zij torenen hoog boven het gebouw uit, waardoor het iets wegheeft van een circustent.

Deze constructie werd in het programma van eisen al gevraagd, omdat die de binnenruimte flexibel maakt en vrijhoudt van obstakels.

Bouwtekeningen van de werkplaats konden helaas niet worden bekeken want het bouwarchief in Diemen is al maanden gesloten. Gelukkig is in het Amsterdamse Stadsarchief een kopie van de bouwaanvraag wel toegankelijk, met daarop de naam van de architect: Ponsen S.M.A.R.T in design B.V. uit Ankeveen. Over dit bureau is zo goed als niets terug te vinden. Wel wordt duidelijk dat diverse ingenieursbureaus al het nodige werk hadden gedaan voordat de architect de constructie verder vorm ging geven.

De werkplaatsen binnen

Binnen worden we rondgeleid door Leon Schrage, manager Groot Onderhoud bij Railmaterieel en Juan Patino, manager Lijnwerkplaats Metro. Het is duidelijk dat ze trots zijn op de Hoofdwerkplaats en dat ze er graag werken. Net als de meeste van de in totaal ca. 475 werknemers, waarvan trouwens minder dan de helft werkzaam is bij hun afdeling Railmaterieel. Het verloop van het personeel is heel laag. Regelmatig gaat er iemand met pensioen die zo'n 40 jaar bij de GVB-werkplaats heeft gewerkt.

Tram

Eerst bezoeken we de werkplaats tram, waar groot onderhoud en schadeherstel wordt gedaan aan de 155 combino's die nu in de stad rondrijden. Direct achter de hoofdingang is het magazijn. Hier liggen onderdelen, soms zelf gemaakt, soms gekocht. Wielen spelen er de hoofdrol, oude en nieuwe wielen, scho-



Straatgevel van lijnwerkplaats metro in aanbouw, 1978. Links de luifel op het dakterras.
Foto: Hans Jan Dürr, Flickr - lijnwerkplaats metro-1978-002



Straatgevel in 2021, met opgebouwde 'witte' tweede verdieping. Het gebouw heeft zijn eenheid verloren. (Streetview)

ne en vuile wielen, wielen alleen of tot wielstel gekoppeld. Ze worden in de werkplaats gerepareerd, (weer) rond gemaakt, opgetild, verplaatst en weer bevestigd.

De zestien werksporen achter het magazijn liggen allemaal naast elkaar, ieder met specifieke eigenschappen. Het spoor waar trams worden schoongespoten heeft een vlakke vloer en een afscheiding rondom. Het spoor waar met schadelijke stoffen wordt gewerkt is goed afgedicht en van afzuiging voorzien. De sporen waar reparaties en onderhoud worden gedaan hebben vaak een werkkuil om ook onder de tram te kunnen werken.

Er is maar één toevoerspoor naar de zestien werksporen in het gebouw. Om een groot rangeerterrein met vele wissels te vermijden is voor het verplaatsen van de rijtuigen gekozen voor een buiten het gebouw staande 'traverse', in plaats van het ooit voorgestelde luchtkussen binnen het gebouw. Het is een installatie waar een voertuig in kan rijden vanaf het toevoerspoor. De tra-

verse staat op zijn eigen rails en kan zijdelings voor het gewenste werkspoor worden gereden. Het voertuig kan op die wijze voor een gewenst spoor worden 'afgezet' en uit de traverse op het gewenste werkspoor worden gereden. Een belangrijk onderdeel van het werkproces is de logistiek van materieel en personeel, aldus Leon. Wie werkt waaraan, wanneer en waar, en hoe wordt de uitval van materieel opgevangen? Het is een grote puzzel waarin alles met alles samenhangt.

Metro

In de oorspronkelijke werkplaats waren er vier (en later vijf) sporen binnen de werkplaatshal en twee - langere - parallel eraan buiten (zie plattegrond hierboven). Naderhand zijn deze twee sporen ook overkapt. De meeste sporen hebben een werkkuil voor motorisch en mechanisch onderhoud onder de metro. Op andere kan op drie niveaus tegelijk worden gewerkt: onder de metro, in de metro zelf en boven op de wagons. Er is ook een ondervloerse hefinstallatie om

metrostellen in zijn geheel op te tillen. Veiligheid gaat daarbij boven alles. Er zijn valbeveiligingsinstallaties met een beweegbaar bordes als er bovenop een voertuig wordt gewerkt, rode lampjes als er stroom op het voertuig staat, en hekjes die dicht blijven als de situatie niet helemaal veilig is.

Bijzonder is ook de huidige werkplek van de rangeerder die op een zee van schermen het rangeerterrein in de gaten houdt.

Bereikbaarheid voor metro's en trams

De metro's (er zijn er nu 89) komen op het rangeerterrein via metrostation Diemen-Zuid. Vanaf station Verrijn Stuartweg loopt ook een voetbrug over het rangeerterrein naar het bedrijventerrein.

Het terrein is voor trams vrij lastig bereikbaar. Vanaf het eindpunt van Lijn 19 is een enkelspoor aangelegd naar de werkplaats. Het is het zwakke punt van de werkplaats, zegt Leon, want als er iets aan de hand is op de Middenweg kan geen tram hen meer bereiken. Gemiddeld komen en gaan er zo'n drie trams per dag via het spoor en over de brug over de Weespertrekvaart.

En tenslotte...

Hopelijk bedenkt het GVB zich en wordt de extra kantoorverdieping weer verwijderd. Zodat de verdieping met kantoren en kantine weer gebruikt kan worden, de straatgevel er weer veel beter uitziet en er weer werknemers op het terras kunnen zitten.

En misschien kijkt u na het lezen van dit artikel anders naar dit interessante complex dat bijna onze buurman is.

Bronnen

- Stadsarchief Amsterdam, archief Gemeentelijk Vervoer Bedrijf, nr. 31102, 1973-2006 (o.a. kwartaalrapportages bouw Centrale Werkplaats te Diemen)
- Werk in Uitvoering, jaargangen 1977 en 1978
- Over Sier van Rhijn en de metro, geschiedeniscriptie Henk de Haan, 2012, <http://tinyurl.com/477mw58v>



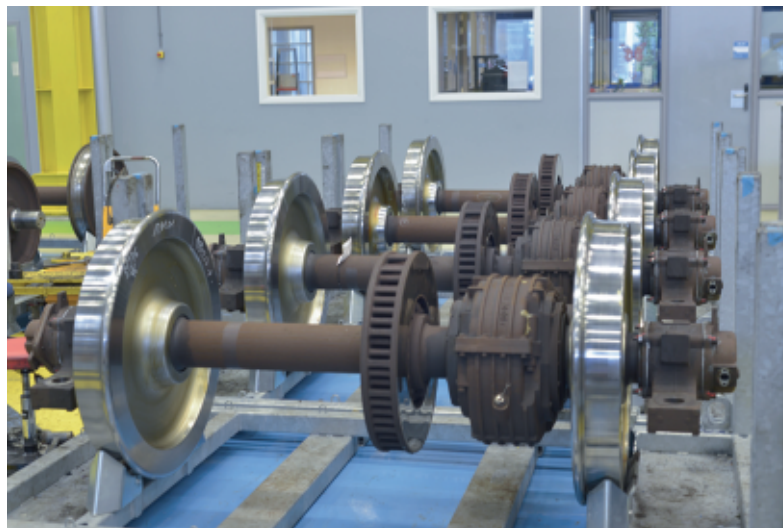
Achtergevel van de uitbreiding van de metrowerkplaats, gezien vanaf het rangeerterrein. Rechts de voormalige verkeerstoren, thans werkruimte voor personeel van onderaannemers.



Hoofdwerkplaats tram, gezien vanaf de loopbrug over het rangeerterrein



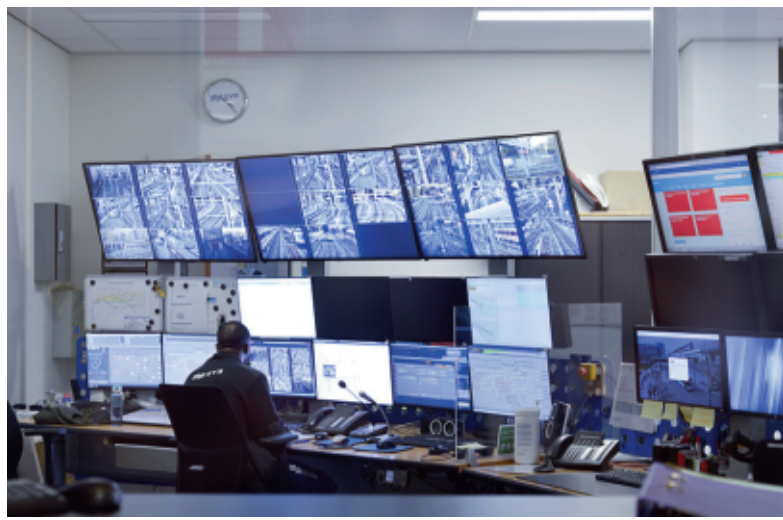
Onze rondleiders Leon (l) en Juan(r)



Wielen in het magazijn van de tramwerkplaats



Werken aan de metro op drie niveaus



De rangeerder als spin in het web

Planlijst week 45 2023		Maandag 6-nov	
DAG			
T3038 CAF op spoor 6			
Schoonmaken CSU			
CCB dak 0 en 6 / Airco wagen 1			
Germain Kromowidjojo	99997788	T2092 dak 0 en 6	
Evanj Partoedjo	99002415	T2092 dak 6 en 6	
Randy Garcia	99000588	T2112 RT4+4B torenvloeren	
Robert Schmitz	99000822	T2092 dak 0 en 6	
CCB dak 0 en 6 / Airco wagen 2			
Stefano Leysner	99000858	NAW	
Rob Stout	22402	T 2125 dak 0 en 6	
Marin van Manen	13187	T 2125 dak 0 en 6	
Nandy le Fabre	VP 21343	NAW	
Torenvloeren RT4/4B			
Ronald Pool	VOP 99000538	T2112 RT4+4B torenvloeren	
Rob v/d Raai	VP 22048	T2112 RT4+4B torenvloeren	
Tchinda Kisito	VOP 22871	T2112 RT4+4B torenvloeren	
Jay de Haag	24239	pedalenplaat best vloerbedekking	
P20 MMW			
Abbas Agochizadeh	VOP 99998532	T 2051 lijnfirm	
Arthur Lindenbergh	99002137	T2131 P20	
Ronald Redokanjo	24677	T2131 P20	
Yusuf Rahaman	VP 23081	T2131 P20	
Joran Brockenhoff	VOP 24666	T2131 P20	
Lijndiagnose			
Mano Blumner	VOP 24721	T 2051 lijnfirm	
Iwan Ramdas	VP 22475	NAW	
Stanley Forster	VOP 24667	08:00 toets koppelingen // T 2051 lijnfirm	
Sammy Kaliahu	VOP 24740	T 2051 lijnfirm	

Planlijst week 45 2023		Maandag 6-nov	
DAG			
Schoonmaken CSU			
Schilders			
Stephan Obero	22313	T2017 uitpakken onderdelen tot 09:23 dan overscannen	
Mike te Kliese	99002284	T2017 dak schilderen en de luiken	
Mickay Promes	13951	T2017 nog een beetje schilderen en een beetje inpakken	
Wil Reixveld	99001338	T2040 lekkage middenbak 50412892	
Ane Nengerman	23075	Remklauwen OP	
Kenneth Sadhoe	99000722	Info Eric	
Angelo Clemensia	24525	T2017 uitpakken onderdelen tot 09:23 dan overscannen	
Muhammer Atar	99000359	Info Eric	
Eric Toel	14900	T2017 nog een beetje schilderen en een beetje inpakken	
Bob Bierman	24204	T2017 dak schilderen en de luiken	
P16/P18			
Jordy v/d Burg	VOP 22074	T2040 lekkage middenbak 50412892	
Jordi van Santen	VP 22013	T2040 lekkage middenbak 50412892	
Michel Osinga	13688	T2099 Lekkage wagendeel 4 50413694 + Lekkage best Cabine 50413694	
Cor Brave	99997848	T2099 Lekkage wagendeel 4 50413694 + Lekkage best Cabine 50413694	
Francisco de la Cruz	99002231	T 2125 dak 0 en 6	
Regilio Fuzzalvi	VP 22985	NAW OV	
Anthony v Welbergen	VOP 23373	T2099 Lekkage wagendeel 4 50413694 + Lekkage best Cabine 50413694	
Truy Hoelias	99000791	T 2125 dak 0 en 6	
Schade			
Kadnja Camdzic	10951	NAW	
Dennis Zuidervant	VOP 21805	Vernieuwbaar rek Vourbalgen dubliceren	
Ryan de Vegte	VOP 21804	Vernieuwbaar rek Vourbalgen dubliceren	
BBOG			

Dagelijkse planlijst van de werkplaats