

HSL & Infrasppeed

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer, Den Haag

Ontwerp: o.a. BAM Infraconsult

Realisatie: diverse BAM-bedrijven

Contact: (0182) 59 06 00 / info@bamciviel.nl / www.bamciviel.nl



BAM Civiel

Met de HSL-Zuid krijgt Nederland een aansluiting op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Dankzij de hogesnelheidstreinen kunnen reizigers in 3 uur van Amsterdam naar Parijs reizen, zonder parkeerproblemen, inchecktijden of overstappen. Maar ook reizen binnen de Randstad wordt gemakkelijker en sneller. Bovendien is de hogesnelheidstrein een veilig, comfortabel en milieuvriendelijk alternatief voor auto en vliegtuig.

Het nieuwe HSL-Zuid-tracé is 125 kilometer lang. BAM was betrokken bij grote delen hiervan. Van het traject is 85 kilometer hogesnelheidsspoor, waarop snelheden van boven de 160 km/u mogelijk zijn. Daarnaast zijn 170 kunstwerken, civiele bouwwerken zoals viaducten, bruggen, tunnels en een aquaduct gebouwd. Minder opvallend maar niet minder belangrijk zijn de tracédelen die met een betonbaan op maaiveldhoogte, op zettingsvrije platen, op dijken en in ingravingen overbrugd worden.

Op het tracédeel Zuid-Holland Midden bouwde de gelijknamige combinatie tussen Leiden en Rotterdam naast de betonbaan onder andere een doorgaand spoorviaduct, een verdiepte tunnelbak en de Noordrandtunnel bij Rotterdam Airport.

Bij Rotterdam, evenals bij Breda, nam BAM deel in de 'aantakkingen'. Dit zijn de aansluitingen tussen bestaand en nieuw spoor. Hiervoor moesten op verschillende plaatsen viaducten en extra verbindingssporen komen. Door de aantakkingen kunnen de hogesnelheidstreinen de bestaande stations in Amsterdam en Rotterdam bereiken en kunnen snelle shuttles dankzij een trogconstructie afslaan naar station Breda. Extra moeilijkheid hierbij was dat een groot verschil in elektriciteitssterkte moest worden overbrugd.

In het Drechtse Steden-gebied is tussen Barendrecht en het Hollandsch Diep een aantal grote en kleinere



kunswerken gebouwd. De Oude Maas en de Dordtsche Kil worden gepasseerd met behulp van afzinktunnels. Reizend naar het zuiden volgt daarna de prestigieuze brug over het Hollandsch Diep.

Op het tracé HSL-A16 is niet alleen gewerkt aan het construeren van de onderbouw, het dragende werk van de HSL, in de gemeenten Breda, Zundert, Alphen en Chaam. Ook is de A16 verlegd en verbreed tot twee maal drie rijbanen. Bij knooppunt Princeville sluit de tot autoweg omgebouwde N58 vanuit Roosendaal met een volledig knooppunt aan op de A16. Ter hoogte van Prinsenbeek zijn twee stadsduchten gemaakt die zorgen voor een goede aansluiting voor secundair verkeer en een verbinding vormen tussen de kernen Breda en Prinsenbeek. Enkele kilometers verder gaat de HSL onder de A16 door om aan te sluiten op het Belgische deel van de HSL-Zuid dat ten westen van de A16/E19 naar Antwerpen loopt.

Op verschillende plaatsen in het traject zijn ecoducten aangelegd met als doel versnippering van de leefgebieden en sterfte van dieren tegen te gaan door goede fauna-passages te creëren.

Maar op alleen de onderbouw kunnen de hogesnelheids-treinen niet rijden. De bovenbouw, waar BAM als enige aannemer aan werkte, omvat de rails, de bovenleidingen, de communicatie-, beheers- en beveiligingssyste-men, de geluidsschermen en werktuigbouwkundige installaties in de tunnels. Vanwege het beperkte onderhoud is het grootste deel van het traject uitgevoerd met ballastloos spoor, waarbij de spoorstaven in beton worden gestort. Ook zijn vele zogenaemde onderstations gebouwd ten behoeve van de specifieke elektriciteitsvoorzieningen van de hoge snelheidslijn. Het contract omvatte behalve de aanleg van de bovenbouw ook een onderhoudscontract voor 25 jaar. Dit contract werd uitgevoerd door de "Infraspeed"-combinatie.