



Provinciaal Inpassingsplan RegioExpres

Toelichting bijlage 51

Notitie werkterreinen en bouwwegen

MEMO

AAN Werkgroep Planologie
VAN Cornelissen JP (Joost)
TELEFOON 06-53955155
KENMERK X03--HS-MEMO-24002284
PROJECTNUMMER MN002205
STATUS Vrijgegeven
VERSIE 8.2
ONDERWERP Samenvatting werkterreinen en bouwwegen
DATUM 14 maart 2025

1. Werkterreinen

1.1 Algemeen

De locatie en omvang van de werkterreinen is bepaald aan de hand van:

- Locatie overwegen: er dienen daar werkterreinen voor opslag van materiaal en eventueel ketenparken te worden gerealiseerd;
- Toepassen van draaicirkels wanneer de werkweg niet direct aansluit op een (openbare) weg.

De benodigde oppervlakte van de werkterreinen is bepaald op basis van een inschatting van de gewenste functies (grond-/ballastopslag, keervoorziening, ketenpark enz.) en de beschikbare ruimte.

De werkterreinen kunnen in principe allemaal gebruikt worden voor:

- Plaatsen van keten;
- Opslag van materieel (shovels, graafmachines, etc.);
- Opslag van materialen (zand, spoorse materialen);
- Opslag van ballast (zo ver mogelijk vanaf bebouwing).

Het is aan de toekomstige aannemer om te beslissen welk terrein hij waarvoor gebruikt. De opdrachtgever kan hieraan echter eisen verbinden, bijvoorbeeld dat hij binnen de bebouwde kom geen ballast mag opslaan.

De werkterreinen en bouwwegen zijn in het PIP opgenomen met de tijdelijke bestemming 'Verkeer-Railverkeer Voorlopig'. Ze worden na beëindiging van de werkzaamheden (na ca. 2 jaar) weer opgeruimd.

1.2 Alternatief voor werkterreinen

Het alternatief voor minder werkterreinen is het uitvoeren van de werkzaamheden waarbij materieel en materiaal wordt aangevoerd via het spoor. Theoretisch zou werkverkeer via het ruimtebeslag van het nieuwe tweede spoor kunnen doorrijden. De afstand is echter zodanig lang dat het bouwen van het nieuwe tweede spoor alleen in treinvrije perioden kan plaatsvinden (bouwen vanaf het bestaande spoor). Dit levert extra werk in de Trein Vrije Periode (TVP), waardoor de benodigde TVP langer wordt en meer kosten met zich meebrengt: de maximale aaneengesloten

MEMO

treinvrije periode is namelijk 2 weken. De bouwtijd wordt sowieso maanden langer doordat lange TVP's niet op elke moment van het jaar ingepland kunnen worden; de vervoerders willen dat niet.

2. Bouwwegen

2.1 Algemeen

Om de spoorverdubbeling in het kader van het project “RegioExpres” te kunnen realiseren wordt langs bijna het gehele tracé van de spoorverdubbeling een werkweg gerealiseerd. Deze werkweg aan de zuidkant van het huidige spoor krijgt diverse toegangen vanaf de openbare weg. Dit zal voornamelijk bij overwegen het geval zijn.

In de gemeente Montferland bestaat het onderliggende wegennet vooral uit smalle wegen die niet geschikt zijn voor zwaar vrachtverkeer. Het vrachtverkeer zal met name nodig zijn voor de aan- en afvoer van zand (t.b.v. de benodigde grondverbetering) en de aanvoer van spoorse materialen (spoorstaven, dwarsliggers, ballast, e.d.). De hoofdaanvoer daarvan zal per trein gaan.

In Bijlage 1 staat weergegeven hoe de routing van de vrachtwagens vanaf de hoofdwegen naar het werk eruitziet. Op deze tekening staan zowel de werkterreinen aangegeven (rode arcering) als de toevoerwegen voor het vrachtverkeer. Deze rijroutes zijn aangegeven door middel van gekleurde pijlen, die tevens de rijrichting laten zien.

2.2 Intensiteit vrachtverkeer

De intensiteit van het vrachtverkeer is bepaald aan de hand van de geplande hoeveelheid grondverzet en materialentransport. Dat resulteert in een inschatting van de duur van de werkzaamheden voor grondverbetering (tussen overwegen), en daarmee de hoeveelheid vrachtverkeer tijdens de TVP's.

2.3 Ballastopslag

In principe zal de aannemer zijn ballast op strategisch gelegen werkterreinen willen opslaan. Hier speelt echter het punt van kwartshoudende ballast. Aanbevolen wordt de aannemer contractueel mee te geven dat hij z'n ballast op werkterreinen altijd zover mogelijk van de nabijgelegen woningen moet opslaan en niet binnen de bebouwde kom. Overigens wordt voor het laden/lossen, de opslag en toepassing van ballast gewerkt volgens het “Handelingskader (kwartsloze) ballast” van ProRail, versie d.d. 21 november 2023.

2.3.1 Uitvoeringswijze zonder ballastopslag

In het contract zou ProRail kunnen voorschrijven dat de aannemer geen ballast mag opslaan op zijn werkterreinen. Echter, indien er geen tussenopslag is (tussen aanvoer met trein en verwerking in baan) moet alles per vrachtwagen worden aangevoerd waardoor het onderliggende wegennet in de omgeving extra belast gaat worden. Ervan uit gaande dat de aannemer alle ballast vanaf één centraal depot (bv. bij Zevenaar, waar de ballastrein gelost kan worden) met vrachtwagens moet uitrijden betekent dit ca. 650 extra vrachtwagenbewegingen op het onderliggend wegennet.

MEMO

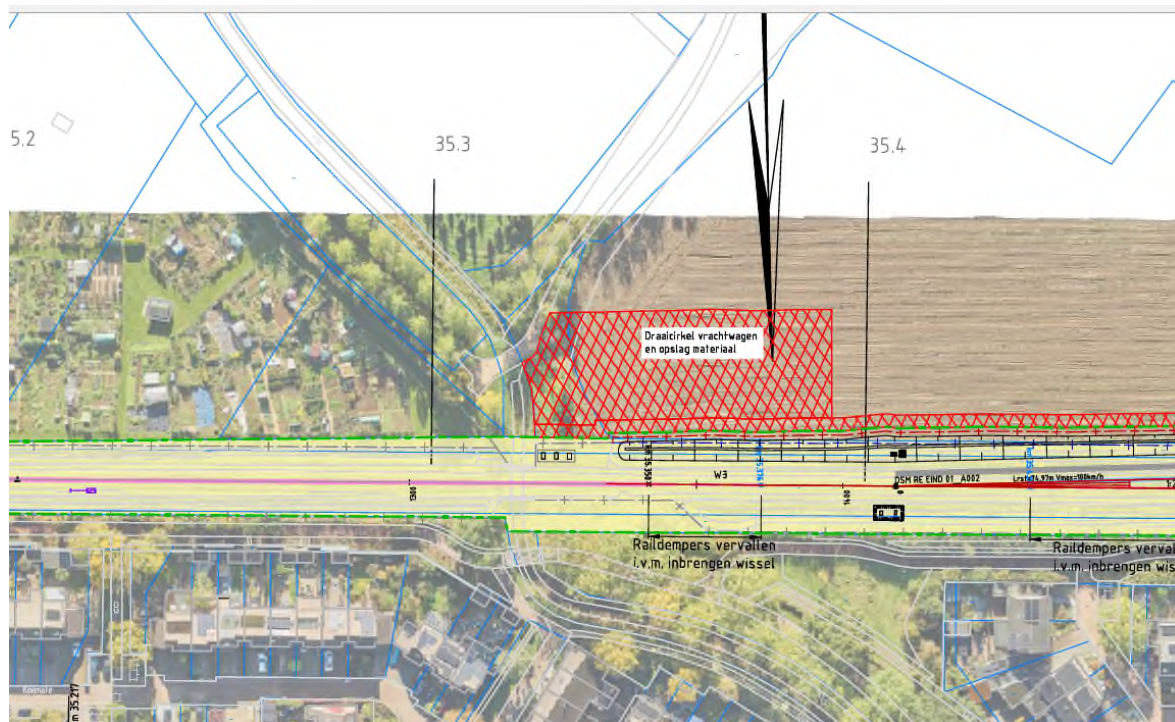
Dit betekent ook meer vrachtverkeer over de werkweg langs het spoor en dus een logistieke uitdaging voor de aannemer, aangezien veel werkwegen slechts in 1 richting bereden kunnen worden vanwege de aansluitingen op de openbare weg.

3. Ligging van de werkterreinen

In onderstaande paragrafen worden van oost naar west de thans voorziene werkterreinen getoond en kort besproken.

De orientatie van de noordpijl is in alle gevallen zuidelijk; dit vanwege het feit dat voor deze memo ontwerpondergronden van ProRail gebruikt zijn.

3.1 Km 35.35

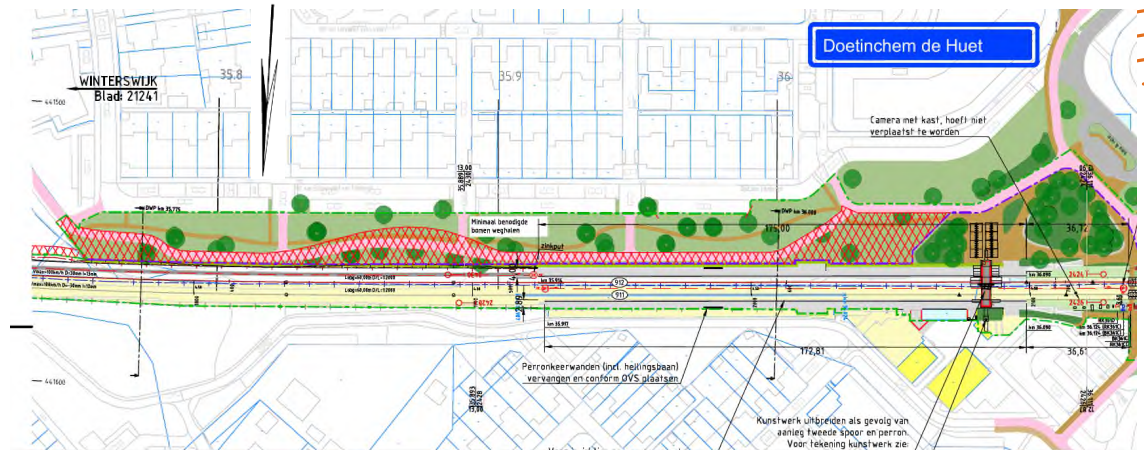


Figuur 1: werkterrein km 35.35

Het werkterrein bevat een keervoorziening voor vrachtwagens om ze daarna weer terug te laten rijden. Het weggetje aan de zuidwest-kant is namelijk min of meer een veredeld karrenspoor. Derhalve niet geschikt voor vrachtverkeer, en bovendien pal langs een woning. Op het werkterrein kan tevens materiaal worden opgeslagen.

MEMO

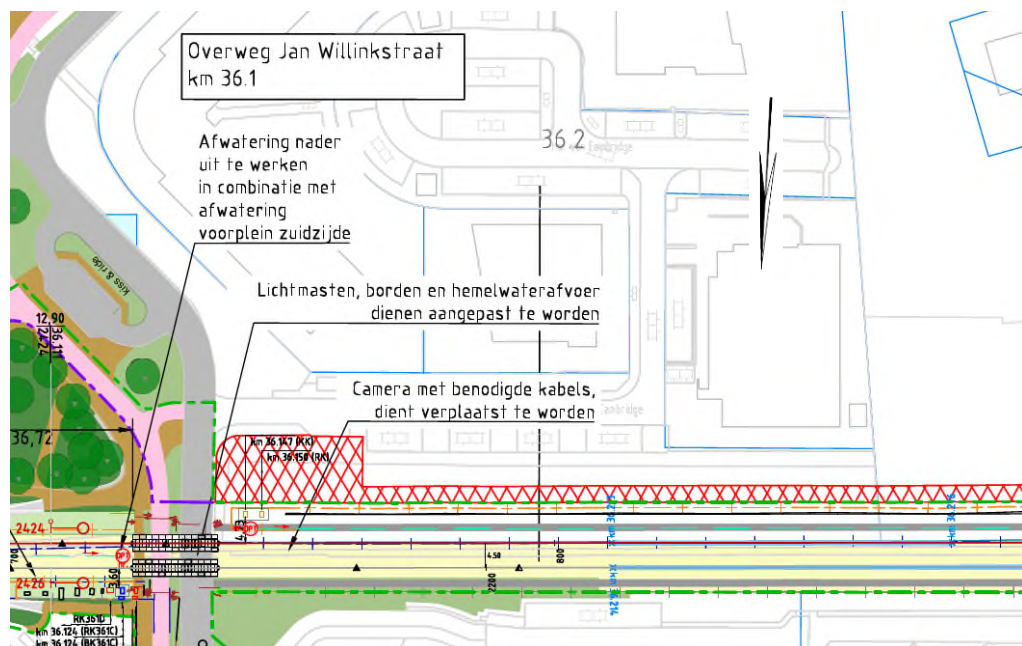
3.2 Km 35.9 (station Doetinchem De Huet)



Figuur 2: werkterrein km 35.9

Werkterrein De Huet-Oost is voornamelijk bedoeld om overheen te rijden t.b.v. herinrichting en aanleg van de groenstrook/fietspad. Het werkterrein omvat niet de gehele groenstrook maar is beperkt tot het noordelijk deel, grenzend aan de zuidelijke rand van het huidig of toekomstig fietspad (zie arcering in figuur 2). De aannemer kan dan het huidig of toekomstig fietspad als rijroute gebruiken, waarbij hij om de bomen heen rijdt. De bomen daar worden beschermd.

3.3 Km 36.2

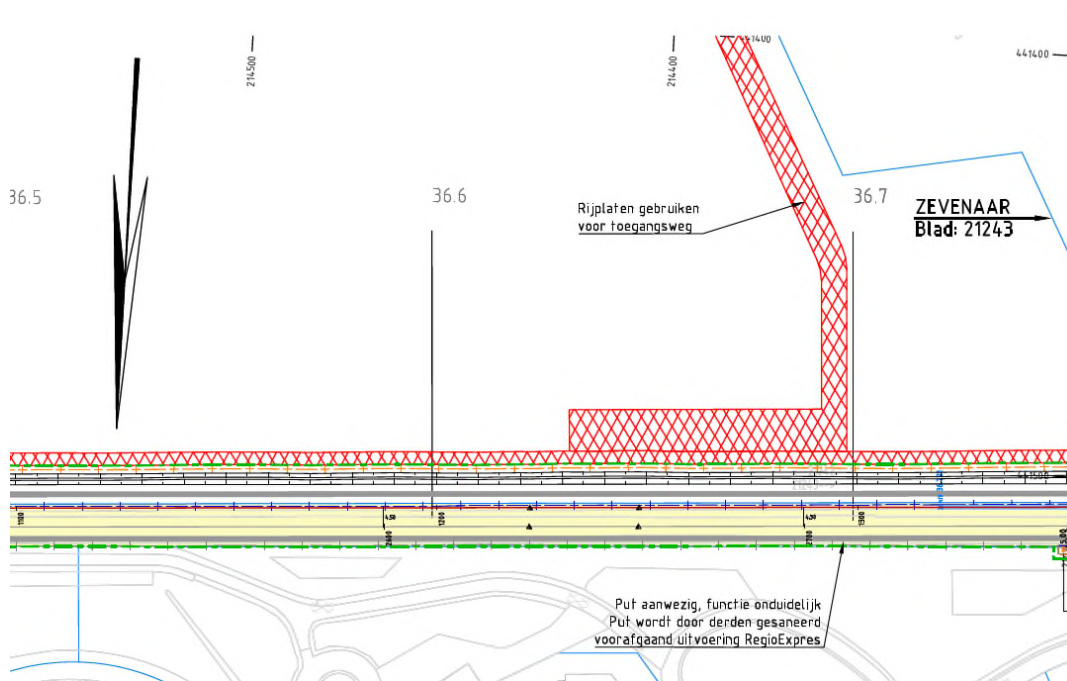


Figuur 3: werkterrein km 36.2

MEMO

Werkterrein Doetinchem West is bedoeld om vrachtwagens te laten keren en terug te laten rijden over de werkweg langs het spoor. De gemeente Doetinchem wil geen vrachtverkeer op/over de Jan Willinkstraat. Hier is dan ook geen toegang of oversteek toegestaan.

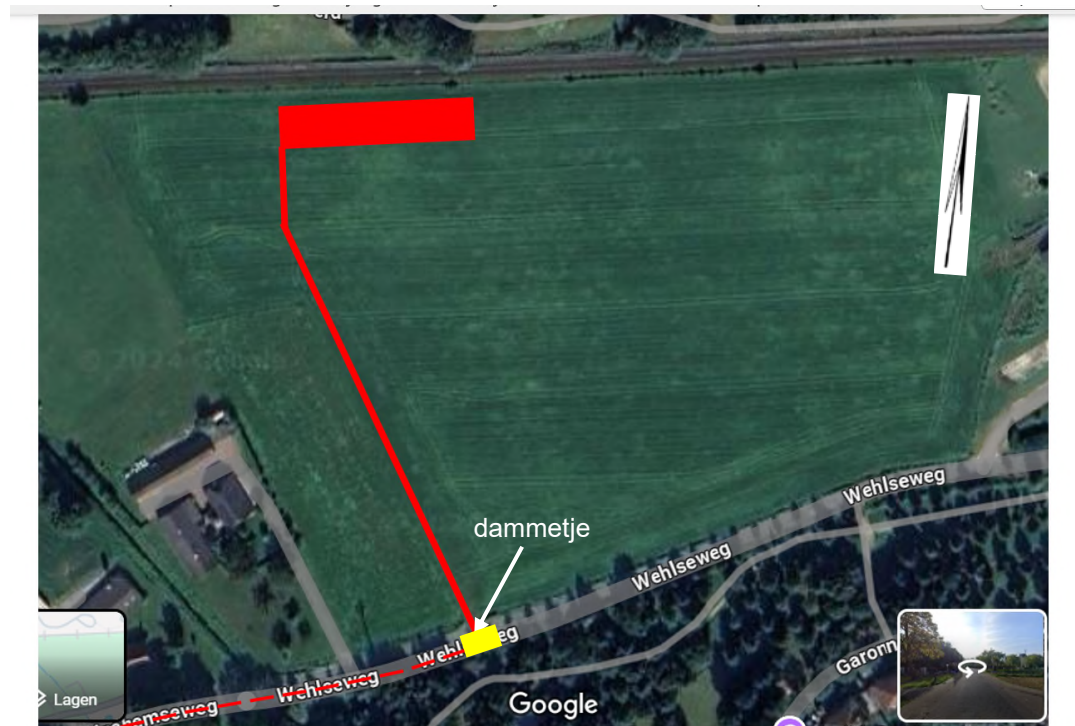
3.4 Km 36.65 (zie ook figuur 5)



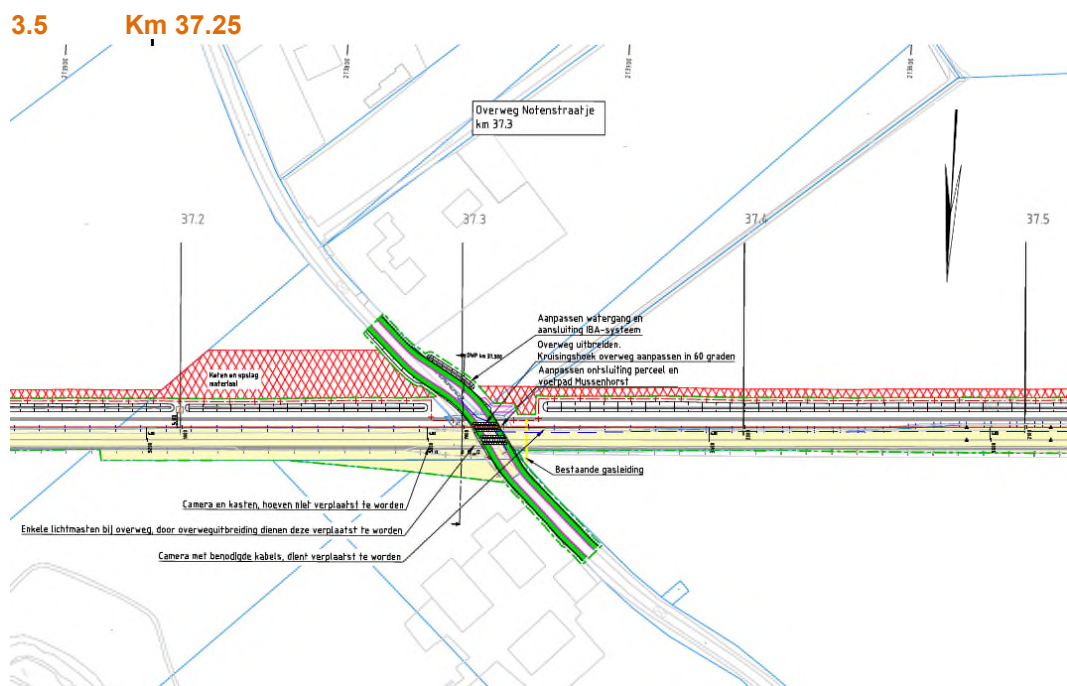
Figuur 4: werkterrein km 36.65

Het werkterrein bij km 36.65 is bedoeld voor opslag van materialen. Het kan bereikt worden door de vrachtwagens vanaf de Wehlseweg over een dammetje via een rijplatenbaan te laten rijden (zie figuur 5). De vrachtwagens mogen alleen vanaf de Wehlse kant het werkterrein benaderen en weer verlaten om te voorkomen dat ze door de woonwijk nabij De Huet rijden. De afslag van de Wehlseweg naar het weiland betreft een dammetje dat verstevigd zal worden voordat het gebruikt zal worden door de vrachtwagens.

MEMO



Figuur 5: bereikbaarheid van werkterrein km 36.65

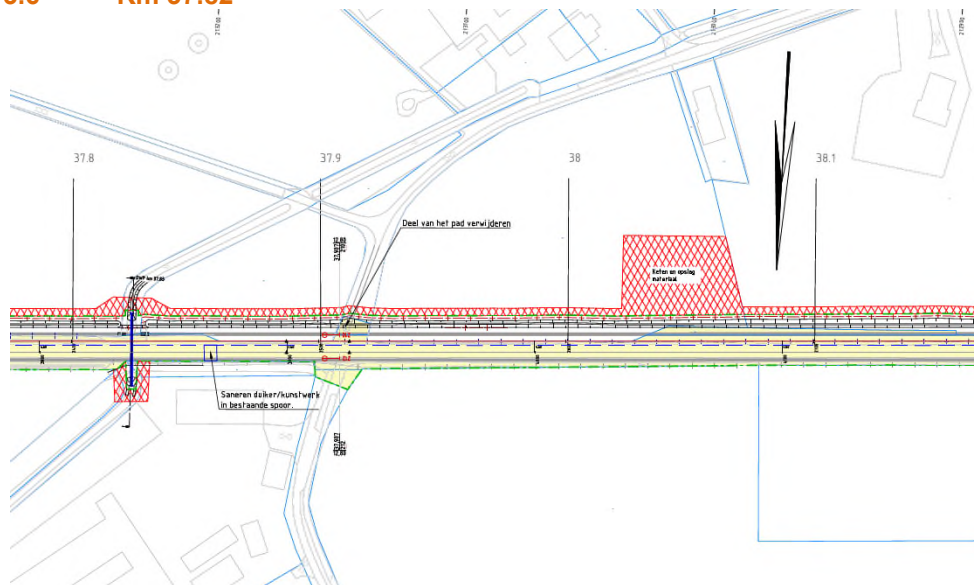


Figuur 6: werkterrein km 37.25

MEMO

Het werkterrein bij Notenstraatje is bedoeld voor opslag van materialen, waaronder ballast en het plaatsen van keten. Het terrein ligt vlak bij een overweg en openbare weg en is daardoor gemakkelijk bereikbaar.

3.6 Km 37.82



Figuur 7: werkterrein km 37.82 en 38.04

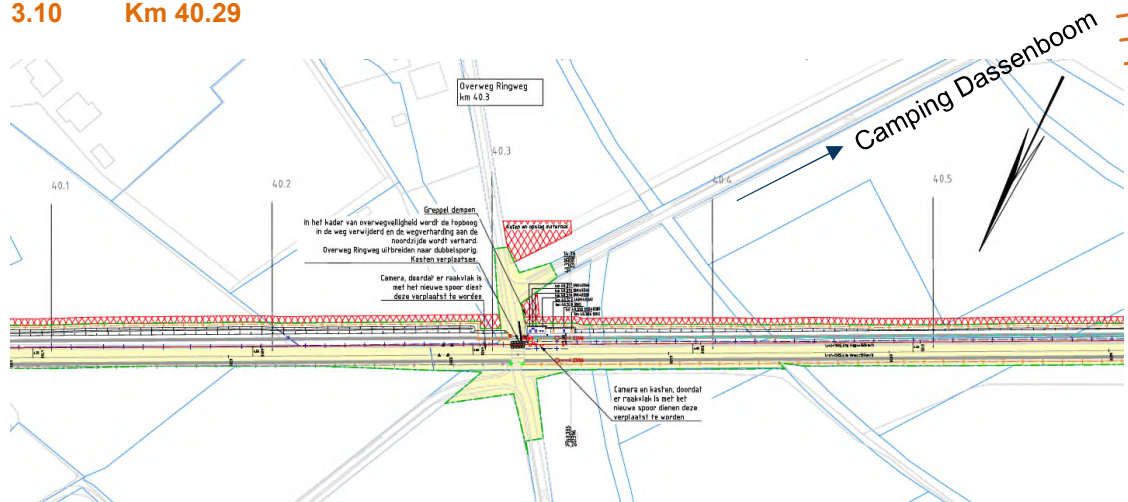
Het betreft 2 kleine werkterreintjes aan de noord- en zuidkant van het spoor ten behoeve van het uitgraven van de huidige duiker en het leggen van een nieuwe, langere duiker.

3.7 Km 38.04

Dit terrein ligt vanwege K&L (leidingen van Tennet) niet direct langs de kruisende weg (zie figuur 7).

MEMO

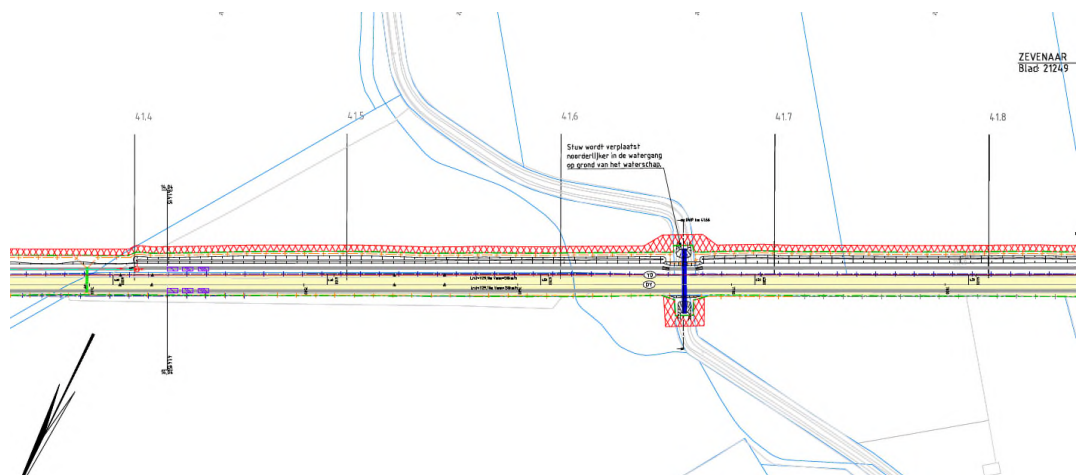
3.10 Km 40.29



Figuur 10: werkterreintjes km 40.29

Het terrein ten zuiden van het weggetje naar de natuurcamping Dassenboom is bedoeld voor opslag van materialen en eventueel stalling van keten. Het kleine terreintje tussen het spoor en de weg naar de camping is bedoeld om vrachtverkeer vanaf de Ringweg de bouwweg langs het spoor op te kunnen laten draaien. Zowel de bouwweg als de oprit grenzen aan een boomrijk gebied dat de status heeft van 'Oude Bosgroeiplaats' en als zodanig beschermd moet worden tegen aantasting door verkeer en/of de werkzaamheden.

3.11 Km 41.65

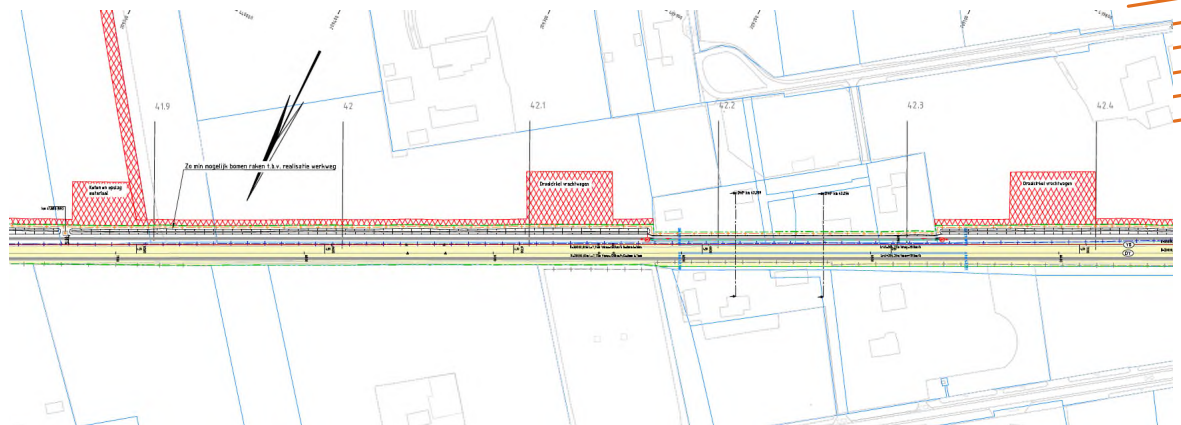


Figuur 11: werkterreintjes km 41.65

De kleine werkterreintjes aan de noord- en zuidkant van het spoor zijn bedoeld om de aanwezige duiker uit te graven en te vervangen door een langer exemplaar. De huidige stuw wordt naar elders in de beek verplaatst (e.e.a. in overleg met het waterschap).

MEMO

3.12 Km 41.87



Figuur 12: werkterrein km 41.87

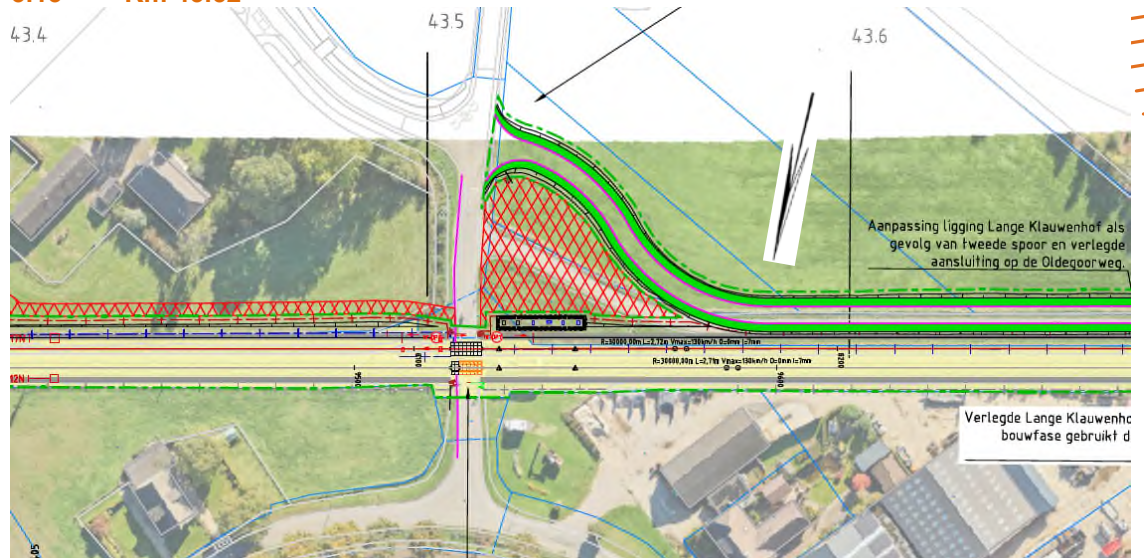
Werkterrein Toppegaiweg. De terreinen bij 42.1 en 42.4 worden gebruikt als keervoorziening/draaicirkel omdat de werkweg hier onderbroken wordt door de percelen Toppegaiweg 2 en 4.

Het werkterrein bij km 41.9 is bedoeld voor de opslag van materialen en stalling van keten.

De doorsteek ter hoogte van km 41.9 naar de openbare weg loopt nu langs een toekomstig paardenpension aan de Frieslandweg. De meeste vrachtwagenbewegingen zijn alleen t.b.v. de grondverbetering (2 x 16 dagen, uitsluitend overdag, van 07:00 tot 19:00 uur). Daarbuiten wordt slechts sporadisch van de doorsteek gebruik gemaakt, alleen t.b.v. aanlevering dwarsliggers, seinen en ander materiaal.

MEMO

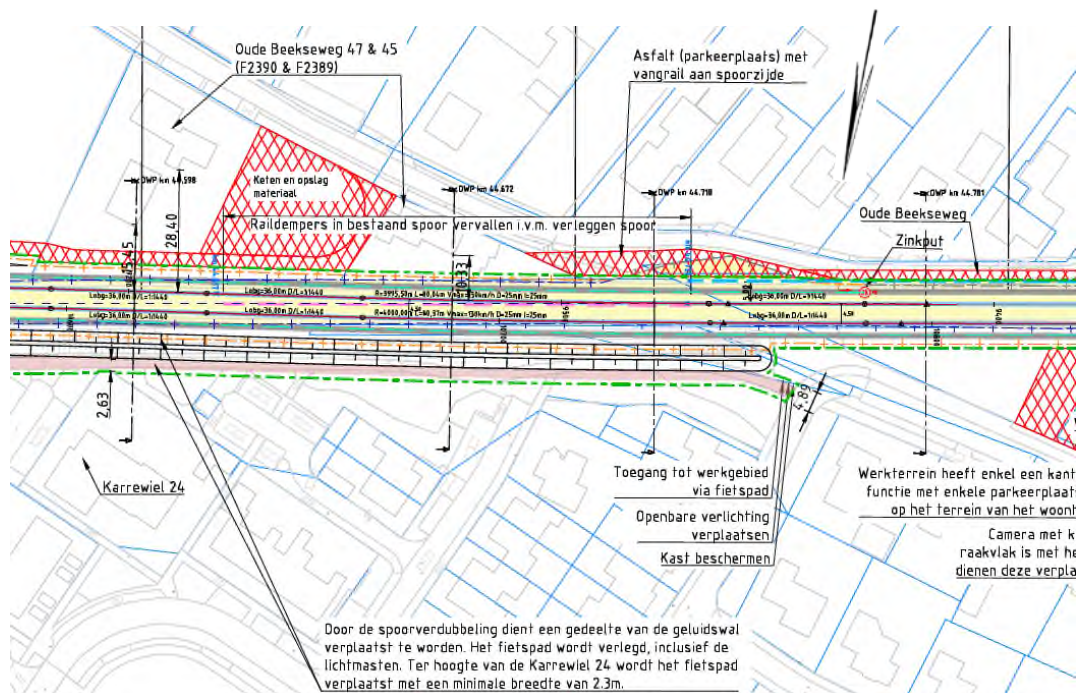
3.13 Km 43.52



Figuur 13: werkterrein km 43.52

Werkterrein Lange Klauwenhof bij km 42.52 is bedoeld voor de opslag van materialen en stalling van keten.

3.14 Km 44.63

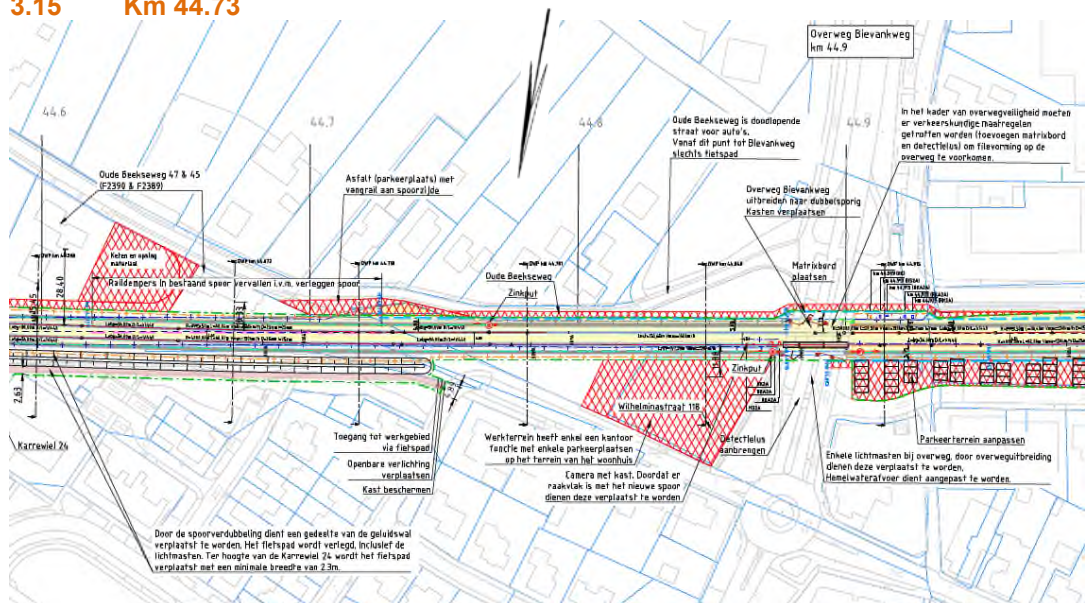


Figuur 14: werkterrein km 44.63

MEMO

Dit terrein heeft een doorsteek van het spoor naar de Oude Beekseweg. Deze doorsteek is essentieel voor de bereikbaarheid van de bouwweg langs het spoor. Het terrein wordt tevens gebruikt voor materialenopslag en stalling van keten. Voor dit terrein waren in het voortraject meerdere locaties mogelijk. Uiteindelijk is voor bovenstaand alternatief gekozen, om redenen van logistiek, bereikbaarheid en hinder naar de omgeving.

3.15 Km 44.73



Figuur 15: Toegangsweg naar grondwal km 44.73

Het fietspad ten zuiden van de te verleggen grondwal in figuur 15 wordt deels gebruikt om de grondwal met vrachtwagens en materieel te kunnen bereiken. Het fietsverkeer wordt tijdelijk omgeleid.

3.16 Km 44.85

Het pand aan de Wilhelminastraat 118 (zie figuur 15) en het terrein daar omheen (ten noorden van het spoor) is inmiddels aangekocht door ProRail. De woning is in de nabije toekomst bedoeld als projectkantoor. De provincie Gelderland, ProRail en de toekomstig aannemer willen dit kantoor voor verschillende projectdoeleinden gaan gebruiken. Ook worden er mensen op afspraak ontvangen. Grote bijeenkomsten, zoals informatieavonden, worden hier niet georganiseerd. Parkeren vindt plaats op eigen terrein. Tevens is er opslag van lichte materialen toegestaan.

Voor het kantoor en de omliggende gronden (waaronder de paardenwei) wordt in het PIP de tijdelijke bestemming 'Verkeer railverkeer-voorlopig' opgenomen. Met een aanduiding zal worden aangegeven dat een projectkantoor is toegestaan, inclusief bijbehorende parkeervoorzieningen en opslag van lichte materialen.

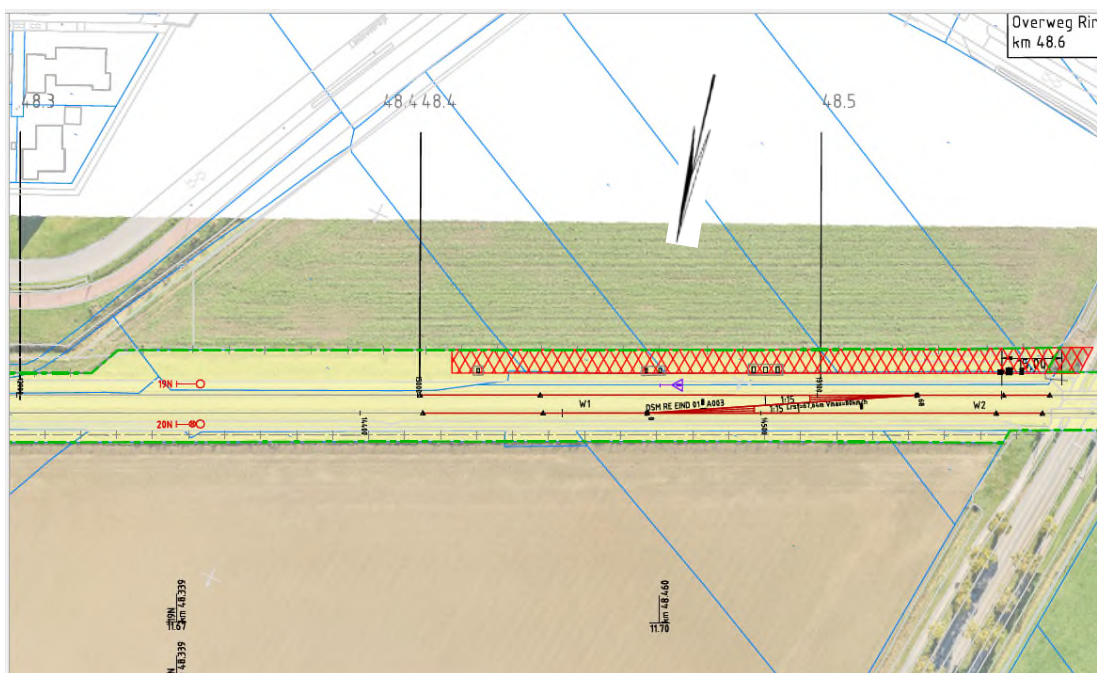
3.17 Km 44.95

De parkeerplaatsen aan de noordkant van het spoor (zie figuur 15) zullen tijdelijk worden opgeheven in verband met de uitbreiding van het spoor aan die kant,

MEMO

alsmede de bouw van het ondergrondse trillingenscherm. De aannemer gebruikt dit terrein dan als werkterreintje. Na afloop van de werkzaamheden wordt het terrein opnieuw ingericht als parkeerplaats. Aandachtspunt is de aanwezigheid van bomen bij het voorgenomen werkterrein. Deze dienen indien nodig beschermd te worden tegen aanrijdingsschade.

3.18 Km 48.50



Figuur 16: werkterrein km 48.50

Het betreft een ProRail-terrein, t.b.v. bouw van het wissel.

4. Conclusie

Aan de gemaakte keuzes voor de ligging, omvang en bereikbaarheid van de werkterreinen en bouwwegen is een uitgebreid afwegingstraject voorafgegaan. Hierbij is zoveel mogelijk tegemoetgekomen aan de zienswijzen uit de omgeving naar aanleiding van de ter visie legging van het PIP. Het betrof voornamelijk zienswijzen op het gebied van veiligheid en overlast naar de omgeving. Tegelijkertijd blijft het met deze voorzieningen voor de toekomstige aannemer mogelijk om op een efficiënte manier zijn werk te kunnen realiseren.

Zoals eerder vermeld staat het de aannemer vrij om af te wijken van de voorgestelde terreinen. Hij dient dan zelf hierover overeenstemming te bereiken met eigenaren, bevoegd gezag en omgeving.

MEMO

Bijlage 1: Rijroutes



LEGENDA	
lijntype/symbool	betekenis
	bestaand spoor
	nieuw spoor
	te saneren spoor
	weg te gebruiken door bouwverkeer (éénrichtingsverkeer)
	weg te gebruiken door bouwverkeer (tweerichtingsverkeer)
	werkterrein
	oude bosgroeiplaats

Projectnummer	MN002205	ProRail	
Versie	2.3		
Versiedatum	19-11-2024	Gebied Oost – Raamovereenkomst adviesdiensten	
Documentstatus	Concept		
Formaat	A3x4	Planuitwerkingsfase	
Schaal	1:5000		
Tekenaar	Thiel, JJC van der	Situatietekening Bouwwegen	
Controleur	Schipper, HG		
Projectleider	Schipper, HG		
Geocode	Z12		
Kilometrerings		Tekeningnummer	C30-JTH-CD-DWG-22000006
Contractnummer		Serie	
		Bladnr.	001



LEGENDA	
lijntype/symbool	betekenis
	bestaand spoor
	nieuw spoor
	te saneren spoor
	weg te gebruiken door bouwverkeer (éénrichtingsverkeer)
	weg te gebruiken door bouwverkeer (tweerichtingsverkeer)
	werkterrein
	oude bosgroeiplaats

Projectnummer	MN002205	ProRail Gebied Oost - Raamovereenkomst adviesdiensten Planuitwerkingsfase Situatietekening Bouwwegen			
Versie	2.3				
Versiedatum	19-11-2024				
Documentstatus	Concept				
Formaat	A3x4				
Schaal	15000				
Tekenaar	Thiel, JJC van der				
Controleur	Schipper, HG				
Projectleider	Schipper, HG				
Geocode	Z12				
Kilometring		Tekeningsnummer C30-JTH-CD-DWG-22000006	Serie	Bladnr.	002
Contractnummer					