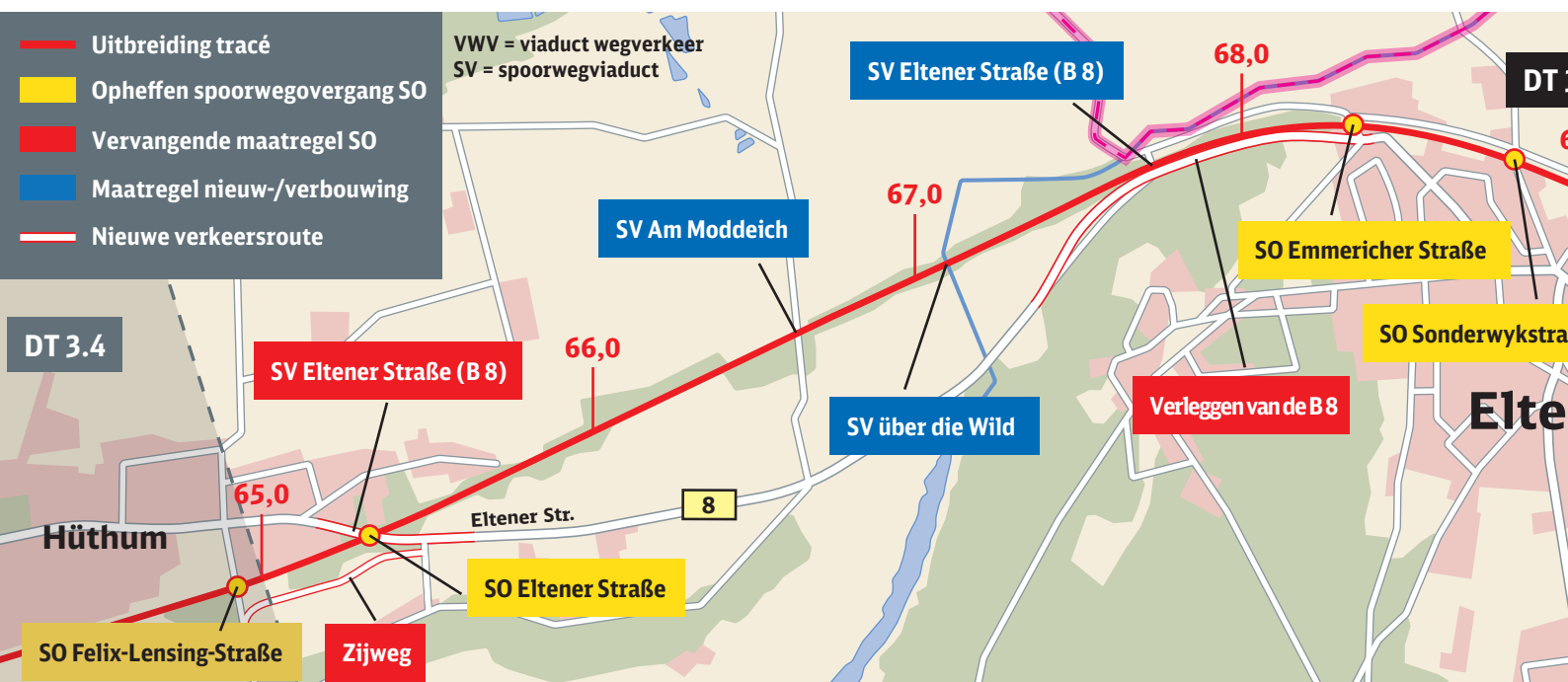


Uitbreiding tracé Emmerich–Oberhausen

# Planning van het deeltraject 3.5 (Emmerich–Elten)



Dit info-vel dient als aanvulling op de informatiebrochure “Uitbreiding tracé Emmerich-Oberhausen”. Het geeft een beeld van de basisplanning, zoals die voor de planning van het deeltraject (DT) 3.5 in de planningsprocedure is ingediend.

### Beschrijving van de maatregelen bij het DT 3.5 (Emmerich-Elten)

Het deeltraject 3.5 is ongeveer 7,6 kilometer lang en begint vlak na de spoorwegovergang “Felix-Lensing-Straße”. Daarna loopt het traject door de lager gelegen delen van de Wild, voorbij de Eltenberg en doorkruist ten slotte Elten. Het traject eindigt bij de grens met Neder-

land. Op het gehele deeltraject is de aanleg van een derde spoor gepland. Dit derde spoor loopt in de regel ten zuidwesten van de huidige sporen. Alleen kort voor de grens wordt het nieuwe spoor in verband met de aanpassing aan de sporen-situatie in Nederland ten noordoosten van de huidige sporen gebouwd.

### Nieuwe bouwwerken

De huidige spoorwegovergangen (SO) van het tracé worden in het kader van de uitbreiding van het traject opgeheven. Drie van de zeven aanwezige SO worden door een brugconstructie vervangen. Hierbij zijn drie varianten te onderschei-

den: viaduct wegverkeer (VVV) dat het wegverkeer over de spoorbaan leidt, spoorwegviaduct (SV) dat het wegverkeer onder de spoorbaan doorvoert, en een spoorwegviaduct voor voetgangers en fietsers (SV/VF).

De bouwwerken op een rijtje:

■ **SV „Eltener Straße/B 8“:** in plaats van SO „Eltener Straße“ is op dezelfde plaats een SV inclusief een voet- en fietspad gepland. De rijksweg 8 (B8) wordt tussen de splitsing „Am Steenskamp“ en de splitsing „Iltisweg“ onder de sporen doorgeleid. Het SV heeft een breedte van ongeveer 12 en een hoogte van 4,5 meter boven straatniveau. Om het hoogteverschil voor voetgangers en fietsers klein te houden, wordt het voet-/fietspad boven het straatniveau aangelegd. De hoogte van het SV is op dit deel 2,5 meter.

■ **SV „Lobithen Straße“:** op ongeveer 300 meter afstand van de huidige SO „Lobithen Straße“ wordt als vervangende maatregel eveneens een SV gepland. Deze leidt de nieuwe provinciale weg 472 (L 472) tussen de splitsing „Haagsche Straße“ en de nieuwe aansluiting aan de B 8 „Zevenaarer Straße“ onder de sporen door. Het SV heeft een breedte van ongeveer 12 en een hoogte van 4,7 meter. Het krijgt eveneens een – ten opzichte van het straatniveau – hoger gelegen voet- en fietspad. De hoogte van het SV is op dit deel 2,5 meter.



Wachttijden bij gesloten spoorwegovergangen behoren binnenkort tot het verleden.



■ **VWV „Zevenaarer Straße“:** op ongeveer 90 meter afstand van de huidige SO “Zevenaarer Straße” is als vervangende maatregel een VWV over een afstand van ongeveer 39 meter gepland. Dit is inclusief een voet- en fietspad. Vanwege dit nieuwe bouwwerk wordt de B8 op dit deel opnieuw aangelegd.

De bestaande bouwwerken SV “Am Moddeich”, het SV “über die Wild”, SV “Eltener Straße/B 8” worden voor het derde spoor aangepast, door het bouwen van een derde bouwwerk naast de reeds aanwezige bouwwerken.

De spoorwegovergangen “Sonderwyckstraße” en “Haagsche Straße” worden zonder vervangend alternatief gesloten. De Bindsberger Weg wordt echter door middel van een nieuwe, parallel met het spoor verlopende weg verbonden met de Zevenaarer Straße. In het gebied van de huidige SO “Emmericher Straße” wordt de B8 zodanig verlegd, dat ze het tracé niet twee keer kruist en de SO daardoor kan vervallen. De nieuwe weg ligt op het niveau van het tracé en heeft een lengte van ongeveer 1,1 kilometer. Hij begint ongeveer 500 meter voor het nieuwe SV “Eltener Straße” en eindigt ongeveer 60 meter achter de huidige SO “Emmericher Straße”.

### Geluidswerende maatregelen in het kader van preventie geluidsoverlast

Geluidstechnisch onderzoek heeft uitgezeten, dat om te voldoen aan de door

de wetgever vastgelegde grenswaarden van geluidsemissie (volgens de 16e verordening ter realisatie van de landelijke geluidsemissie-wetgeving) actieve geluidswerende maatregelen nodig zijn. Daarom zijn in deeltraject 3.5 in totaal ongeveer 3,5 kilometer aan geluidsschermen gepland. Ten zuidwesten van de sporen beginnen de schermen aan het begin van het traject tot aan de bebouwingsgrens van Hüthum. Ten noordoosten van de sporen lopen de geluidsschermen van het nieuwe SV “Eltener Straße” tot aan de huidige spoorwegovergang “Haagsche Straße”. Daarbij komt aan het einde van het traject aan de Duitse zijde een geluidsscherm van circa 200 meter uit richting Nederland.

De hoogte van de geluidsschermen varieert van twee tot vier meter, elk gemeten vanaf de bovenkant van de rails. De schermen worden aan de zijde van het spoor bekleed met hoog geluidswerend materiaal. Zo wordt het binnenkomende geluid niet weerkaatst; ook weerkaatsing van meerdere kanten (tussen voorbijrijdende treinen en geluidsscherm) wordt verhinderd.

Als verdere actieve geluidswerende maatregel is het “speciaal bewaakte spoor” (SBS) gepland: door regelmatig meten en slijpen van de spoorstaven kan de geluidsemissie structureel met 3 decibel worden gereduceerd. De SBS worden in DT 3.5 op alle drie de sporen over een totale lengte van rond 6,3 kilometer gepland.

Voor ongeveer 450 huishoudens, waarbij het geluidsniveau ondanks de beschreven actieve maatregelen overschreden wordt, worden aanvullende passieve geluidswerende maatregelen gepland. Hierbij gaat het om geluidstechnische verbeteringen aan gebouwen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidswerende beglazing.

### Bescherming tegen trillingen

In het deeltraject DT 3.5 zijn ter bescherming van de particuliere bebouwing maatregelen gepland tegen trillingen. In het ongeveer 7,6 kilometer lange deeltraject is over een totale lengte van ongeveer 8,3 kilometer – verdeeld over drie sporen – het inpassen van zogenaamde beklede dwarsliggers gepland. Deze speciale dwarsliggers met een elastische kunststofbekleding reduceren de geleiding van trillingen naar het ballastbed. Daardoor wordt de overdracht naar de ondergrond en daarmee ook naar de in de buurt zijnde voorwerpen vermindert. Bovendien is in de vastgestelde planning voor dit deeltraject over een totale lengte van circa 2,6 kilometer het inbouwen van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast gepland. De speciale elastische ligging van het ballastbed in een kuip reduceert de overdracht van trillingen naar de bodem.

Bij de aanwezige sporen worden de maatregelen ter bescherming van trillingen achteraf uitgevoerd.



In het gebied van de huidige spoorwegovergang “Emmericher Straße” wordt de B8 zodanig verlegd dat ze het tracé niet twee keer kruist – de spoorwegovergang kan daardoor vervallen.

### Logistiek van het bouwproject

In het deeltraject 3.5 komen in totaal circa 93.500 kubieke meter grond en circa 111.000 kubieke meter overtollig grondmateriaal vrij, gelijk aan de inhoud van ongeveer 6.800 goederenwagens. Voor zover het de samenstelling van de grond toelaat, wordt dit materiaal opnieuw gebruikt op het bouwterrein, bijvoorbeeld voor funderingen, opvulling als ook voor ontginning en inrichting van het landschap. Al het materiaal dat niet kan worden hergebruikt, wordt volgens de wettelijke voorschriften gescheiden, gesorteerd en conform de voorschriften voor verwijdering van afval verwerkt.

### Proces bouwproject

De bouw van het derde spoor zal tijdens de reguliere treindienst plaatsvinden. In de voorafgaande periode is via maatregelen op dit traject reeds in de bouw van de nieuwe bruggen voorzien. Zo profiteert de plaatselijke bevolking al vroeg van het opheffen van de spoorwegovergangen.

Het transport van bouw materiaal geschiedt niet alleen per spoor, maar ook per vrachtvervoer over de weg. Op deze manier wordt het treinverkeer tijdens de bouwactiviteiten gegarandeerd. Volledige sluiting van straten en tracés blijven beperkt tot enkele uitzonderingen.

Tijdens de bouwperiode worden bouwterreinen alsmede wegen voor het bouwverkeer aangelegd. Na afloop van de werkzaamheden worden deze in het openbare wegen- en stratennetwerk geïntegreerd of volledig verwijderd. Beperkingen voor omwonenden en verkeer zijn daarbij niet helemaal te vermijden, maar worden echter beperkt tot het noodzakelijke. Voor mogelijk ongemak tijdens de werkzaamheden vraagt DB reeds nu om uw begrip.

#### Uitbreiding tracé 46/2 Emmerich-Oberhausen: feiten en getallen over DT 3.5

Lengte traject	Ongeveer 7,6 km
Ligging van het nieuwe spoor (richting Emmerich)	Het nieuwe spoor loopt over bijna het gehele deeltraject ten zuidwesten van de sporen, alleen kort voor de grens met Nederland wordt ten noordoosten gebouwd
Aantal spoorwegovergangen dat opgeheven wordt	7
Nieuwbouw van bruggen	2 spoorwegviaducten 1 viaduct wegverkeer
Geluidswering	Totaal ca. 3,5 km geluidsschermen aan beide zijden van de sporen, van 2-4 m hoogte gemeten vanaf de bovenkant van de rails. Ca. 6,3 km speciaal bewaakt spoor (op 3 sporen). Ongeveer 450 huishoudens hebben recht op passieve bescherming tegen het geluid.
Bescherming tegen trillingen	Beklede dwarsliggers over een lengte van ca. 8,3 km (op 3 sporen). Aanleg van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast over een lengte van 2,6 km (op 3 sporen).

#### Colofon

Uitgever:  
DB ProjektBau GmbH  
Regio West  
Königsberger Allee 28  
47058 Duisburg / Duitsland  
Telefon: 0203 3017-2799  
www.emmerich-oberhausen.de

Foto's:  
Tibor Gugau/DB AG (bl. 2),  
Erhard Hehl (bl. 4)

Wijzigingen voorbehouden  
Diverse gegevens zonder garantie  
Situatie: januari 2014

Dit project wordt medegefinancierd uit  
gelden van de Europese Unie –  
Trans-Europees Verkeersnet (TEN-V)

