



PROJECT THEEMSWEGTRACÉ

NIEUWSBRIEF



In deze nieuwsbrief:

- Aanleg spoor verloopt voorspoedig
- Relaishuis gereed
- Geluidswerende voorziening
- Trogbrug gereed
- Afsluiting Calandbrug/N15
- Brandtrappen
- Laatste infrawerk
- We zijn uitgemeten
- Namen spoorbruggen

Aanleg spoor verloopt voorspoedig

Op het viaduct van het Theemswegtracé bouwt VolkerRail het nieuwe spoor. 3795 meter spoor ligt er inmiddels. Tot dusver is daarvoor gebruikt:

- 7.590 m spoorstaaf,
- 6.200 dwarsliggers,
- 6.300 ton ballast,
- 15.000 m² ballastmat.

Een spoorstaaf weegt 54 kg/m¹ en een dwarsligger NS90 weegt 280 kg. Ofwel, een flinke klus. En dat alles gewoon op planning! Bovendien heerst er een uitermate goede teamspirit. Regelmatig wordt tussen de verschillende disciplines overlegd en door deze nauwe onderlinge afstemming verloopt het werk zeer voorspoedig.



Relaishuis gereed

Voor het nieuwe spoor wordt een relaishuis gebouwd. Hierin bevinden zich de installaties voor hoogspanning, telecom, voedingen en treinbeveiliging. Uniek aan dit gebouw is dat het is gebouwd onder een acht meter hoog viaduct, waarbij op de gevel een print is te zien van een duingebied. Dit sluit aan op de waterrijke omgeving waarin het gebouw zich bevindt.



Geluidswerende voorziening

De geluidsabsorberende beplating op het betonnen viaduct is al aangebracht. Op beide stalen boogbruggen legt VolkerRail eerst het spoor aan om vervolgens, in de zomer, ook daar de geluidsisolatie aan te brengen.



Trogbrug gereed

SaVe heeft de laatste trogbrug afgewerkt, een echt huzarenstukje! Een complex bouwwerk in een complexe omgeving.

Voederbak in de haven

De trogbrug is gebouwd pal langs de A15, ter hoogte van de Merseyweg. Dit onderdeel van het verhoogde spoorviaduct bestaat feitelijk uit twee pal naast elkaar gelegen gebogen en voorgespannen betonnen trogbruggen. De eerste is circa 150 meter lang en de tweede circa 130 meter. Omdat het zogenaamde U-bakken zijn, gelijk aan de vorm van een voederbak, worden deze constructies trogbruggen genoemd.

Wat maakt deze trogbrug nu zo speciaal?

Het gevaarte moest op een nogal druk stukje van het petro-chemisch cluster worden gebouwd. Maar, op heel veel plekken mochten geen tijdelijke hulpconstructies of ander materieel worden neergezet. Niet vanwege de kabels en leidingen in de ondergrond, niet vanwege het stamspoor die onder het bouwwerk door loopt, niet vanwege het in gebruik zijnde fietspad en niet vanwege de hoger en naastgelegen Havenspoorlijn.

Wat wel mocht, is een stuk van het terrein van Stork/EQIN tijdelijk in gebruik nemen voor de bouw. Een hele fijne handreiking van 'de burens' om dit uitdagende stuk van het verhoogde spoorviaduct te kunnen bouwen. Met zo weinig mogelijkheden voor steunpunten was het een forse puzzel om deze megaconstructie op hoogte te bouwen.

Groot en veel

Een grote hulpconstructie van staal, steunend op al dat staal kon worden verder gebouwd. In totaal is in de trog 900 ton staal verwerkt in de wapening. Tussen die enorme 'kluwen' wapening is voor de eerste trog op 30 mei 2020 1313 kuub beton gestort en voor de tweede trog op 23 oktober 1015 kuub. De betonstort moest aaneengesloten plaatsvinden. Zo stonden voor de eerste brug zes betonpompen 28 uur lang open, waarvoor betonwagens 110 keer hun ladingen aanvoerden. In de tweede brug stortten de pompen in 24 uur 85 betonwagenladingen. De stalen kabels in het beton zijn afgespannen met gemiddeld 450 ton kracht. Zo kunnen ze het spoor en de remkrachten van de goederentreinen dragen.

Betonstorten in deze omvang vergt de inzet van 85 mensen; van vlindersaaiers, kraanmachinisten, toezichthouders, chauffeurs, betonlaboranten en betontechnologen op locatie. In coronatijd is het bijzonder dat het gelukt is beide trogbruggen binnen een jaar te bouwen.

De trogbruggen mogen dan wel niet de langste zijn, maar het zijn in ieder geval wel de 'slankste' en langste 'gekromde' trogbruggen voor een goederenspoor in Nederland. Een trogbrug met een perfecte BMI dus.



Vooraankondiging > Afsluiting Calandbrug/N15 voor autoverkeer in beide richtingen

De rijbanen van de Calandbrug worden in het weekend van 28 tot 31 mei afgesloten in beide richtingen. Fietzers kunnen de brug wel blijven passeren en moeten rekening houden met een kleine 'slinger' op de doorgaande route. In dit weekend wordt de blusleiding van het Theemswegtracé aangelegd.

Vanaf vrijdagavond 21.00 uur tot en met maandagochtend 05.00 uur wordt het autoverkeer omgeleid via de inmiddels bekende omleiding over de Rozenburgsesluis.

In dit weekend zal EBS de busverbinding op deze route eveneens aanpassen. Medio mei wordt deze tijdelijke afsluiting nogmaals in de directe omgeving gecommuniceerd via de bekende kanalen van de Rozenburgse Schakel en online via Rotterdam Onderweg, Facebook gemeente Rozenburg en website EBS.

Brandtrappen

U hebt ze wellicht gezien: naast de bovenleiding is het Theemswegtracé inmiddels voorzien van brandtrappen. In totaal zijn er tien vaste trappen en tien hangende trappen voorzien. De laatste hangende trap wordt vandaag geplaatst.

In geval van nood maken deze trappen onderdeel uit van de vluchtroutes voor de machinist en geven ze de brandweer toegang tot het tracé. De brandweer zal uiteraard de trappen inspecteren en alle aansluitingen nalopen.



Laatste infrawerk

Bouwcombinatie SaVe combineert de herinrichting van het gebied (zoals de definitieve inritten naar de bedrijven, het herstel van het fietspad en het ontmantelen van de bouwweg) met het aanleggen van de blusleiding rond het Theemswegtracé. Op deze manier worden, naar verwachting vanaf mei, alle restpunten weggewerkt.

We zijn uitgemeten!

Bij de start van de bouw van het Theemswegtracé hebben wij op een aantal objecten langs het tracé prisma's (meetpunten) aangebracht. Indertijd is dit gedaan in overleg met bedrijven langs de route. In de huidige afrondende fase van de bouw kunnen deze prisma's worden verwijderd, want we zijn uitgemeten. Deze actie neemt niet veel tijd in beslag maar kondigen we graag netjes van tevoren aan bij onze contactpersonen van de bedrijven. Wederom dank voor uw hulp bij dit stukje ontmanteling.

Namen spoorbruggen

Het duurt niet lang meer tot we de 'winnaar' van de namenactie bekend kunnen maken. U heeft enthousiast gereageerd op onze oproep om mee te denken over namen voor de nieuwe spoorbruggen over de Rozenburgsesluis en de Thomassentunnel. Eind oktober hadden ruim tachtig mails hierover onze mailbox bereikt.

Onze jury, met onder andere iemand van het Q-team dat de uitstraling van de haven bewaakt, heeft de geldige inzendingen beoordeeld. De voorkeur van de jury is voorgelegd aan de 'Commissie van advies inzake straatnamen en gedenktekens', ook wel de Straatnamencommissie. Na instemming adviseert die de namen aan de betreffende Rotterdamse wethouder. Tenslotte wordt nieuwe naamgeving gezien door de Gemeenteraad en bekendgemaakt in het Gemeenteblad.

Als het zo ver is, kunnen we onthullen wie van u het officieel gekozen idee had ingediend. Al met al duurt zo'n proces dus even, maar we moeten maar bedenken dat de bruggen (en daarmee hun namen) de komende honderd jaar nog mee moeten.



Hoe blijft u op de hoogte?

Algemene vragen en informatie over het project:
projecttheemswegtrace@portofrotterdam.com

Kijk voor meer informatie op portofrotterdam.com/theemswegtracé

SaVe is een bouwcombinatie van BESIX, Dura Vermeer, Mobilis, Hollandia en Iemants. In opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam bouwt SaVe de onderbouw van het Theemswegtracé, een ruim vier kilometer lang traject van een betonnen viaduct en twee stalen boogbruggen.

De bovenbouw van het Theemswegtracé, het spoor, de bovenleidingen en diverse onderdelen van de treinbeveiligingssystemen, wordt in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam gerealiseerd door VolkerRail.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

ProRail



Medegefinancierd door de Europese Unie
De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen