

RI&E - Advies OCE



Project: PHS Amsterdam CS
Projectnummer: R-2AE001

Van	Project, Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed
Eigenaar	Vakgroep NGCE
Kenmerk	K20150375-435019758-503
Versie	1.0
Datum	23 september 2019
Onderwerp	Advies OCE
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ontvangen input	3
1.3	Algemeen	3
1.4	Naoorlogs uitgevoerde werkzaamheden	5
1.5	Projectomschrijving	5
2	Onderzoeksresultaten	6
2.1	Vooronderzoek CE	6
2.2	Naoorlogse situatie	8
3	Conclusie en Advies	9
Bijlage 1: Protocol toevalstreffer		10

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het project *PHS Amsterdam CS* is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

In juni 2010 heeft het toenmalige kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen. Voor Amsterdam Centraal betekent dit een frequentieverhoging van intercity's en sprinters op de corridor Alkmaar – Amsterdam – Eindhoven. Aanvullend is in augustus 2013 een voorkeursbeslissing genomen over de verbetering van het treinproduct op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL). Afspraken over een toekomstvast goederenrouting per spoor zijn onderdeel van de voorkeursbeslissing in juni 2010.

Om deze frequentieverhogingen op Amsterdam Centraal mogelijk te maken dienen knelpunten in de capaciteit van de spoor- en transferinfra opgelost te worden. Het oplossen van deze knelpunten is het hoofddoel van dit project

In het kader van de Arbowet heeft de opdrachtgever, samen met de opdrachtnemer, de verplichting de risico's die in de uitvoering van het project kunnen ontstaan te inventariseren en te evalueren (RI&E). Dit geldt ook voor de risico's met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van Conventionele Explosieven (CE). Vanwege de voorgenomen grondroerende werkzaamheden dient onderzoek te worden gedaan naar mogelijk achtergebleven CE.

In dit advies is aangegeven wat de conclusies zijn uit het beschikbare vooronderzoek CE wat is opgesteld conform WSCS-OCE. Daarnaast is advies gegeven over de eventueel te nemen CE-beheersmaatregelen.

1.2 Ontvangen input

C-30-AMO-AU-1900437-Grondverzet-v0.3
C30-AMO-AU-1900437-000

1.3 Algemeen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de complete vervoersstructuur, waaronder de spoorwegen, aangemerkt als potentieel doelwit door zowel de Duitse bezetter als de geallieerde strijdkrachten. De spoorwegen inclusief stations, rangeerterreinen etc. werden daarom vaak gericht, maar ook als gelegenheidsdoel aangevallen. Ook hebben diverse grondgevechten plaatsgevonden in de directe omgeving van spoorwegen en/of stations. De hierbij gebruikte CE hebben door hun vernietigende werking veel schade aangericht. Ook zijn CE gedumpt of door onbekende reden niet tot uitwerking gekomen en als weigeraar in de (water)bodem achtergebleven. Deze achtergebleven CE kunnen een risico vormen bij projecten waarbij grondroering plaatsvindt.

De kans op een ongeval door ongecontroleerde uitwerking van een CE is statistisch gezien klein, maar het effect kan enorm zijn. Buiten het toebrengen van (ernstig) lichamelijk letsel aan meerdere personen, het aanrichten van schade aan het milieu of materiële belangen, kan het ook de maatschappij (tijdelijk) ontwrichten. Daarnaast kan de aanwezigheid van één of meerdere CE een bedreiging vormen voor het milieu door de aanwezigheid van chemische stoffen in het CE (b.v. springstof, pyrotechnische mengsels enz.).

Vanwege de mogelijk grote effecten is door de inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangegeven dat er op basis van de Arbowet, bij grondroerende werkzaamheden altijd een vooronderzoek naar mogelijke aanwezigheid van CE voorhanden moet zijn. Daarnaast dienen de risico's in kaart te worden gebracht.

1.4 Naoorlogs uitgevoerde werkzaamheden

Bij het uitvoeren van het vooronderzoek CE is alleen gekeken naar indicaties of er CE in de bodem terecht kunnen zijn gekomen. Er is alleen zeer globaal gekeken of de bodem reeds eerder naoorlogs is geroerd. Binnen het werkveld CE opsporing en met instemming van ISZW geldt de aanname dat er in naoorlogs geroerde en of aangebrachte grond/ballast geen CE meer te verwachten zijn. De achterliggende gedachte hierbij is dat deze CE al bij deze naoorlogse werkzaamheden zouden zijn opgemerkt en verwijderd. Hierdoor wordt er binnen het werkveld niet geadviseerd om in naoorlogs geroerde grond CE te gaan opsporen.

Kennis van naoorlogse grondroerende werkzaamheden is dus van belang om te kunnen bepalen of wel of geen CE te verwachten zijn in de te roeren grond. Op basis hiervan kan besloten worden om wel of geen CE-beheersmaatregelen (bijvoorbeeld opsporen van CE) te treffen.

1.5 Projectomschrijving

Het project omvat een groot aantal grondroerende werkzaamheden. De maatregelen zijn op hoofdlijnen de volgende:

- Aanpassingen in sporenligging op het westelijk eiland.
- Complete vervanging van spoorinfra op het oostelijk eiland.
- Vervanging van de bruggen van de Oostertoegang.
- Versterking IJ-viaduct (de constructie onder de meest noordelijke sporen en perrons van het station).
- Verbreding van Oosttunnel.
- Verlengen/verbreden perrons en stijgpunten.
- Geschikt maken Westknoop voor minder validen.
- Aanleg van een kunstwerk vrije kruising op de Dijksgracht.
- Uitplaatsen relaishuis 10 naar buiten het Cuypersgebouw.
- Aanpassingen in sporenligging op Transformatorweg aansluiting.

Als scope wordt de contourgrens aangehouden zoals aangegeven in de tekeningen welke zijn benoemd in paragraaf 1.2. De werkzaamheden vinden plaats op de volgende locaties:

- | | |
|-------------------------------------|----------------|
| 1. Westhaven, | km 77.4 – 78.3 |
| 2. Westelijk eiland, | km 80.0 – 80.5 |
| 3. Oostelijk eiland en Dijksgracht, | km 81.0 – 3.0 |

2 Onderzoeksresultaten

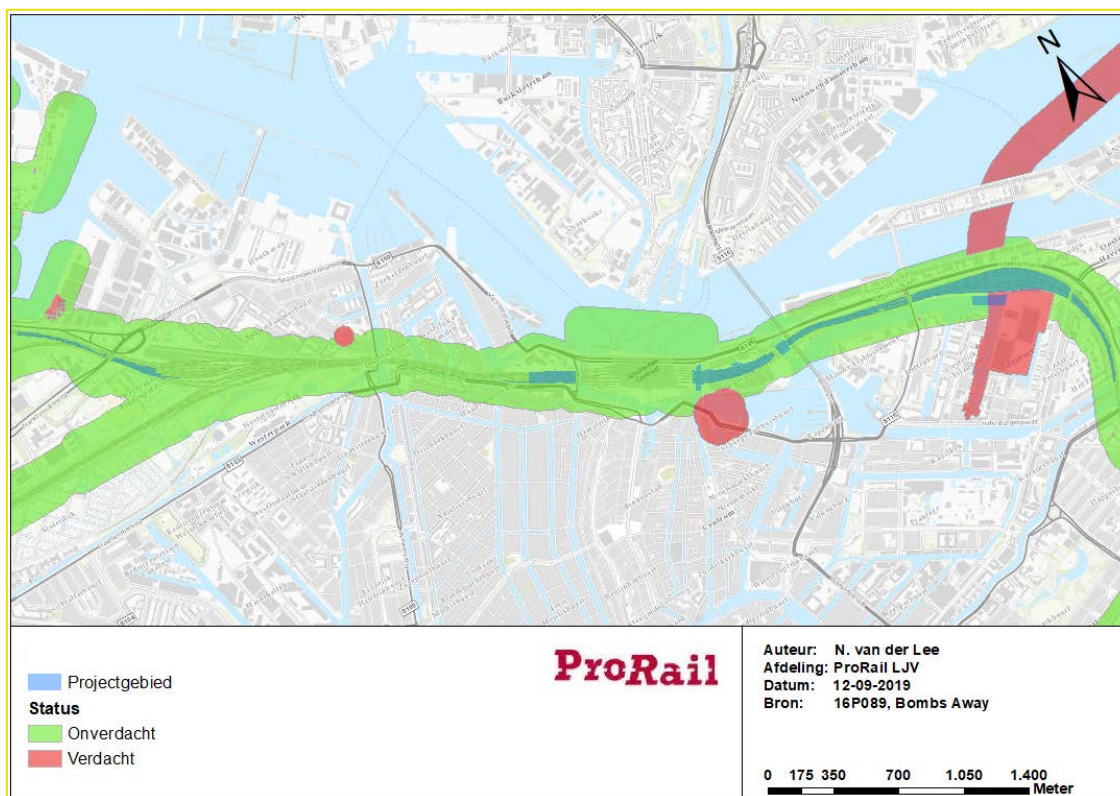
2.1 Vooronderzoek CE

Uitgevoerd vooronderzoek CE

Aanvullend vooronderzoek Conventionele Explosieven. Spoor in de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel ProRail, opgesteld door Bombs Away met kenmerk 16P089 d.d. 08-09-2016.

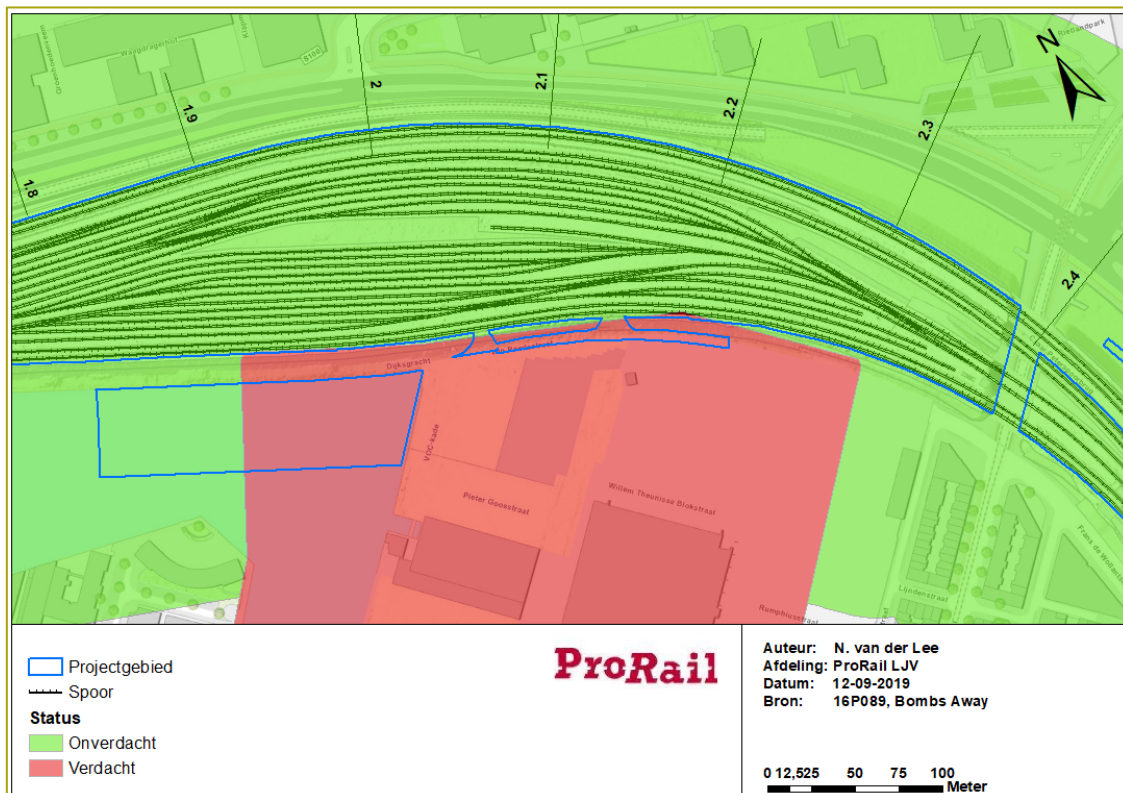
Resultaat vooronderzoek CE

Uit het vooronderzoek CE is gebleken dat ter hoogte van het projectgebied, km 1.9 – 2.3, sprake is van een CE-verdacht gebied. De rest van het projectgebied is gelegen in een CE-onverdacht gebied. In onderstaand figuur is het CE-verdachte gebied met rood, het CE-onverdachte gebied met groen en het projectgebied met blauw weergegeven.



CE-bodembelastingkaart.

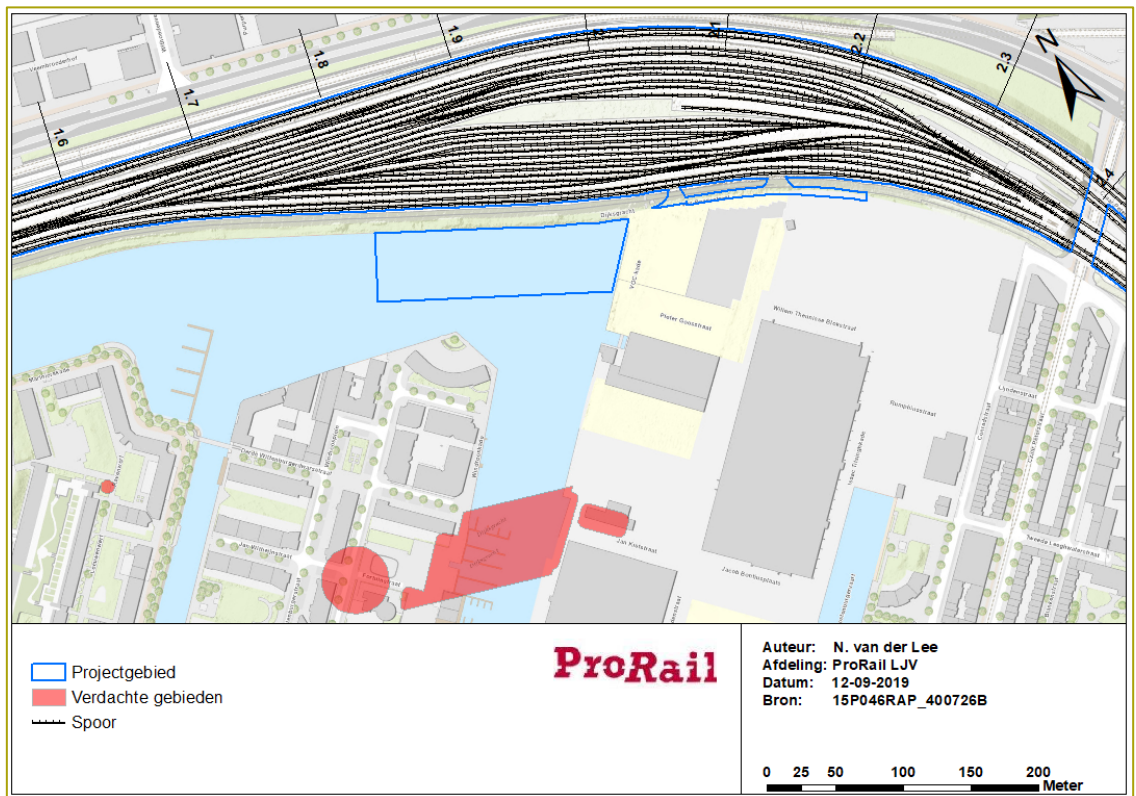
In onderstaand figuur is ingezoomd op het CE-verdachte gebied bij Dijksgracht. Een klein deel van het projectgebied is gelegen in dit verdachte gebied. Het betreft een deel van het aan te leggen ponton, een deel van de toegang Dijksgracht tunnel/hulpbrug en de aanleg van een tijdelijke keerconstructie.



CE-bodembelastingkaart – ingezoomd op het verdachte gebied.

Het vooronderzoek CE is gebaseerd op het gemeentedekkende vooronderzoek CE van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam is voortdurend bezig met het verder ontwikkelen van de CE-bodembelastingkaart. De gemeente is benaderd of veranderingen in de CE-bodembelastingkaart zijn opgetreden sinds 2016. De gemeente heeft een deelrapport¹ aangeleverd van het verdachte gebied zoals hierboven aangegeven. Uit dat deelrapport is gebleken dat het verdachte gebied aanzienlijk kleiner is geworden en geen betrekking meer heeft op het projectgebied. In onderstaand figuur is het nieuwe verdachte gebied met rood weergegeven.

¹ RAP_400726B, Bombardement d.d. 26 juli 1940, opgesteld door de gemeente, Bombs Away en Armaex, kenmerk 15P046RAP_400726B, d.d. 31-10-2018.



CE-bodembelastingkaart – nieuw verdacht gebied.

Dit betekent dat er geen CE-verdachte gebieden zijn gelegen in het projectgebied.

2.2 Naoorlogse situatie

Omdat geen sprake is van een CE-verdacht gebied, hoeft deze paragraaf niet te worden uitgewerkt.

3 Conclusie en Advies

Het projectgebied PHS Amsterdam CS is gelegen in een CE-onverdacht gebied. Het advies is om de werkzaamheden regulier, zonder verdere CE-beheersmaatregelen, uit te voeren.

Indien spontaan een CE wordt aangetroffen, dient te worden gehandeld conform het protocol toevalsvondst, zie bijlage 1.

Bijlage 1: Protocol toevalstreffer

06-09-2018 Versie 2.1



Aantreffen “vermoedelijk” explosief

- Het object niet beroeren
- Afzetten/markeren locatie (ca. 5 meter rondom object)
- Omstanders opdrachtgever en bouwmanager attenderen/informereren.
- Ter plaatse evt. werkzaamheden staken
- De opdrachtnemer informeert de politie (0900-8844)
- De politie stuurt een explosievenverkenner ter beoordeling wel/geen explosief
- De politie geeft de melding door aan Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) en bepaalt de urgentie voor de ruiming van het vermoede explosief
- De ruimploeg van de EOD komt vervolgens om het explosief onschadelijk te maken