

Afdeling: LJV/NGCE

Datum : 16-3-2017
Projectnaam : PHS Boxtel Tongersestraat
Projectnummer : 2GZN01
Versie : 1.0
Status : Definitief
Steller : John Blokvoort



Aanvulling op vooronderzoek NGCE

289-016-AVO-01 PHS Meteren-Boxtel

Betreffende locatie:

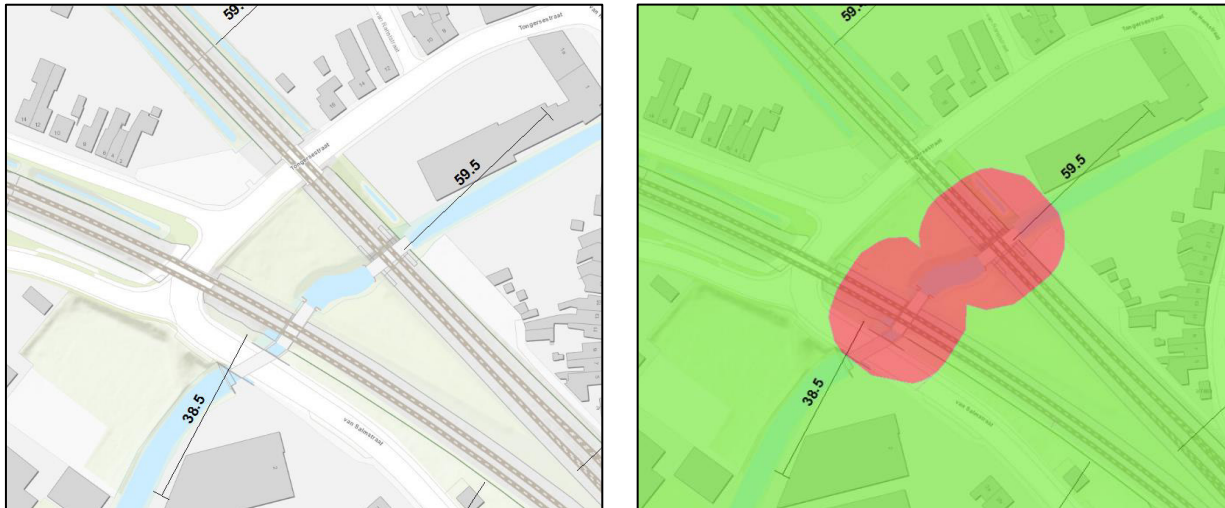
PHS Boxtel Tongersestraat

INHOUDSOPGAVE

1	ALGEMEEN.....	3
2	NADERE ANALYSE	4
2.1	VERNIELINGEN	4
2.2	UITWERKING	4
2.3	NAORLOGSE WERKZAAMHEDEN/GRONDRERING	5
3	CONCLUSIE.....	5
4	BIJLAGEN	6
4.1	BIJLAGE 1: PROTOCOL TOEVALSVONDST	7

1 ALGEMEEN

Voor het project is in het kader van de conditioneringsonderzoeken in opdracht van ProRail een vooronderzoek CE uitgevoerd naar mogelijk achtergebleven conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog binnen de projectcontouren van het tracé Meteren Boxtel. Het betreft het onderzoeksrapport met kenmerk: 289-016-AVO-01 PHS Meteren-Boxtel. De locatie Boxtel Tongersestraat valt binnen het Tracé waarvoor dit onderzoek is uitgevoerd. De locatie is (gedeeltelijk) als verdacht aangemerkt op de mogelijke aanwezigheid van CE (zie figuur 1).



Figuur 1: Overzicht tekening locatie Tongerseweg Boxtel (incl. verdacht gebied in rood)

De reden dat de locatie als verdacht is aangemerkt is het feit dat op deze locatie sabotagehandelingen aan het spoor en de spoorbruggen zijn gepleegd door middel van het aanbrengen en tot ontsteking brengen van vernielingsladingen door de Duitse bezetter. Uit de archiefstukken (o.a. luchtfoto's) is gebleken dat de spoorbruggen over het Smalwater zijn vernietigd op deze locatie. De woningen aan de brugstraat (ten oosten van de locatie) liepen daardoor schade op.

In de rapportage van ECG is daarover het volgende opgenomen:

Vernielingslading

Op luchtfoto's zijn op verscheidene locaties binnen het onderzoeksgebied door Duitsers aangerichte vernielingen aan sporen, wissels, gebouwen en bruggen waargenomen.

*In het WSCS-OCE is met betrekking tot deze indicatie het volgende uitgangspunt opgenomen:
De locatie van aangebrachte vernielingslading is wordt primair als verdacht aangemerkt.*

Analyse ECG:

De locaties van de vernielingsladingen/van de waargenomen schade worden voorzien van een tolerantie van 10 meter voor het wegslingeren van (delen van) de vernielingslading en 10 meter voor de afwijkende georeferentie. De indicaties worden derhalve voorzien van een risicobuffer van 20 meter.

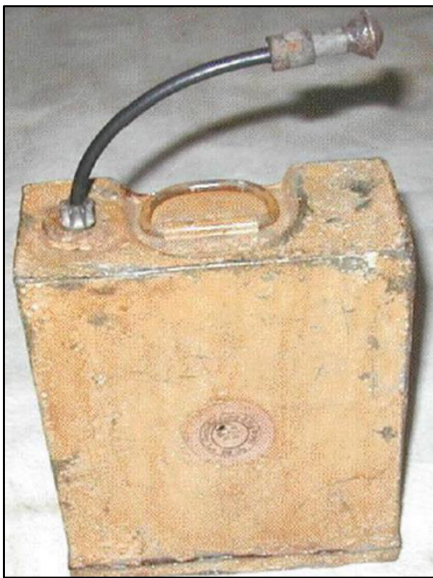
Door de vakdeskundige van de afdeling LJV/NGCE is hierop een nadere analyse gedaan welke hier is beschreven.

2 NADERE ANALYSE

Het vooronderzoek zoals hiervoor genoemd is gebaseerd op de gebeurtenissen in de periode 1940-1945. Na de Tweede Wereldoorlog zijn er echter diverse grondroerende werkzaamheden uitgevoerd op de locatie die als contra-indicatie kunnen worden gebruikt om het definitief verdachte gebied af te bakenen. In onderstaande analyse wordt dit duidelijk gemaakt.

2.1 VERNIELINGEN

Het betreft het aanbrengen van springladingen (explosieve stof) welke tot ontsteking werden gebracht om de spoorbaan door de explosieve kracht te onderbreken of complete bruggen op te blazen. Dit werd veelal uitgevoerd door springladingen aan te brengen op het te vernietigen item en deze tot ontploffing te brengen. De Duitsers gebruikten daarvoor veelal voorbereide vernielingsladingen van 3 of 10 kg (verpakt in blikvorm zie figuur 2).



Figuur 2: voorbeeld vernielingslading Duits van 3 kg.

2.2 UITWERKING

Voor wat betreft de uitwerking van de vernietiging bestaan er 3 mogelijkheden:

1. Indien het item geheel is vernietigd is de kans dat niet dat alle aangebrachte ladingen zijn geëxplodeerd klein. Dit houdt in dat de kans op het aantreffen van achtergebleven ladingen welke niet zijn geëxplodeerd zeer klein is.
2. Indien het item niet geheel is vernietigd bestaat de mogelijkheid dat enkele van de ladingen niet zijn geëxplodeerd en dat deze op de locatie zijn achtergebleven of dat deze door de explosie van de andere ladingen weggeslingerd zijn. Door de vorm en het gewicht van de vernielingsladingen zullen deze ladingen niet indringen in het maaiveld. Hierbij bestaat de kans dat er één of meerdere ladingen op het maaiveld in de omgeving of in de watergang zijn terechtgekomen.

3. Indien het item nog geheel intact is betekent dit dat geen van de aangebrachte ladingen tot ontploffing is gekomen. De ladingen bevinden zich dan nog op de aangebrachte plek. De ladingen worden ook niet weggeslingerd in de omgeving. De locatie wordt conform de WSCS-OCE als primair verdacht aangemerkt.

2.3 NAOORLOGSE WERKZAAMHEDEN/GRONDROERING

Na de Tweede Wereldoorlog zijn er diverse werkzaamheden uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de vernielingslocatie. Het complete spoortraject (incl. ballastbed) en spoorbruggen zijn vernieuwd en/of zijn er onderhoudswerkzaamheden verricht. In de directe omgeving zijn diverse grondroerende werkzaamheden uitgevoerd voor het aanbrengen van de huidige infrastructuur. Indien de vernielingsladingen op het maaiveld aanwezig waren geweest dan kan worden aangenomen dat deze destijds zijn aangetroffen en verwijderd.

Het is nog onbekend welke onderhoudswerkzaamheden zijn verricht aan de toenmalige watergang. Indien hier (onderhouds)baggerwerkzaamheden zijn uitgevoerd tot op de harde waterbodem kan ook hiervan worden aangenomen dat de eventuele vernielingsladingen die in het water zijn terechtgekomen zijn aangetroffen en verwijderd.

3 CONCLUSIE

Het als primair als verdacht gekenmerkte gebied op het land kan aan de hand van deze analyse worden teruggebracht naar de gradatie “onverdacht”. Voor het “onverdacht” verklaren van de watergang is het nodig een aanvullend archiefonderzoek uit te voeren waardoor feitelijk kan worden aangetoond dat de genoemde (onderhouds)baggerwerkzaamheden daadwerkelijk hebben plaatsgevonden.

De gradatie “onverdacht” betekent niet dat er geen NGCE kunnen worden aangetroffen op de locatie maar dat een bovenmatige kans op aantreffen wordt uitgesloten. Wij adviseren binnen onverdachte gebieden te werken met het “protocol toevalsvondst”(zie bijlage 1). De voorgenomen werkzaamheden kunnen op het land kunnen op basis van dit aanvullend onderzoek reguliere wijze worden uitgevoerd.

4 BIJLAGEN

Wat te doen bij een toevalsvondst van een vermoedelijk explosief uit WOII?



Aantreffen “vermoedelijk” explosief

- Het object niet beroeren
- Afzetten / markeren locatie
- Informeer omgeving / derden
- Ter plaatse evt. werkzaamheden staken en projectleiding informeren
- Informeer de politie evt. via projectleiding (0900-8844)
- Politie stuurt een explosievenverkenner ter beoordeling wel/geen explosief
- De politie geeft de melding door aan EODD en bepaalt de urgentie voor ruiming
- De ruimploeg van de EODD komt vervolgens om het CE onschadelijk te maken

BRANDWEER

Gemeente Boxtel
Het College van B&W
Postbus 10.000
5281 AT BOXTEL

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	02-03-2018	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	1-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Aanvullend advies op Verkeersbesluiten gemeente Boxtel				

Geacht College,

Op uw verzoek heeft de Veiligheidsregio op 26 juni 2017 advies uitgebracht over het voorgenomen besluit van de gemeente tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) en over de voorgenomen besluiten tot het sluiten van de spoorwegovergang in de Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang in de Bakhuisdreef. Laatstgenoemde twee besluiten maken onderdeel uit van deelproject 2 "de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK)". Het advies van de Veiligheidsregio is in september 2017 betrokken bij de definitieve besluitvorming over de hiervoor genoemde spoorwegovergangen door de gemeenteraad en het College.

Tegen de definitieve besluiten van de gemeenteraad en het College zijn bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State 17 beroepschriften ingediend. In enkele beroepschriften wordt aangevoerd dat de besluiten, met name het besluit tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten met langere opkomsttijden tot gevolg. Er zouden onvoldoende garanties zijn dat de hulpdiensten binnen de wettelijk voorgeschreven opkomsttijden ter plaatse kunnen zijn.

Specifiek ten aanzien van het buurtschap Tongeren wordt aangevoerd dat in de toekomst sprake is van een doodlopende weg (die een lengte van 40 meter overschrijdt), waardoor er slechts sprake is van één aanrijdroute voor de hulpdiensten. In het beroepschrift is aangegeven dat dit niet is vermeld in het advies van de Veiligheidsregio van 26 juni 2017. Tevens wordt gesteld dat er strijdigheid bestaat met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening Veiligheidsregio.

Deze beroepschriften vormden voor de gemeente aanleiding voor een nader overleg met de Veiligheidsregio op 16 januari 2018. In dit overleg is gezamenlijk nogmaals gekeken naar de gevolgen van de besluiten ten aanzien van de spoorwegovergangen voor de hulpdiensten, waarbij ook ons advies van 26 juni 2017 is betrokken. Dit om ons advies van 26 juni 2017 op een eenduidige wijze te kunnen interpreteren. Daarnaast is gesproken over een tweetal specifieke beroepsgronden ten aanzien van Tongeren.

BRANDWEER

Opkomsttijden

In het overleg hebben wij toegelicht dat de opkomsttijden zijn vastgelegd in het Besluit Veiligheidsregio's. In artikel 3.2.1 van dit Besluit zijn de normen vastgelegd die bij het vaststellen van de opkomsttijden van een basisbrandweereenheid worden gehanteerd. De normtijd bij woningen en winkels bedraagt 8 minuten. Bij kantoren en bedrijven 10 minuten. Van deze normen kan gemotiveerd worden afgeweken mits de wettelijk vastgelegde opkomsttijd van maximaal 18 minuten niet wordt overschreden.

In de huidige en toekomstige situatie wordt in alle gevallen ruimschoots voldaan aan de wettelijke opkomsttijd.

Volgens het rekenmodel Care dat de Veiligheidsregio gebruikt, bedragen de opkomsttijden in de nieuwe situatie maximaal 10.5 minuten ten opzichte van de huidige situatie maximaal 9.5. Deze toename heeft betrekking op locaties in de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel. Ook in de huidige situatie wordt de normtijd in enkele gevallen overschreden.

Op Ladonk wordt aan de normtijd voor bedrijven (10 min) zowel in de huidige als toekomstige situatie voldaan. De in ons advies genoemde overschrijding op Ladonk betreft een enkele bedrijfswoning.

De verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK), de nieuwe verbindingsweg tussen de VLK en de Mezenlaan en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan maken nog geen onderdeel uit van het rekenmodel Care van de Veiligheidsregio Brabant-Noord. Dit heeft tot gevolg dat de positieve gevolgen van deze projecten nog niet kwantitatief in de berekeningen van de opkomsttijden tot uiting komen. In ons advies zijn deze positieve gevolgen wel meegewogen. Uiteindelijk zullen alle plannen in het rekenmodel Care Veiligheidsregio Brabant-Noord worden opgenomen op basis waarvan de opkomsttijden nogmaals kunnen worden berekend zodra nieuw kaartmateriaal voor het Care rekenmodel beschikbaar is

Daarnaast willen wij benadrukken dat de feitelijke opkomsttijden in de praktijk genuanceerder liggen dan de berekening volgens het model laten zien. Op basis van de feitelijke situatie kan de opkomsttijd in bepaalde gevallen lager zijn en mogelijk in andere gevallen ook hoger zijn. Kortom het is belangrijk te realiseren dat het niet gaat om absolute getallen.

Wij wijzen er in dat kader ook uitdrukkelijk op dat niet alleen de opkomsttijden bepalend zijn voor de incidentbestrijding. Het moment van signalering en melding is daarin eveneens van groot belang. Via voorlichting en ondersteuning, bijvoorbeeld door het gebruik van bijvoorbeeld rookmelders, kan de signalering verder worden verbeterd.

Op basis van voorgaande komen wij in ons advies van 26 juni 2017 tot de conclusie dat het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in enkele gevallen leidt tot een stijging van de opkomsttijd. Wij hebben hierbij de nuancering aangegeven dat deze stijging geen consequenties heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op de plaats van een incident. Vanuit dit perspectief bestaat er geen bezwaar tegen het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

Strijdigheid met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening

Na aanleiding van het beroepsschrift hebben wij het wegontwerp opnieuw getoetst aan de Beleidsregels. Het beleid beschrijft 5 situaties m.b.t. de bereikbaarheidseisen i.r.t. doodlopende wegen (zie bijlage 1). De lengte van het doodlopend eind (vanaf De Braken tot Tongeren 2), geschikt voor het berijden door (vracht)auto's, bedraagt ca.380 meter. De weg vervolgt met een langzaamverkeers-verbinding van 4 meter breed waarover de fietstunnel bereikt kan worden. Deze verbinding biedt de mogelijkheid om het doodlopend eind te voet of per fiets te verlaten waarmee tevens in een 2e vluchtweg is voorzien.

BRANDWEER

Bovenstaande constatering betekent dat alleen situatie 5 (zie bijlage 1) van toepassing is. Hieruit volgt dat de wegbreedte tot het voetpad ≥ 5 meter moet bedragen. Op het moment dat dit niet haalbaar is moeten er aanvullende voorzieningen (lees maatwerk) getroffen worden. Uit het ontwerp van de fietstunnel blijkt dat ter hoogte van het begin van de langzaam-verkeersverbinding in een keerlus voor vrachtverkeer en dus ook brandweervoertuigen is voorzien.

De wegbreedte bedraagt 4.60 meter. Door dhr. P van Iersel¹, is aangegeven dat de bermen half-verhard zijn d.m.v. puin en grasstenen over een breedte van 40 cm. De totale berijdbare wegbreedte bedraagt daarmee 5.20 meter waarmee voldaan aan de minimum eis van 5 meter. Een verharding van puin biedt wat ons betreft onvoldoende garanties dat de incidentlokatie zonder horten en stoten bereikt en weer verlaten kan worden. Dit is vooral van belang voor het vervoer van slachtoffers door de ambulancedienst. Daarnaast is het vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk dat over een bermstrook opgebouwd uit verschillende materialen gereden moet worden.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat wij met situatie 5 (zie bijlage 1) in kunnen stemmen mits in de volgende maatregelen wordt voorzien:

- a) de bermen dienen minimaal aan 1 zijde maar bij voorkeur aan 2 zijden met grasstenen (of een gelijkwaardig product) over de volledige lengte van het traject verhard te worden.
- b) er wordt in een parkeerverbod aan 1 zijde van deze weg voorzien.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Namens de regionaal commandant,



P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

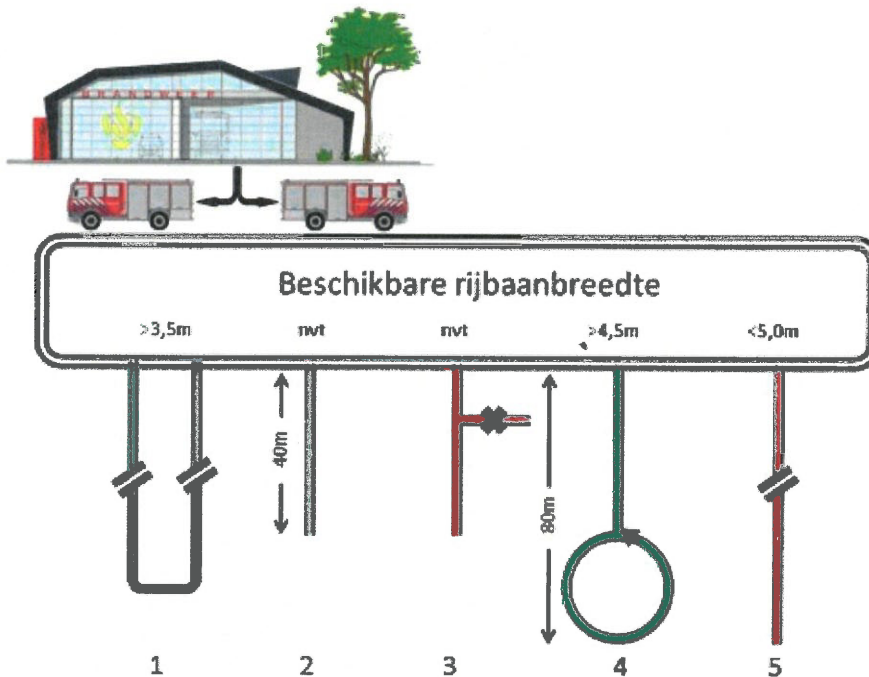
¹ adviseur inrichting, verkeer en reiniging, Gemeente Boxtel

BRANDWEER

Bijlage 1

Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is en voldoet dus niet aan de eis van een tweede onafhankelijke route. In Figuur 5 worden een aantal wegvuitvoeringen weergegeven:

- Situatie 1** In deze situatie is er geen sprake van een doodlopende route bereikbaarheid is daarmee voldoende, mits de vrije wegbreedte minimaal 3,5 m bedraagt.
- Situatie 2** Een doodlopende route met een maximale afstand van 40 m is acceptabel.
- Situatie 3** Bij een doodlopende route met aftakkingen die de 40 m overschrijdt is de bereikbaarheid onvoldoende.
- Situatie 4** Een doodlopende route tot 80m is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is, mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt. Afmetingen keerlus conform criteria in paragraaf 2.3.
- Situatie 5** Bij een doodlopende route van >40 m en breedte <5,0 m zonder extra voorzieningen is sprake van onvoldoende bereikbaarheid,



Figuur 5

BRANDWEER

Gemeente Boxtel
T.a.v. Mevr. C Brons
Postbus 10.000
5281 AT BOXTEL

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	16-11-2017	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Advies ontwerp(notitie) Verkeersmaatregelen Tongeren				

Geachte Mevrouw Brons,

Op maandag 13 november j.l. heeft overleg plaats gevonden t.a.v. de ontwerpnotitie Verkeersmaatregelen Tongeren. In dit overleg heeft dhr. van Iersel, Adviseur Inrichting, Verkeer en Reiniging de ontwerpnotitie en het voorlopig ontwerp toegelicht. Uit de notitie blijkt dat de door ons gemaakte opmerkingen gemaakt tijdens stakeholders overleggen eerder dit jaar een plaats in het ontwerp hebben gekregen.

Ook de nadere toelichting op het ontwerp door dhr. van Iersel geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Zoals eerder gesteld is vormen de richtlijnen zoals deze in de *Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid*¹ zijn vastgelegd het uitgangspunt voor onze adviezen m.b.t. bereikbaarheid voor hulpverlenende diensten. Deze richtlijnen vinden hun basis in de publicatie *Hulpdiensten snel op weg* van CROW² waar in de ontwerpnotitie naar verwezen wordt.

Er sprake van voldoende bereikbaarheid voor hulpverlenende diensten indien voldaan wordt aan de richtlijnen uit de *Handreiking Bereikbaarheid en bluswater* van Brandweer Nederland.

Voor informatie kunt u zich wenden tot mijn collega dhr. C Schure, specialist planvorming of met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

¹ Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, ©Brandweer Nederland. november 2012

² CROW Wegontwerp Hulpdiensten snel op weg (publicatie 165)